

Alle Wege führen nach Zürich

Autor(en): **Ott, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen, Wohnen, Leben**

Band (Jahr): - **(1956)**

Heft 24

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-651038>

Nutzungsbedingungen

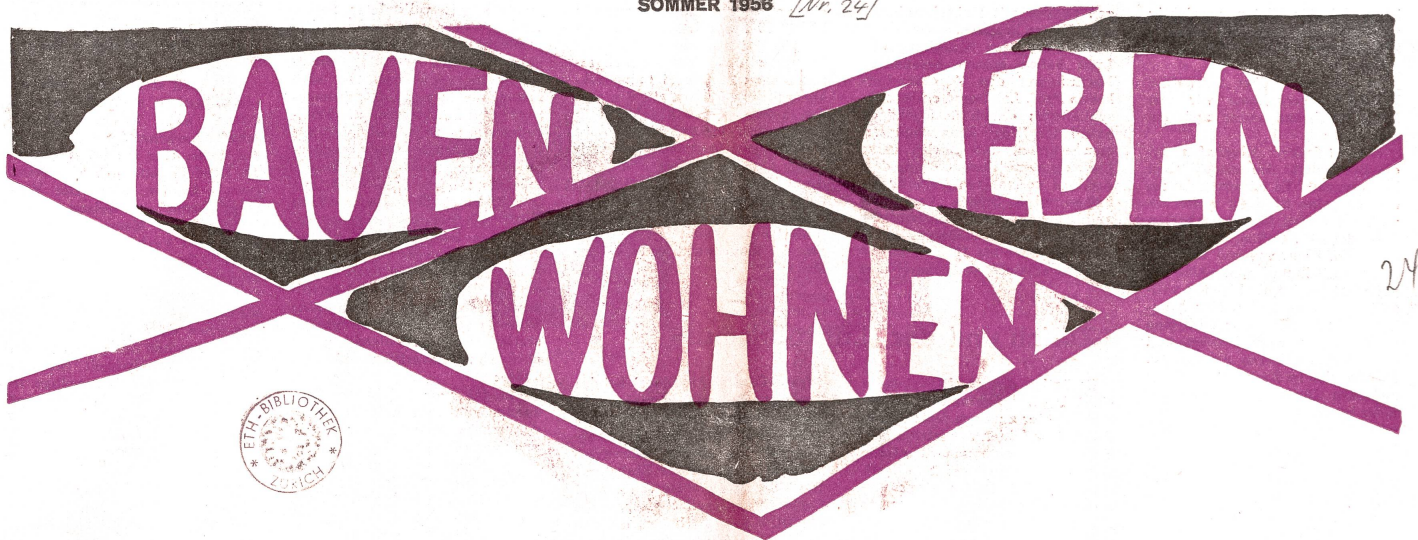
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



H. C. Andersen: «Ich fühle mich daheim, wohin ich auch immer komme - die Welt scheint mir mein Vaterland.»

Alle Wege führen nach Zürich

«Alle Wege führen nach Rom» - hieß es zur Zeit der Herrschaft Julius Cäsars, dessen zweitausendster Tötungstag, unter dem Stichwort «Die Iden des März», vor kurzem in der ganzen Weltpresse Anlaß bot zu einer großen Rückblende. «Alle Wege führen nach Rom» - das war weltmachtpolitisch gemeint.

«Alle Wege führen nach Zürich» - das dürfen wir heute, rein touristisch gesehen, ohne Ueberhebung, im Weltformat plakatieren. Wir stehen an der Schwelle des Düsenflugzeitalters. Wenn der Souverän des Kantons Zürich, die Stimmberechtigten, den erforderlichen Kredit für den «Düsen-Ausbau» des Interkontinental-Flughafens Kloten, das «Lufttor» Zürichs, rund 180 Millionen Franken, bewilligt haben, dann werden ab 1960 Swifair-Flugzeuge mit Strahltriebwerk «fliegende» Menschen aus allen Herren Ländern «noch und noch» nach Zürich bringen. «Alle Wege führen nach Zürich» - das wird touristische Wahrheit, ist es schon.

Wie hieß der Reisespruch der unbeschwerten Zeit? Otto Julius Bierbaum dichtete ihn:

«Bunte Dörfer, bunte Kühe,
Ackerpracht und Ackermühe,
Reichsten Lebens frischer Lauf.
Dreht sich alles weit im Kreise;
Mitten durch geht deine Reise:
Tu nur Herz und Augen auf.»

