

In den Industriezonen der Stadt Zürich sollen sich künftig auch moderne Betriebe ansiedeln können **SEITE 21**

Die Beschwerde gegen GLP-Nationalrat Martin Bäumle bleibt ohne Erfolg **SEITE 23**

# Als das Flughafenland Abenteuerland war

Vor siebzig Jahren startete die erste Maschine ab Kloten – Zeitzeugen erzählen, wie sie damals die Grossbaustelle mit Kinderaugen sahen

MICHAEL VON LEDEBUR

Es waren keine schmeichelhaften Worte, die die Promotoren des Klotener Flughafens wählten. «Odland» sei es, «mit zahlreichen Trichtern durchsetztes, unwirtliches Ried», das sich nördlich von Kloten erstreckte, schrieb das «Aktionskomitee für den Grossverkehrsflugplatz Zürich-Kloten». Natürlich war dem Komitee daran gelegen, das Land als unrentabel zu charakterisieren, denn wo nichts war, konnte man guten Gewissens einen Flughafen bauen. Aber ganz falsch war die Beschreibung nicht. Frank Klötzli, damals zehn Jahre alt, erinnert sich an eine weite leere Fläche, an Krater und an eine Sumpflandschaft, deren Untergrund gefährlich nachgiebig war.

Dass es eine Zeit gab, in der man nicht ab Kloten in die Welt flog, mag jedem einleuchten – und ist dennoch schwer fassbar. Denn mit Bauwerken ist es eigentümlich. Existieren sie erst auf dem Papier, erscheinen sie einem unwirklich. Stehen sie aber erst einmal, ist es bald so, als wären sie schon immer da gewesen. Das gilt erst recht nach mehreren Jahrzehnten. Aber Frank Klötzli weiss noch genau, wie es ohne Flughafen aussah. Etwa zehnjährig war der heute 84-jährige emeritierte Professor damals. Die Mutter sei streng gewesen, aber habe ihm auch viel Freiraum gelassen. So kam es, dass sich Klötzli seine Zeit unbeaufsichtigt und im Freien vertrieb – meist gemeinsam mit einem Freund, der ein Jahr älter war als er.

## Buddeln nach Blindgängern

«Der Stadtrand von Zürich war unser Abenteuerland», erzählt Klötzli, der unter anderem in Seebach aufwuchs und heute in Wallisellen wohnt. Dazu gehörten Kiesgruben, aber eben auch der Klotener Artilleriewaffenplatz, der nahezu frei zugänglich gewesen sei. Klötzli und sein Freund suchten in den Einschlaglöchern nach Blindgängern und Bombensplittern. Es ging zum Glück immer gut aus. Das Moor hatten die Knaben für sich. Kaum je hätten sie dort jemanden angetroffen, sagt Klötzli. Als erwachsener Mann wurde er ein international beachteter Spezialist für Moore. Es gehört zur Ironie seiner Biografie, dass er bei einem seiner Streifzüge beinahe in einem schlammigen Wasserloch ertrunken wäre, das mit seltnem Schwinggras bedeckt war.

Albert Nuffer, Jahrgang 1935, ist in Kloten geboren. Er wohnt noch immer im Haus an der Dorfstrasse, in dem sein



Vor dem ersten flugplanmässigen Start einer DC-4 der Swissair am 14. Juni 1948 von Kloten nach London.

ETH-BILDARCHIV

Vater eine Schmiede betrieb. Nuffer übernahm den Betrieb nach dem Tod des Vaters noch im Stufenalter und machte gemeinsam mit seinem Bruder einen Metallbearbeitungsbetrieb daraus. Aus den Jahren vor dem Flughafenbau blieb ihm folgendes Bild: Sechsspänner, die die Kanonen auf eine Anhöhe, den Holberg, zogen. Von dort schoss die Artillerie Richtung Norden. Später, beim Flughafenbau, wurde eine Schneise in den Hügelzug geschlagen, um Kies für den Pistebau zu gewinnen. Dort führt heute die Autobahn durch.

Nuffer erinnert sich, wie man im Dorf über das Wetteifern Klotens mit den Seeländern um den Flughafen sprach (siehe Zusatz). Und er weiss noch, wie später die Zementsäcke vom Bahnhof mit Ross und Wagen ins Dorf geliefert und von dort weiter mit dem Traktor zur Baustelle transportiert wurden. Die Grossbaustelle habe manche Gaffer aus Zürich angezogen. Auch Klötzli schaute sie sich an. Ihn hätten die vielen Bäume gereut, die geschlagen werden mussten. Längst nicht alle seien damals begeistert gewesen. «Manche sagten: Wir haben

doch schon Dübendorf, was soll man jetzt nochmals so gross bauen.»

