

75 Jahre Flughafen Zürich



Menschen, Fakten, Geschichten

Der Weg zum Grossflughafen Zürich

Berner Projekt im Mittelland oder Flughafenprojekt Kloten

1942, mitten im Zweiten Weltkrieg, erkannten Bund und Kantone, wie wichtig ein Grossflughafen ist, welcher die Schweiz nach dem Krieg an den interkontinentalen Luftverkehr anbinden sollte. Einem «Zentralflughafen» im Berner Mittelland stand das Zürcher Flughafenprojekt in Kloten gegenüber.

Vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wickelte sich der internationale Luftverkehr der Schweiz auf den drei Zollflugplätzen erster Klasse in Basel-Birsfelden, in Genf-Cointrin und in Zürich-Dübendorf ab. Neben diesen drei Hauptflugplätzen standen als Stützpunkte des internen Flugverkehrs die noch heute existierenden drei Zollflugplätze zweiter Klasse Bern-Belpmoos, Lausanne-La Blécherette und St. Gallen-Altenrhein zur Verfügung. Die beiden Zollflugplätze dritter Klasse in La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures und Locarno-Magadino wurden ebenfalls im Linienluftverkehr bedient, Locarno kurzfristig als Basis der Swissair-Kriegslinien nach Rom und Barcelona.

Stark überlastetes Dübendorf

Zürich-Dübendorf, der erste und grösste Flugplatz der Schweiz – mit Hilfseinrichtungen für den Flugsicherungsdienst versehen –, war in den letzten Jahren vor dem Krieg bereits stark überlastet: Er wies unter den schweizerischen Flugplätzen die grösste Verkehrsdichte im Linienverkehr auf, war zugleich das wichtigste Trainingszentrum des Militärflugdienstes und Stützpunkt eines regen Flugsportes. Die notwendige Neuordnung der Verhältnisse sah damals vor, den Platz zu vergrössern und die Flugtouristik auf einen neu zu erstellenden Flugplatz zu verlegen.

Am 24. April 1942 fand in Bern unter dem Vorsitz von Professor Eduard Amstutz, Delegierter des Bundesrates für die Zivilluffahrt, eine Konferenz aller Behörden von Kantonen und Städten statt, welche über Zivilflugplätze verfügten. An dieser gab der Vorsitzende dem Wunsch Ausdruck, es möchten von Seiten der Interessenten den Bundesbehörden so bald als möglich Projekte für die Errichtung von Grossflughäfen eingereicht werden. Der Bund ging dabei von den Erwägungen aus, der Anschluss der Schweiz an den interkontinentalen Luftverkehr könne nur gesichert werden, wenn mindestens ein Grossflughafen zur Verfügung stehe.

Bern-Utzenstorf oder Zürich-Kloten?

Im Juli 1942 erteilten der Regierungsrat des Kantons Bern, der Gemeinderat der Stadt Bern und die Flugplatzgenossenschaft Bern dem Ingenieurbüro Siegfried den Auftrag, ein Projekt für einen Grossflughafen im bernischen Mittelland auszuarbeiten. Dieses Projekt stützte sich auf die 1937 vom Eidgenössischen Luftamt erlassenen Weisungen für die Anlage von Flugplätzen für interkontinentalen Verkehr. Als eine der Hauptbedingungen wurde die zentrale Lage des Grossflughafens, möglichst im Herzen der Schweiz, vorausgesetzt, damit er von allen Landesteilen aus in kurzer Reisezeit erreichbar ist. Das von den bernischen Interessenten in Aussicht genommene Gebiet zwischen Kirchberg, Utzenstorf und Koppigen erfüllte diese Bedingungen in hohem Masse. Die Berner Regierung reichte das Projekt des Grossflughafens Bern-Utzenstorf im November 1943 beim Bundesrat ein.

Am 8. April 1943 erteilte der Zürcher Regierungsrat den Auftrag, «die in der Nähe von Zürich bestehenden Möglichkeiten zur Errichtung eines Grossflughafens einer umfassenden Prüfung zu unterziehen». Er hielt den bestehenden Flugplatz Dübendorf für den geplanten Ausbau für ungeeignet und schlug als neuen Standort die Gegend von Kloten, Rümlang und Oberglatt vor. Das Gebiet war grösstenteils Eigentum des Bundes und diente als Artillerie-Waffenplatz sowie als Militärflugplatz mit Schiessgelände der Fliegertruppen.

