Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 42 (1926)

Heft: 26

Artikel: Der Ausbau der Basler Flugplatzanlagen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-581862

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: 22.08.2025

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

straße dem Projekt Nr. 2 den Vorzug gegenüber der spitzwinkligen Lösung bei Nr. 1; bei der Kronenstraße hingegen wird Projekt Nr. 1 bevorzugt, mit Abbruch der niedrigen Westanbaute der „Krone". Für die Baulinien dürfte nach dem Gutachten Projekt Nr. 2 als Grundlage dienen, mit Aenderung der Kronenstraße-Einmündung nach Nr. 1. Die Durchfahrt vom Hof in die Hauptstraße ist wegzulassen, da eine südliche Einfahrt genügt. Die rechtwinklige Lösung der Nordwestecke bei Projekt Nr. 2 ergäbe eine übersichtliche Einmündung der Trischlistraße in die Hauptstraße. Ungünstig wirken dagegen bei diesem Projekt die nordöstlich einspringende Ecke und die verschiedenen Giebelaufbauten.

In Uebereinstimmung mit den Projektverfassern, von denen keiner ein einstöckiges Provisorium in Vorschlag gebracht hat, empfehlen die Experten die Ausführung von vollständigen Hochbauten und als ersten Bauteil die Ausführung des westlichen Giebelbaues nach Projekt Nr. 2, und zwar als Doppel-Geschäfts- und Wohnhaus, mit getrennten Eingängen.

Die nächste Aufgabe der Gemeindebehörde wird sein, neue Baulinien festzusetzen und aufzulegen.

Der Ausbau der Basler Flugplatzanlagen.

Wenn ein junger internationaler Zollflughafen, wie ihn Basel seit zwei Jahren besitzt, auf die Belandung durch internationale Großfluglinien erfolgreichen Anspruch erheben will, so müssen seine technischen und baulichen Anlagen den zeitgemäßen Anforderungen des Luftverkehrs gewachsen bleiben. Auch so noch ist in diesen Jahren der rapiden Entwicklung des Zivilflugwesens die Konkurrenz um den Besitz der Hauptlinien groß genug! Aus dieser Erkenntnis heraus kamen Vorstand und Verwaltungsrat der Flugplatzgenossenschaft „Aviatik beider Basel" nach der ungeahnten Verkehrszunahme im Verlaufe der letztjährigen Flugsaison zur Ueberzeugung, daß eine Erweiterung und Verbesserung der für den anfänglich bescheidenen Luftverkehr berechneten Anlagen des Flugplatzes auf dem „Sternenfeld" im Laufe des Jahres 1926 vorgenommen werden müsse.

Da die Genossenschaft aber nicht über die hiefür notwendigen Mittel verfügte, gelangte sie zu Beginn des Frühjahrs 1926 an die Behörden von Stadt und Land mit dem Ersuchen um Beihilfe. Auf Antrag der Regierung hat hierauf der Basler Große Rat in seiner Sitzung vom 25. März eine weitere Beteiligung des Kantons an der Genossenschaft „Aviatik beider Basel" durch Uebernahme neuer Anteilscheine im Betrage von 325,000 Fr. beschlossen, durch welchen erfreulichen Schritt der Genossenschaft die erforderlichen Mittel zur Ausführung ihrer Bauprojekte verschafft worden sind. Andererseits wurde auf das Gesuch der „Aviatik beider Basel" hin vom Kanton Baselland ein an der Straße nach dem Flugplatz gelegenes und an die bestehenden Bauten angrenzendes Terrain im Ausmaß von rund 15,000 m², das die Genossenschaft für die Errichtung ihrer Neubauten dringend benötigte, käuflich erworben und der Flugplatzhalterin zur Benützung und Ueberbauung verpachtet.

Sofort wurden auch die baulichen Vorstudien weiter betrieben und sorgfältig zu Ende geführt; und heute sind die Arbeiten nach dem Projekt der Architekturfirma Widmer & Calini in vollem Gang.

Der neue große Hangar, der bei einer Torweite von 40 m Breite und 7,5 m Höhe eine lichte Bodenfläche von 42×30 m bedeckt, ist bereits nahezu vollendet; ebenso der Anbau an seiner östlichen Seite, der neben Garage und Geräteraum Kabinen für Fluggesellschaften und für die Spediteure und außerdem eine Abortanlage enthält. Dieser neue Hangar wird die Flugplatzgenossenschaft in den Stand setzen, auch bei einer allfälligen Vermehrung des Flugzeugparkes unserer Basler Luftverkehrsgesellschaft und bei einem wachsenden Hangarierungsbedürfnis seitens auswärtiger Gesellschaften der Forderung nach wettersicherer Unterkunft genügen zu können, was für Festlegung von Linien von großer Bedeutung sein kann. Auch wünscht bekanntlich die „Aviatik beider Basel" schon lange, daß der Chef unseres Militär-Flugwesens den Standort eines Fliegerwiederholungskurses einmal nach dem Flugplatz Basel verlegen möge; ungenügende Unterkunftsverhältnisse stehen der Erfüllung dieses Begehrens nun sicherlich nicht mehr im Wege.

