

Verkehr auf Strasse, Schiene und in der Luft

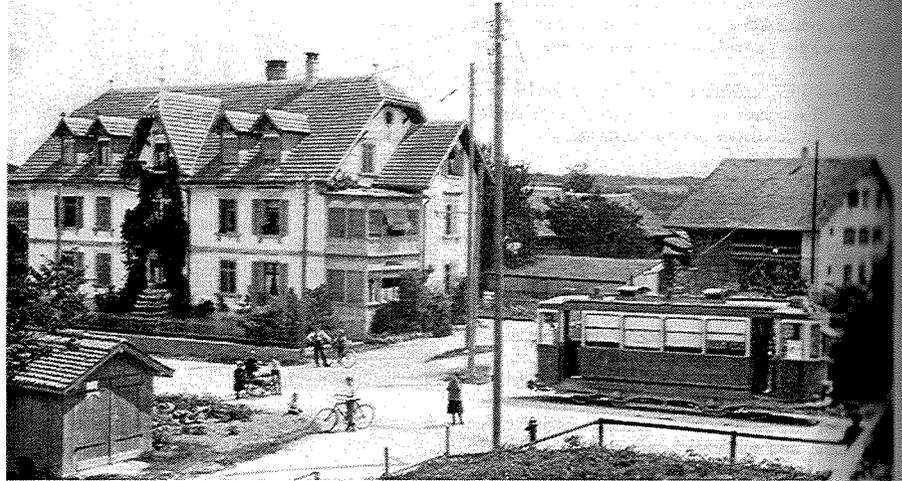
Von Straßen und Brücken

Wie im historischen Teil der vorliegenden Schrift berichtet, führte schon zur Zeit der Römer die Straße Turicum–Claudia aller Wahrscheinlichkeit nach am Ort der heutigen *Schaffhauserstrasse* über oder vielleicht durch die Glatt. Später hat dieser Weg wesentliche Bedeutung erhalten als Verbindung von Zürich mit den deutschen Ländern. Mit Gütern schwer beladene Wagen rollten in Eglisau über den Rhein und in Glattbrugg durch die gedeckte Brücke. Im 17. Jahrhundert war diese Route als vielbefahrener Verkehrsweg bekannt, und auch die ersten Postverbindungen sollen schon damals auf ihr gelaufen sein. 1794 fuhr in regelmäßigem Kurs eine dreispännige Postkutsche mit vier Sitzplätzen bis Eglisau, wo die Passagiere dann Anschluss an die Schaffhauser-Post fanden. 1843 stellten dreispännige Eilwagen die tägliche Verbindung zwischen Zürich und Schaffhausen her, während die Briefpost gemächlich mit separatem Wagen befördert wurde.

Nun darf man sich allerdings nicht vorstellen, entsprechend dieser Bedeutung sei die Straße gut ausgebaut gewesen. Vielmehr wurde geklagt, sie gleiche vielfach einem Morast. Da ihr Unterhalt Sache der Gemeinden war, wurden diese immer wieder gemahnt, die nötigen Ausbesserungen vorzunehmen, damit der große Leipziger Wagen ungehindert fahren könne und ein Kreuzen gewöhnlicher Fuhrwerke möglich sei. Um 1800 herum galt dann aber der Zustand der Schaffhauserstrasse als gut. Immerhin gab es noch viele Hindernisse, denken wir nur daran, daß die Straßenüberführung über die Bahn bei unserem Bahnhof erst 1904 auf zwei Spuren ausgebaut wurde und daß auch die gedeckte Glattbrücke mit 3,5 m Fahrbahnbreite kein Kreuzen erlaubte. Diese Brücke in der unserer älteren Garde noch gut bekannten, auf Seite 74 gezeigten Ausführung wurde 1828 gebaut und 1920 verstärkt. Ihre Vorgängerin ist auf Seite 73 zu sehen. Sie scheint die Kriegswirren vor 170 Jahren heil überstanden zu haben, im Gegensatz zur «Aubrücke» bei Schwamendingen, welche im Juni 1799 von den Franzosen bei ihrem Rückzug vor den Oesterreichern niedergebrannt worden ist.

Auf die Glattabsenkung hin mußte dann 1935 das Holz endgültig dem Beton weichen. Als die neue Brücke fertiggestellt war, fragte der Gemeinderat die Rechnungsprüfungs-Kommission und auch den Gemeindeverein, welcher damals in politischen Dingen noch tonangebend war, an, ob eine Einweihungsfeier angebracht sei. Beide Stellen antworteten, sie seien mit einer Feier nur dann einverstanden, wenn dadurch der Gemeinde keinerlei Kosten entstünden. (Dieser Bescheid löst bei unserer heutigen, festfreudigen Einwohnerschaft sicher ein Lächeln aus. Wir können uns halt die Verhältnisse in der damaligen Krisenzeit kaum mehr vorstellen.)

Mit der Inbetriebnahme des Flughafens nahm dann der Verkehr auf der Schaffhauserstrasse ein unerträgliches Ausmaß an, so daß ein zweiter Weg dringend notwendig wurde. Auf weite Sicht war der Bau einer Autobahn vom Flughafen in das Stadtzentrum geplant. Da indessen dieses Vorhaben wegen der Verhältnisse auf Stadtboden noch für lange nicht realisierbar war, sah der Kanton als vorläufige Lösung den Bau der *Thurgauerstrasse* vor, und zwar so, daß sie beim Löwen in die Schaffhauserstrasse eingemündet hätte. Gegen diese Lösung wehrte sich unsere Gemeinde mit allen Mitteln. Sie erreichte eine Änderung des Projektes derart, daß die neue Straße über Oberhausen bis zur Wallisellerstrasse gezogen und von dort ein erstes Teilstück der Autobahn vorgezogen wurde, wie heute ausgeführt. Wer sich vor-



Die Schaffhauserstrasse um 1920, dahinter das heute (1970) dem Abbruch geweihte Haus «Antenes»

stellt, welches Chaos wir jetzt hätten, wenn der gesamte Verkehr am Löwen vorbeigeschleust werden müßte, wird sicher verstehen, daß unsere Gemeinde 1962 die Einweihung des neuen Straßenzuges mit einem großen Volksfest verband. Ein anderer Straßenkrieg von weit längerer Dauer spielte sich zwischen Rümlang und dem Staat ab. Von alters her hatte zwischen Rümlang und Kloten eine direkte Fahrstrasse bestanden, die dann beim Bau des Flughafens unterbrochen wurde, wobei aber der Kanton eine Ersatzstrasse versprach. Die Einlösung dieser Zusage ließ indessen trotz allen Vorstellungen bis 1960 auf sich warten, bis zur Erstellung der *Flughofstrasse*, welche nun ja auch den nördlichen Teil unserer Gemeinde berührt. Damit ist nun außer der angestrebten Querverbindung auch eine neue Verkehrsader Unterland–Oberland geschaffen worden.

Heute ist Opfikon ein *Brückendorf*. Von der Rohwiese ob der städtischen Abwasser-Reinigungsanstalt bis zumkehr (bei unserer Kläranlage)

lassen sich 11 Straßenbrücken aufzählen, die über die Glatt, die Autobahn oder die Eisenbahn führen. Die älteste davon, abgesehen von derjenigen beim Löwen, ist die *Oberhauserbrücke*. Ursprünglich bestand dort nur ein hölzerner Steg, und zwar mit zwei Spannweiten, von denen die eine über die alte, die zweite über die korrigierte Glatt führte.

