

Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft
Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt
Band: - (2007)
Heft: 4: Schwerpunkt Basler Airlines

Artikel: Wind Nordost, Startbahn null-drei : der Traum vom Fliegen : wer kennt es nicht, das Lied von Reinhard Mey über die Freiheit, die über den Wolken wohl grenzenlos sein muss...

Autor: Währen, Sabine
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-842927>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

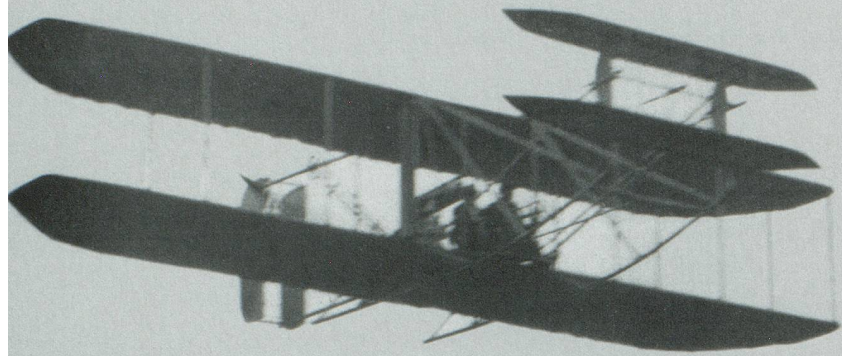
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Wind Nordost, Startbahn null-drei.

Der Traum vom Fliegen

Wer kennt es nicht, das Lied von Reinhard Mey über die Freiheit, die über den Wolken wohl grenzenlos sein muss...

[sw.] Fliegen zu können wie ein Vogel, das ist ein uralter Traum der Menschheit. Der Mensch ist zur See gefahren, seit es ihn überhaupt gibt, aber ein Ziel gerichtetes Fliegen beherrscht er erst seit etwas mehr als hundert Jahren, als den Brüdern Wright in den Dünen von Kitty Hawk in ihrem selbstgebauten Doppeldecker der erste Motorflug in der Geschichte der Menschheit gelang. Doch unabhängig von seiner technischen Verwirklichung haben sich die Menschen zu allen Zeiten mit dem Fliegen beschäftigt.

Die griechische Mythologie berichtet über einen genialen Mann namens Daidalos, der ein Erfinder und Baumeister war. Er stand im Dienste des Königs Minos und wollte von der Insel Kreta fliehen. Zusammen mit seinem Sohn Ikaros entkam er mit Hilfe kunstvoller Flügeln aus Federn, die mit Wachs zusammengehalten wurden. Ikaros flog entgegen der Warnungen seines Vaters höher, als es für die Flucht nötig gewesen wäre. Berauscht vom Flug kam er mit seinen Schwingen dem Sonnenwagen zu nah, so dass das Wachs zu schmelzen begann und er unweit von Samos ins Meer stürzte. Ähnliche Legenden findet man fast überall auf der Welt, ob in persischen Schriften, in indischen Mythen oder germanischen Heldensagen. Einmal sind es die Menschen selbst, die fliegen, ein anderes Mal werden sie von gewaltigen Vögeln in die Höhe getragen. Doch auch in unserer heutigen Zeit findet man solche Geschichten, wie etwa die von Astrid Lindgrens Kinderbuch-Figur Karlsson vom Dach, der sich mit Hilfe eines kleinen, auf dem Rücken befestigten Propellers durch die Lüfte bewegt.

Die Ideen Leonardo da Vincis

Grossen Einfallsreichtum bewies das Universalgenie Leonardo da Vinci. Er kreierte den Entwurf eines Helikopters, eines schraubenförmigen (helix) Flügels (pteron), mit dessen Hilfe der senkrechte Aufstieg erfolgen sollte. Leonardos Flugmaschine trug das Antriebssystem an Bord und verfügte über eine spiralförmige Luftschraube. Er war überzeugt, dass die aus Tuch und Kleister konstruierte Schraube, sobald sie sich schnell drehe in der Luft als Flügel wirke und sehr hoch steige. Sein Entwurf wurde allerdings erst bekannt, als sich der Hubschrauber, mit verschiedenen Antriebssystemen ausgestattet, bereits in der Luftfahrt durchgesetzt hatte. Wenn allerdings die folgende Geschichte stimmt - und es gibt kaum Grund,