Der Entscheid, den bisherigen Zivilflugplatz Dübendorf durch eine Neuanlage in Kloten zu ersetzen, war massgeblich durch die Möglichkeit beeinflusst, von vornherein eine genügend bemessene Blindlandepiste anzulegen, was in Dübendorf nicht möglich gewesen wäre. Das Gebiet des Artillerieschiessplatzes Kloten, nur zehn Kilometer vom Hauptbahnhof Zürich entfernt, erfüllte jedoch alle Erfordernisse für den Bau eines interkontinentalen Flughafens. Der einzige Nachteil des Geländes war der schlechte Baugrund.

Ein Schweizer Zentralflughafen...

Vorausschauend erwähnte der Bundesrat in seiner Botschaft vom 13. Februar 1945 an die Bundesversammlung über den Ausbau der Zivilflugplätze, er «gehe von der Tatsache aus, dass man beim Bau von Flugplätzen fast überall auf Hindernisse technischer oder politischer oder finanzieller Art stosse. Namentlich sei es gerade in der Nähe unserer Städte besonders schwierig, Flugplätze zu erstellen, auf welchen sich der Luftverkehr mit der heute geforderten Regelmässigkeit



Hochbetrieb auf dem Flugplatz Dübendorf am 3. September 1935 mit zwei Douglas DC-2 von Swissair, zwei Junkers Ju-52 von Lufthansa und einer dreimotorigen Fokker der Avio Linee Italiane.

und Sicherheit abspielen könne.» Der Vollständigkeit halber wies er deshalb auf den von anderer Seite vorgeschlagenen Weg hin, bei dem man sich in gemeinsamer Anstrengung auf den Bau eines Flugplatzes irgendwo in der Schweiz einigen würde, nämlich dort, wo man die günstigsten flugtechnischen Voraussetzungen finde. Der etwas erhöhte Zeitaufwand für das Erreichen des Zentralflughafens sei für lange Flugstrecken durchaus tragbar.

Die Pläne für einen Zentralflughafen der Schweiz waren bereits weit fortgeschritten: Der von den Berner Behörden vorgeschlagene «Schweizerische Grossflughafen Mittelland» bei Utzenstorf – wo sich im Krieg ein Fliegerstützpunkt befand und am 11. Mai 1944 ein amerikanischer B-17 Bomber, eine «Fliegende Festung», notgelandet war – sollte über vier Pisten von 1700 bis 2800 Metern Länge verfügen. Diese Idee entsprach jedoch nicht den Wünschen der Städte, die sich bisher mit eigenen, nahegelegenen Flugplätzen am Luftverkehr beteiligen konnten. Es könne wohl keinem Basler, der nach Paris, und keinem Zürcher, der nach München fliegen möchte, zugemutet werden, vorerst noch mit der Bahn in das «Grosse Moos» oder einen anderen Ort im Landesinneren zu fahren, hiess es.

...oder drei Städte-Flughäfen

Nach Auffassung der zuständigen Aufsichtsbehörden war es vordringlich, für Zürich, Basel und Bern neue Stadtflughäfen zu bauen. Für Genf war Cointrin ein ausbaufähiger Standort, während die drei anderen Städte im Hinblick auf den zukünftigen Europa-Luftverkehr für die Flugplatzenerweiterung ein neues Gelände benötigten. Erst in einer zweiten Phase wäre zu entscheiden, welcher Flugplatz für den interkontinentalen Verkehr ausgebaut oder allenfalls ein Grossflughafen an einem zentralen Standort gebaut werden sollte, der ebenfalls die Rolle des Ausweichflughafens für Schlechtwetterlandungen übernehmen konnte.

