

Zur Zeitgeschichte. Vom Sternenfeld zum Flugplatz Basel-Mülhausen

Autor(en): Otto Paul Schwarz

Quelle: Basler Jahrbuch

Jahr: 1947

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/fc83ccd3-d204-4dfe-889e-11f1f77500da>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke 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 schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

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.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

die Pflanze nach dem Lichte, jeder von uns den Wunsch hat, glücklich zu sein, Wohlwollen und Güte zu empfangen.

Wenn wir das unter uns fertigbringen, dann dürfen wir aus ganzem Herzen einstimmen in die Landeshymne:

Laß dein Glück ins Weite dringen,
 Laß die Völker rings umschlingen
 Immerdar ein *Lebensband*:
 Deine *Freiheit*, Vaterland.

Vom Sternenfeld zum Flugplatz Basel-Mülhausen

Ein Rückblick und Ausblick von O. P. Schwarz

Es ist ein Zeichen unserer ruhelosen und schnellebigen Zeit, daß Berufene, an die sich die Herausgeber des «Basler Jahrbuches» wandten, um einen Bericht über das Zustandekommen des internationalen Flughafens Basel-Mülhausen zu erhalten, wegen dauernder Arbeitsüberlastung abschlägigen Bescheid gaben. So mag der Ball der Anfrage hierhin und dorthin geflogen sein, bevor er an einem schönen Herbstferientag auf dem Schreibtisch eines am Werden und Gestalten des neuen Flugplatzes keineswegs aktiv beteiligten, aber immerhin dem Flugwesen von Jugend auf gewogenen Laien landete.

Den Anblick des ersten Flugzeuges erlebte er im Jahre 1911, als Hauptmann Real, von Darmstadt kommend, mit einem höchst einfach gebauten Euler-Doppeldecker auf der St. Jakobs-Matte landete. Für den Flug über den Hauenstein erwies sich anderntags der Motor als zu schwach, und der Apparat zerschellte bei Läufeifingen an einem Apfelbaum. Als zwei Jahre später, am 9. März 1913, *Oskar Bider*, der durch den Pyrenäenflug berühmt gewordene Baselbieter Pilot, seinen Blériot-Eindecker «Langenbruck» während der Nacht mit seinem Mechaniker zusammensetzte und auf der Schützenmatte Schauflüge vorführte, waren verschiedene Regierungsräte, zum

Teil in Bratenrock und Zylinder, erschienen und bewunderten mit Tausenden von Neugierigen die kühnen Rundflüge. Gegen Abend führte der Pilot mit seinem Bruder Georges († 1. 11. 1946) den *ersten eidgenössischen Postflug* durch, bei welchem auf dem Gitterli in Liestal 2 Postsäcke mit 5200 Briefen und Karten abgeworfen wurden. Wie viele Basler Philatelisten mögen wohl in ihrer Sammlung eines von jenen seltenen Stücken besitzen?

Es sind seither 33 Jahre verflossen, aber die damals erwachte und immer wieder geschürte Begeisterung der Jugend für das Fliegen hat nie nachgelassen, und das Interesse der Behörden und wirtschaftlichen Kreise durfte schon gar nicht mehr erlahmen, weil sich der moderne Handels- und Postverkehr ohne Flugzeug gar nicht denken läßt.

Nach dem ersten Weltkrieg verlieh der von den «Basler Nachrichten» angeregte und von Oskar Bider am 21. Juni 1919 durchgeführte *Alpenrundflug* um die Schweiz den Bestrebungen der zivilen Aviatik einen mächtigen Auftrieb. Am 12. September des folgenden Jahres wurde auf dem Sternenfeld bei Birsfelden der *erste Basler Flugtag* durchgeführt. Mein Freund G. St. bewahrt noch heute das Flugbillet Nr. 1 auf, das er im voraus bei der Speditionsfirma Natural Le Coultre an der Nauenstraße bezogen hatte. Die aus Draht, Blech, Sperrholzplatten und Spannstoff bestehenden Apparate, deren schwache Motoren einen neuartigen Lärm verursachten, lockten das Volk aus Basel und Umgebung in Massen nach dem *Sternenfeld* hinaus, wo jeder Start und jede Landung zur Sensation wurde. Unsere Ungeduld wurde aufs äußerste gespannt, bis wir nach den bevorzugten Offiziellen und Presseleuten zum Rundflug in den Rumpf einer umgebauten Kriegsmaschine (D. L. V. G.) steigen konnten. Lt. Max Cartier, der später als Fliegerhauptmann bei Thun tödlich verunglückte Oltener, saß am Steuer und beschenkte uns beim Sonnenuntergang, auf fast 1000 m ansteigend, mit einem unvergeßlichen Heimateerlebnis. Der Blick schweifte