sie anzuzweifeln -, dann hatte da Vinci indirekt entscheidenden Anteil an der Entwicklung des modernen Hubschraubers. Er zeichnete Pläne und machte erste Versuche, um mit von Muskelkraft bewegten Flügeln zu fliegen, indem er die menschliche Kraft durch mechanische Hilfsmittel wie Seile und Hebel verstärkte. Er erkannte zudem, dass die Flügel mit der Muskelkraft der Beine bewegt werden müssten, weil die Kraft der menschlichen Arme dazu nicht ausreicht. Es war aber der italienische Jesuitenpater Francesco de Lana, der fast 200 Jahre später nach wissenschaftlichen Prinzipien ein Luftschiff entworfen hatte, das leichter sein sollte als Luft. Er war überzeugt, dass ein Gegenstand, der leichter sei als Luft, schweben könne. Man müsse hauchdünne Kupferkugeln, denen man die Luft entzogen hatte, nur noch unter einem schiffsförmigen Behälter befestigen und dann steige dieser auf. Das Problem war nur: die Kugeln, die dünn und leicht genug waren, um beim Luftentzug zu fliegen, wurden vom Luftdruck zerstört. Die Kugeln dagegen, die den Luftdruck aushalten konnten, waren wiederum zu schwer zum Fliegen.

Der erste bemannte Heissluftballon

Viel früher als die Piloten der Flugzeuge, welche schwerer als Luft waren, hatten die «Leichter-als-Luft» Pioniere Erfolg. Die französischen Brüder de Montgolfier waren diejenigen, denen der erste bemannte Aufstieg in einem Heissluftballon gelang. Von Haus aus Papierhersteller, hatten sie bemerkt, dass ein Feuerqualm verkohlte Papierstückchen in die Luft wirbeln konnte. Daraufhin experimentierten sie mit Rauch gefüllten Papiersäckchen und schafften es tatsächlich, einen solchen Papiersack zehn Meter aufsteigen zu lassen. Am 5. Juni 1783 stieg der erste aus Leinwand gefertigte, mit Papier gefütterte und einem Hanfnetz überzogene unbemannte Heissluftballon, eine so genannte Montgolfiere, zu einem Fesselflug auf. Dabei wurde die Luft im unten offenen Ballon durch ein Feuer aus gekämmter Wolle und feuchtem Stroh erwärmt. Im Herbst desselben Jahres gelang ein Flug auf 2000 Metern Höhe mit Tieren und zwar mit einem Schaf, einer Ente und einem Hahn. Doch der Höhepunkt des Jahres war der erste bemannte freie Flug einer Montgolfiere. Aufgrund des Risikos hatte König Ludwig XVI. ursprünglich gewollt, dass zwei verurteilte Kriminelle, quasi als Versuchskaninchen, den ersten bemannten Flug durchführen sollten. Die Widerstände in der Bevölkerung waren aber derart gross,

dass der König einlenkte und das Privileg des ersten bemannten Fluges zwei Adligen zukommen liess. Von der mit roten Volants drapierten Galerie aus konnten die beiden Luftschiffer auf einer Art Pfanne Stroh verbrennen und mit der dadurch entstehenden heissen Luft ihre Fahrt verlängern. Eine unübersehbare Menschenmenge drängte sich zu diesem nie gesehenen Schauspiel auf dem Platz vor dem Schloss. Gravitä-tisch schwebten die beiden kühnen Pioniere in das Reich der Lüfte empor. Sie schwenkten ihre Hüte und stolz die Trikolore. Unter riesigen Begeisterungstür-men landeten die beiden Ballonfahrer nach einem kurzen Flug von 25 Minuten wohlbehalten. Doch es wurde weiter getüftelt, gebastelt und gerechnet und so stieg der Physiker Charles im selben Jahr mit sei-nem ausgefeilten Ballon bereits auf eine Höhe von 3000 Metern.