Die unter Leitung der Firma Locher & Cie., Zürich, stehende Arbeitsgemeinschaft reichte das vom Regierungsrat des Kantons Zürich genehmigte und den zuständigen Bundesbehörden zur Prüfung und Konzessionierung unterbreitete «Flughafenprojekt Kloten 1944» daher nur als Flughafen für den Städteflugverkehr, aber mit einer grossen Blindlandepiste ein. Dessen Grundfläche betrug 2,14 Quadratkilometer, die Baukosten ohne Landerwerb wurden mit 54,4 Millionen Franken veranschlagt.

Daniel Ruhier



Das Projekt eines Grossflughafens Bern-Utzenstorf sah vier sich kreuzende Pisten vor.



Die erste Landung in Kloten führte Leutnant Henri Pillichody am 19. Juni 1915 mit dem Gitterschwanz-Doppeldecker Farman MF-11 N°30 durch.



Auf dem Plan des Militärflugplatzes Kloten vom Mai 1937 sind die beiden Flugzeughallen eingezeichnet, welche für die Fliegertruppe errichtet wurden.



Das militärische Fluggelände in Kloten, wie es sich 1939 aus der Luft präsentierte.

Aviatisch vorbelastetes Kloten

Vom Militärflugplatz bis zur Eröffnung des Flughafes

Der 1924 vom Militär errichtete Landeplatz in Kloten bildete die Basis für den neuen Zürcher Grossflughafen. Swissair mietete bereits 1946 die militärischen Hallen für den Unterhalt ihrer Flugzeuge und landete am 10. Oktober 1947 erstmals mit einer DC-3 in Kloten. Sie und vier ausländische Fluggesellschaften verlegten am 14. Juni 1948 ihren Betrieb von Dübendorf nach Kloten, als die neue Westpiste 10/28 eröffnet wurde. Im April 1953 erfolgte die Inbetriebnahme des neuen Flughafes.

Der anfänglich 1000 Hektaren grosse Artillerie-Waffenplatz Kloten-Bülach war 1911 in Betrieb genommen worden. Er lag auf den Gemeindegebieten von Kloten, Winkel, Bachenbülach, Bülach, Höri, Niederglatt, Oberglatt und Rümlang. Wie viele andere Waffen- und Exerzierplätze der Armee (Bière, Frauenfeld, Chur-Rossboden, Luzern-Allmend, St. Gallen-Breifeld, Aarau-Schachen oder Bellinzona) diente auch er der Militäraviatik als Stützpunkt für das Flugtraining und die Wiederholungskurse. Die erste Landung in Kloten erfolgte durch Leutnant Pillichody am 19. Juni 1915 mit dem Gitterschwanz-Doppeldecker Farman MF-11 N°30. Kloten wurde ab 1924 für das Fliegerschiessen gegen Bodenziele benützt und dazu mit einem betonierten Unterstand, Polygon und Scheiben zur Zielerstellung versehen.

Bedeutende Militärhangars

Für den späteren Flughafen Kloten nicht unbedeutend waren die 1938 errichteten, grossen Militärhangars: Südlich der unbefestigten Landefläche von rund 28 Hektaren – wo später

die Westpiste erstellt wurde – wurden an der Rümlangstrasse rechtwinklig zueinander zwei Flugzeughallen von je 90 Metern Länge und 25 Metern Tiefe gebaut. Sie dienten anfänglich der Unterbringung von C-35 Doppeldeckern. Bei Kriegsausbruch im September 1939 waren dort die Fliegerkompanie 18 mit acht Dewoitine D-27 und 1940 die Fliegerkompanie 21 mit Messerschmitt Bf 109 stationiert. Am Kriegsende fanden die Hangars Verwendung für die Einlagerung interner Kriegsflyerzeuge.

Stimmberechtigte Zürcher!

Ein leistungsfähiger Flughafen ist unabdingbare Voraussetzung einer konkurrenzfähigen Volkswirtschaft

Ohne Luftverkehr können Handel und Industrie mit dem Ausland nicht erfolgreich im Wettbewerb treten.

Viermotorige Verkehrsflugzeuge können ohne Unfallgefahr nicht in Dübendorf landen

Ein befriedigender Ausbau von Dübendorf ist unmöglich.

Der Bau des Flughafens Kloten ist eine unbedingte Notwendigkeit

Die Auswendung ist einmalig, sie ist finanziell fragbar und wird sich für den ganzen Kanton bezahlt machen.

