

50 Jahre Basler Luftverkehr

Autor(en): Eugen Dietschi
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 1975

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/1ed0ad36-9896-471d-9b85-1538a597afe1>

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>

50 Jahre Basler Luftverkehr

Eugen Dietschi



Nirgends sonst ist der technische Fortschritt der Menschheit so augenfällig wie in der Entwicklung des Flugwesens. Vor 50 Jahren – am 2. September 1925 – ist mit der Gründung der Basler Luftverkehrsgesellschaft, die am 1. April 1926 den Namen Balair erhielt, der Anschluss Basels an den im Aufbau begriffenen Luftverkehr hergestellt und gesichert worden.

Den Anblick des ersten Flugzeuges erlebten die Basler im Jahre 1911, als Hauptmann Theodor 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 oberhalb Läuelfingen an einem Birnbaum.

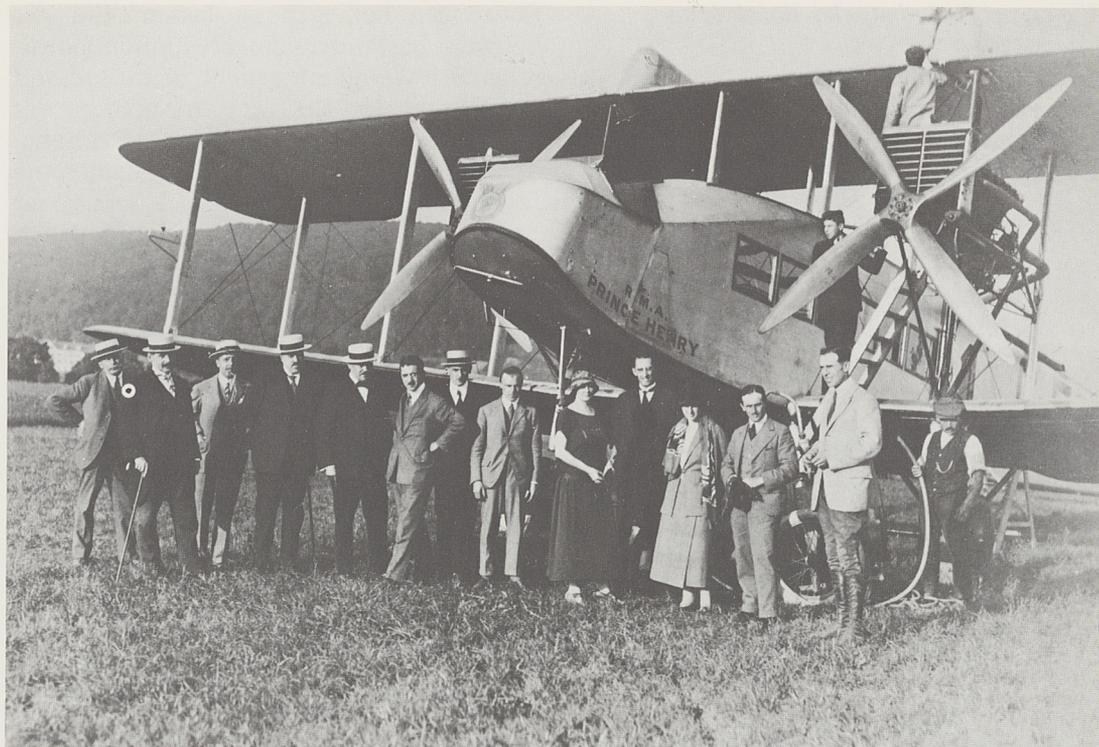
Als zwei Jahre später, am 9. März 1913, Oskar Bider, der durch seinen Pyrenäenflug berühmt gewordene Baselbieter Pilot, seinen Blériot-Eindecker «Langenbruck» während der Nacht in Basel mit seinem Mechaniker zusammensetzte und auf der Schützenmatte Schauflüge vorführte, bewunderten Tausende von Neugierigen das wagemutige Unternehmen. Verschiedene Regierungsräte waren im Bratenrock und Zylinder zum grossen Ereignis erschienen! Gegen Abend führte Bider dann mit seinem Bruder den ersten eidgenössischen Postflug durch. Über dem Gitterli in Liestal warf er Postsäcke mit 5200 Briefen und Karten ab.