Die Fliegerei in der Region Basel

Der erste grössere «ballonistische» Versuch – aller-dings unbemannt – auf Schweizer Boden, fand am 12. Februar 1784 in Solothurn statt. Urs Jakob Tschann von Balsthal, geistlicher Professor in Solothurn, und sein Bruder, ein Mechaniker, liessen die Luftmaschi-ne los, im Beisein von 1000 Personen, unter ihnen die Ehrengesandten von Glarus, Appenzell und St. Gallen, die auf dem Weg waren, ihre französische Pension abzuholen. Die ins Blaue schwebende Pa-pierkugel mit der flackernden Flamme unter der Öff-nung war allerdings ein gefährlicher Brandstifter, so dass der Rat von Solothurn sich gezwungen sah, bei einer Strafe von fünfzig Pfund Busse weitere Luftbal-lon-Versuche zu verbieten.

Der erste Mensch, der nachweisbar in der Schweiz «in die Luft ging», war der berühmte französische Aero-naut Jean Pierre Blanchard. Er stand damals auf dem Höhepunkt seiner fliegerischen Laufbahn, denn ihm war die erste Überquerung des Ärmelkanals von Do-ver nach Calais im Ballon gelungen, indem er sein Luftgefährt mit verschiedenen Lenkvorrichtungen, wie Flügeln und Ruder ausgestattet hatte. Im Febru-ar 1788 kam Blanchard nach Basel. Mit Erlaubnis der Regierung wollte er hier seinen dreissigsten Flug ausführen.

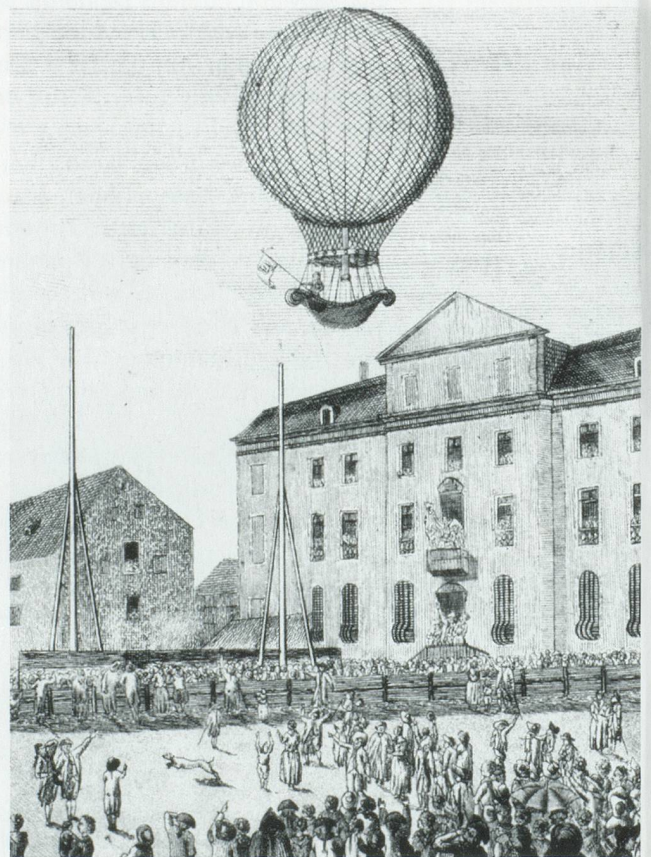
Am 11. März liess er seinen Ballon, an dem er ein Schaf als «bemannten» Passagier befestigt hatte, vom Markgräflerhof aufsteigen. Der Flug dauerte ein paar Minuten und führte den Heissluftballon mitsamt dem Schaf nur gerade bis in den Garten Ihro Gnaden Herrn Bürgermeister Debarry auf dem Münster-platz. Um das nötige Geld für die verschiedenen An-schaffungen zum Ballonaufstieg aufzubringen ging er – wie das heute so nett heisst – auf Sponsorensuche. In einem gedruckten Prospekt, den er an die Haus-haltungen schickte, erklärte er, er werde Tag und Ort des Versuches festsetzen, sobald er die Hälfte, näm-lich 150 Louisdor zusammen hätte.