Darum zu Stadt und Land:

Flughafen Kloten Ja!

Das Abstimmungsplakat von 1946.

Ausser dem Militärflugplatz Kloten gab es auf dem Waffenplatz Kloten-Bülach einen zweiten, für Wiederholungskurse der Flieger belegten Stützpunkt im «Langen Zingg». Er wurde nicht allein vom Militär benutzt: Die im Mai 1933 gegründete Segelfluggruppe Bülach führte dort mit einem Karpf Zögling ihre ersten Flugversuche durch. Am 13. April 1944 musste die amerikanische «Fliegende Festung» N°42-31691 «Lassie» mit eingezogenem Fahrwerk auf dem Gelände notlanden, die zehnköpfige Besatzung wurde interniert.

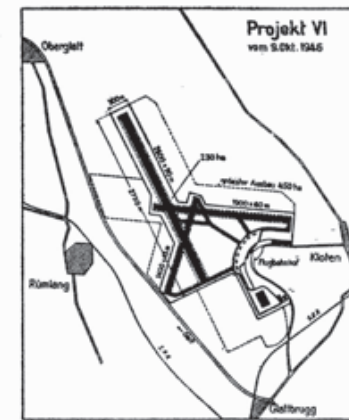
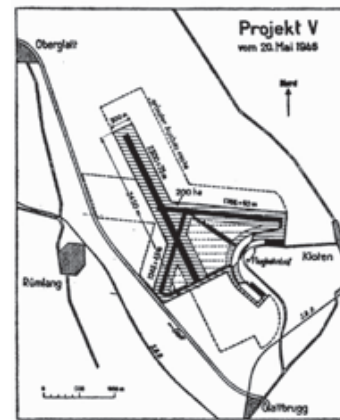
Überwältigendes Ja zum ersten Kredit

Am 20. Dezember 1945 und am 4. Januar 1946 trat der Bund dem Kanton Zürich gegen eine Entschädigung von zehn Millionen Franken 655 Hektaren des Waffengeländes, eingeschlossen die 28 Hektaren des bisherigen Militärflugplatzgeländes, ab. Das Zürcher Stimmvolk bewilligte am 5. Mai 1946 mit überwältigenden 105'703 Ja zu 29'373 Nein-Stimmen einen Kredit von 36,8 Millionen Franken für den Bau des Flughafens Zürich. Der Bundesbeschluss vom 13. Juni legte die Subventionierung für den Bau des interkonti-

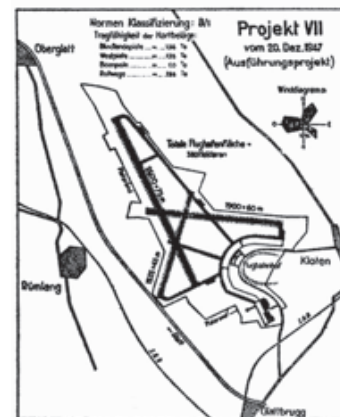
Archiv Flughafen Zürich AG



Das Volksabstimmungsprojekt sah vier Pisten vor, realisiert wurden aber nur drei, ohne die «Nebenpiste 4».



Archiv Flughafen Zürich AG



Diese Skizzen verdeutlichen, welche Veränderungen das Projekt nach der Volksabstimmung erfuhr. In den Abstimmungsunterlagen von 1946 stand bereits, dass die Pisten absichtlich so gelegt wurden, damit sie auch verlängert werden konnten.



ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv

Diese Luftaufnahme entstand am 2. Oktober 1946, als mit dem Bau der Westpiste begonnen wurde.

mentalen Flughafens Zürich fest. Die Bauarbeiten wurden im Juli 1946 aufgenommen. Wegen des Krieges standen bei der Ausarbeitung des ersten Projektes wenige ausländische Erfahrungen mit dem Bau von Flughäfen zur Verfügung. Ebenso fehlten noch internationale Normen. Die erst Ende 1944 von der internationalen Luftfahrt-Konferenz in Chicago aufgestellten

Grundlagen über Pistenabmessungen und Hindernis-Freizonen bewirkten, dass die von der Regierung am 8. März 1945 beschlossenen Pläne nochmals überarbeitet werden mussten: Laut den Normen von Chicago wurde die Anlage nun als interkontinentaler Flughafen der Klasse B, mit der Möglichkeit eines späteren Ausbaus zum Grossflughafen geplant.

