basler stadtbuch cms
Christoph Merian Stiftung

50 Jahre Swissair weltweit und in Basel

Autor(en): Edmund Wyss

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1981

https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/1b3ed0af-4bd9-4801-9565-f536db1d5f5f

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 Ausdrucke 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 ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.
http://www.cms-basel.ch
https://www.baslerstadtbuch.ch

Edmund Wyss

50 Jahre Swissair weltweit und in Basel

Im März des Jahres 1981 hat die Swissair ihren 50. Geburtstag mit einem eindrücklichen Gedenkakt im Stadttheater Basel feierlich begangen. Die Regierung des Kantons Basel-Stadt gratulierte der 50jährigen Jubilarin und entbot ihr herzliche Glückwünsche.
Als Präsident des Regierungsrates richtete ich im Rahmen dieses Willkommensgrusses die folgenden Worte an die Adresse des Geburtstagskindes: «Wir sind stolz auf unsere nationale Luftverkehrsgesellschaft, die durch Hochs und Tiefs über Jahrzehnte hinaus, mit zähem Fleiss und grossem Können, im Weltluftverkehr eine Position erreicht hat, die weit über die wirtschaftliche Bedeutung unseres Landes hinausgeht. Diese Anerkennung muss der Swissair, ihrer Geschäftsleitung und ihren Mitarbeitern gezollt werden, auch von all jenen, die die Bedienung unserer Stadt mit Luftverkehrsverbindungen als nicht befriedigend erachten.» – Diese Grussadresse weist darauf hin, dass im Verlaufe der Zeit der Basler Luftverkehr der rasanten Entwicklung der Swissair nicht folgen konnte.

Basel kämpft ...

Der schweizerische zivile Luftverkehr begann bereits im Jahre 1919, als der damalige Kommandant der Fliegertruppe, Major Arnold Isler, eine Flugstrecke zwischen Zürich, Bern, Lausanne und Genf einrichtete. Geflogen wurde mit schweizerischen Militärflugzeugen vom Typ Häfeli DH-3, die von Militärpiloten

Der Flugplatz Sternenfeld bei Birsfelden 1927.

gesteuert wurden. Obwohl zur Hauptsache Post transportiert wurde, an der viel zu verdienen war, musste der Betrieb wegen eines allzu hohen Defizites nach einem halben Jahr wiederum eingestellt werden. In den folgenden Jahren versuchte sich vor allem die zürcherische Ad Astra Aero in der Errichtung eines schweizerischen Luftverkehrs.
Basels Luftverkehr begann Anfang der 20er Jahre auf dem alten Sternenfeld, dort wo heute die Brennstofftanks und die Lagerhallen des Auhafens stehen. Es war im September 1920, also vor etwas über 60 Jahren, als dieses Flugfeld mit einem grossen Meeting eröffnet wur-

de. Als erster Passagier landete in einem Flugzeug der Zürcher Ad Astra ein junger Student namens Eugen Dietschi. Der regelmässige Linienverkehr wurde in Basel 1923 aufgenommen, und zwar mit einer Linie nach London, geflogen von der englischen Handly-Page Ltd, mit einem zweimotorigen, drahtbespannten Ungetüm namens ‹Prinz Henry›. Bis zum Ausbruch des Krieges erlebte die Stadt am Dreiländereck einen beachtlichen Aufschwung ihres Luftverkehrs. Im Jahre 1938 wurden 22 500 Passagiere gezählt, was rund 36% des schweizerischen Verkehrs entsprach. Wie schon während des Ersten Weltkrieges, erfuhr die Luftfahrt auch im Zweiten Weltkrieg eine stürmische Entwicklung. Die Luftfahrzeuge, die im Krieg der Menschheit Tod und Verderben gebracht hatten, wurden zum sicheren und zuverlässigen Verkehrsmittel. Diesen modernen Flugzeugen genügte jedoch das alte Sternenfeld nicht mehr. Basel musste – wollte es den Anschluss an den Luftverkehr nicht verlieren – nach einem neuen Gelände Ausschau halten. Die Lösung wurde im sogenannten ‹miracle de Blotzheim› gefunden.