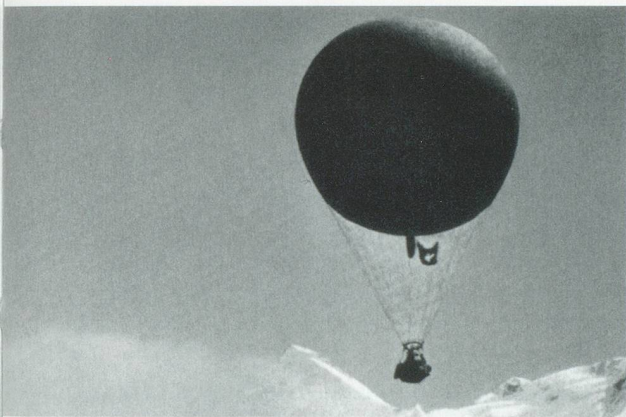
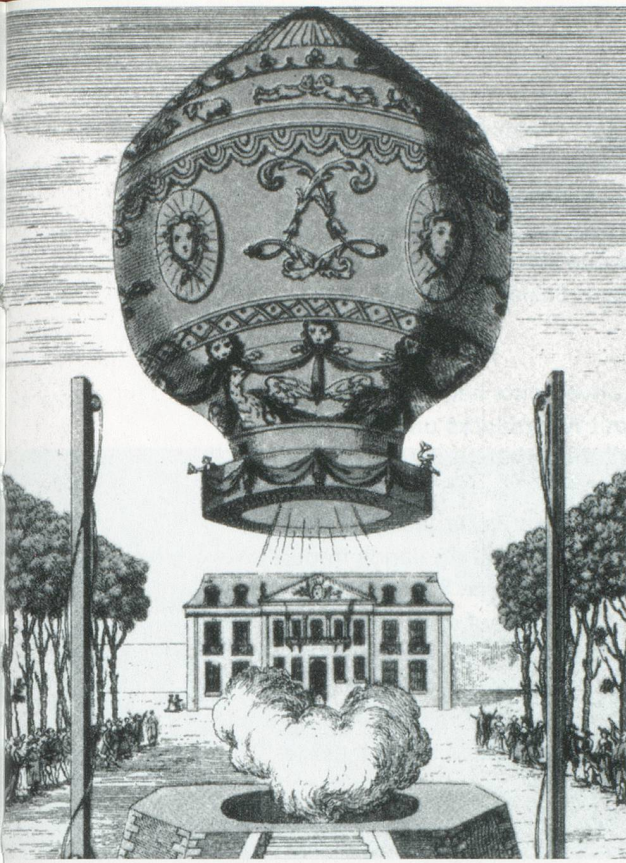
Bildlegende

Rechts oben: Gravure der ersten Pariser Luftfahrt. Aerosta-tische Luft-Maschine von den Brüdern de Montgolfier.

Rechts unten: Spelterinis Ballon «Sirius» über den Alpen. Start in Müren am 12. August 1911

Links unten: Aufstieg Blanchards am 5. Mai 1788 beim Mark-gräflichen Palast, dem heutigen Spitalgebäude in der Hebel-strasse, in Basel.





Die Karte für einen Hausvater sollte zwölf, die für eine Hausmutter sechs, die für ein Kind drei französische Franken kosten. Anschliessend ging er von Haus zu Haus und sammelte die Subskriptionen ein. Dabei versicherte er, dass er alle seine chemischen Operationen vor den Augen des anwesenden Publikums «live» machen werde und zwar so schnell, dass die Zuschauer nicht länger als 45 Minuten an Ort und Stelle bleiben müssten. Das war, wie sich herausstellen sollte, eine gewagte Behauptung.