über die dunklen Jurakämme hinweg bis zu den rosa schimmernden Gipfeln der Alpen. Ein paar Jahre später (1925) wäre mir allerdings die Lust am Fliegen beinahe vergangen. Von Dübendorf aus schaukelte mich ein trainierender junger Pilot, ein heute zum Obersten vorgerückter Student der E. T. H., dermaßen durch die böige Atmosphäre, daß ich schier das Blau des Zürichsees mit dem Blau des tanzenden Himmelsgewölbes verwechselte. Wie ganz anders war doch bald darauf der Spazierflug an Bord des geradezu ulkig aussehenden Schulflugzeuges Caudron G 3, das gewiß noch vielen Baslern unter der Bezeichnung «Badwännli» in Erinnerung ist. Von Thun weg führte mich *Charles Koepke*, der seit dem 1. Mai 1924 als erster Direktor auf dem Sternenfeld wirkte, über das Hügelland und die Gefilde der schweizerischen Hochebene hinweg, knapp über die Höhe des Hauensteins streichend, nach Basel zurück. Nachdem der 1923 gegründete «*Verein Aviatik beider Basel*» im folgenden Jahre in die gleichnamige *Flugplatzgenossenschaft* umgewandelt worden war, stellten sich bei schönem Wetter Verkehrsflugzeuge der Handley-Page-Gesellschaft und der Sabena ein, und am 2. September 1925 wurde, vornehmlich dank der Initiative von N. C. G. Bischoff, die *Balair* als erste Basler Luftverkehrsgesellschaft gegründet. Sie eröffnete ihren Dienst mit einem vierplätzigem Fokker-Grulich F-II und überließ den Steuerknüppel dem Piloten Rahn von der Badisch-Pfälzischen Luftverkehrsgesellschaft. Nach dem Ankauf von 5 Fokkern F-III, die wegen Erneuerung des Flugzeugparks durch die holländische K. L. M. sozusagen in Ausverkauf gekommen waren, verstärkte sich der Flugbetrieb ganz erheblich. Es gehört zu den seltenen, zufällig eingehimmsten Fluggenüssen des Schreibenden, daß er am 10. April 1926 mit jenem blauen Geschwader von Rotterdam nach Köln und rheinaufwärts bis nach Basel fliegen durfte. Mit Meisterhand steuerten die Holländer Piloten die für die damaligen Verhältnisse schon sehr wendigen Hochdecker dem Sternenfeld zu, das wegen Behebung