Albert Nuffer sagt, ihm habe es gefallen, dass etwas ging. «Als Bub war man sowieso begeistert.» Eindruck gemacht hat ihm das eigens für die Bauarbeiter errichtete Barackendörfchen. Und am arbeitsfreien Sonntag hielt die Baustelle eine «Bubenattraktions» bereit, erzählt er. Für den Baustellentransport hatte man Schienen verlegt, auf denen Rollwagen verkehrten. Die Klotener Buben schlüpfen auf die Baustelle, hängten den letzten Rollwagen des Zuges ab und schoben ihn Richtung Oberglatt, wo es bergab ging. Als die Räder immer schneller drehten, schrie einer: «Abspringen!», bevor der Wagen entgleiste.

## Menschen auf der Piste

Nuffer erinnerte sich gut an das erste Flugzeug, das er landen sah. Ob es sich um die offizielle Premiere vor exakt siebzig Jahren handelt, kann er nicht mehr mit Bestimmtheit sagen, es ist aber gut möglich. Eines morgens sah er Lastwagen der Swissair vorbeifahren, die

von Dübendorf her kamen und mit Besen, Leitern und einer Putzmaschine beladen waren. Sofort habe man sich zum Flugfeld aufgemacht. Die Piste war fertig gebaut, musste aber noch gereinigt werden. Und die Piste war voller Leute. Ein mit einem Mikrofon bestückter Wagen sei auf und ab gefahren, aber die Weisung, man solle beiseitretreten, verhalte ungehört. Zwei Mal habe das Flugzeug durchstarten müssen, ehe die Menschen die Piste freigegeben hätten. «Und das waren nicht etwa Kinder, sondern Erwachsene.»

Die Eröffnung des Flughafens bedeutete für Markus Wanner, Jahrgang 1941, einen Einschnitt. Sein Vater war Zöllner in Schaffhausen und meldete sich für die Zollabfertigung. Die Familie zog 1949 nach Kloten um. Auch in Wanners Flughafenerinnerung kommt ein Loch vor, in dem er leicht hätte ertrinken können. Für den Bau der Abfertigungshalle wurden in den frühen 1950er Jahren Pfähle in den sumpfigen Boden getrieben. Dazu wurden Löcher ausgehoben, in denen im Winter das Wasser gefror. Als Bub sei er in einem der unge-

sicherten Löcher durch das Eis gebrochen. Der Vorfall endete glimpflich.

Aus heutiger Sicht erstaunlich ist Wanners Schilderung, wonach der Flughafen zunächst über keinerlei Sicherheitsvorkehrungen verfügte. Als er Schüler gewesen sei, habe sie der Lehrer einmal aufs Rollfeld geführt, weil sie dem äthiopischen Regenten Haile Selassie ein Ständchen hätten halten sollen. «Der Lehrer sagte zum Portier einfach, wir müssten rasch zu Selassies Flugzeug, und damit hatte es sich.» Später, als Wanner als Kassier am Flughafen arbeitete, kursierte ein nach seiner Einschätzung glaubwürdiges Gerücht: Der Oberst, der den Flughafenbau beaufsichtigte, habe sich jeweils von Dübendorf hinfliegen lassen – ein Zwei-Minuten-Flug.

## Klotener Land wurde wertvoll

Wanner, erfolgreicher Wein- und Teppichhändler, wohnt heute in einem statlichen Anwesen auf einem Hügel über Kloten mit beidseitiger Aussicht auf den Flughafen und die Stadt Zürich. Er erkennt jedes Flugzeug am Klang. Am Lärm stört er sich nicht, er spricht lieber über die Steuereinnahmen, die der Flughafen dem Kanton beschere. Kritische Stimmen habe es damals kaum gegeben, ist er überzeugt: «Kloten wollte den Flughafen unbedingt, und Dübendorf wollte ihn nicht abgeben.» Nicht zuletzt, weil das Land der Klotener Bauern durch den erwarteten Wachstumsschub massiv an Wert gewann.

Wanner zeigt eine Fotografie aus den frühen 1950er Jahren, auf dem das Rollfeld und dahinter sein Wohnhaus zu sehen sind; dazwischen stehen keine weitere



Markus Wanner

«Kloten wollte den Flughafen unbedingt.»

ren Gebäude. Heute ist das Gebiet dicht überbaut. Kloten wuchs enorm infolge des Flughafenbaus. Albert Nuffer, der als erwachsener Mann Schulpfleger und später SVP-Kantonsrat wurde, erinnert sich: Man habe in den 1960er Jahren fast jedes Jahr ein neues Schulhaus bauen müssen. Über die Vor- und Nachteile des Wachstums mag er gross nicht sinnieren. «Ich bin keiner, der von den guten alten Zeiten schwärmt.» Auffällig sei, wie stark die einst als Bausperrezone geltende Anflugschneise mittlerweile überbaut sei. Und er hält fest: Die Flugzeuge seien eindeutig leiser geworden. Die neuen Maschinen nennt er «Flüsterflieger».

Einen kritischeren Blick zurück wirft Frank Klötzli. Rücksichtslos sei man damals mit dem Moor umgegangen, obwohl man um dessen Wert hätte wissen können. Allerdings habe die Wissenschaft erst zehn Jahre später auch belegen können, dass auf dem Arca sämtliche seltenen Moorformen, die es im Kanton gibt, vertreten sind. Als es Anfang 1960er Jahre an den Bau der dritten Piste ging, konnte Klötzli wenigstens erwidern, dass wertvolle Moore an einen anderen Ort verpflanzt wurden, was Millionen Franken kostete und damals eine Weltneuheit war.