Endlich kam der 5. Mai, der Tag des Aufstiegs. Das Publikum, das ja ordentlich in die Tasche greifen musste, harpte gebannt der Dinge, die da kommen sollten. Fünf volle Stunden vergingen, bis der Ballon endlich mit heisser Luft gefüllt war. Trotzdem gelang es Blanchard nicht, in die Höhe zu steigen. Offenbar war der Apparat zu schwer. Durch das lange Warten müde und ungeduldig geworden, begannen die Zuschauer zu schimpfen und zu drohen. Der arme, nervös gewordene Flieger bekam es mit der Angst zu tun, die rabiatischen Zuschauer könnten ihn vermöbeln. Er fand es ratsam, das Äusserste zu wagen. Er entledigte sich allen Ballastes, ja, sogar die Kleidung musste daran glauben, so dass er, bloss im Unterhemd, seinen Flug begann. Langsam erhob sich der Ball, in dessen Netze Blanchard, die Fahne mit dem Baslerstab schwenkend, hing. Nach einer halbstündigen Fahrt senkte sich das Gefährt im Dorfe Allschwil.

Das Spelterini-Fieber in Basel

Lange, sehr lange, schenkte der Ballon allein dem Menschen den Traum vom Fliegen. 1891 leitete Spelterini, der den Beruf des Luftschiffers ausübte, eine grosse Zahl von Ballonfahrten über Schweizer Boden ein. Am 28. September 1891 machte er – umringt von Tausenden interessierter Schaulustiger – im Klingental den Freiballon Urania startklar. Die Begeisterung kannte keine Grenzen, so die Basler Nachrichten, als die goldene Kugel mit dem Weidenkorb, in dem der Luftschiffer mit vier wagemutigen Passagieren Platz genommen hatte, majestätisch in die Lüfte stieg, begleitet vom laut schallenden «Guete Land». Nur der sehnsüchtig erwartete Wind blieb aus, so dass der Ballon während einer Stunde in der respektablen Höhe von 2000 Metern fast bewegungslos über der Stadt verfolgt und bewundert werden konnte, bis er nach einer glatten Landung oberhalb des Engelsen Gutes in Gundeldingen landete. In jenen Tagen brach ein eigentliches Spelterini-Fieber in Basel aus. Vor allem die Fotos, die er aus der Vogelperspektive von der Stadt gemacht hatte, fanden grosse Bewunderung – alles schien den Leuten so bekannt, gleichzeitig aber so neu und fremdartig.

Der Zeppelin kommt

Das Luftschiff – oder populär ausgedrückt: der Zeppelin – erwies der Basler Bevölkerung am 14. August 1908 seine Reverenz. Von Friedrichshafen herkommend, umkreiste er um neun Uhr morgens das Münster. Der angekündigte Überflug hatte die Basler in grosse Aufregung versetzt, denn es war das erste Mal, dass ein Motor getriebenes und steuerbares Luftfahrzeug die Stadt überfliegen sollte. In dichten Haufen standen die Menschen auf der Strasse, und nicht enden wollender Jubel mischte sich in das Rumoren der Propeller. Sicher unvergesslich bleibt auch die Landung des «Graf Zeppelin», welches am 12. Oktober 1930 bei strömendem Regen auf dem Sternenfeld niederging. Mehr als 60000 Menschen waren dorthin gepilgert und hatten wohl damit das erste grosse Verkehrschaos in Basel verursacht.

Inzwischen war das Zeitalter des Flugzeugs, des Aeroplans, wie es damals genannt wurde, angebrochen. Mit ihrem ersten kurzen Flug vom 17. Dezember 1903 in Kitty Hawk in North Carolina hatten die Gebrüder Wright gezeigt, dass ein mit einem Motor angetriebenes Luftfahrzeug mit Flügeln dank der aerodynamischen Kräfte fliegen konnte. Das erste Flugzeug bekamen die Basler allerdings erst acht Jahre später zu Gesicht, als Oberleutnant Theodor Real mit einem Euler-Doppeldecker unangemeldet auf der St. Jakobs-Matte landete. Ganz Basel sei nach St. Jakob gepilgert und überall hätte man sich zugerufen: ein Flieger, ein Flieger. Allerdings endete Reals Weiterflug dann vorzeitig in einem Birnbaum bei Läufelfingen. Ein Jahr später konnte die Basler Bevölkerung erstmals ein Schaufliegen erleben. Auf dem Gelände des heutigen St. Jakob Stadions gaben sich der Schweizer Grandjean und der Franzose Kimmerling ein Stelldichein. An die 25 000 Schaulustige säumten die St. Jakobs-Matte, um die tollkühnen Männern in ihren fliegenden Drahtkisten zu bestaunen. Um Geld für die Schweizerische Nationalspende zur Schaffung einer Militäraviatik zu sammeln, wurden Flugtage auf der Schützenmatte durchgeführt. Zwei berühmte Schweizer Flugpioniere entzückten die Basler mit ihren Flugvorführungen. Im gleichen Jahr landete auch Oskar Bider mit seinem hellgelben 70-PS-Blériot Eindecker auf der Schützenmatte. Wiederum verfolgten Tausende Baslerinnen und Basler das Schauspiel, einige wagten sich als Passagiere sogar mit ihm in die Lüfte. Zum Abschluss startete Bider zum ersten Luftpostflug der Schweiz nach Liestal, wo über dem Gitterli Postsäcke mit 5200 Briefen und Karten abgeworfen wurden.