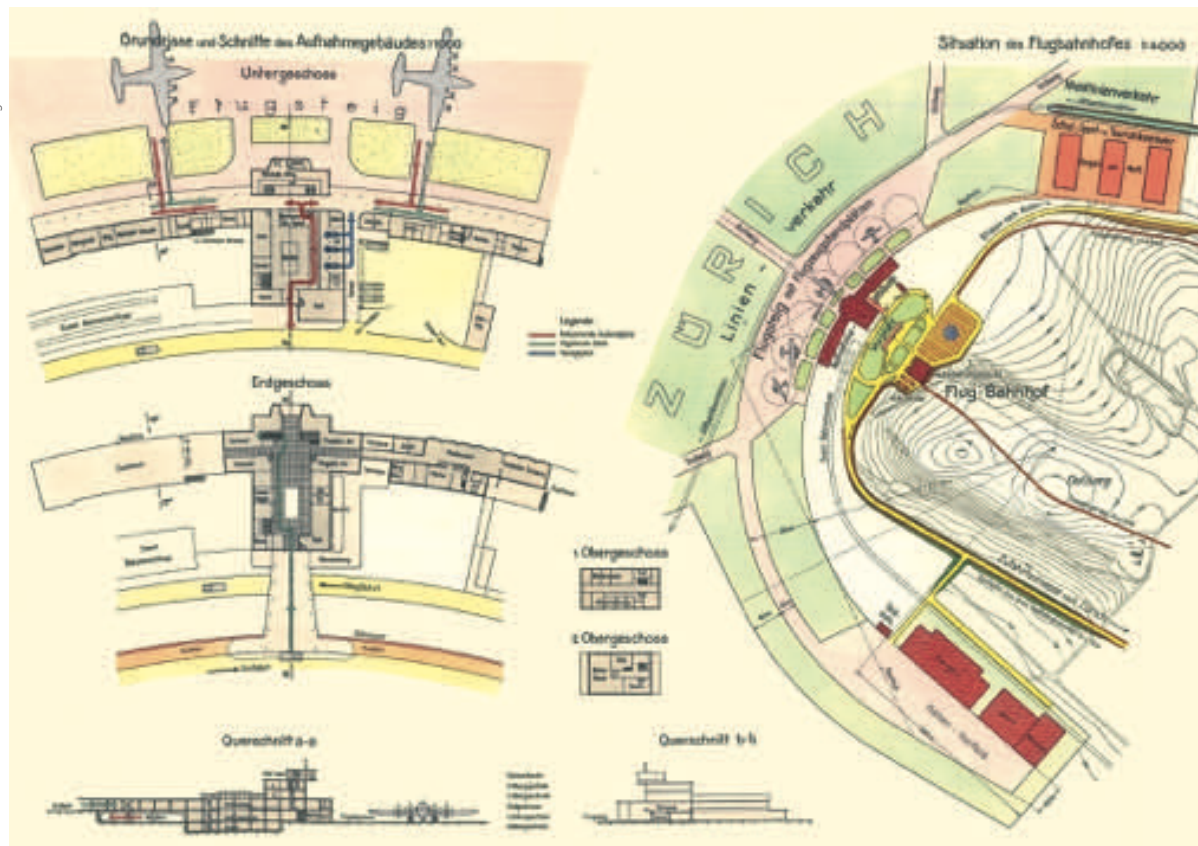
Planänderungen in wenigen Jahren

Das schliesslich zur Ausführung gelangte Projekt VII unterschied sich grundlegend von der in der Volksabstimmung genehmigten Vorlage. Es spiegelte die grossen Umwälzungen wider, die im Flughafenbau innert weniger Jahre eingetreten waren. Die ursprünglichen Pläne sahen noch einen überall berollbaren «Rasenflughafen» vor, ergänzt mit vier verhältnismässig klein dimensionierten Pisten, während das Ausführungsprojekt einen reinen Pistenflughafen enthielt.

