

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 91 (1973)  
**Heft:** 47

**Artikel:** Unterwegs zum Flughafen Zürich-Kloten  
**Autor:** M.K.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-72058>

### **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>**

## Literatur

- [1] Seed, H. B.: Slope Stability during Earthquakes. «J. Soil Mechanics and Foundations Division, ASCE» vol. 93, Juli 1967, S. 303.
- [2] Mononobe, N. et al.: Seismic Stability of an Earth Dam. 2nd Congress on Large Dams, vol. IV, 1936.
- [3] Ishizaki, H. und Hatakeyama, N.: Considerations on the Vibrational Behaviours of Earth Dams. Bulletin Nr. 52, Disaster Prevention Institute, Kyoto, Japan, 1962.
- [4] Clough, R. W. und Chopra, A. K.: Earthquake Stress Analysis in Earth Dams. «J. Eng. Mechanics Division, ASCE» vol. 92, April 1966.
- [5] Idriss, I. M.: Finite Element Analysis for the Seismic Response of Earth Dams, «J. Soil Mechanics and Foundations Division, ASCE» vol. 94, Mai 1968.
- [6] Chopra, A. K.: Earthquake Response of Earth Dams, J. Soil Mechanics and Foundations Division, ASCE» vol. 93, März 1967.
- [7] Finn, Liam W. D.: Static and Seismic Behaviour of an Earth Dam. Univ. British Columbia, Soil Mechanics Series, Nr. 5, 1966.
- [8] Idriss, I. M. und Seed, H. B.: Response of Earth Banks during Earthquakes, «J. Soil Mechanics Division» vol. 93, Mai 1967, S. 80.
- [9] Ambraseys, N. N. und Sarma, S. K.: The Response of Earth Dams to Strong Earthquakes. «Géotechnique» 17, 1967, S. 181–213.
- [10] Newmark N.: Effects of Earthquakes on Dams and Embankments. «Géotechnique» 15, 1965, S. 139–159.
- [11] Majumdar, D. K.: Stability of Soil Slopes under Horizontal Earthquake Force. «Géotechnique» 21, 1971, S. 84–89.
- [12] Taylor, D. W.: Stability of Earth Slopes, «J. Boston Soc. CE» July 1937.

Adresse des Verfassers: E. G. Prater, B. Sc., Ph. D., Institut für Grundbau und Bodenmechanik, ETH Zürich, Gloriastrasse 37/39, 8006 Zürich.

## Unterwegs zum Flughafen Zürich-Kloten

DK 656.71

Der Titel war ursprünglich für die Arbeit von W. Jerra vorgesehen, die wir nachstehend abdrucken. Unterwegs zum Flughafen Kloten... ein Unterfangen, das manchmal schwieriger und auch zeitraubender sein kann, als die geplante Flugreise selbst! Es ist daher sehr zu begrüßen, wenn die SBB sich für den Anschluss dieses wichtigen Verkehrsknotenpunktes an ihr gut ausgebautes Schnellzugnetz entschlossen hat. Die starke Verkehrszunahme des Flughafens hat nämlich diesen Anschluss zur dringenden Notwendigkeit werden lassen. Es freut uns, unseren Lesern im Monat des 25. Jubiläums des Klotener Flughafens einen Teilaspekt dieses SBB-Vorhabens vorstellen zu können: Man schrieb den 17. November 1948, als der gesamte Zivilluftverkehr von Dübendorf nach Kloten verlegt wurde. Schon einige Monate vorher, am 14. Juni des gleichen Jahres, musste die Westpiste

vorzeitig eröffnet werden, um Linienflüge, die mit neuen viermotorigen Maschinen durchgeführt wurden und in Dübendorf nicht landen konnten, aufzunehmen. In diesem Jahr feierte aber der Flughafen ein weiteres Jubiläum: 20 Jahre sind es her, seit das jubelnde Zürchervolk nach Kloten pilgerte, um dem offiziellen Einweihungszeremoniell am 29. August 1953 beizuwohnen. Ein langer, zuweilen auch stürmischer Weg trennten uns von jenen Zeiten, als die Douglas DC-3 noch als «Grossraumflugzeug» galt, und das jährliche Verkehrsaufkommen noch in Hunderttausende von Passagieren bemessen war. Der «edle Sportartikel für die oberen Zehntausend», wie Carl Steiger in Heft 18 der «Schweiz. Bauzeitung» von 1908 (Bd. 51) die Fliegerei bezeichnete, ist, Dank Voraussicht und Schaffenswille, zum Verkehrsmittel von über 5 Mio Passagiere (Kloten 1972) geworden. M. K.

## Erweiterung der Bahnanlagen im Oberhauserried zwischen Oerlikon und Glattbrugg<sup>1)</sup>

Von W. Jerra, Bern

DK 656.213:656.71

Der Plan, den Flughafen Zürich-Kloten mit einer durchgehenden Doppelspurlinie in das Schnellzugnetz der Schweizerischen Bundesbahnen einzugliedern, hat erst vor verhältnismässig kurzer Zeit die frühere Idee einer Stichbahn vom Hauptbahnhof Zürich zum Flughafengelände ersetzt<sup>2)</sup>. Rechtzeitig noch, muss man sagen, wenn man bedenkt, dass mehr

als die Hälfte der heute 15000 Fluggäste pro Tag ihren Reiseziel- oder Anfangspunkt ausserhalb der Agglomeration Zürich und davon zu einem Drittel in der Ostschweiz hat. Mit direkten Schnellzügen werden diese Reisenden leichter ans Ziel gelangen als durch einen im Hauptbahnhof endenden Vorortverkehr. Weiterhin hat die Umleitung der heutigen Schnellzüge Westschweiz–Ostschweiz von Zürich HB über den Flughafen Kloten sowie die später vorgesehene Verlängerung der Zugläufe aus Richtung Basel, Luzern und Chur bis in den Flughafenbahnhof im Vergleich zur Einlegung von Vorortszügen nur eine geringe Mehrbelastung der Bahnanlagen im Hauptbahnhof Zürich zur Folge.

<sup>1)</sup> Der vorliegende Aufsatz wurde bereits im Herbst 1972 verfasst. Durch die Verwerfung der U- und S-Bahnvorlage im Kanton Zürich am 20. Mai 1973 haben sich einige in dem Artikel enthaltene Angaben geändert.

<sup>2)</sup> Vergleiche auch: Anschluss des Flughafens Zürich-Kloten an das SBB-Netz. SBZ 88 (1970), H. 39, S. 883–885.

Bild 2. Vorgeschlagene Gleisführung zwischen Oerlikon, Seebach, Glattbrugg und Flughafen Kloten