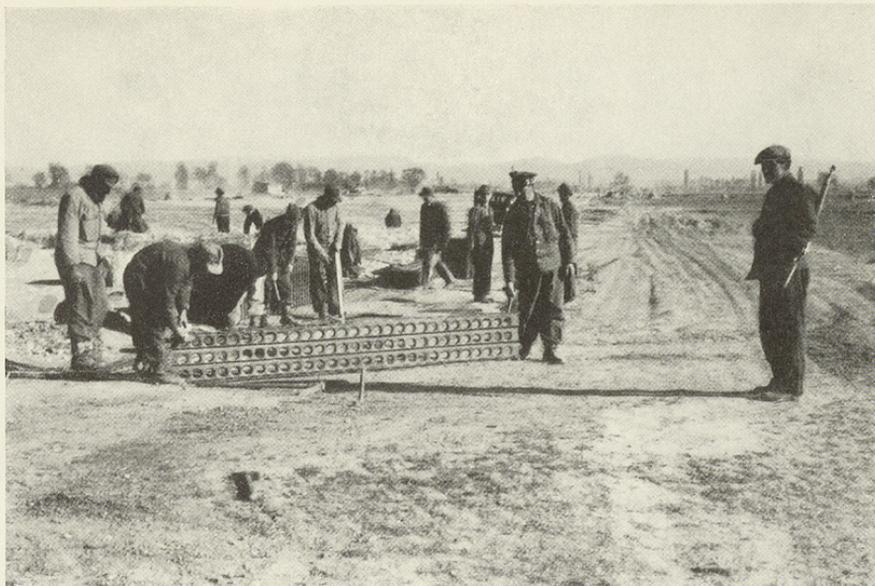
einer kleinen Motorstörung in Köln mit dreistündiger Verspätung erreicht wurde. Die weitere Entwicklung unseres alten Flugplatzes Sternenfeld vollzog sich sprunghaft wie die Entwicklung der Maschinen und der Ausbau der Bodenorganisation. Wir müssen hier raumeshalber eine Zeitspanne von 20 Jahren übergehen, möchten aber doch jenes hageren Holländer Piloten Iwan Smirnoff gedenken, der wegen einer Notwasserung in der Nordsee als Glückspilz berühmt geworden war und Basel im Jahre 1926 am Steuer eines der oben erwähnten Fokker erstmals anflug. Sein Apparat bot 4—5 Passagieren Raum und bewegte sich mit einer Reisegeschwindigkeit von 150—200 km. Im Jahre 1946, am 1. Juli, setzte der gleiche Pilot auf dem Flugplatz Basel-Mülhausen eine wuchtige Douglas DC-4 ab, die zehnmal mehr Passagiere mitbrachte und den Weg von Amsterdam nach Basel mit der doppelten Geschwindigkeit zurückgelegt hatte. Anlässlich dieses Eröffnungsfluges sagte der K. L. M.-Generaldirektor Albert Plesman, daß der neue Flugplatz von Basel von größter Bedeutung für den internationalen Luftverkehr werde, und daß seiner eine glänzende Zukunft warte. Die Stunde des Sternenfeldes hatte ja schon längst geschlagen. Man wußte, daß es den Anforderungen des modernen Luftverkehrs nie gewachsen sein konnte, und zudem stand fest, daß das Land in absehbarer Zeit für andere Zwecke, Stauwehr, Kraftwerk und Hafenbauten, freigegeben werden mußte. Angesichts dieser Tatsachen begann für alle, die nach einem neuen und besseren Platze Umschau halten mußten, eine wahre Leidensgeschichte, von der man heute nicht einmal behaupten kann, sie sei abgeschlossen. Mit der Erstellung des provisorischen Flugplatzes Blotzheim als Projekt Nr. 7 hat sich zwar innert sieben Bauwochen im März und April 1946 ein *miracle* vollzogen, und für die definitive Lösung liegen die ausgearbeiteten Pläne für den größten mitteleuropäischen Flughafen vor — aber noch fehlt das Wesentliche und Letzte: der Abschluß eines Staatsvertrags zwischen Frankreich und der Schweiz.

Der Anfang neuen Suchens und Planens folgte der Verwerfung des Hardprojektes; 10 000 Ja und 20 000 Nein legten die stimmenden Bürger am 20./21. März 1943 nach einem scharf geführten Kampf in die Urnen.

Es mag nur wenig Eingeweihte geben, die über die unendlich mühsamen und kräftezehrenden Anstrengungen für die Schaffung eines neuen Basler Flugplatzes und damit für den Anschluß unserer blühenden Handels- und Grenzstadt an das internationale Luftverkehrsnetz ausführlich Bescheid wissen. Weit größer ist die Zahl derer, die in Unkenntnis über die im stillen geleistete Arbeit weidlich über die Saumseligkeit der Behörden schimpften — und sich heute im Unrecht sehen. Sobald grundsätzlich feststand, daß beim Ausbau eines hinsichtlich Lage günstigen und in finanzieller Beziehung tragbaren Flugplatzes teilweise oder ganz auf elsässisches Nachbargebiet gegriffen werden müsse, fiel für die ganze Dauer des Krieges ein festes und verbindliches Handeln aus. Der 8. Mai 1945 aber, der Tag des Ende-Feuer in Europa, bildete das Signal für den friedlichen Kampf um einen Basler Flugplatz. Schon im Juni trafen sich in unserer Stadt (in der Kunsthalle) die Vertreter der Behörden, der Verkehrsunternehmen und des Handels aus dem Oberelsaß und den beiden Basel, um direkte Fühlung zu nehmen und sich über die Möglichkeiten eines die Interessen der Dreiländerecke befriedigenden Flugplatzes auszusprechen. Der damals ins Rollen gebrachte Stein kam nicht mehr zur Ruhe, wie wir in einer kurzen chronologischen Uebersicht zeigen möchten.