Bei der Planung war bereits die Möglichkeit eines Bahnanschlusses an die bestehende Eisenbahnlinie Zürich-Kloten-Winterthur berücksichtigt worden, sofern sich je ein Bedürfnis dafür zeigen sollte. Anfänglich wurden aber nur die Benzintankanlagen durch den Bau eines Abstellgleises für die Entleerung der Tankwagen an die Bahnlinie angeschlossen.

Militärflugzeughallen integriert

Im Hinblick auf die spätere Verlegung ihres Flugbetriebs auf ihre neue Basis im zukünftigen Flughafen Kloten gelang es der Swissair bereits im September 1946, das erste Drittel der Flugzeughalle I (Süd) von den Militärbehörden zu mieten. Ab Januar 1947 konnte sie die ganze Halle Süd und ab 1. April zudem ein Drittel der Halle II (Nord) mietweise übernehmen. Ab Frühjahr überholte der Technische Dienst die im Winter 1946/47 nachts bei Schneefall auf der Strasse von Dübendorf nach Kloten verschobenen zwei Douglas C-47B HB-IRG und HB-IRK. Für das Personal richtete die Swissair vorerst einen Jeep-Kurier und später einen Shuttle-Bus Dübendorf-Kloten ein.



Die Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich erstellte 1945 diese «Visualisierung» des «Flughafenturfes»-Projektes.

Laut Abtretungsvertrag zwischen dem Bund und dem Kanton Zürich zum Waffenplatzgebiet Kloten-Bülach gingen die vormaligen Militärflugzeughallen in das Eigentum des Kantons über. Anfänglich beabsichtigte dieser, die zwei Bauten zu demontieren und an einem neuen Standort als Hangar- und Werftgebäude für den Nichtlinienverkehr aufzubauen. Diese Idee wurde jedoch nicht realisiert.

Die für die Aufnahme des provisorischen Flugbetriebs im Frühjahr 1948 nötigen Dienste hätten ursprünglich im Hangar Nord – also auf der anderen Seite der Flugzeugabstellfläche – untergebracht werden sollen. Da viele für die Unterkunft von Arbeitern errichtete Baracken frei wurden, konnten diese für die Passagierabfertigung, die Flughafenverwaltung und das Restaurant ver-

wendet werden. Schliesslich wurde die Flugsicherung im Anbau des Hangars Nord untergebracht und für die Flugleitung auf dem Dach ein provisorischer Kontrollturm in Holzkonstruktion erstellt. Die Garagen dienten der Unterbringung von Feuerwehrgeräten und Pistenfahrzeugen. Erst bei Verwirklichung der dritten Bauetappe im Jahr 1974 mussten die zwei ehemaligen Militärflugzeughallen der Erweiterung des Flugsteigs weichen und wurden abgerissen.

Erste Landungen in Kloten

Anlässlich einer Besichtigung des Bauplatzes führte die Swissair am 10. Oktober 1947 mit der DC-3 HB-IRA die erste Landung in Kloten durch. Im Spätherbst startete die vom Technischen Dienst in der Halle I wiederaufgebaute C-47B HB-IRG



Archiv Flughafen Zürich AG

Beim Einbringen des Schotters für den Pistenuntergrund war im August 1947 viel Handarbeit gefragt. Zum Einsatz kamen Dampfwalzen von der Firma Walo Bertschinger zum Einsatz.

ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv



Der Bau der Westpiste und der Rollwege schritt zügig voran, wie dieses Bild vom 24. Juli 1947 zeigt.



Archiv Flughafen Zürich AG

In 4,2 Metern Tiefe musste beim Pistenbau eine Seekreide- und Torfschicht ausgehoben werden.