Nach dem Ersten Weltkrieg verlieh der von Oskar Bider am 21. Juni 1919 durchgeführte Alpenrundflug um die Schweiz den Bestrebungen der zivilen Aviatik einen mächtigen Auftrieb. An Bord eines Doppeldeckers Häfeli DH-3 mit einem 140-PS-Hispano-Motor führte der Flug in sieben-

einhalb Stunden von Basel nach Genf, Lausanne, über die Alpen nach Bellinzona, weiter über den Splügen nach Chur und über St. Gallen zurück nach Basel. Kurz nach zwei Uhr nachmittags landete der kühne Flieger wieder in St. Jakob, bejubelt von der Basler Bevölkerung, die begeistert das Ereignis miterlebte. Diese sensationelle Fliegerleistung des unvergesslichen schweizerischen Fliegerpioniers Oskar Bider gab im Herbst 1919 den Anstoss für die Bildung eines Initiativkomitees zur Förderung des Flugwesens in und um Basel und zur Schaffung eines ständigen Basler Flugplatzes. Es erhielt im folgenden Jahr als Verein Aviatik beider Basel festere Form.

Basels erster Verkehrsflugplatz auf dem Sternenfeld

In der Zeit von 1920 bis 1923 brachten drei glanzvolle Flugmeetings und eine Lotterie die nötigen Mittel, um auf dem Sternenfeld bei Birsfelden ein höchst bescheidenes Areal als Flugplatz zu pachten und darauf einen kleinen Hangar zu erstellen. Von «Flughafen» wagte man damals nicht einmal im Traum zu sprechen. Eröffnet wurde der Sternenfeld-Flugplatz am 12. September 1920 in Verbindung mit einem imposanten Flugmeeting. Als erster Flieger landete mit einem Doppeldecker Häfeli DH-3 der Oltner Fliegeroffizier Max Cartier von Dübendorf kommend auf dem recht holprigen Rasen. Ich habe diesen Flug als Passagier erlebt. Zehn weitere Flugzeuge der jungen Militäraviatik setzten wenig später zur Landung an. Die Piloten brillierten mit noch nie gesehenen Kunstflügen. Damit war das Interesse der Basler an «ihrem» Flugplatz mächtig angeregt worden. Die grosse Entscheidung für die wei-



tere Entwicklung fiel im Frühjahr 1923, als es der Aviatik beider Basel gelang, im Auftrag der Behörden die englische Fluggesellschaft Handley Page zu einem fahrplanmässigen Flugdienst von London nach der Schweiz mit Einflug in Basel zu veranlassen. Am 16. August landete die erste, für die damaligen Begriffe mächtige Maschine mit donnerndem Motorengerumm sicher auf dem Rasen des Sternfeldes. Diese erste ständige Luftlinie gab den Anlass zur Überleitung des Vereins in eine von beiden Halbkantonen Stadt und Landschaft und von der Basler Wirtschaft finanzierte gemischtwirtschaftliche Genossenschaft Aviatik beider Basel. Das Gründungskapital betrug 285 000 Franken. Zum er-

Erste Landung der Handley Page aus London auf dem Sternfeld im August 1923.

sten Direktor wurde Charles Koepke, ein Schüler Biders, berufen. Er war ein ausgezeichnete Flieger, der sich bald grösster Popularität erfreute und ungezählten Baslern in der Pionierzeit der Aviatik das Erlebnis der Lufttaufe auf dem Sternfeld vermittelte. Koepke führte den Ausbau des Flugplatzes mit Geschick und viel Initiative durch. Bereits 1924 eröffnete auch die belgische Sabena eine täglich betriebene Fluglinie Amsterdam–Brüssel–Basel. Der Anschluss der RheinStadt an den internationalen Luftverkehr war damit hergestellt.