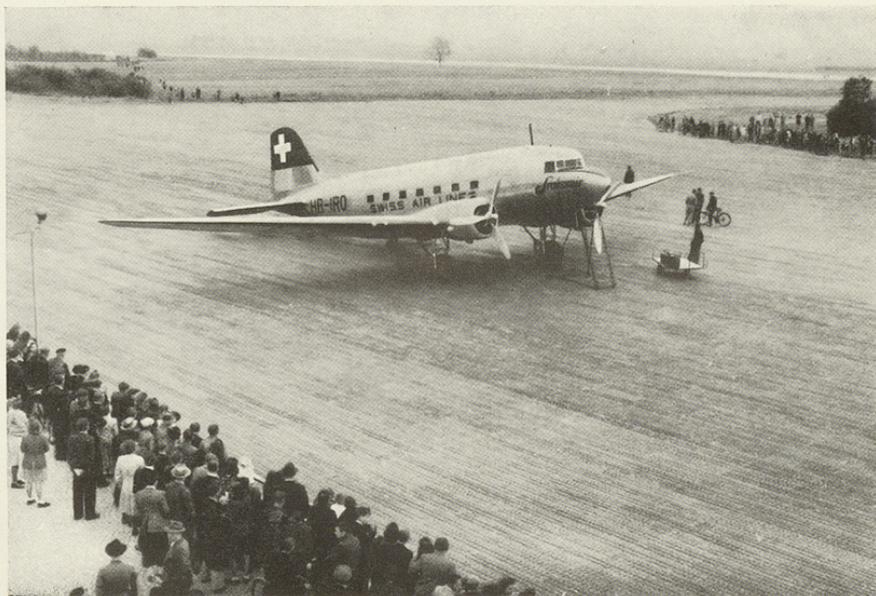
7./9. August 1945. Begehung des Gebietes von Blotzheim, Hegenheim, Burgfelden durch die Basler Behörden und die fliegerischen Fachleute mit einer Delegation des französischen Luftfahrtministeriums. Das Projekt Allschwil-Burgfelden wie das Projekt Paradieshof werden endgültig fallen gelassen. Es kann sich nur noch um einen Flugplatz Blotzheim auf elsässischem Boden handeln.

12. Oktober. Der Regierungsrat genehmigt das vom



Deutsche Kriegsgefangene stellen unter der Aufsicht von Maquisards die Stahlbleche für die provisorische Landepiste bereit. 11. April 1946

Phot. O. P. Schwarz



Swissair-Flugzeug DC3, HB-IRO, nach der Landung auf dem einweihungsbereiten Flugplatz Basel-Mülhausen. (Pilot: von Tschärner.) 5. Mai 1946

Phot. O. P. Schwarz

Departement des Innern (Regierungsrat G. Wenk) vorgelegte Flugplatzprojekt Basel-Mülhausen und leitet es an den Bundesrat weiter mit dem Ersuchen um möglichst rasche Durchführung der erforderlichen Verhandlungen mit Frankreich und um die Gewährung einer Bundessubvention an die Kosten der Flugplatzerstellung.

22. Oktober. Pressekonferenz, einberufen von der Flugplatzgenossenschaft Aviatik beider Basel. Eröffnung durch den Präsidenten Dr. Eugen Dietschi. Regierungsrat Wenk orientiert über alle seit dem Fall des Hardprojektes unternommenen Schritte. Bekanntgabe des neuen Planes, der vom Vermessungsamt und von der Tiefbauabteilung des Baudepartements unter Leitung von Kantonsingenieur E. Schaub und unter Beziehung von Dir. Koepke nach den Richtlinien der internationalen Konferenzen von Chicago und Montreal ausgearbeitet worden war.