Das war eine andere Zeit, das war eine andere Welt. Wer erinnert sich noch? Wer schmeckt noch ihren herben und doch so süßen Ruch? Wie klagte der Romantiker Justinus Kerner schon früher? 1849 stieß er den Fluch aus: «Oh, diese Zeit! Sie ist die Hölle, die aufwärts stürzt.» Die Besessenen waren beunruhigt über die Technik und die Neuerungen, die sie, angetrieben vom Schwungrad der Dampfmaschine, mit sich brachte. Justinus Kerner sprach seine tiefe Enttäuschung über das Verschwinden der «guten alten Zeit» mit tiefer Resignation aus: «Fahr zu, o Mensch!

Treib's auf die Spitze,
Vom Dampfschiff bis zum
Schiff der Luft!
Flieg mit dem Aar,
flieg mit dem Blitze!
Kommst weiter nicht als bis zur
Gruff!»

Gottfried Keller antwortete dem Enttäuschten prompt. Er tat dies hellhörig, hellhörig, ohne Furcht und Angst, dem erfinderischen Genie des Menschen, dem Fortschrittsgeist der Technik huldigend, mit dem zauberischen schönen Gemälde der Zukunft:

«Und wenn vielleicht in hundert Jahren ein Luftschiff hoch mit Griechenwein durchs Morgenrot käm' hergeföhren, wer möchte da nicht Fährmann sein? Dann bög ich mich, ein sel'ger Zecher, wohl über Bord von Kränzen schwer, und gösse langsam meinen Becher hinab in das verlassene Meer.»

Beide Dichter, Justinus Kerner und Gottfried Keller, haben mehr oder weniger recht bekommen. Der Mensch fliegt mit dem Blitz um die Wette - und kommt doch nicht weiter als bis zur Gruff! Mit Spys und Trank, die von der Swifair den Passagieren köstlich aufgetischt werden, kommen Flugzeuge «durchs Morgenrot hergeföhren».

Das Meer ist allerdings nicht verlassen; Mutterschiffe, Flugzeugträger und Radarstationen schwimmen auf den Fluten der Meere. Auf die Evolution in der Aviatik folgt die Revolution; sie revolutioniert auch den Reise- und Fremdenverkehr, den ganzen Tourismus vom Fuß bis zum Kopf. Der Mensch rast! Das Leben rast! Die Welt rast! Wer erinnert sich noch an die Reisen von Horaz? Wer hat noch eine blasse Ahnung von der Fußreise des Märchen-erzählers H. C. Andersen nach Amak? Wer weiß noch, daß Andersen 29mal in der Schweiz war und 1833 zum erstenmal über den Simplon fuhr. Vor einem Jahrhundert waren die Engländer die einzigen wahren Weltreisenden; Thomas Cook, der «Erfinder des Fremdenverkehrs», öffnete ihnen die Welt. Mephisto fragt in der klassischen Walpurgisnacht:

«Sind Briten hier? Sie reisen sonst soviel, Schlachtfelder nachzuspüren, Wasserfällen, gestürzten Mauern, klassisch dumpfen Stellen...»

In seinem reich befrachteten Café-Odeon-Buch «Zürichs Treffpunkt mit der Welt» erzählt Curt Rief von ersten Internationalen Flugmeetings in Dübendorf: «Am Sonntag, 22. Oktober 1910 erschienen 25 000 Besucher in sieben Extrazügen auf dem Flugfeld. Heid des Tages wird vorläufig der

junge Franzose Georges Legagnieux, der mit einem Blériot-Eindecker bis auf 750 Meter aufstieg und zum erstenmal Zürich - die ganze Stadt - umkreist.» Curt Rief' heitere Schilderung erinnerte wohl viele Zeitgenossen an jenes Meeting. Auch mich. Mein Schulkamerad und ich waren damals auch dabei. Für die Bahn hatten wir kein Geld. So marschierten wir, mit einem grünen