Wie es zur Gründung der Balair kam

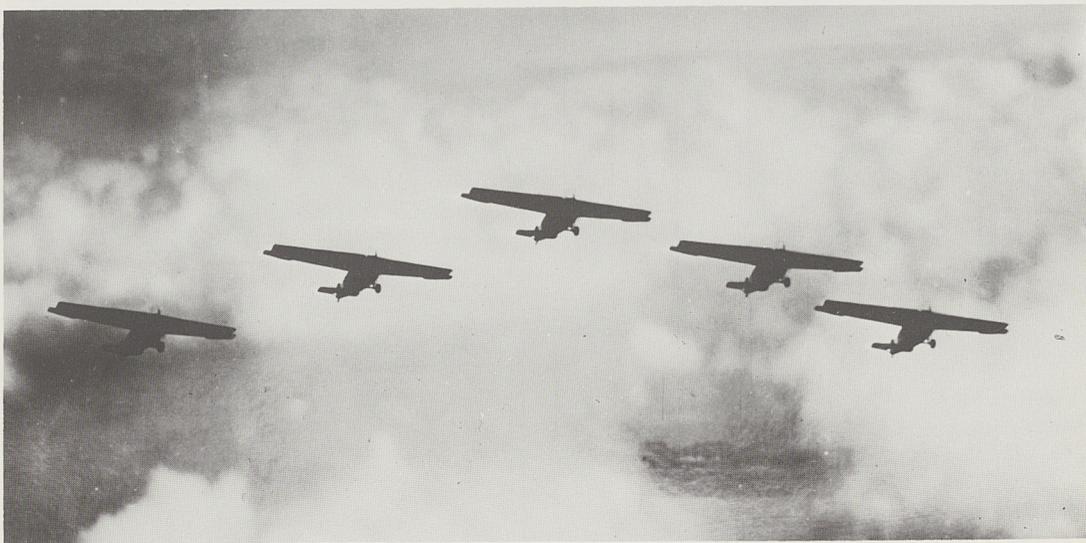
Unter dem Eindruck, dass die Schweiz immer mehr von ausländischen Luftverkehrsgesellschaften als Endziel oder für Transitlinien benutzt wurde, reifte in Basel der Gedanke an eine eigene Fluggesellschaft. Gleichzeitig rüsteten nämlich Zürich, Genf und Lausanne mächtig und suchten Luftverkehr an sich zu binden. Vorab war es die Ad Astra in Zürich, die grosse Aktivität entfaltete, sich aber für Basel nicht interessierte, da diese Gesellschaft ihren Flugplan nach Norden und Osten ausrichtete und ihre Kassamittel schonen musste, so dass sie nicht in der Lage war, in der Nordwestschweiz Fuss zu fassen. Aus dieser Situation heraus wurde in den Kreisen der Flugplatzgenossenschaft Aviatik beider Basel bereits im Sommer 1925 die Frage der Angliederung eines eigenen kommerziellen Luftverkehrs oder der Gründung einer besonderen Basler Fluggesellschaft erwogen. Der letzte Anstoss dazu kam von aussen. Man hatte erfahren, dass die Badisch-pfälzische Luftverkehrsgesellschaft für den Sommer 1925 eine Linie Frankfurt-Mannheim – Karlsruhe – Baden-Baden – Freiburg-Basel plante. Es fanden auch schon einige Flüge statt, die aber die deutsche Gesellschaft in politische Schwierigkeiten brachten, weil dabei die entmilitarisierte Zone 50 Kilometer rechts des Rheins überflogen werden musste und die Maschinen sich aus meteorologischen Gründen gelegentlich genötigt sahen, den Rhein zu überqueren und für deutsche Flugzeuge verbotenes französisches Gebiet zu überfliegen.

Die Wichtigkeit dieser Fluglinie für unsere Stadt wurde in Basel erkannt, und man war gewillt, sie von schweizerischen Verkehrs-