Offenbar ließen die Oberhauser diesem Steg nicht die nötige Pflege angedeihen, denn 1761 ließ Pfarrer Brennwald sie durch ihren Ehegatten warnen, daß «wo sie den Glattsteg nicht machen werden, ich sie alle denen Herren Obervögten verklagen werde, weil die armen Schulkinder ja mit größter Lebensgefahr darüber gehen müssen». Auch 1824 rügte der Stillstand, eine Reparatur des Steges sei sehr notwendig. Zwischen diesen beiden Ereignissen aber, 1788, mußte wegen des gleichen Objekts sogar ein Streit zwischen Oberhausen und Opfikon geschlichtet werden. Zu seiner Erneuerung lieferte Opfikon die eichenen Böcke, während Oberhausen das übrige Holz



Brücken, Brücken und nochmals Brücken

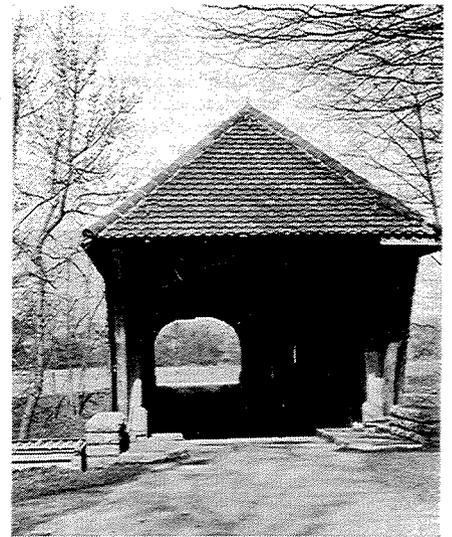
beizusteuern, ferner den Steg aufzurichten und in unklugem Zustand zu erhalten hatte. Nach Fertigstellung zeigte sich aber, daß ihn die Oberhäuser, um Holz zu sparen, statt 3 nur 2½ Fuß breit ausgeführt hatten, was sie dann noch ändern mußten.

Im Jahre 1885 wurde dann der Steg durch eine eiserne Brücke ersetzt, welche ihrerseits bei der Glattabsenkung von 1936 der heutigen Ausführung weichen mußte.

Eine Geschichte besonderer Art hat die *Schulbrücke*, welche die beiden Schulzentren Halden und Mettlen verbindet. Als 1954 die erstere Anlage in Betrieb kam, mußten die Schüler von Opfikon ihren Weg entweder über Glattbrugg oder über Oberhausen einschlagen, weil dazwischen kein Glattübergang bestand. Die Schule erstellte dann einen hölzernen Steg, worauf 1955 als Teil der Schulstraße eine moderne Brücke aus gespanntem Beton entstand. Als dann aber wenige Jahre später die Autobahn gebaut und unter der Schulbrücke durchgeführt werden sollte, zeigte es sich, daß letztere zur Erzielung der nötigen lichten Höhe ersetzt werden mußte. Um aber aus dieser

kostspieligen Sachlage doch noch Nutzen ziehen zu können, benützte die Eidg. Techn. Hochschule die abzubrechende Brücke als willkommenes Versuchsobjekt zur experimentellen Erprobung der Festigkeit gespannten Betons. Unter fortwährendem Messen und Registrieren versetzte man die Brücke während Wochen mit steigender Intensität in Schwingung, bis sie brach. Und siehe da, sie hielt weit mehr aus, als ihr die Berechnungen zugebraut hatten.

Noch auf eine weitere Brücke soll hingewiesen werden, obschon sie außerhalb unserer Gemeinde liegt. Beim Spaziergang glattabwärts der Schießanlage entlang kommt man zu einer sehenswerten gedeckten Brücke. Sie wurde 1767 in Oberglatt erstellt im Straßenzug nach Bülach. Als sie 1950 einer breiteren, offenen Brücke weichen mußte, veranlaßte der Kanton in anerkannter Pietät ihre sorgfältige Demontage und ihren Einsatz am erwähnten Ort als provisorische Verbindung Rümli-Kloten. So erhielten wir, nachdem unsere eigene gedeckte Brücke verschwunden war, doch in der Nähe wieder ein solches erhaltungswürdiges Baudenkmal.



VBZ – Bindeglied zwischen Opfikon und Stadt

Das Wachstum der Gemeinde Opfikon verlief in den letzten 50 Jahren wahrlich stürmisch: 1082 Einwohner im Jahre 1920, 10 178 anfangs 1969, also fast eine Verzehnfachung in verhältnismäßig kurzer Zeit. Diese Entwicklung ist mit dem Wachstum der Stadt und ihrem Hinausgreifen ins Umland aufs engste verknüpft, Vorgänge, welche ohne leistungsfähige Verkehrsmittel undenkbar gewesen wären. In der Erschließung der Gemeinde Opfikon, und insbesondere des Gemeindeteiles Glattbrugg, kommt den öffentlichen Verkehrsmitteln seit langem große Bedeutung zu. Vor allem die in den benachbarten Industriezentren Oerlikon und Zürich Beschäftigten sind auf gute Verbindungen angewiesen.

Die erste öffentliche Verkehrsverbindung mit Oerlikon und der Stadt brachte die Bahnlinie Oerlikon-Glattbrugg-Bülach, die 1865 von der Nordostbahngesellschaft in Angriff genommen worden war. Sie stellte in Oerlikon den Anschluß an die 1856 errichtete Linie von Winterthur her.

Im Jahre 1894 ergriff die Maschinenfabrik Oerlikon die Initiative für den Bau einer Straßenbahnlinie von Zürich (Central) über den Milchbuck nach Oerlikon und Seebach. Die Konzession wurde 1895 erteilt, und bereits 1897 konnte die Aktiengesellschaft Straßenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach (ZOS) den Betrieb aufnehmen. Vom Central bis Untersträß war das Gleis doppelspurig, weiter stadtauswärts zunächst einspurig mit verschiedenen Ausweichstellen. Die Geschwindigkeit war auf städtischen Strecken auf 12 km/h, auf Außenstrecken auf 20 km/h beschränkt. In Oerlikon ergab sich für die Linie nach Seebach eine Niveaure Kreuzung mit den Gleisen der Nordostbahn. Die Tramwagen fuhren von beiden Seiten her bis zum Übergang, wo die Fahrgäste umzusteigen hatten. Der durchgehende Verkehr zwischen Zürich und Seebach konnte erst 1906 aufgenommen werden, nachdem für die Straße nach Seebach eine Unterführung der Bahnleise errichtet worden war.

Die Bedienung durch die Eisenbahn vermochte angesichts des sehr lockeren Fahrplanes nicht zu genügen. Schon bald wurden daher Stimmen laut, welche eine Ausdehnung des Straßenbahnbetriebes bis Glattbrugg forderten. Dieser Ausbau wurde vom Verwaltungsrat der ZOS 1906 mehrheitlich beschlossen, obwohl die Gemeinde Opfikon eine Beitragsleistung abgelehnt hatte. Die 1,7 km messende Verlängerung wurde am 29. August 1908 in Betrieb genommen. Sie verursachte



Der letzte Kurs des Glattbruggers Trams

Gesamtkosten von Fr. 85 140.29, eine nach unsern Begriffen bescheidene Summe, ließe sich für dieses Geld heute doch kaum mehr als eine Wendeschleife bauen!

Die Niveaure Kreuzung mit den SBB in Glattbrugg wurde durch eine Signalanlage gesichert. Mit dieser Verlängerung hatte das Straßenbahnnetz im Glattal – 1906 war bereits die Strecke von Oerlikon nach Schwamendingen in Betrieb genommen worden – seine maximale Ausdehnung erreicht. Zwar wurden 1906 von der ZOS noch Konzessionen für Straßenbahnlinien von Glattbrugg nach Kloten, von Schwamendingen nach Wallisellen und von Oerlikon nach Affoltern und Regensdorf eingeholt; zu einer weiteren Betriebsausdehnung kam es jedoch nicht mehr.