Nach dem ersten Weltkrieg verlieh der von Oskar Bider durchgeführte Alpenrundflug den Bestrebungen der zivilen Luftfahrt mächtig Aufschwung. An Bord eines Doppeldeckers führte der Flug in siebeneinhalb Stunden von Basel mit Zwischenlandungen in Genf und Lausanne über die Alpen nach Bellinzona, weiter über den Splügen nach Chur und über St. Gallen zurück nach Basel. Kurz nach zwei Uhr am Nachmittag

landete der kühne Flieger wieder in St. Jakob, bejubelt von der Basler Bevölkerung, die völlig aus dem Häuschen war. Diese sensationelle Leistung gab den Anstoss zur Bildung eines Initiativkomitees für die Förderung des Flugwesens in und um Basel und die Schaffung eines ständigen Basler Flugplatzes.

Das Sternenfeld

Die Wiege des Basler Luftverkehrs liegt auf dem Sternenfeld, einem heute mit Wohnblocks und Industrieanlagen überbauten Gelände entlang dem Birsfelder Rheinufer, das bis nach dem Zweiten Weltkrieg der Stadt Basel als Flugplatz diente. Da sich auf dem Stadtboden kein geeignetes Flugplatzgelände finden liess, musste man schon damals den Schritt über die (Kantons-)Grenze hinaus wagen. Auf dem Gemeindebann von Birsfelden wurde ein einfaches Flugfeld eingerichtet und am 12. September 1920 mit einem gross aufgezogenen Flugmeeting unter Teilnahme einer Militärstaffel und einiger illustrierter Gäste offiziell eingeweiht. Weitere Flugmeetings folgten, nicht zuletzt mit dem Ziel, mit den Einnahmen den Pachtzins zu bezahlen und die Errichtung einiger bescheidener Gebäude zu finanzieren.

Langsam begann sich ein planmässiger Luftpostverkehr zu entwickeln, der jedoch in den ersten Jahren einen stark ausgeprägten saisonalen Charakter hatte. Mit der englischen Fluggesellschaft Handley Page Ltd. gelang es, eine erste regelmässige Flugverbindung von London nach Basel einzurichten, so dass der erste grosse englische Brummer sicher auf der Rasenpiste des Sternenfelds aufsetzen konnte. Doch schon genügten die provisorischen Einrichtungen auf dem Sternenfeld nicht mehr. Der Kanton Baselland vermittelte der Flugplatzgenossenschaft ein Areal von 80 Hektaren zur Pacht, ein Abfertigungsgebäude und Hangars wurden gebaut, damit die Voraussetzungen für einen kommerziellen Luftverkehr geschaffen werden konnten. Nach und nach konnten neue Verkehrsverbindungen im In- und Ausland aufgenommen werden. Für Flüge nach Süden und Osten waren allerdings die Alpen ein unüberwindbares Hindernis. Zudem unterstanden deutsche Fluggesellschaften den Einschränkungen der Pariser Friedensverträge, was sich im Fall von der Grenzstadt Basel als hinderlich erwies, da es den Deutschen zeitweilig verboten war, das Rheinland zu überfliegen. Mit der Balair stand den Baslern endlich eine einheimische Fluggesellschaft zu Verfügung, die ohne Beschränkung den deutschen Raum bedienen konnte. Mitte der 20er-Jahre flogen bereits sieben Fluggesellschaften nach Basel-Birsfelden und bis zum Zweiten Weltkrieg entwickelte sich das Sternenfeld zum zweitwichtigsten Flugplatz der Schweiz. Das Gebäude musste ausgebaut, ein neuer Hangar hinzugefügt, eine moderne Nachtflughalle angeschafft werden. Das Liniennetz reichte von Marseille bis London und Wien, die Balair flog nach Cherbourg und Le Havre, um den Anschluss an die transozeanischen Schifffskurse nach