Nach überaus kurzer Bauzeit, am 15. April 1946, als die in Konstruktion stehende Metallpiste eine Länge von 700 m erreicht hatte, landete der damalige Flugplatzdirektor Koepke mit Regierungsrat Wenk und Kantonsingenieur Schaub in einer Leopard-Moth zum ersten Mal auf dem Flughafen Basel-Mulhouse bei Blotzheim.

Im Verlaufe des ersten Betriebsjahres im Jahre 1946 wurden 33 000 Passagiere befördert. Im Jahre 1953 wurde die Zollstrasse eröffnet, und es konnte auf der neuen Betonpiste mit dem zweistaatlichen Betrieb begonnen werden. Die Schweizer mussten die Grenze nicht mehr in Saint-Louis überqueren, und die Passagierzahl stieg auf 77 000.

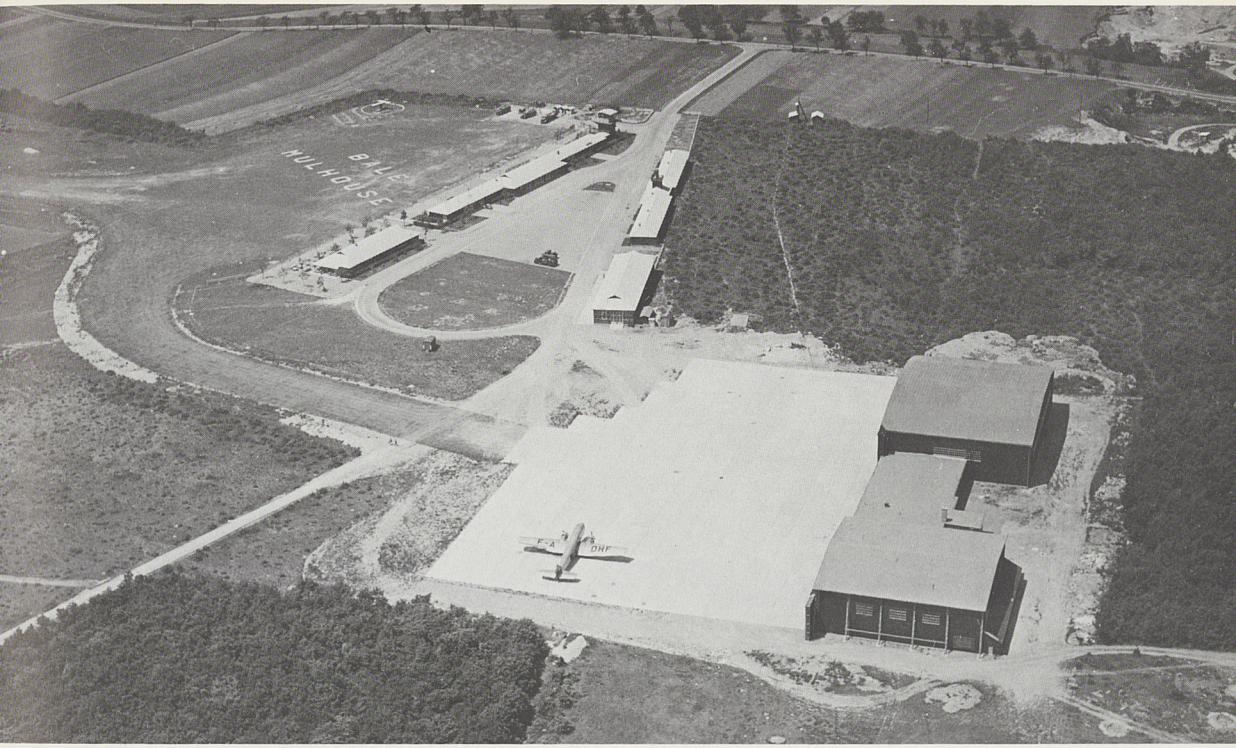
In der zweiten Hälfte der 50er Jahre vermehrte die Swissair ihre Verbindungen und die Passagieranzahl schnellte auf 300 000.