Die ZOS war ein recht florierendes Unternehmen. Im Jahre der Eröffnung der Verbindung nach Glattbrugg benützten 3,16 Millionen Personen die Dienste des Betriebes. Alljährlich konnten Dividenden ausgeschüttet werden, die sich fast regelmäßig zwischen 5 und 6% bewegten. Die Haupt sorgen der ZOS ergaben sich aus dem stürmischen Wachstum der Stadt, das in den zwanziger Jahren eine rasche Überbauung der Landreserven zwischen Untersträß und Oerlikon voraussehen ließ. Die Städtische Straßenbahn Zürich hatte bereits 1909 die Strecke Central-Weinbergstraße-Schaffhauserplatz eröffnet, die eine gewisse Konkurrenz der parallelen Streckenabschnittes der ZOS brachte. Entsprechend der baulichen Ent-

wicklung bewarb sich die Stadt Zürich 1927 um die Konzession für eine Verlängerung dieser Strecke ab Schaffhauserplatz über den Bucheggplatz nach Oerlikon. Die ZOS, welche sich in ihrer Existenz bedroht sah, reichte unverzüglich ein Konzessionsgesuch für eine parallele Strecke (Milchbuck-Wehntalerstraße-Birchstraße-Oerlikon, eventuell Wehntalerstraße-Hofwiesenstraße nach Oerlikon) ein. Nach langwierigen Verhandlungen gelang eine Einigung zwischen Stadt und ZOS. Die Konzession wurde der Stadt erteilt. Die Aktien der ZOS wurden von der Stadt Zürich aufgekauft, wofür die Stimmberechtigten am 26. Januar 1930 einen Kredit von 2 450 000 Franken bewilligten.

Im Anschluß an die Übernahme der ZOS, die zeitlich mit dem Aufkauf der Limmattal-Straßenbahn zusammenfiel, wurden die Konzessions- und teilweise die Betriebsverhältnisse neu geordnet. Unter anderem wurde der Straßenbahnbetrieb auf der Strecke Seebach-Glattbrugg aufgehoben und durch einen Autobusbetrieb ersetzt. Der Regierungsrat knüpfte die Zustimmung zur Aufhebung der Konzession an verschiedene Bedingungen, welche den Interessen der Gemeinde Opfikon Rechnung trugen. Sie betrafen vor allem die Fahrplan- und Tarifgestaltung. Auferlegt wurde der Stadt auch die Bedingung, den Autobusbetrieb ohne Zustimmung des Regierungsrates nicht vor 1947 eingehen zu lassen. Die regierungsrätlichen Betriebs- und Tarifaufgaben erwiesen sich in der Folge als sehr weitgehend, verursachten

diese Überland-Autobuslinien doch während langer Zeit alljährlich beträchtliche Verluste. Nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges mußte der Betrieb wegen der Kriegsmobilmachung und wegen Treibstoffmangels zunächst teilweise und vom zweiten Kriegsjahr an ganz eingestellt werden. Erst am 25. Februar 1946 war eine Wiederaufnahme zu den Spitzenzeiten möglich. Die ganz-tägige Bedienung setzte erst wieder mit dem Sommerfahrplan 1947 ein.

Der schlechte Geschäftsgang auf den Überlandlinien gefährdete auch den Bestand der Autobusverbindung Seebach-Glattbrugg. Bereits hatte der Stadtrat dem Regierungsrat im Jahre 1944 mitgeteilt, daß er auf eine Erneuerung der Konzession für diese Strecke ab 1. Januar 1948 verzichte. Die nach dem Krieg zwischen Seebach und Glattbrugg einsetzende rege Bautätigkeit und der Bau des Flughafens Kloten führten dann aber zu einer völlig veränderten Lage, die gebieterisch die Beibehaltung der Linie und ihren weiteren Ausbau erheischte.

Bereits im Jahre 1930 stellte der Gemeinderat Kloten das Gesuch um eine Weiterführung der Autobuslinie ab Glattbrugg nach Kloten-Dorf. Mit Rücksicht auf die voraussehbaren bedeutenden Fehlbeträge einer solchen Ausdehnung mußte ihre Verwirklichung von einer namhaften Garantieleistung der Gemeinde Kloten abhängig gemacht werden. Die Verhandlungen führten zu keinem Ergebnis. Erst 1950 erfolgte die Verlängerung bis zum Flughafen. Das Dorf Kloten mußte sogar bis 1952 auf den Anschluß an das Busnetz warten.

Der Flughafen hat die Entwicklung der umliegenden Gemeinden, und insbesondere auch die von

Opfikon, stark gefördert. Das spiegelt sich auch in der Entwicklung der Autobuslinie wider, wobei hier natürlich auch der Besucherverkehr des Flughafens stark befruchtend wirkt:

Jahr	Wagenkilometer	Fahrgäste
1947	67123	212520
1951	133501	594433
1956	189367	1719247
1961	219477	2564283
1967	225395	2871517

Das wachsende Verkehrsaufkommen verlangte in den letzten Jahren sukzessive den Übergang auf Gelenkwagenbetrieb. Die Verkehrsleistungen haben in jüngster Zeit daher wesentlich stärker zugenommen, als in den wagenkilometrischen Leistungen zum Ausdruck kommt.

Der Dorfkern von Opfikon und der Weiler Oberhausen lagen während langer Zeit im Schatten der fast amerikanischen Entwicklung des Gemeindeteils Glattbrugg. In den letzten Jahren haben indessen auch hier bedeutende Überbauungen eingesetzt. Sie führten dazu, daß auch dieses Gebiet – zunächst im Spitzenverkehr – an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen werden mußte.

Die dargelegte Expansion von Gemeinde und öffentlichem Verkehr bedeuten, so eindrücklich sie auch sein mögen, doch erst einen Anfang. Weitere, noch gewaltigere Entwicklungen stehen bevor. Insbesondere im Oberhauser Ried liegen noch große Baulandreserven. Dort werden, zusammen mit dem angrenzenden städtischen Industriegebiet, im Verlaufe der Jahre Zehntausende neuer Arbeits-

plätze entstehen. Es ergeben sich hier – gleich wie für die Bedienung des Flughafens Kloten und des übrigen Nahregion im Glatt- und Furttal – Probleme, die mit den herkömmlichen Verkehrsmitteln nicht mehr gelöst werden können. Der Bus einer Untergrundbahn drängt sich auf. Sie wird Kloten, den Flughafen, Opfikon (und durch Zubringerlinien weitere Gebiete des Glatt- und Furttales) über Oerlikon mit der Innenstadt verbinden und von dort über Altstetten, Schlieren bis Limmattal bis nach Dietikon führen, wo eine üblich stürmische Entwicklung wie nördlich des Milchbucks im Gange ist. Die U-Bahn soll das Gemeindegebiet von Opfikon oberirdisch durchfahren und das Gebiet von Glattbrugg durch zwei wichtige Stationen (Zentrum Glattbrugg und Oberhausenstraße) direkt erschließen. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Region Zürich wird von der Behördendelegation vorbereitet, in der Kanton und Stadt Zürich durch die zuständigen Regierungs- und Stadträte und die Generaldirektion der Bundesbahnen vertreten sind. Der Verwirklichung der U-Bahn kommt in ihren Arbeiten, neben dem Ausbau des Vorortverkehrs der SBB, vorrangige Bedeutung zu. Die für die Projektierung erforderlichen kantonalen Kredite sind vom Kantonsrat bereits bewilligt worden, und auch der städtische Anteil hat am 23. März 1969 mit 34381 Ja gegen 12509 Nein Genehmigung erhalten.

Die VBZ danken der Gemeinde Opfikon für die jederzeit fruchtbare und angenehme Zusammenarbeit im Dienste der Allgemeinheit. Sie sind überzeugt, daß sich in diesem Geiste auch die kommenden großen Aufgaben bewältigen lassen.

Unsere Eisenbahnen

Zwei Bahnen führen durch unsere Gemeinde. Die Schaffhauserlinie berührt sie nur am Rande, und damit der Bahnhof doch vollständig in unsern Gemeindebann zu stehen kam, war sogar ein Landabtausch mit Rümlang erforderlich. Die Bahn nach Kloten dagegen fährt zwar quer durch den nordwestlichen Teil unseres Gebietes, jedoch ohne anzuhalten, dafür aber die Autos in langer Kolonne zum Halt zwingend. Zur Abklärung, wie diese Verhältnisse entstanden sind, muß man schon etwas weit ausholen.