Nordamerika zu sichern. Man stelle sich vor: 1938 benutzten 22 447 Passagiere das Sternenfeld, 448 Tonnen Facht und 241 Tonnen Post wurde befördert. Doch grössere Maschinen und das stärkere Aufkommen von Flugverkehr machten die beschränkten Möglichkeiten des Flugplatzes je länger je deutlicher. Die Rollfeldlänge war zu kurz, die Rasenpiste nicht geeignet, so dass eine regelmässige Bedienung des Sternenfelds aus Witterungsgründen nur noch im Sommer in Frage kam. Schon früh zeigte sich, dass das Sternenfeld, eingeeengt zwischen Rhein, Grenzacherhorn und Hardwald, nicht in der Lage sein konnte, den stetig wachsenden Luftverkehr zu bewältigen. Zudem kündigte die Regierung von Baselland den Bau des Kraftwerks Birsfelden und der Rheinhafen-Anlagen im Gebiet von Birsfelden-Au an. Die Stunden des Sternenfelds waren somit gezählt. Schon 1938 reifte unter dem damaligen Flughafendirektor Charles Koepke der Plan, einen Flugplatz jenseits der Grenze, auf el-sässischem Gebiet ins Auge zu fassen. Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs machte jedoch einen Strich durch weitere Verhandlungen mit dem Ausland.

Als im Sternenfeld dank dem Idealismus einiger Pioniere die ersten Flugapparate landeten, strömte das Volk in Scharen nach Birsfelden, war begeistert, hatte seine Freude an all dem Neuen, das da gezeigt wurde. Die Frage nach dem Nutzen der Fliegerei stellte sich in den Anfängen nicht. Erst später, als über Millionen von Franken entschieden werden musste, wurden die Basler skeptischer: Lohnen sich diese Investitionen überhaupt? Hat Basel eine Chance? Genügt es nicht, wenn die Stadt das Goldene Tor für Bahn, Schiff und Strasse bliebe? Doch der Optimismus und der Glaube an das zukunftssträchtige Verkehrsmittel siegten: Nach Ende des Zweiten Weltkriegs wollten es die Basler gemeinsam mit den Franzosen wissen. In der schier unglaublich knappen Zeit von zwei Monaten schoss im Frühjahr 1946 das «Miracle de Blotzheim», der Flughafen Basel-Müllhausen, aus dem Boden. Zu einer Zeit, als die Folgen des Zweiten Weltkriegs noch allgegenwärtig waren, setzte die Regio Basiliensis ein Zeichen in der europäischen Völker- verständigung und schuf den ersten und bisher einzigen binationalen Flughafen der Welt. Seither starten und landen Flugzeuge aus aller Herren Länder auf dem Gemeindeboden St. Louis' und bringen die Passagiere der Regio zu so exotischen Orten wie Mom-basa oder Agadir, aber auch nach London und Rom.

Bildlegende

Oben: Graf Zeppelin überfliegt Basel am 26. September 1929

Mitte: Auf einem Flug von Basel nach Bern, stürzt Herr Real, oberhalb von Läfelfingen ab und landet in einem Birnbaum.

Unten: Der Franzose Kimmerling am ersten Basler Schaufliegen am 27. April 1912.

Verwendete Literatur

Aviatik, das Flug- und Reisemagazin für alle, Buchdruckerei Gasser, Chur 1958

Dietschi Eugen, Vom Ballon zum Jet, Pharos Verlag, Basel 1971

Dietschi Eugen, Balair, 50 Jahre Basler Luftverkehr, Festschrift

Peyer, Peter F., vom Sternenfeld zum EuroAirport Basel-Mul-house-Freiburg, Christoph Merian Verlag, Basel 1996