flugzeugen befliegen zu lassen. Für die Schweiz bestanden die erwähnten politischen Schwierigkeiten nicht, da unser Land auf Grund der Luftverkehrsverträge mit Deutschland und Frankreich das Recht besass, das Territorium beider Staaten zu überfliegen. So kam es am 2. September 1925 zur Gründung der Basler Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, der man den Namen Balair gab. Dem ersten Verwaltungsrat gehörten an Dr. Alphons Ehinger als Präsident sowie Paul Jörin, Dr. Rudolf Speich, Friedrich Schwarz und Dr. Robert Labhardt. Sie brachten auch allein das Gründungskapital von 100000 Franken auf. Die Gesellschaft übernahm unmittelbar nach der Gründung eine Fokker-Grulich F-II der Badisch-pfälzischen Luftverkehrsgesellschaft. Wegen der vorgerückten Jahreszeit konnte nur noch ein Versuchsverkehr aufgenommen werden. Im Frühjahr 1926 wurde das Kapital der Balair bereits auf 330000 Franken erhöht, eine Summe, die ausschliesslich Schweizer, vorab Basler Private und Wirtschaftsunternehmen zeichneten und voll einbezahlten. Die junge Gesellschaft erwarb dann von der holländischen Luftverkehrs-Gesellschaft KLM fünf Fokker F-III, die in einem Geschwaderflug anfangs April 1926 von Rotterdam über Köln und Frankfurt nach Basel überführt wurden. Mit diesem ansehnlichen Flugzeugpark konnte die Balair am 12. April 1926 den Linienbetrieb gemeinsam mit der kurz zuvor gegründeten Deutschen Lufthansa auf der Strecke Basel-Stuttgart aufnehmen. Eine Woche später folgte bereits die Eröffnung der Linien Basel-Zürich-München und

Oben: Der erste Hangar auf dem Sternfeld, 1925.

Unten: Die Balair-Flotte am 10. April 1926.



Basel–Karlsruhe–Frankfurt, am 17. Mai die erste rein innerschweizerische Strecke Basel–La Chaux-de-Fonds und wieder eine Woche später Genf–Lyon, wobei Anschluss mit einer französischen Gesellschaft nach und von Marseille bestand. Ein beeindruckender Start der jungen Gesellschaft.

Hatte die Balair im Herbst 1925 ihren Versuchsdienst mit einem einzigen Piloten, dem Deutschen Otto Rahn, gewagt, so stellte sie im Frühjahr 1926 für die Bewältigung ihres ausgedehnten Flugprogramms die schweizerischen Flieger Anton Wullschleger, Charles Hautier, Ulrich Keller, Ernst Nyffenegger und Balz Zimmermann in ihren Dienst, letzteren als Chefpiloten und Direktor, während die kaufmännische Leitung in die Hände des Baslers Eugen Groh, später Direktor der Swissair, gelegt wurde. Wullschleger verunglückte im August bei einem militärischen Übungsflug und wurde durch Franz Zimmermann ersetzt. Mit Balz Zimmer-

mann, einem Schüler von Oskar Bider, gewann die Balair den Mann, der das Format und Können, den nüchternen klaren Kopf und Weitblick besass, um die junge Gesellschaft in den schweren Anfangsjahren nicht nur durchzuhalten, sondern zum Erfolg zu führen.

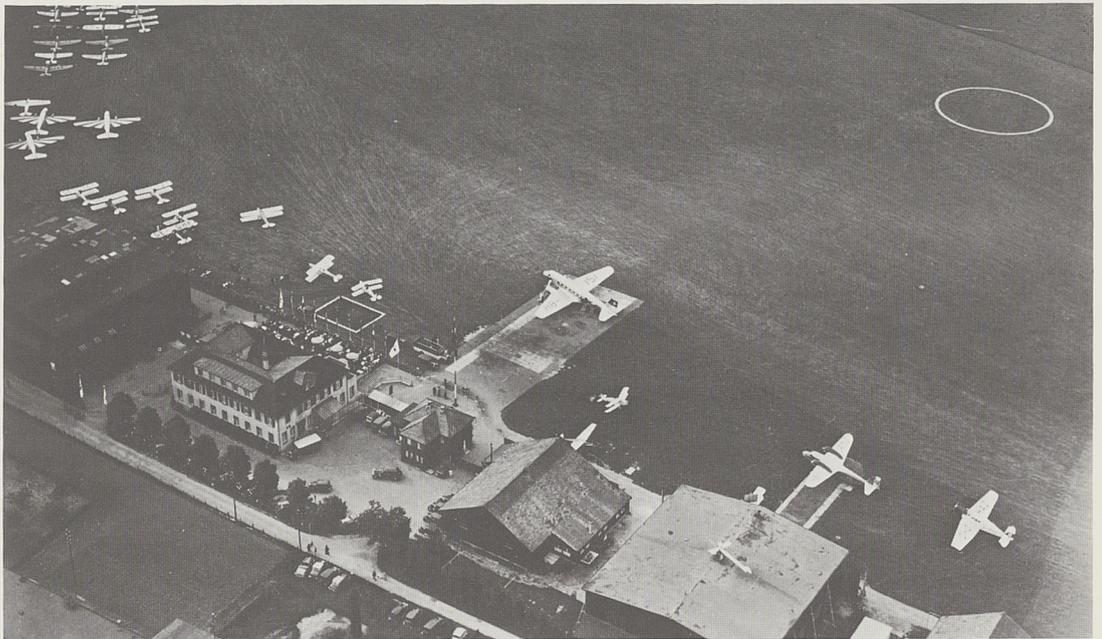
Eine aufstrebende Weiterentwicklung kennzeichnete die folgenden Jahre mit einem systematischen Ausbau des Streckennetzes und der sukzessiven Ergänzung und Erweiterung des Flugzeugparkes. Die Balair wagte auch einen Schritt in verkehrstechnisches Neuland, indem sie die erste schweizerische Postfluglinie von Basel ohne Zwischenlandung nach Cherbourg beziehungsweise Le Havre mit Anschluss an die Transatlantikdampfer wöchentlich mit