Ein wenig Bahngeschichte (sprich Bahnpolitik)

Am 17. August 1847 wurde die erste Bahn auf Schweizerboden, die Spanischbrötlbahn Zürich-Baden, eröffnet, und damit brach in unserm Land das Eisenbahnfieber aus. Überall bildeten sich Gesellschaften zur Planung und Ausführung einzelner Strecken. Schon Ende 1849 erhielt zwar der Bundesrat den Auftrag, die Vorarbeiten für ein allgemeines schweizerisches Eisenbahnnetz aufzunehmen. Hiezu holte er von zwei englischen Fachleuten ein Gutachten ein, welches bereits im Oktober 1850 vorlag und außer einigen Nebenlinien vor allem eine Stammlinie Genfersee-Boden-see über Zürich empfahl, und zwar auf kürzestem Wege, ohne Rücksicht auf Lokalinteressen. Dieser großzügige Plan scheiterte aber am föderalistischen Aufbau unseres Staates, welcher bewirkte, daß jeder Kanton, jedes Tal für sich plante. Die Bahngesellschaften konkurrenzierten sich nach Noten. Hiezu entstanden sogar Verbindungen, welche im vornehieren als defizitär galten und nur den Zweck hatten, dem Gegner das Wasser abzugraben. Das Ergebnis war, daß gegen Ende des letzten Jahrhunderts die meisten Bahnen Not litten und den Staat um Hilfe riefen, was dann zu ihrer Übernahme durch den Bund führte. Gerade in unserer Gegend gab es Musterbeispiele dieses Konkurrenzkampfes, wie wir noch hören werden.

Linie Zürich-Winterthur über Kloten oder Wallisellen?

Die in Zürich beheimatete Nordostschweizerische Bahngesellschaft NOB plante unter anderem den Bau der Strecke Zürich-Winterthur-Romanshorn mit Anschluß an die deutsche Bahn Richtung Leipzig. In der englischen Expertise war deren Linienführung über Kloten vorgesehen. Demgegenüber zog eine schweizerische Studie den Weg über Wallisellen vor, weil kürzer und von gleichmäßiger Steigung. Das Zürcher Oberland plante zudem eine Zweiglinie Richtung Uster und wollte daher bei Wallisellen an die NOB anschließen.

Nun aber gab es im Unterland Alarm. Eine 1852 nach Bülach zusammengerufene Versammlung warf der NOB vor, sie beabsichtige, «sozusagen geflüchtlich einer volkreichen Gegend auszuweichen und ein menschenleeres Riet auszuwählen, nur um keine Station machen resp. keine Passagiere mitnehmen zu müssen». Eine Petition von 34 Gemeinden setzte sich für die Trasse über Kloten ein, und letztere Gemeinde wollte großzügig das auf ihrem Gebiet benötigte Land kostenlos abtreten und sich zudem mit 40000 Franken beteiligen. Die Gegner aber nannten das alles Kirchturns Jagd und fanden, wenn schon nicht über Wallisellen, so sollte die Bahn eher noch weiter südlich durchgeführt werden, wo drei industrie-reiche, dicht bevölkerte Bezirke jedenfalls mehr Gewinn brächten als das Ackerbau treibende Gebiet von Kloten und Bülach. – An diesem Kriege hat sich unsere Gemeinde offensichtlich nicht beteiligt; mindestens findet sich hierüber in den Protokollen nichts vermerkt.

Die Bahndirektion ersuchte 1853 um die staatliche Konzession über Wallisellen. Der Regierungsrat lehnte ab, aber der Große Rat (Kantonsrat) erteilte sie nach entscheidendem Votum von Alfred Escher mit 131:52 Stimmen. Am 27. Dezember 1855 kam die Strecke Winterthur-Oerlikon in Betrieb, ein halbes Jahr später auch deren Weiterführung bis Zürich.

Pferdebahn Oerlikon-Bülach

Anfangs 1860 bildete sich in den Bezirken Bülach und Regensberg ein Komitee für den Bau einer Pferdebahn von Oerlikon nach Bülach und Diet-dorf. Zwei Jahre später war der Plan so weit, daß die einzelnen Gemeinden um Beiträge angegangen werden konnten. Von den Zivilgemeinden Opfikon und Oberhausen-Glattbrugg erwartete man die Übernahme von je drei Aktien zu Fr. 100. Die Vorsteherschaft Opfikon rief die Bürgerhausväter auf Sonntag, den 1. Februar 1862 zusammen und beantragte, 10 Aktien zu zeichnen unter der Voraussetzung, daß die Bahn in unserer Gemeinde eine Station erhalte. Ein Entscheid kam indessen nicht zustande, und zwei Wochen später verwarf eine erneute Versammlung jede Beteiligung mit 27 von 49 Stimmen. Ein unterlegener Antrag hatte drei Aktien zeichnen wollen unter der Bedingung, daß die Bahn beim Sennhof (heute Hirschen) oder an der Glattbrücke eine Station erhalte, aber sechs Aktien, wenn sie über die Glatt hinaus nach Opfikon gezogen werde. – Auch Oberhausen lehnte die nachgesuchte Beteiligung ab in der Meinung, man solle sie den Privaten überlassen.



Ein Jahr später wiederholte das Komitee seinen Wunsch. Oberhausen blieb beim früheren Beschluß; in Opfikon dagegen drang nun der Antrag der Vorsteherschaft auf Beteiligung mit 5 Aktien durch mit 29 von 56 Stimmen. (Zur Beurteilung dieses Betrages sei erwähnt, daß ein Gemeindearbeiter damals einen Taglohn von 2 Franken erhielt.)

Im Oktober 1863 gab es dann in Opfikon Sturm. Es lagen nun zwei Linienführungen vor, von denen die von der Gesellschaft bevorzugte unsere Gemeinde kaum berührte (offenbar die heutige Trasse). Die Vorsteherschaft erklärte sich hintergangen; sie drohte, die von Gemeinde und Privaten gezeichneten Aktien nicht einzulösen, und bat auch Kloten, Lufingen und Embrach, sich für die ursprüngliche, mehr gegen die Glatt hin ausholende Linie einzusetzen.

Ein weiteres Detail: Die Station sollte ursprünglich Oberhausen heißen. Aber 1865 verlangten 46 Einwohner von Glattbrugg und Opfikon eine Gemeindeversammlung mit Antrag, der Name sei auf «Glattbrugg» zu ändern. Mit 64 gegen 13 Stimmen wurde diese Umbenennung beschlossen. Ohne Erfolg versuchte darauf Oberhausen diesen Entscheid anzufechten. – Hätten aber die damaligen Opfiker weitsichtig der Station den Namen der politischen Gemeinde gegeben, so wäre uns die Konfusion mit der doppelten Bezeichnung Opfikon-Glattbrugg erspart geblieben. Die NOB übernahm dann Bau und Betrieb der Bahn, wobei Kanton und Gemeinden je einen Drittel der auf 1,8 Millionen veranschlagten Kosten zu übernehmen hatten. Am 1. Mai 1865 kam die Bahn in Betrieb, allerdings nicht mit Pferden, sondern mit Lokomotiven. Sie brachte der Gesellschaft anfänglich einen jährlichen Verlust von 50000–100000 Franken.