Am 12. November 1947 war die Ost-Westpiste 10/28 bereits teilweise erstellt, die Blindlandepiste 16/34 und die Bisenpiste 02/20 noch noch im Bau.

auf der unfertigen Westpiste nach Dübendorf. Wegen einer wetterbedingten Schliessung des Flughafens Genf fand am Heiligabend 1947 mit einer Swissair DC-4 aus Kairo die erste Nachtlandung statt: Die Piste wurde mit 70 aus Dübendorf hergebrachten Blitzlichtern beleuchtet. Am 24. Januar 1948 wurde die DC-4 HB-ILE aus New York wegen Schnee in Genf nach Kloten umgeleitet. Die Flugzeit Gander-Zürich betrug elf Stunden und 56 Minuten. Am selben Tag folgte eine weitere DC-4 aus Istanbul-Athen. Als die fertig erstellte Westpiste 10/28 am 14. Juni 1948 eröffnet wurde, verlegten neben der Swissair auch vier ausländische Fluggesellschaften ihre Linien von Dübendorf nach Kloten. Der Flugplan umfasste zwei tägliche Flüge nach London – Swissair mit DC-4 und BEA mit Vickers Viking –, tägliche Flüge mit KLM nach Amsterdam und DDL nach Kopenhagen sowie sechsmal wöchentlich einen Flug mit Air France nach Paris. Am 30. April 1949 siedelte die Leichtaviatik von Dübendorf nach Kloten um. Den Auftakt bildete ein Corso aller Piper-Flugzeuge über der Stadt Zürich. Anschliessend flogen sämtliche Club-



Die ehemaligen Baubaracken dienten ab der Eröffnung des Flughafens Zürich im Juni 1948 zur Abfertigung der Fluggäste. Die Bauvisiere für den Flughafen standen am 23. Mai 1950 bereits, als dieses Bild entstand. Auf dem Vorfeld dominierten die Douglas DC-3: zwei von Swissair, eine der Jugoslovenski Aero Transport aus Belgrad, eine der KLM aus Amsterdam und eine der CSA Czechoslovenske Aerolinie aus Prag. Ab 1949 setzte Swissair auch vier moderne Convair CV-240 ein, so auch die HB-IRT.



Der Flughafen Zürich am 16. Mai 1949 mit dem Werfbereich im Vordergrund, der fertiggestellten Ost-Westpiste und der noch nicht verlängerten Blindlande- und Bisenpiste.

und Privatmaschinen zu ihrer neuen Basis nach Kloten, wo sie von Regierungsrat und Baudirektor Jakob Kägi willkommen geheissen wurden.

Die offizielle Eröffnung

Nach der Fertigstellung der Pisten und Rollwege widmete sich die am 27. Oktober 1948 gegründete Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) der Planung der notwendigen Hochbauten. Vor dem Bau des im Projekt noch als «Flugbahnhof» bezeichneten Passagierterminals wurden die Prioritäten jedoch auf die im Wertfeld liegenden Flugzeughallen und Werkstätten der Swissair gelegt, die 1949 vollendet und der Mieterin übergeben werden konnten. Der bekannte Bogenhangar wurde am 23. Dezember 1949 sozusagen als «Weihnachtsgeschenk» fertiggestellt. Obschon die Projektvergabe für den Flughafen bereits Ende 1946 erfolgte, bedurfte es nicht weniger als 24 vollausgearbeiteter Modelle im Massstab 1:500, bis am 21. November 1950 der Baubeschluss gefasst wurde. Inzwischen war das Bauvolumen vom Vorprojekt 1946 von 30'000 Kubikmeter auf schliesslich 71'000 Kubikmeter angewachsen. Die Verwirklichung des Terminals war in etwa der Hälfte der Planungszeit vollbracht: Die Pfählungsarbeiten begannen am 15. Februar 1951, der Rohbau war Ende 1951 unter Dach. Der Bezug des Flughafes erfolgte am 8. April 1953 und die Betriebsaufnahme am 9. April um 6 Uhr morgens.

Dreitägige Eröffnungsfeier

Vor der Betriebseröffnung wurde die Öffentlichkeit über die Ostertage 1953 zum «Tag der offenen Türe» eingeladen; 75'000 Personen



ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv

Der legendäre Bogenhangar entstand 1949 als damals grösste freitragende Konstruktion in der Schweiz, wie diese Aufnahme vom 5. September zeigt. Er ist als einziges Gebäude aus der Anfangszeit des Flughafens Zürich heute noch in Betrieb.



ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv

Vor dem ersten flugplanmässigen Start der Swissair DC-4 HB-ILE nach London führte sie am offiziellen Eröffnungstag des Flughafens Zürich, am 14. Juni 1948, mit geladenen Gästen einen Rundflug durch.



ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv

Der Zürcher Baudirektor Jakob Kägi hielt die Ansprache bei der Inbetriebnahme der 1900 Meter langen Ost-Westpiste am 14. Juni 1948, dem Geburtstag des Flughafens Zürich.



Kurz nach Eröffnung des Flughafens konnten die Besucher den Flugbetrieb hinter einem Zaun hautnah verfolgen. Die Vickers Viking 1B von British European Airways stiess 1949 auf grosses Interesse.



Nachdem der sozialdemokratische Regierungsrat Jakob Kägi am 14. Juni 1948 den Zürcher Flughafen offiziell eröffnet hatte, konnte er als Baudirektor nur fünf Monate später, am 17. November 1948, auch die Blindlanddepiste 16/34 einweihen.



Indiens Ministerpräsident Jawaharlal Nehru traf am 3. Mai 1949 mit der Lockheed L-749A Constellation VT-CQP der Air India zu einem dreitägigen offiziellen Besuch der Schweiz in Kloten ein.

strömten während der drei Tage nach Kloten und bewunderten den prachtvollen Terminal und die übrigen Anlagen. Die Feier zur Eröffnung des Flughafens Kloten nahm ebenfalls drei Tage in Anspruch: Vom 29. bis 31. August 1953 hiessen die 14 Fahnen der Länder, deren Fluggesellschaften damals Zürich anfliegen, die schätzungsweise 150'000 Zuschauer in Kloten willkommen. Ein grosses Schaufliegen mit Vorstellung der modernsten Verkehrsflugzeuge, Akrobatikvorführungen und der Abwurf von zwei Napalm-Feuerbomben nördlich der Westpiste bildeten die Höhepunkte des grossen Festes. Die englische

Fluggesellschaft BOAC sowie Air France brachten mit der De Havilland DH.106 Comet I A das erste Düsenverkehrsflugzeug, die BEA mit der Vickers Viscount 700 das erste Turbopropflugzeug nach Zürich. Den Abschluss bildete der einzigartige, bis in den Morgen dauernde Festball mit musikalischen und künstlerischen Darbietungen in allen Räumen des Flughofs, an welchem rund 2000 geladene Gäste teilnahmen. Zur offiziellen Eröffnung des Flughafens Zürich gab die Schweizerische Post eine Sondermarke mit einem Portowert von 40 Rappen heraus.

Daniel Ruhier



Vor den Baracken warteten im Frühsommer 1949 die Passagiere, bis sie zu ihren Flugzeugen begleitet wurden. Hinter der Swissair-DC-4 stand eine DC-4 der SA, sowie je eine Viking und eine DC-3 von British European Airways.

"75 Jahre Flughafen Zürich"

Das Buch zum 75. Jubiläum des Flughafens Zürich erscheint Ende August und beinhaltet rund **50 Portraits von Personen**, welche den Flughafen in der Vergangenheit erlebten, ihn in der Gegenwart prägen und in Zukunft beeinflussen werden. **Stories** aus den vergangenen 75 Jahren, von den Baracken 1948 über die ersten Jets, den SBB-Bahnhof, die bauliche Entwicklung, das Swissair-Grounding, das Verhältnis zu Deutschland bis hin zur Corona-Pandemie sowie **Facts und Figures** aus den 75 Jahren runden es ab.

Format 25 x 30cm, 256 Seiten, 430 Bilder

CHF 85.00

inkl. MwSt, [zzgl. Versandkosten](#)

 2.5 kg  verfügbar | disponible | available

 ca. 7 Tage Lieferzeit | Délai de livraison env. 7 jours |

Please allow approx. 7 days delivery time¹

Kontakt | Contact

AERO Publications GmbH

Postadresse | Adresse postale | Postal address:

Oberteufenerstrasse 58

CH-8428 Teufen/ZH

T: +41 44 881 72 61

info@skynews.ch

Büro | Bureau | Office:

Zürich Airport Office

Operation Center 4

Zürich Flughafen

T: +41 76 337 72 61

info@skynews.ch



Unsere Bücher | Nos Livres | Our books