Unten: Ulrich Keller, Pilot; Balz Zimmermann, Direktor; Anton Wullschleger, Pilot; Ernst Nyffenegger, Pilot.

Rechts: Sonntag auf dem Flugplatz Sternfeld.

Rechts unten: Das Sternfeld aus der Vogelschau, 1937.





hundertprozentiger Pünktlichkeit beflog. So kam die Schweiz zum ersten Mal in ihrer Geschichte dazu, von Basel aus mit dem Flugzeug direkten Anschluss an den Überseeverkehr zu gewinnen. Zum ersten Mal konnte die Balair 1928 einen Überschuss ausweisen und – ein weiteres Novum – eine Dividende ausbezahlen.

Fusion Balair–Ad Astra zur Swissair

Als durch Diktat des Eidgenössischen Luftamtes im Bestreben nach Konzentration Mitte 1930 die Balair mit der Ad Astra zur Swissair sich zusammenschloss, konnte die Balair – nach fünfjährigem Bestehen – mit berechtigtem Stolz auf imponierende Leistungen zurückblicken. Im internationalen Konzert des Luftverkehrs hat sie in der «Aera Balair–Sternenfeld» noch bei den ersten Geigen mitgespielt. Die Frequenzen 1925/1930 kamen in folgenden Zahlen zum Ausdruck: Zahlende Passagiere 18 372, Übergepäck 54 352 kg, Fracht 320 349 kg, Post 142 814 kg, Streckenkilometer 1 355 555.

Wie erfolgreich Basels Weitblick und seine Anstrengungen waren, Anschluss an die im Aufbau begriffenen Flugwege zu finden, zeigt die Entwicklung des Basler Luftverkehrs seit der Gründung der Balair bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. Der Anteil Basels am schweizerischen Luftverkehr betrug in dieser Zeitspanne im Mittel 30,5 Prozent und erreichte im Maximum sogar 36,5 Prozent. Unmittelbar vor Kriegsausbruch berührten 13 Luftlinien flugplanmässig das Sternenfeld. Auch die Verkehrszahlen waren sehr beachtlich: im letzten Vorkriegsjahr zeigte die Flugstatistik für Basel eine Beförderungsziffer von 22 447 Passagieren. Dazu wurden 448 Tonnen Fracht und Gepäck sowie 241 Tonnen

Post befördert. Im Vergleich mit Zürich und Genf stand Basel frequenzmässig an zweiter Stelle.