16. und 17. Januar 1946. Regierungsrat G. Wenk und Flugplatzdirektor Ch. Koepke in Paris zu Verhandlungen mit Minister Jules Moch, Ministère des Travaux Publics et Transports, und mit René Lemaire, Directeur des Bases aériennes. Geprüft wird vor allem die Möglichkeit einer raschen, provisorischen Lösung der Flugplatzfrage durch die Auslegung einer Start- und Landepiste aus Stahlblechen der von den Amerikanern gebauten Kriegsflugplätze.

5. Februar. Der Schweizerische Bundesrat beauftragt das Politische Departement, die offiziellen Verhandlungen für die Schaffung eines internationalen Flugplatzes Basel-Mülhausen mit Frankreich aufzunehmen.

7. Februar. Eine Delegation von Flugsachverständigen trifft unter Führung von M. R. Lemaire von Paris in Basel ein, um die technischen und administrativen Fragen eines definitiven Flugplatzes und einer Uebergangslösung mit den baslerischen und eidgenössischen Behörden abzuklären. Regierungsrat Wenk bezeichnet den Tag als das entscheidende Datum für den Anschluß Basels an den internationalen Luftverkehr der Nachkriegszeit.

8. März. Das Departement des Innern des Kantons

Basel-Stadt lädt zu einem Gedenkakt (erster Spatenstich) auf dem kommenden Flugplatz Basel-Mülhausen ein. Die Präsenzliste weist an offiziellen Persönlichkeiten die folgenden Namen auf: Die Regierungsräte G. Wenk, Dr. F. Ebi, Dr. C. Peter, Prof. C. Ludwig; Kantonsingenieur E. Schaub und Kantonsgeometer E. Bachmann, Flugplatzdirektor Ch. Koepke; als Vertreter des Präfekten Paira aus Colmar den Souspräfekten Goetz aus Mülhausen, Direktor Irion und die Ingenieure Duval und Viala vom Service des Ponts et Chaussées du Département Haut-Rhin, den französischen Generalkonsul Loewenbruck und den Präsidenten der Mülhauser Handelskammer, M. Jaquet, sowie die Maires der umliegenden Ortschaften.

Nachdem Frankreich die Zustimmung zu einem provisorischen Flugplatz von der Größe von 250 Hektaren (fünfmal größer als das Sternenfeld!) gegeben und außerdem zugesichert hatte, als Uebergangslösung eine Metallpiste (Stahlmatratze) von 1200 m Länge und 40 m Breite und einen Rollweg von 400 m Länge und 20 m Breite zu legen, die Holzbaracken für die Abfertigungs- und Verwaltungsräume zu erstellen sowie die Zufahrtsstraßen und Parkplätze zu schaffen, war der Augenblick da für die Verwirklichung der von Kantonsingenieur Schaub und seinem technischen Personal aufgestellten Pläne. Sollten aber die rund 30 000 m³ Erde zur Ausebnung des Terrains umgelegt werden, so mußte das Werk, das die Franzosen schwungvoll und energisch anpackten, mit amerikanischen Methoden an die Hand genommen werden. So tauchten denn bald Ungetüme von Baggern und Geländehobeln (scraper) auf; 350 meist französische Arbeiter, zeitweise verstärkt durch über 100 deutsche Kriegsgefangene aus einem Lager bei Mülhausen, «krampften» schichtweise durchgehend werktags und sonntags unter Ausnützung des idealen trockenen Frühlingswetters.

Die Basler Fastnacht, zu deren Beginn draußen bei Blotzheim die emsige Arbeit mit Pickel und Schaufel, Bagger und Traktor einsetzte, fand im neuen Flugplatz ein

willkommenes Sujet und belustigte sich mit propagandistischem Erfolg über den internationalen Basler Flugplatz u. a. mit den folgenden Versen:

Ellerli, Bellerli, rippedi raa,
d'r Beppi mueß e Flugplatz ha.
D'r jetzig, dä isch minder,
goht hegstens no fir Kinder,
är will e große, dolle —
rippedi, rappedi, Bolle.

Ellerli, Bellerli, rippedi raa,
so bleed ka's nur d'r Basler ha:
M'r baue, 's Volk tuet loose,
e Flugplatz fir d'Franzose,
statt ein uff eigener Scholle —
mit unserem guete Schwyzerbolle.