Anfang der 60er Jahre, mit der Einführung der Jet-Flugzeuge, stagnierte der Verkehr. Erst nach 1965 erfolgte wieder ein Sprung aufwärts, infolge des stark ansteigenden Charterverkehrs. Der Anteil der Swissair am Passagierverkehr sank auf unter 30% des Gesamtverkehrs. Das Erscheinen der Air Inter gab neue Impulse. Während noch Mitte der 50er Jahre die Swissair ihren Pariser Kurs (drei- bis viermal wöchentlich) infolge mangelnden Potentials einstellen wollte, war es plötzlich möglich, zusammen mit Air Inter vier tägliche Kurse zu betreiben. Die Passagierzahl stieg auf 700 000. Der Anteil Frankreichs am Gesamtverkehr überstieg 1965 erstmals 10% und erreichte gegen Ende des Jahrzehntes 15%. Auch der bescheiden gewordene Anteil Basels am gesamtschweizerischen Verkehr stieg wiederum auf die Höhe von rund 10%.

Nach dem Umzug ins neue Aufnahmegebäude im Jahr 1970 erfolgte eine weitere Belebung des Verkehrs auf 866 000 Passagiere im Jahre 1973. Dann brach der Charterverkehr zusammen. Dessen Anteil sank von einst über 50% auf einen Viertel bis einen Fünftel des Gesamtverkehrs.

Im Jahre 1979 wurde die verlängerte Piste in Betrieb genommen. Der Langstreckenverkehr für Charterflüge stieg sprunghaft, und die erste Million Passagiere pro Jahr wurde nur knapp verfehlt. Auch die Langstreckenfracht machte einen Sprung nach oben.

Leider brachte das vergangene Jahr wieder einen Rückschlag, und dies im Zusammenhang weltweiter Schwierigkeiten im Luftverkehr. Basels Anteil am schweizerischen Luftverkehr fiel wieder auf rund 7%. Die Swissair transportierte in Basel nur noch rund 45% aller Passagiere, und Frankreichs Anteil stieg erstmals auf über 30%.



Der Flughafen Basel-Mulhouse 1949.

Die Swissair fliegt . . .

Am 2. September 1925 wurde in Basel die Balair gegründet. Während die zürcherische Ad Astra mit Defiziten zu kämpfen hatte und gelegentlich auch dem Konkurs nahe stand, entwickelte sich die finanzielle Lage der Balair nach kurzem Anlauf sehr erfreulich.

Es war wiederum Arnold Isler, nun Direktor des Eidgenössischen Luftamtes, der Ende der 20er Jahre erkannte, dass es besser sei, den schweizerischen Luftverkehr mit einer einzigen anstatt mit mehreren, sich konkurrenzierenden Gesellschaften zu betreiben. Mit Hilfe einer geschickten Subventionspolitik gelang ihm die Fusionierung der beiden Gesellschaften. Der Zusammenschluss wurde von der Generalversammlung der Ad Astra am 17. und jener der Balair am 26. März rückwirkend auf den 1. Januar 1931 beschlossen. Die beiden Gesellschaften legten ihre Flotten zusammen und nahmen die Luftfahrtsaison 1931 gemeinsam in Angriff. Dies geschah damals mit den sicheren dreimotorigen Fokker-Flugzeugen, von denen die Ad Astra 2, die Balair 6 Einheiten einbrachte.

Sitz der neuen Gesellschaft wurde Zürich. Dies war für Basel, das damals mehr als einen Drittel des schweizerischen Luftverkehrs bewältigte, ein schmerzlicher Verlust. Trotzdem blieb unsere Stadt mit der neuen Gesellschaft verbunden. Das Präsidium wurde vorerst

noch einem Basler übertragen, dem ehemaligen Präsidenten der Balair, Dr. Alphonse Ehringer. In den 30er Jahren bis zum Ausbruch des Weltkrieges erfreute sich die Swissair einer ständigen und gesunden Entwicklung. Grössere Schwierigkeiten durchlief sie nach Beendigung des Krieges, wo es galt, sich in den Weltluftverkehr einzuschalten. Kleingläubige trauten der kleinen Schweiz ein dermassen grosses Unterfangen nicht zu. Der Optimismus siegte, die Position der Swissair wurde erhalten und sogar gefestigt. Mit gleichem Elan und gleichem Erfolg meisterte die Swissair den schweren Übergang vom Propeller- zum Jet-Zeitalter.