Die neue Balair

Für Basel wie für die Schweiz verbindet sich mit dem Namen Balair viel aviatischer Pioniergeist. Als im Jahre 1953 nach der Liquidation der Aviatik beider Basel und des Flugplatzes Sternenfeld eine neue Gesellschaft gegründet werden musste, um auf dem neuen internationalen Flughafen Basel-Mülhausen die Abfertigungsdienste zu übernehmen, kam der Name Balair wieder zu Ehren. Mit Erfolg! Es muss mit Bewunderung erfüllen, wie es der neuen Balair gelang, in 20 Jahren aus einer subventionierten, sich mehrheitlich in Staatsbesitz befindlichen Gesellschaft zu einem privatwirtschaftlich dominierten und mit privaten Mitteln geförderten Unternehmen zu werden, das heute im Charterverkehr Europas eine führende Stellung einnimmt.

Als wir vor rund 50 Jahren an der Wiege des ersten primitiven Basler Flugplatzes Sternenfeld und der Balair standen, im Rumpf der Handley Page oder im Korbessel der 7plätzigen Fokker die ersten Verkehrsflüge mitmachen durften, hatten wir – mit fast verwegendem Optimismus – die stille Hoffnung, dereinst weltweite Luftverbindungen miterleben zu dürfen. Heute hat die Schweiz ihre engen Grenzen überwunden und den Anschluss an den internationalen Luftverkehr finden können. Basel ist es gelungen, auf dem internationalen Flughafen vor den Toren der Stadt, in der elsässischen Ebene das weltweite Flugnetz zu verankern.

Oben: Die Balair-Jet-Flotte am 2. September 1975.

Unten: DC-10 Gegenwart im Langstreckenverkehr.





Abschied von Flugpionier Charles Koepke

Als das 50jährige Jubiläum des Basler Luftverkehrs gefeiert wurde, fehlte einer der Pioniere: Charles Koepke, erster Direktor des Flugplatzes Sternfeld. Er befand sich nach längerem Spitalaufenthalt zur Erholung im Berner Oberland. Am 14. September ist er im Alter von 79 Jahren gestorben. Sein Hinschied weckt Erinnerungen an die Pionierzeit der Aviatik in der Schweiz. Am 18. Mai 1918, noch während der Grenzbesetzung im Ersten Weltkrieg, erhielt der junge Maschinentechner Charles Koepke das Fliegerbrevet 128 aus den Händen von Oskar Bider, der mit Balz Zimmermann

und Pillichody Fluglehrer in Dübendorf war. Koepke erwarb 1920 das Transportflieger-Brevet Nr. 11, auf Grund dessen er als Wasserflugzeugpilot in die Dienste der Ad Astra-Aero eintrat, und 1926 das Akrobatikbrevet. In den 1920er Jahren, in denen das Fliegen noch ein Wagnis bedeutete, reihte sich für Charles Koepke Sieg an Sieg: 1921 auf dem Jagdeinsitzer an der Geschwindigkeitskonkurrenz des Aero Club der Schweiz in Thun, 1929 im Handicap für Sportflugzeuge in Basel, 1931 an der Ziellande-Konkurrenz in Bern, 1932 an der internationalen Konkurrenz für Militärstaffeln am internationalen Meeting in Dübendorf als Kommandant der Jagd-Flieger Kompagnie 17 und 1933 im dritten Handicap für Sportflieger in Basel. Es war die grosse Zeit des Militär- und Sportfliegers Koepke. Am 1. Mai 1924 übernahm er als Direktor der Aviatik beider Basel die Leitung des Basler Flugplatzes, an dessen Entwicklungen er von den ersten Anfängen an in Birsfelden bis zum «miracle de Blotzheim» in hervorragender Weise beteiligt war. Ihm ist der Ausbau der Fluganlage aus dem Nichts und die Verankerung von fast zwei Dutzend internationaler und nationaler Luftlinien in Basel in der Anfangszeit der Verkehrsluftfahrt zu verdanken. Koepke war der Initiant und Organisator der berühmt gewordenen Basler Flugmeetings, der Rennsonntage und der Zeppelinlandung, Veranstaltungen, die Tausende auf das Sternfeld lockten und für das Flugwesen begeisterten. Er war auch der Mitbegründer der Sektion Basel des Aero Club der Schweiz und Fluglehrer ihrer Motorfluggruppe. 34 Piloten hat er mit Erfolg zum Brevet ausgebildet. Charles Koepke hat in gewissem Sinne noch der romantischen Periode der Aviatik angehört.