Erinnerungen an das Fliegen in den 50er-Jahren : Flugblätter : wann war das? Ende der fünfziger Jahre?

Autor(en): **Stumm, Reinhardt**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft**

Band (Jahr): **- (2007)**

Heft 4: **Schwerpunkt Basler Airlines**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-842932

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei 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 Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Erinnerungen an das Fliegen in den 50er-Jahren

Flugblätter

Wann war das? Ende der fünfziger Jahre?

Im Juli 1956 wurde die BVB-Buslinie 50 vom Kannenfeldplatz zum Flughafen eingerichtet. Ab 1956 ermöglichte es der Bus auch denjenigen, sonntagnachmittags zum gemütlichen Kaffeehock nach Blotzheim zu kommen, die kein Auto hatten. Da sassen sie neben den privilegierten Motorisierten auf den Holzbänken, an den Holztischen, konnten neben den in Griffweite geparkten Swissair- oder Air France-Maschinen ihr Käffeli trinken und sich den Duft der grossen, weiten Welt um die Nase wehen lassen.

Juli 1959 wurde das vergrösserte und modernisierte Abfertigungsgebäude in Betrieb genommen. Ein erster Anschlag auf die Gemütlichkeit des Betriebs (der Grundstein für das Flughafengebäude, das wir kennen wurde erst im Mai 1966 gelegt). Mein Gott ja, es war wirklich gemütlich! Wurde zum Einsteigen aufgerufen, tippelte die Schlange der Fluggäste über den Hof, durch das Gartentor, hier eine Umarmung, dort ein Küsschen am Zaun, dann die Klapptreppe hoch, eine Stewardess zog von innen die Tür zu, die Motoren heulten auf, man sah Hände winken hinter den runden Scheiben im Flugzeugrumpf, die Propeller jagten herum, was nicht niet- und nagelfest war, und die Herren der Schöpfung an den Tischen der Gartenbeiz erklärten den lauschenden Damen, weshalb sowas überhaupt fliegen kann.

Wer Lust hatte, konnte auch noch abends spät Zaungast spielen, der Nachtflugverkehr war rege, und wenn das Glück es wollte, dass in Zürich Nebel herrschte, brauchte man zwei Hände, um die Maschinen zu zählen, die in Basel landen mussten. Was die Fluggäste aus Basel freute, alle anderen wurden in einen Bus gepackt und (ohne Autobahn) über den Bözberg nach Zürich kutschiert.

Nie vergessen werde ich wie mich Flughafendirektor Theodor (Teddy) Stauffer einmal in seinem Dienstwägelchen mitnahm, um mir die Hangars und Werkstätten zu zeigen. Auf dem Rückweg (über eine Landepiste) quakte das Sprechfunkgerät am Armaturenbrett. Er nahm ab, brummte «s'sch guet», drehte sich zu mir und sagte im schönsten Bärndütsch, «,s chunnt ein go abhocke!». Eine Sondervorstellung aus der ersten Reihe Parkett - das Quietschen der Reifen bei der ersten Bodenberührung, der schwarze Rauch, das Hüpfen einer achtzig Tonnen schweren Maschine.

Bildlegende
Kontrollturm in Basel-Mulhouse kurz vor der Eröffnung

Es war auch von jenem wunderhübschen Gartehüsli-Viertel, von dem aus ich den ersten Flug meines Lebens antrat. Ende der fünfziger Jahre. Swissair hatte einen Mitternachtskurs nach London. Hinten waren Zeitungen und Post verstaut, vorne sassen, die von billigen Nachttarifen profitieren wollten (oder mussten). Das Wetter war von der Art, an die wir uns in letzter Zeit hierzulande zu gewöhnen versuchten. Kalt, nass, stürmisch. Auch ich kletterte in die zweimotorige DC 3, suchte meinen Platz, wartete und hatte, was man hierzulande Schiss nennt.

Und recht hatte ich! Ich habe diesen Flug nicht nur deshalb nie vergessen, weil es mein erster war. Es war auch einer meiner fürchterlichsten. Die DC 3 wackelte, ächzte und knirschte in allen Fugen. Es konnte nur eine Frage von Minuten sein. Da kommen einem natürlich alle möglichen Ideen, das Leben überhaupt und hier und jetzt im besonderen, was treibt man eigentlich von morgens bis abends und wozu? Macht das überhaupt Sinn, hier zu warten, bis man sich den Hals bricht?

Was mich rettete, war die Stewardess. Sie stand vorne, hielt sich an einer Rückenlehne fest und schwatzte mit einem Fluggast, als sässe sie in ihrer Küche beim Tee. Dann meldete sich der Kapitän, entschuldigte sich für die etwas raue Atmosphäre, aber links unten - wenn sie ein Wolkenloch erwischen - können sie jetzt Paris sehen und wünsche ich weiter einen guten Flug! Was soll ich sagen? Natürlich kamen wir gut nach London. Und auch wieder nach Hause. Aber da war ich schon Profi und konnte gute Ratschläge geben.

Reinhardt Stumm