Blooze-n-isch 's Projäggt, wo zindet,
d'Fraid do driber isch begrindet,
Basel hett jetz freji Bahn.
Läse kasch's in jeder Zyttig:
Baselstadt griegt Wältbedyttig
und d'r Beppi Greeßewahn.

Waren die Kosten für den definitiven Großflugplatz auch auf 24½ Millionen berechnet, die mit Fr. 16 800 000 vom Kanton und mit Fr. 7 700 000 vom Bund gedeckt werden sollten, so brauchte die öffentliche Hand einstweilen noch nicht in den Sack zu greifen, da der französische Staat das Flugplatzareal zur Verfügung stellte und vorläufig etwa die Hälfte der Kosten für das Provisorium übernahm. Vor der staatsvertraglichen Regelung beanspruchte Frankreich jedoch die Leitung des Aerodromes und berief hiefür den Südfranzosen Commandant Gateu, dem ein Stab französischer Beamter und Techniker unterstellt wurde. Die baslerischen Fachleute standen beratend und helfend zur Verfügung.

Inzwischen sah sich die französische Regierung zu einer weitgehenden Einschränkung ihrer Ausgaben gezwungen, weshalb sich Direktor Lemaire am 25. Februar mit der Anfrage an den Regierungsrat von Basel-Stadt wandte, ob er nicht die Kosten — und wegen des Material-

mangels auch die schweizerische Belieferung — für den Innenausbau der Baracken, für die Errichtung und Ausstattung des Kommandoturms, die Legung der Kabel- und Telephonleitungen, für die Radio-Peilanlage usw. übernehmen könnte. Im Interesse einer raschen Förderung der Arbeiten unterbreitete der Regierungsrat dem Großen Rat den Ratschlag Nr. 4212 betreffend «*Erstellung eines provisorischen Flugplatzes Basel-Mülhausen (Uebergangslösung)*».

Am 28. März bewilligte der Große Rat, dessen Fraktionsvertreter am 14. März an Ort und Stelle einen Augenschein genommen hatten, mit Einstimmigkeit den nachgesuchten Kredit von Fr. 350 000.— unter Ausschluß des Referendums.

In ungebremsstem Tempo nahmen die Arbeiten ihren Fortgang, und man mag nur bedauern, daß die Basler, vorab die Jugend, keine Gelegenheit hatten, dem rastlosen Betriebe, dem Ausebnen des Bodens, dem Auslegen der Strohhunterlage, dem Zusammenfügen der Stahlblechstreifen und all den interessanten technischen Arbeiten beizuwohnen. Die Grenze durfte einstweilen nicht ohne besonderen Ausweis überschritten werden.

Am 15. April hatte die Metallpiste schon eine Länge von 700 m, und Flugplatzdirektor Koepke konnte es wagen, Regierungsrat Wenk und Kantonsingenieur Schaub mit der «*Leopard-Moth*» zum ersten Male im Fluge vom Sternfeld nach Blotzheim zu führen, wo mit dem französischen Delegationsführer Lemaire und seinen Begleitern aus Paris die letzten technischen Regelungen getroffen wurden, um die offizielle Eröffnung auf Anfang Mai zu sichern.

Am 29. April konnte die *Swissair* ihren Chefpiloten Ernst Nyffenegger mit einer Dakota (Typ DC-3) zu einer Versuchslandung nach dem Flugplatz Basel-Mülhausen dirigieren. Nach mehreren, von den Flugkapitänen Ernst und Kuhn durchgeführten Flügen kehrten die Fliegerexperten mit voller Zufriedenheit über die Start- und Lande-

möglichkeit nach Dübendorf zurück. Anderntags feierten die Vertreter der elsässischen und baslerischen Behörden mit den technischen Leitern und der Arbeiterschaft das Aufrichtefest, und von nun an war es gewiß, daß der neue Flugplatz zu Beginn der 30. Schweizerischen Mustermesse die angemeldeten ausländischen Gäste empfangen könne.

Am 2. Mai landete, von London kommend, um 17.30 Uhr, das erste Kursflugzeug der Swissair (Flugkapitän Borner), und am Sonntag, dem 5. Mai, rollten aus Holland vier und aus England zwei Silbervögel mit voller Besetzung über die 1200 m lange Piste.