Heute befördert sie rund 7 Millionen Passagiere und belegt im Weltvergleich mit anderen

Der Flughafen Basel-Mulhouse nach der Verlängerung der Hauptpiste auf 3900 m, 1979.

Teilansicht des Flughafens Basel-Mulhouse 1981.

Luftverkehrsgesellschaften selbst grösster Nationen einen vorderen Rang. Unter ihren Mitkonkurrenten geniesst sie hohes Ansehen und grosse Bewunderung, was ihr in diesen Kreisen auch den Übernahmen ‹Watchmaker-Airline› eingebracht hat.

Die Swissair dient der Schweiz und Basel

In den Gründungsakten der Swissair ist über den Zweck der Fusionierung der beiden Gesellschaften folgendes zu lesen: «Die Politik der neuen Gesellschaft soll auf das Befliegen grosser internationaler Linien eingestellt sein. Dabei wird das allgemeine Landesinteresse den Ausschlag geben. Die drei Städte Basel, Genf und Zürich sollen möglichst paritätisch behandelt werden.» Während die genannten drei Flughäfen im Hinblick auf dieses Ziel hauptsächlich nach Kriegsende keine Kosten und Mühen scheuten, um bereit zu sein, hatte unsere nationale Gesellschaft Schwierigkeiten, diese paritätische Behandlung zu verwirklichen.

Fest steht, dass Basel trotz seiner guten geographischen Lage und seiner grossen verkehrspolitischen Bedeutung gegenüber Zürich im Luftverkehr ins Hintertreffen geraten ist. Daran änderte auch ‹le miracle de Blotzheim› nichts. Grosse Verkehrszunahmen liessen und lassen auf sich warten. Für dieses Zuwarten hat die Swissair zweifellos gute Gründe. Unter dem Druck internationaler Vorschriften und unter dem Zwang, ihre Dienstleistungen in Ermangelung eines genügenden nationalen Marktes vor allem ins Ausland zu exportieren, hat sie ihren Verkehr in Zürich konzentriert. Diese Konzentration steht in keinem Verhältnis mehr zum wirtschaftlichen Potential der Einzugsgebiete der beiden anderen Flughäfen.

Dem kleinen Stadtstaat Basel, der die finanzielle Hauptlast seines Flughafens trägt, obwohl dieser der ganzen Nordwestschweiz, dem Oberelsass und Teilen des Landes Baden dient, macht diese einseitige Verkehrsbedienung zu schaffen.

Haben unter diesen Umständen die Flughafengegner innerhalb und ausserhalb unserer Region recht, wenn sie die Existenzberechtigung unseres Flughafens verneinen?

Die Luftverkehrsgesellschaften der Welt – und mit ihnen die Swissair – navigieren gegenwärtig in turbulenter Luft. In dieser Lage gehen wir mit der Swissair nicht ganz einig darüber, wie schnell und in welcher Weise die Verkehrsbedienung Basels zu verbessern sei.

Wir müssen uns allerdings von der Swissair sagen lassen, dass sie nicht von heute auf morgen ihr gesamtes Liniennetz auseinanderreissen kann. Sie weiss aber dem gegenüber, dass sie unseren Flughafen langfristig braucht, weil in der Schweiz keine anderen Ausweichmöglichkeiten bestehen und weil das 3-Flughafen-Konzept, das bereits 1931 aufgestellt worden ist, sich je länger desto mehr als richtig erweist.

Die Swissair muss aber auch verstehen, dass unser Flughafen die ihm zugedachte Rolle nur erfüllen kann, wenn er wirtschaftlich und finanziell über eine genügende Basis verfügt. Sie muss erkennen, dass ein schlecht genutzter Flughafen nicht jahrelang in Reserve gehalten werden kann, in der Annahme, zur gewünschten Zeit stehe er dann zu Verfügung. Das ist der Tenor unserer gegenwärtigen Diskussionen mit der Swissair, wobei diese Konfliktsituation das Grundverhältnis der Freundschaft, Achtung und der Wertschätzung allerdings nicht zu trüben vermag.

Deshalb bin ich zuversichtlich. Erfüllt von dieser Zuversicht, wünsche ich den stolzen Flugzeugen der Swissair, all denen, die sie zum Fliegen bringen, und all denen, die mit ihnen fliegen, in den kommenden Jahren viele glückliche Landungen!