Die glücklose Nationalbahn

Winterthur stand damals in scharfer politischer Opposition zu Zürich. Aus dieser Sachlage heraus entstand die Nationalbahn, welche zur Konkurrenzierung der NOB unter Umgehung von Zürich eine neue Verbindung Genfersee-Bodensee plante und hierfür als Teilstück die Strecke Winterthur-Baden-Lenzburg-Zofingen über Kloten-Seebach baute. Die NOB bekämpfte und diskreditierte dieses Unternehmen mit allen Mitteln und erstellte z. B. nur zu Konkurrenzwecken die Strecke Niederglatt-Otelfingen, eine reine Verlustlinie, welche ja schon vor Jahrzehnten stillgelegt und kürzlich endgültig liquidiert worden ist. Die Nationalbahn gab die Parole «Volksbahn gegen Herrenbahn» heraus und brachte das Kapital durch Beteiligung der Gemeinden auf, haupt-

Post Glattbrugg

Für die Entwicklung unserer Gemeinde nicht nur nach ihrer Einwohnerzahl, sondern auch hinsichtlich der in ihrem Bereich waltenden Betriebsamkeit legt das Wachstum des Postbetriebes in besonderem Maße Zeugnis ab. Vor allem in den letzten Jahrzehnten sind dort die Umsatzzahlen in einem für den Laien unverständlichen Maß gestiegen. Doch, beginnen wir von vorne, in der Zeit der Postkutschen:

Bis zur Mitte des letzten Jahrhunderts hatte unser Dorf noch keine eigene Poststelle. Die Bedienung erfolgte von Kloten aus. Bote Felix Fretz besorgte den Botendienst viermal wöchentlich auf der Route Oberembrach, Embrach, Lufingen, Ober- und Niederrüti, Rümlang, Glattbrugg, Oberhausen, Opfikon und zurück nach Kloten. Sein Lohn betrug Fr. 104.— pro Quartal.



sächlich von Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen. Aber auch Kloten und Bassersdorf beteiligten sich, gemessen an ihrer Größe, mit namhaften Beträgen. Opfikon sollte 30000 Franken übernehmen, lehnte aber in der Gemeindeversammlung vom 25. August 1872 einmütig ab. Unsere Gemeinde gehörte nun ja zum NOB-Kreis und war daher der Konkurrenzlinie offensichtlich nicht gewogen. Soweit aus den Akten zu ersehen, unternahm sie auch keinen Versuch, an der neuen Linie eine Station zu erhalten. Die neue Bahn kam am 16. Oktober 1877 in Betrieb, mußte aber schon anfangs 1878 die Zwangsliquidation über sich ergehen lassen, wobei das gesamte Aktienkapital verloren ging. Die NOB übernahm die Linie zu einem kleinen Bruchteil der Gestehungskosten. Die Opfiker hatten also eine gute Nase. Unsere Nachbarn im Osten aber besaßen nun doch auch einen Bahnanschluß und konnten so den erlittenen Schaden verschmerzen.

Spätere Begebnisse in Kürze:

Im Jahre 1906 erhielt Opfikon die Mitteilung, die SBB beabsichtige, beim Bahnübergang Schaffhauserstraße «eiserne, gekuppelte Zugbarrieren mit Hängegittern» anzubringen. Offenbar gab es bis dahin nur die bekannten runden Holzstangen, welche jeweils quer über die Straße geschoben wurden.

Im Dezember 1907 wünschte unsere Behörde einen Wartsaal zweiter Klasse, weil der vorhandene dritter Klasse täglich voller fremder Arbeiter der Kunstseidenfabrik sei, ändern den Platz versperrend und durch Rauch und andere Dünste eine unzumutbare Atmosphäre schaffend. Die Bahn stellte indessen fest, ab Glattbrugg würden täglich nur ein bis zwei Passagiere zweiter Klasse verkehren, so daß ein besonderer Wartsaal untragbar wäre.

Im Jahre 1912 propagierte das Aktionskomitee Surbtalbahn, um die erstrebte Verlängerung der Wehntalbahn bis Döttingen zu fördern, eine Linie Basel-Chur über Wehntal und Zürcher Oberland

Auf den 1. Mai 1853 entstand dann als Auswirkung einer gemeinderätlichen Bittschrift eine Postablage im Löwen Glattbrugg, wobei der Wirt, Joh. Strehler, die Betreuung übernahm. Bedient wurde die Ablage durch die Pferdepost, welche damals ihr Schellengeklingel auf der Strecke Zürich-Schaffhausen täglich in Glattbrugg ertönen ließ. 12 Jahre später, am 1. Mai 1865 übernahm dann die Nordostbahn Zürich-Bülach die Postbeförderung. Von der Station Glattbrugg aus aber hielt die Postkutsche weiterhin die Verbindung mit Kloten-Embrach-Rorbas aufrecht. Sie reduzierte sich auf Glattbrugg-Kloten, als am 1. August 1876 die Bahnlinie Winterthur-Bülach eröffnet wurde. Ein Jahr darauf, am 15. Oktober 1877, verschwand die Pferdepost ganz aus unserem Dorf, weil nun die Nationalbahn Winterthur-Kloten-Otelfingen ihren Betrieb aufnahm.

Die Postablage Glattbrugg blieb bis 1874 im Löwen, kam dann für 2 Jahre ins Restaurant

mit direkter Verbindung Glattbrugg-Wallisellen. Unsere Gemeinde sollte hierfür 1000 Franken leisten. Ihr Vertreter erklärte dazu, Opfikon begrüße zwar das Projekt, könne aber den verlangten Betrag nicht aufbringen.

In den Jahren 1924, 1935 und 1941 wurden von unserer Gemeinde Anträge auf Errichtung einer Haltestelle an der Klotenerlinie gestellt, aber von den SBB stets abgelehnt.

Als Teil eines Gesamtprojektes für den Raum Zürich sahen die SBB 1947 vor, die Station Glattbrugg einige 100 m weiter gegen Oerlikon zu verlegen und von dort aus die Schaffhauserlinie parallel zum Klotenergleise unter der Schaffhauserstraße durch und dann erst in weitem Bogen gegen Rümlang zu ziehen. Kurze Zeit darauf aber wurde dieser Plan wieder umgestoßen. Nach heutigem Konzept bleibt der Bahnhof am jetzigen Ort. Die Schaffhauserlinie soll einmal auf Doppelspur erweitert werden, aber nicht in nächster Zeit. Immer mehr soll die Bahn dem Güter- und Fernverkehr dienen, wogegen der Vorortsverkehr von den andern Verkehrsmitteln zu übernehmen ist. Dieser Tendenz folgt nun die Entwicklung des Verkehrs auf dem Bahnhof Glattbrugg in ausgesprochenem Maße, wie die nachfolgenden Angaben zeigen. Zwar ist der Personenverkehr seit 1930 auf das Sechsfache gestiegen; der Güterverkehr aber ist im gleichen Zeitabschnitt rund 35mal größer geworden. Die aufgeführten Zahlen bedeuten:

A = Anzahl ausgegebene Billette
B = Anzahl Abonnemente
C = Summe der ankommenden und abgehenden Güter in Tonnen

	A	B	C
1930	8 224	779	15 270
1940	15 129	1239	16 599
1950	19 307	2509	44 031
1960	32 960	3835	125 061
1965	40 105	4986	211 911
1968	47 577	4776	523 234