Für die *Einweihung* war der Jahrestag des Victory-Day, der 8. Mai, vorgesehen. Auf dem reich beflaggten, mit Blumen geschmückten, von niedlichen Trachtenmädchen belebten und von einer Ehrenkompagnie eingerahmten Platze erschienen um 10.00 Uhr die hohen Gäste: von französischer Seite Minister Jules Moch, Direktor Lemaire; der Préfet du Haut-Rhin, Paira, die Souspräfekten und Maires, die Delegierten von Handel und Industrie; von schweizerischer Seite Bundesrat Celio, die Basler Regierung in corpore, Delegierte des Eidg. Luftamtes, die Direktion der Swissair usw., und von hüben und drüben eine stattliche Zahl von Presseleuten, die dann ihren Lesern in begeisterter Weise berichteten von dem «miracle» der Flugplatzerstellung, von der «entente cordiale», vom «esprit de paix et de coopération» und noch von manch anderer Redebüte, die draußen vor den nagelneuen Gebäulichkeiten oder am anschließenden Bankett im Schützenhaus zu Basel zur Entfaltung kam.

Wegen der Grenzübertrittsschwierigkeiten konnte sich die Basler Bevölkerung nicht an dem Feste beteiligen; aber aus den umliegenden Ortschaften stellten sich Tausende ein, die zusahen, wie mancher Helfer, der sich in den zurückliegenden Wochen am Pistenschnellbau beteiligt hatte, zum Dank dafür von den Douglas-Maschinen der Air France und der Swissair im Gratisflug über das topfebene Gelände, die westlich anstoßenden Hügel und gar über die

Stadt Basel hinweggetragen wurde. Der Berichterstatter hatte den bunten Flaggenwald bei Blotzheim und das Ab- und Anfliegen der silbernen Vögel am prächtigen Vormittag mit dem Feldstecher vom Münsterturm aus gut beobachten können. Er war nachmittags, da alle Offiziellen samt der Flugplatzleitung in Basel weilten, Zeuge einer wilden Pisteninvasion, bei der Velos und Kinderwagen nicht fehlten. Es dauerte lange, bis ein entschlossenes Gensdarmendetachment durch mühsame Säuberung die lebensgefährliche Situation klärte und die Piste für den Abflug des aus Basel zurückkehrenden Ministers und seine Begleiter frei machte. Damit fand der für die Stellung Basels im internationalen Luftverkehr wichtige Einweihungstag sein Ende. Und was folgte nun? Der Chronist kommt leider nicht um die Feststellung einer recht bitteren Enttäuschung herum: Der erhoffte intensive Flugbetrieb, das Kommen und Gehen der Verkehrsflugzeuge, blieb zunächst aus; der Platz erfüllte seinen Zweck nicht! Der Bauhast folgte mit dem Abschluß der Mustermesse eine eigentliche Flugstille.

Die frühzeitig eingeholten Zusicherungen verschiedener Luftverkehrsgesellschaften konnten diesen Sommer noch nicht eingehalten werden. Nicht nur waren die kontinentalen Verbindungen in den Plätzen Genf und Zürich bald nach Kriegsende stark verankert worden, sondern es fehlte hier und dort an Flugzeugen wie an Piloten und gründlich geschultem Bodenpersonal. Da aber Sicherheit im Flugbetrieb erste Bedingung für die Aufnahme neuer Linien ist, so ließ sich mangels der für den Friedensdienst gebauten Maschinen und mangels Besatzungen eine Intensivierung des Luftverkehrs nicht erzwingen. Die *Swissair* richtete als Zeichen ihres guten Willens einen Sonntagskurs Zürich—Basel—London ein; sie ließ ein- bis zweimal wöchentlich ihre Dakota-Frachtflugzeuge mit Sammelgütern aus der ganzen Schweiz von Basel starten. Die *Scandinavian Airways* brachten in unregelmäßigen Kursen frische Meerfische und Hummer und sonstige Import-