Trotz dem Flughafenbau und trotz der wiederkehrenden Bedrohung durch Ausbauschritte sei die Pflanzen- und Tierwelt grundsätzlich intakt, sagt Klötzli. Gerade in den einstigen Artilleriekantoren hätten sich interessante Mooreformen entwickelt. Das einst als so triste Ödnis beschriebene Land lebt – auch siebzig Jahre danach.

## Das Moor war Klotens Trumpf

mvl. Die Zürcher Delegation dürfte den Konferenzsaal Bundeshaus Nord im April 1942 mit gemischten Gefühlen verlassen haben. «Sie erweckte den Eindruck, ziemlich überrumpelt worden zu sein», schreibt der Historiker Sandro Fehr zum Protokoll der Sitzung des Eidgenössischen Luftamts. Die Zürcher Regierung hatte sich lange geziert, den Bau eines Interkontinentalflughafens voranzutreiben; der Bund hatte Zürich deswegen bereits gemahnt. Und nun erfuhren die Zürcher Vertreter von den weit fortgeschrittenen Plänen eines «Zentralflughafens» in Utzenstorf, einer kleinen Gemeinde im Kanton Bern.

Der Grund für die anfängliche Zurückhaltung war nicht etwa, dass die Regierung dem Flugverkehr skeptisch gegenüberstanden wäre; das Gegenteil war der Fall. Aber die Zürcher wollten an ihrem «Stadtflughafen» Dübendorf festhalten, vor dem Zweiten Weltkrieg der grösste Flughafen der Schweiz. 15 Destinationen in Europa waren ange-

bunden, von Malmö bis Budapest. Ein Problem war, dass die zivile Luftfahrt den Flughafen mit dem Militär teilen musste. Auch deshalb war die Kapazitätsgrenze erreicht.

Erst die Berner Initiative brachte den Regierungsrat dazu, einen anderen Standort zu suchen. Kloten bot sich an, weil das Gebiet zum grössten Teil aus Wald sowie einem Artilleriewaffenplatz bestand. Widerstand von betroffenen Landwirten, wie er sich im Kanton Bern formiert hatte, war nicht zu befürchten. Heute würden Naturschutzvorgaben einen Bau im Moor verunmöglichen. Damals war es ein Vorteil des Vorhabens, dass es nicht auf Kosten von Landwirtschaftsland ging.

Am 13. Februar 1945 fielte der Bundesrat den Grundsatzentscheid für den Interkontinentalflughafen Kloten, dem die Bundesversammlung folgte. Damit war der Bundesanteil an der Finanzierung gesichert. Bereits am 5. Mai 1946 stimmten die Zürcher ab und nahmen

den Kredit für den Flughafenbau deutlich an. Zwischen dem Umrang und dem ersten offiziellen Flug vergingen wiederum nur zwei Jahre – eine unglaublich kurze Zeit, wenn man an die heutigen Planungsprozesse denkt.

Über tausend Arbeiter rodeten Wald, trugen einen Hügel ab und betonierten eine Fläche, die Dutzenden Fussballfelder entsprach. Das Projekt wurde nach der Abstimmung mehrmals verändert. Gebaut wurden am Ende eine Piste in Ost-West-Richtung sowie eine Blindlandpiste in Nord-Süd-Richtung, die sich kreuzten. Die dritte Zürcher Piste kam erst in den siebziger Jahren dazu.

Was sich im Projektverlauf ebenfalls änderte, war der Kostenrahmen, und dies nicht zu knapp. Von 60 Millionen Franken war bei der Abstimmung die Rede gewesen; am Ende waren es 106 Millionen Franken, womit der Zürcher Flughafen mehr kostete als die Flughäfen in Genf und Basel zusammen. Ein Nachtragskredit wurde nötig, den die Zürcher

Stimmbürger ebenfalls annahm, aber deutlich weniger klar.

Es gibt mehrere Interpretationen zur Frage, auf wann die Geburtsstunde des Flughafens zu datieren sei. Die Flughafen Zürich AG legt sie auf den 17. November 1948, weil dann die zweite Piste fertiggestellt und der gesamte zivile Flugbetrieb von Dübendorf nach Kloten verlagert wurde. Offiziell eröffnet wurde nach der Abstimmung am Ende August 1953 mit der Fertigstellung einer Abfertigungshalle. Erstmals flugplanmässig benutzt wurde die Klotener Ost-West-Piste bereits am 14. Juni 1948, heute vor 70 Jahren. Damals hob eine DC-4 der Swissair Richtung London ab. Schon in den ersten Tagen nahmen auch andere Gesellschaften den Betrieb in Zürich auf, wie der Historiker Fehr schreibt, so KLM oder SAS. Letztere bot bereits den ersten interkontinentalen Flug an. Fortan konnte man von Kloten nach Kairo fliegen – und wenn man wollte, weiter bis nach Nairobi.