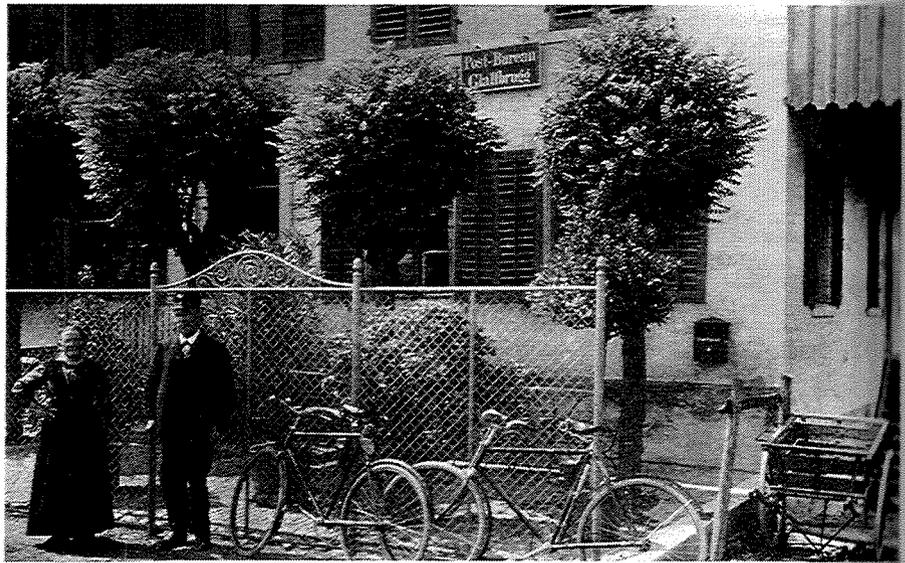
Bahnhof, darauf für 6 Jahre in das vor einiger Zeit abgebrochene Haus H. Schweizer, etwa gegenüber der Einmündung der Riethofstraße. Am 10. Oktober 1882 übernahm der unserer ältern Garde noch in guter Erinnerung stehende Hermann Geering die Ablage. Er richtete sie wieder im Löwen ein, versetzte sie dann 1890 in ein seit langem nicht mehr bestehendes Haus etwa an Stelle von Schaffhauserstraße 85. Im Jahre 1894 erwarb er das mit einem kleinen bäuerlichen Betrieb verbundene Restaurant Bahnhof und wirkte nun dort als Wirt, Posthalter und Landwirt, wobei er während Jahren gleichzeitig auch noch die Bahnstation betreute, welcher er schon vor seinem Eintritt in den Postdienst vorgestanden hatte. Wahrlich ein vielseitiger, unternehmungslustiger Mann; offenbar hat ihn aber auch mindestens während der ersten Zeit der Postbetrieb nicht allzusehr belastet. Immerhin hatte er nicht nur das Büro, sondern auch den Botendienst zu besorgen. Erst etwa 1915 stellte die Post einen Briefboten

ein. Hermann Geering blieb seinem Posten bis 1923 treu, übergab ihn dann seinem Sohn gleichen Namens.

Das Postbüro war im heutigen «Jägerstübli» eingerichtet. In den dreißiger Jahren stellte sich aber Platzmangel ein, und zudem nahm der Betrieb den Posthalter nun so in Anspruch, daß er seine Nebenbeschäftigung als Wirt aufgeben mußte. Er baute sich daher ein neues Haus (heute Bankgesellschaft) und reservierte dessen ganzes Erdgeschoß der Post. Das schien damals eine derart großzügige Lösung, daß sie für unabsehbare Zeit ausreichen sollte. Aber schon 15 Jahre später erwies sich diese ganze Anlage als hoffnungslos zu klein. Bei jedem Wetter mußten die Pakete hinter dem Haus im Freien sortiert werden, bis dann Baracken notdürftige Abhilfe brachten. Der Raum vor den beiden Schaltern war häufig so mit Leuten angefüllt, daß sich die Türe nicht mehr öffnen ließ, und auch im Abfertigungsraum konnten sich die Beamten nur noch mühsam zwischen den Säcken und Paketen bewegen.

Höchst dringlich war daher der Bau eines posteigenen Gebäudes geworden. Da aber gut Ding Weile haben will, dauerte es noch bis zum 8. Dezember 1958, bis das heutige Postamt seine Tore öffnen konnte. Hermann Geering wirkte darin noch bis zum 30. September 1959, dann trat Herr Müdspacher seine Nachfolge an, und seit dem 1. Juli 1962 amtiert der heutige Verwalter, Herr Rohner.

25 Angestellte sind heute bei unserer Post beschäftigt, davon 13 Briefträger. An Stelle der Zweiräder-Stoßkarren sind Autos getreten. Es werden rund 3700 Haushaltungen und 150 Postfächer bedient, und der Bevölkerung stehen 10



Unsere Post etwa um 1910, mit Restaurant «Bahnhof» unter gleichem Dach

Briefkästen und 4 Markenautomaten zur Verfügung. Die Ursache dieses großen Aufwandes aber ergibt sich aus folgenden Zahlen:

	A	B	C	
1930	229 632	17 641	34 242	
1940	360 786	16 478	41 781	
A Anzahl ankommender und abgehender Briefe	1 014 071	79 577	165 227	
B Anzahl ankommender und abgehender Pakete	5 986 023	269 430	579 895	
C Stückzahl des gesamten Einschreibverkehrs	1967	12 025 702	619 202	1 084 000

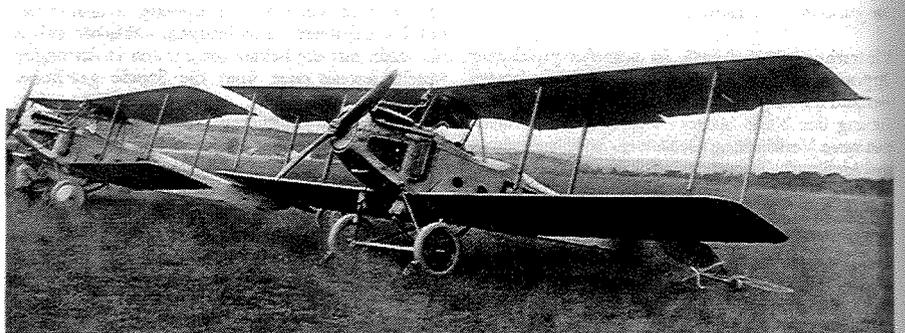
Swissair – Luftverkehr

Unser tägliches Leben ist zu einem großen Teil von technischen Errungenschaften abhängig, die ihrer Vielfalt wegen kaum mehr beachtet und deshalb als selbstverständlich hingenommen werden. Wer könnte sich eine ersprießliche Volkswirtschaft ohne leistungsfähiges Verbindungssystem, ohne gut ausgebautes Verkehrsnetz vorstellen? Gäbe es wohl einen regen Welthandel, einen internationalen Tourismus ohne ein dichtes Netz von Luftverkehrslinien rund um die ganze Erde? Ein kurzer Blick zurück auf die Entwicklung der Zivilliegerei zeigt deutlich, wieviel Nutzen die ganze Schweiz und besonders unsere Region aus diesem jungen Verkehrsweig gezogen haben.

Aus idyllischen Weilern und Dörfern rund um das Flughafengelände sind pulsierende Städte hervorgewachsen mit Hotels, Geschäftszentren, mit modernen Schulhausanlagen. Opfikon-Glattbrugg ist eines dieser aufstrebenden Gemeinwesen.

Der Anfang in Dübendorf

Kurz nach dem Ersten Weltkrieg planten auch in unserem Lande ein paar unternehmungsfreudige Männer die Verwendung des Flugzeuges als Transportmittel. Mit der Eröffnung einer Fluglinie von Dübendorf nach Bern vor 50 Jahren war die Basis für den schweizerischen Luftverkehr gelegt. In den zwanziger Jahren entstanden nacheinander mehrere Fluggesellschaften in der Schweiz. Sie alle verfolgten dasselbe Ziel – direkte Flugverbindungen mit Städten im Auslande herzustellen. Die Erfahrungen zeigten aber bald, daß durch eine Aufspaltung der Kräfte gegen die ausländische Konkurrenz auf die Dauer nicht aufzukommen war. Der naheliegende Gedanke an einen Zusammenschluß konnte denn auch bald verwirklicht werden. Am 26. März 1931 entstand aus der Fusion der Basler Balair mit der Zürcher Ad Astra die *Swissair*, Schweizerische Luftverkehr AG. Die Unternehmung stand unter der Leitung der damals schon weit über die Grenzen hinaus bekannten



Erste Flugverbindung Zürich–Bern–Lausanne–Genf mit Militärflugzeug Typ Häfeli DH-3

Flugpioniere Balz Zimmermann und Walter Mittelholzer. Dank der Initiative und dem Weitblick dieser beiden Männer erlebte die junge Gesellschaft von der Gründung an einen starken Aufschwung und erreichte bereits in den ersten Jahren ihrer Existenz eine angesehene Stellung im europäischen Luftverkehr.