fracht nach Basel und nahmen dafür Uhren, optische Instrumente, Konfektionswaren, Damenstrümpfe, Reißverschlüsse und andere begehrte Artikel an Bord. Am 1. Juli eröffnete die *K. L. M.* (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij) zur allgemeinen Freude die Linie Amsterdam—Basel. Einen Monat später, am 1. August, startete ein Swissair-Flugzeug mit der ersten *Nachtpost*. Diese wertvolle Verbindung mußte leider am 5. Oktober eingestellt werden, da von Amsterdam aus die prompte Weiterbeförderung oder Uebergabe der Gegenpost wegen Maschinenmangels nicht mehr möglich war. Nach langen Bemühungen eröffnete die *Air-France* am 7. Oktober den täglichen Verkehr Paris—Basel, womit die weiteren Anschlüsse unserer Stadt vorderhand der Zukunft, hoffen wir dem nächsten Frühling, zugewiesen sind. Allein auch hier liegt im Zuwarten ein Vorteil. Die klimatischen Gegebenheiten, die vorherrschenden günstigen Winde, die Nebelfreiheit, die andern Plätzen weit überlegene Hindernisfreiheit, ermöglichen den Ausbau des Flugplatzes zu einem *Lufthafen der Klasse A*, die die Landung größter Transoceanflugzeuge zuläßt. In der Voraussicht solcher Anschlußmöglichkeiten ist das bisherige definitive Projekt umgearbeitet worden und sieht nunmehr eine betonierte Haupt- und Blindlandepiste mit einer Tragfähigkeit von 130 Tonnen und einer Länge von 2700 m und einer Breite von 75 m vor; daneben in einem Winkel von 60° eine zweite Hartbelagpiste von 1600 m Länge und 60 m Breite. Nach wie vor sollen die Abfertigungs- und Verwaltungsgebäude auf das Gebiet des abzutragenden *Rinderzungenhofs* zu stehen kommen. Die von der Landesgrenze zum Flugplatz führende kreuzungsfreie und eingehagte Zollstraße von 2,2 km Länge ist im Gelände abgesteckt; sie wird die Fahrstrecke zum Bundesbahnhof auf eine Gesamtdistanz von 6,7 km ermäßigen.

All diesen schwarz auf weiß vorliegenden *Plänen* gegenüber können wir zum Schlusse doch mit Freude festhalten, daß sich Basel im Frühling 1946 mit einer tech-

nisch glänzend bewältigten Uebergangslösung den Anschluß an das kontinentale Flugnetz und ebenso einen Stützpunkt für den direkten Ueberseeverkehr gesichert hat. Das Hauptverdienst dürfen an der bisherigen Entwicklung wohl drei Männer beanspruchen, die sich in schwierigen Lagen nie entmutigen ließen und unentwegt zu erringen suchten, was die Bedeutung unserer Stadt als Drehscheibe an der Dreiländerecke verlangte; es sind die Herren Regierungsrat Gustav Wenk, Flugplatzdirektor Charles Koepke und Kantonsingenieur Ernst Schaub. Die sie und die Oeffentlichkeit zurzeit noch bedrückende Sorge ist der Abschluß des Staatsvertrags zwischen Frankreich und der Schweiz, der den beidseitigen Wünschen gerecht werden soll. Es ist ein Spiel der Politiker und Diplomaten, das gewonnen ist, wenn die herzlichen und wohlwollenden Worte, die bisher an ernstesten Konferenzen und an feierlichen Banketten ausgetauscht wurden, im Gedanken an eine friedliche Zukunft Europas verwirklicht sind. Möge dieser Markstein in der Chronik des Basler Jahrbuchs 1947 einen ehrenvollen Platz finden.

Die Schweizer Flagge zur See.

Von Alfred Erhart

Es bleibt ein dauerndes Verdienst, daß Basel seit dem Anfang des Jahrhunderts durch entschlossene Initiative und mit Aufwendung größter Mittel es unternommen hat, das gesamte Stromnetz und Verkehrsgebiet der Schweiz direkt mit dem Weltmeer zu verbinden. Die Schlüsselstellung Basels ist dadurch verstärkt und der handelspolitische Charakter der Stadt noch stärker ausgeprägt worden. Was mit der Schifffahrt zu tun hat, findet in allen Volksschichten größte Aufmerksamkeit, so daß die Frage, mit der sich unsere folgenden Ausführungen beschäftigen, wohl auf das Interesse der Jahrbuchleser zählen darf.