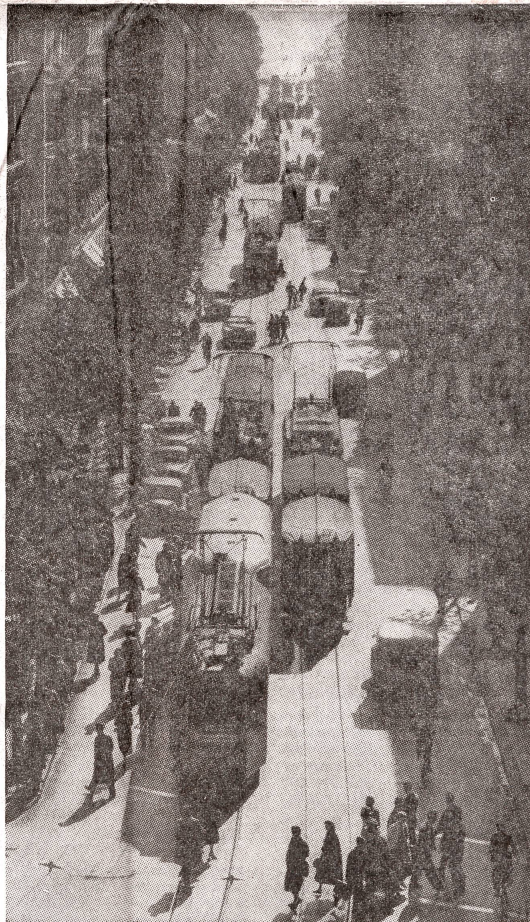
Rucksäcklein, in dem Brot und Käse und Chabeso verstaut waren, auf dem Buckel, zu Fuß von Winterthur nach Wangen. Vom Abgang aus verfolgten wir mit fiebernden Augen die Tollheiten in der Luft. Jener Tag, die Fußwanderung und das Luftschauspiel, ist uns unvergänglich geblieben.

Was ist seit jenem, in der Rückblende heute idyllisch erscheinenden, denkwürdigen Aviatikmeeting

in Dübendorf, in der Geschichte der Luftfahrt in der ganzen Welt, auf allen Kontinenten, nicht zuletzt im kleinen Schweizer Land, geschehen? Enormes! Es wird noch Enormeres geschehen! Wahrscheinlich heute Unvorstellbares! Die Mitte April 1956 von der geistig sehr aufgeschlossenen geleiteten Zürcher Handelskammer herausgegebene «Studie über die Entwicklung des Flughafens Zürich» von Prof. Dr. ing. habil. K. Leibbrand enthält folgende Feststellung: «Der Luftverkehr befindet sich in einer so sprunghaften Entwicklung, daß eine Voraussage für 25 Jahre heute als unmöglich erscheint. Wir können uns nicht vorstellen, welche technischen Eigenschaften das Flugzeug des Jahres 1980 haben wird, welche Geschwindigkeit es entwickeln wird und in welchem Ausmaß es den Verkehr von Straße, Eisenbahn und Schifffahrt auf Kurz-, Mittel- und Langstrecken an sich reißen wird.»

Ueber die besonderen Verhältnisse in Zürich schreibt Prof. Leibbrand unter anderem: «Hier liegt zunächst eine Schätzung des Flughafens Zürich von 1954 vor, die von dem damaligen Stand von 545 000 Reisenden aus bis 1960 eine Zunahme auf 950 000 oder auf das 1,75fache erwartet. Es muß geprüft werden, in welchem Ausmaß besondere Verhältnisse die Entwicklung des Flugplatzes Zürich fördern oder hemmen und eine Abweichung von den genannten Zahlen nach oben oder unten rechtfertigen. Die Unterschiede von Stadt zu Stadt und Land zu Land sind groß.»

Zur politischen Abgrenzung und ihrem Einfluß äußert Prof. Leibbrand folgenden interessanten Standpunkt: «Für Kloten ist die Nähe der Landesgrenzen wichtig. Der Flughafen hat eine Grenzlage nicht nur in nördlicher, sondern auch in östlicher und westlicher Richtung. Das außerhalb der Grenzen liegende Einzugsgebiet darf nicht voll gerechnet werden, weil manche Reisende die Zoll- und Paßformalitäten - früher auch Devisenschwierigkeiten - bei der Anreise zum Zürcher Flughafen scheuen und deshalb Flughäfen des eigenen Landes auch bei größerer Entfernung teilweise den Vorzug geben. Wenn die Bestrebungen zum Abbau der Zollschranken weitergeführt werden, so dürfte dieses Hindernis an Bedeutung verlieren. Dann ist ein vermehrter Zustrom von Reisenden zu erwarten. Bei anhaltend politischen günstigen Verhältnissen



Aufnahme der Zürcher Bahnhofstrasse von Fernand Raufer. Reproduktion (mit freundlicher Erlaubnis des Verkehrsvereins Zürich und des Artemis-Verlags) aus «Zürich, das Buch einer Stadt», von Edwin Arnet und Hans Kasser.