Einige bemerkenswerte Leistungen, besonders die Inbetriebnahme amerikanischer Schnellflugzeuge des Typs Lockheed Orion sowie der Einsatz von Air-Hostessen zur Betreuung der Fluggäste, lenkten die Aufmerksamkeit internationaler Kreise auf das schweizerische Unternehmen und verbreiteten dessen Ansehen in starkem Maße. Durch solche Erfolge angespornt, beschloß die damalige Leitung Mitte der Dreißigerjahre den Ankauf amerikanischer «Großflugzeuge» des Typs Douglas DC-2 mit 14 Plätzen und wenig später den Einsatz noch größerer DC-3.

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges mußte die *Swissair* ihre regelmäßigen Kurse einstellen. Vereinzelt wurden Spezialflüge im Auftrage der Landesregierung und des Roten Kreuzes ausgeführt. Kurz nach Kriegsende kaufte die *Swissair* größere Flugzeuge des amerikanischen Modells

Douglas DC-4, um damit eine interkontinentale Verbindung zwischen der Schweiz und Nordamerika – New York – herstellen zu können. 1949 wurden die Flüge über den Nordatlantik regelmäßig aufgenommen. Damit war die geographische Gebundenheit unseres Binnenlandes vollends überwunden.

Aufschwung in Kloten

Im Februar 1947 erfolgte die Umwandlung der *Swissair* zur nationalen Fluggesellschaft. Die öffentliche Hand übernahm 30% des Aktienkapitals, während die restlichen 70% in privatem Besitz blieben. Dadurch ist die *Swissair* ein Privatunternehmen geblieben. Die öffentlichen Interessen wurden durch die Beteiligung und eine entsprechende Vertretung im Verwaltungsrat gewahrt. Im gleichen Jahr wurde mit dem Bau des Flughafens Kloten begonnen, weil sich der Flugplatz bei Dübendorf für einen Ausbau im vorgesehenen Umfange nicht eignete. Schon Jahre vorher war in der Öffentlichkeit die Rede von einem zukünftigen Großflughafen bei Kloten. Den Anrainern der großen Ebene – im Dreieck «Goldiges Tor» – Rümliang–Balsberg – wurde aber erst recht be-

wußt, welches gewaltige Bauvorhaben in ihrer Nachbarschaft verwirklicht werden sollte, als riesige Bagger das weite Ried aufwühlten. Ganze Hügel wurden abgetragen. Nach und nach entstand ein Netz von Pisten und Rollwegen. Barakendörfer wuchsen wie Pilze aus dem Boden. Im Juni 1948 konnte bereits ein Teil des Flugbetriebes von Dübendorf nach Kloten verlegt werden. Im folgenden Jahr – nach der Abwertung des englischen Pfund Sterling mit allen seinen negativen Auswirkungen auch auf die *Swissair* – stand ein Thema immer wieder im Vordergrund: Soll die kleine Schweiz beim großen Rennen im interkontinentalen Luftverkehr mitmachen oder ist es nicht vernünftiger, sich auf Zubringerdienste innerhalb des Landes und im europäischen Nahverkehr zu beschränken. Der Glaube an die Zukunft des Luftverkehrs und an dessen Bedeutung für die Schweiz war aber stärker als die pessimistischen Stimmen. Dank einer kurzfristigen Bundeshilfe für den Ankauf von zwei modernen Langstrecken-Flugzeugen und mit der Reduktion des Aktien-Nennwertes von Fr. 500.— auf Fr. 350.— konnte die kritische Periode überbrückt werden. Durch den Einsatz der zwei von der Eidgenossenschaft finanzierten DC-6-B-Flugzeuge war die *Swissair* auf der wichtigen Nordatlantik-Route wieder konkurrenzfähig geworden. Der gute Geschäftsgang der folgenden Jahre ermöglichte den vorzeitigen Rückkauf der zwei bundeseigenen Flugzeuge durch die *Swissair* und die Ausdehnung des Streckennetzes. Im Mai 1954 eröffnete die Gesellschaft eine regelmäßige Flugverbindung nach Südamerika, und drei Jahre später wurde die Verbindung nach dem Fernen Osten – bis nach Tokio – eröffnet.

Schon tauchten aber neue Projekte und damit auch neue Probleme im Weltluftverkehr auf: Die großen Flugzeughersteller hatten Passagierflugzeuge mit Strahltriebwerk entwickelt. Die *Swissair* konnte dem Wettlauf um Lieferpositionen für solche Flugzeugtypen nicht fernbleiben, wollte sie die errungene gute Stellung im Weltluftverkehr auch in Zukunft behaupten. Deshalb beschloß der Verwaltungsrat den Kauf von Strahlflugzeugen – amerikanische Douglas DC-8 und französische Caravelles.

Dermaßen große Schritte konnten natürlich nur unternommen werden, wenn auch rechtzeitig genügend finanzielle Mittel zur Verfügung standen. Das Vertrauen in den Luftverkehr war in Kreisen der Geldgeber – große Institutionen und Einzelpersonen – weiter gestärkt worden und bestätigte sich bei der Erhöhung des *Swissair*-Aktienkapitals und bei der Überzeichnung von Obligationen-Anleihen.

Die künftigen Aufgaben bedingten den Einsatz aller Kräfte und verlangten nach umfassenden Rationalisierungsmaßnahmen. So kam es zu einer engen technischen Zusammenarbeit mit dem SAS – Scandinavian Airlines System. Beide Gesellschaften koordinierten weitgehend ihre Flottenpolitik und den Unterhalt der Flugzeuge. Die erzielten Einsparungen auf technischem und operationellem Gebiet waren erfolgversprechend und ermunterten auch andere Gesellschaften zu einer Partnerschaft mit der *Swissair*. Im Januar 1969 wurde die holländische KLM als dritte Unternehmung in diesen Bund aufgenommen.

Ein dichteres Netz der Verkaufsorganisation im Ausland, genügend Besatzungen für die ständig wachsende Flotte, eine leistungsfähige technische Basis und der für einen Großbetrieb unumgängliche Verwaltungsapparat setzten einen umfangreichen Bestand an Instruktoren und Spezialisten der verschiedensten Berufsarten sowie ein gut ausgebildetes Kader voraus. Dementsprechend wurde die betriebsinterne Schulungsorganisation den neuen Bedürfnissen angepaßt und modernste Instruktionsmethoden eingeführt. Werkstätten, Büroräume und Hangars mußten erstellt werden. Das Gebiet vom Flughafen bis zum Balsberg glich einer riesigen Baustelle, die auch an der Gemeindegrenze von Opfikon nicht halt machte.

Die *Swissair* wuchs – der stürmischen Entwicklung des Weltluftverkehrs folgend – zu einer großen schweizerischen Gesellschaft heran und beeinflusste in vermehrtem Maße auch die Volkswirtschaft unseres Landes. Viele neue Arbeitsplätze wurden geschaffen, zum großen Teil innerhalb der Unternehmung, aber auch indirekt durch die erforderlichen neuen Bauten und durch den zunehmenden Bedarf an Arbeitskräften auf einem interkontinentalen Flughafen.

Bei der Kurzstrecken-Flotte drängten sich grundlegende Neuerungen auf. Die kleinen und langsamen DC-3 ohne Druckkabine genügten den Anforderungen der Passagiere längst nicht mehr, und die 44plätzig Convaire-Metropolitans vermochten auf gewissen Strecken in Europa das steigende Passagier-Aufkommen nur noch teilweise zu bewältigen. Aus diesem Grunde bestellte die *Swissair* moderne Douglas DC-9-Strahlflugzeuge für kurze Strecken sowie Fokker-F-27-Friendship für einzelne Verbindungen im Inland. Eine DC-9/32 – die HB-IFH mit dem Taufnamen «Opfikon» – trägt das Wappen der jungen Stadt tagtäglich in die Welt hinaus.

Heute

In weniger als 40 Jahren hat die nationale Luftverkehrsgesellschaft eine gewaltige Entwicklung erlebt. Jetzt, im Jahre 1969, verdienen in der Schweiz annähernd 10000 Personen ihr tägliches Brot als *Swissair*-Angestellte. Rund 2000 Mitarbeiter sind in der weltweiten Ausland-Organisation der Gesellschaft tätig. Fast 1000 Einwohner aus Opfikon-Glattbrugg arbeiten auf dem Flughafen Zürich – bei der *Swissair*, im Amt für Luftverkehr, bei fremden Gesellschaften. Über 30 moderne Strahlflugzeuge verbinden 74 Städte in mehr als 50 Ländern. Das Aktienkapital von 300 Millionen Franken ist auf 14000 Aktionäre in der ganzen Schweiz verteilt. Die Flugzeuge unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft tragen das Schweizerkreuz weithin sichtbar in die Welt hinaus und repräsentieren unsere Heimat im Ausland.

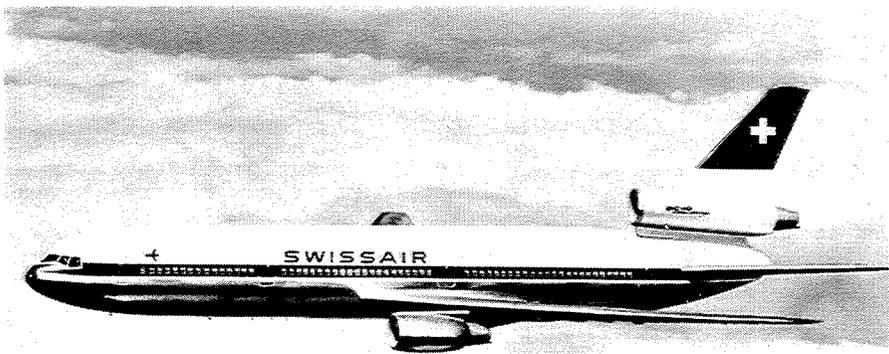
Zukunft

In den nächsten Jahren werden umwälzende Neuerungen das Bild des internationalen Luftverkehrs nochmals verändern; denn das Flugzeug wird je länger je mehr zum Massen-Transportmittel. Ab 1970 landen und starten Großflugzeuge mit 350 bis 500 Plätzen auch auf schweizerischen Flughäfen. Die *Swissair* trägt dem zunehmenden Aufkommen von Passagieren und Luftfracht ebenfalls Rechnung. Sie hat deshalb zwei Großraum-Flugzeuge vom Typ Boeing 747-B bestellt und wird die beiden Einheiten mit je 350 Passagierplätzen ab Frühjahr 1971 auf der Nordatlantik-Route einsetzen. Ab 1973 werden auch auf Strecken mittlerer Länge leistungsfähige Großflugzeuge vom Typ DC-10-30 mit 250 Sitzplätzen eingesetzt. In West und Ost wetteifern die Konstrukteure beim Bau von Überschallflugzeugen für den Zivilluftverkehr. Es werden zwar noch viele Hindernisse zu überwinden sein, bis alle Probleme – Lärmbekämpfung, Flugsicherheit und Wirtschaftlichkeit – gelöst sind. Ein kurzer Blick zurück auf die technischen Fortschritte der vergangenen Jahre läßt aber keinen Zweifel darüber aufkommen, daß der überschallschnelle Transport von Flugpassagieren kommen wird.

Mit solch gigantischen Zukunftsprojekten beschäftigen sich die Geschäftsleitung und zahlreiche Spezialisten unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft schon seit einiger Zeit. Die *Swissair* erachtet es als ihre vornehmste Pflicht, die Interessen unseres Landes zu wahren. Sie will mit der Entwicklung der Technik Schritt halten und der schweizerischen Volkswirtschaft – Handel, Gewerbe, Tourismus, Industrie – nach besten Kräften dienen, ohne dabei die Anliegen der Bevölkerung rund um den Flughafen zu mißachten. Im festen Vertrauen auf die enge Verbundenheit der schweizerischen Öffentlichkeit mit ihrer nationalen Luftverkehrsgesellschaft wird die *Swissair* die angesehene Stellung im europäischen und im interkontinentalen Luftverkehr auch in Zukunft behaupten können – zum Nutzen des ganzen Landes.



Großraumflugzeug Boeing 747-B, im Einsatz ab Frühjahr 1971 auf der Nordatlantikroute



Trijet Douglas DC-10-30 im Einsatz ab 1973 für Mittel- und Langstrecken



Bild links: Der Flughafen, wesentliche Ursache der Entwicklung von Glattbrugg. Aufnahme Swissair, Juni 1969.

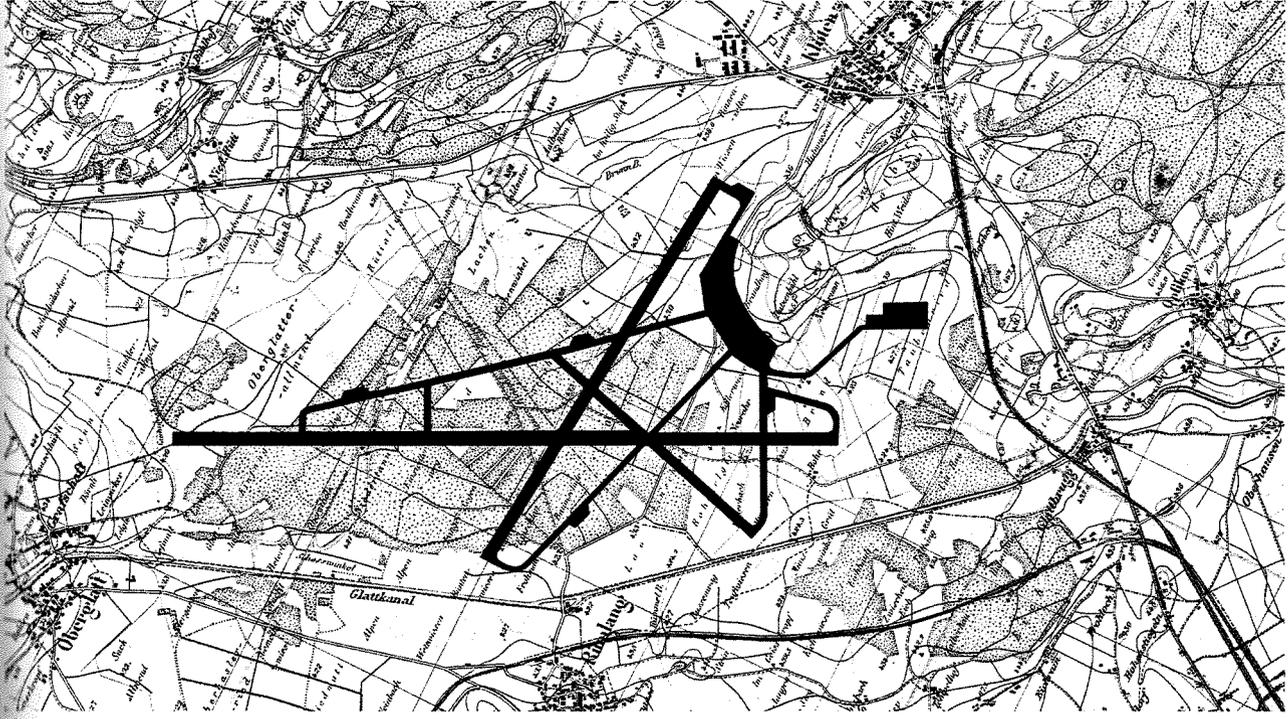


Bild rechts: Das Areal des Flughafens, wie es um 1930 aussah. (Zur Orientierung ist die heutige Pistenanlage eingezeichnet) Mehrere Quadratkilometer Wald und Riet sind den Glattbruggern als Erholungsgebiet verloren gegangen.