Zwischen dem jetzigen Direktionsgebäude und dem neuen Hangar wächst auch schon ein gewaltiger Bau aus dem Boden: Das zukünftige Stationsgebäude. In ihm werden, zweckmäßig beidseitig des Haupteinganges gelegene Lokalitäten für den Post- und den Zolldienst untergebracht. Längs des Querganges kommen nach der Straße hin Bureaux für die Fluggesellschaften zu liegen, die alle mit Guichets zur Bedienung der Passagiere versehen werden. In der Mitte des Gebäudes befindet sich — mit einer kleinen gedeckten und einer großen offenen und gegenüber dem Flugplatzterrain erhöhten Terrasse verbunden — das Restaurant, dessen große Schiebefenster einen freien Ausblick auf das Flugfeld und die Landungsstelle der Verkehrsflugzeuge gestatten, so daß das am Flugverkehr interessierte Publikum an schönen und weniger schönen Tagen je nach Belieben im geschützten Raum oder im Freien den Verkehr auf dem Basler Flugplatz wird aus nächster Nähe verfolgen können. Neben dem eigentlichen Restaurant liegt ein Nebenzimmer, das für Aufenthalt und Verpflegung des Flugplatzpersonals reserviert bleiben soll. Das Restaurant ist nicht nur zugänglich vom Quergang aus durch einen Zwischengang, an dem die Toiletten- und W. C.-Anlagen liegen, sondern auch durch einen direkten Eingang an der Westseite des Gebäudes. Von hier aus führt außerhalb des Gebäudes eine Treppe zu der über dem Restaurationserker und dem Passagierwarteraum gelegenen Terrasse, die bei besonderen Anlässen auf dem Flugplatz wegen ihrer überhöhten freien Lage gegen das Flugfeld zu gute Dienste leisten wird. In der Erwartung, daß das neue Flugplatzrestaurant zu einem beliebten Ausflugsziel und Rendez-vous-Ort der Basler und Landschäftler werden wird, sind auch entsprechende Betriebsräumlichkeiten und Betriebseinrichtungen für den Restaurateur vorgesehen.

Der erste Stock des neuen Stationsgebäudes findet ausschließlich für Wohnungen Verwendung. Neben der geräumigen Wohnung des Flugplatzdirektors stehen drei weitere komfortable Logis für ständiges Flugplatzpersonal zur Verfügung, dessen Unterkunft auf dem Flugplatz selbst für dieses sowohl, wie auch für die Flugplatzdirektion von großem Vorteil ist. Diese drei Logis sind durch einen besonderen Eingang zugänglich.

Im ausgebauten Dachstock sind in erster Linie verschiedene Zimmer für Piloten, die in Basel nächtigen oder stationiert sind, vorgesehen und durch eine Bad- und Douche-Einrichtung komplettiert. Weitere Zimmer können dem Wirtschaftspersonal zur Verfügung gestellt werden. Außerdem soll im Dachstock der Luftphotodienst der Aviatik beider Basel untergebracht werden.

Das neue Stationsgebäude ermöglicht den mit dem Luftverkehr in Verbindung stehenden Dienstzweigen eine praktische und komfortable Unterkunft zu allen Jahreszeiten, was dem alten Direktionsgebäude hauptsächlich hinsichtlich Passagier- und Zolldienst nicht nachgerühmt werden kann, was aber im Hinblick auf die vielleicht

schon für den kommenden Winter zu erwartende ganzjährige Flugdauer einzelner Linien ein dringendes Bedürfnis geworden ist. Auch werden die namentlich an Samstagen und Sonntagen begreiflichen Klagen über einen ungenügenden Restaurationsbetrieb verstummen, sobald der Neubau dem Betrieb übergeben sein wird. Die Bauarbeiten sollen so gefördert werden, daß die Diensträumlichkeiten und die Logis womöglich schon auf 1. Januar 1927 bezogen werden können; jedenfalls wird das neue Stationsgebäude mit der ersten Wiederbelebung des Luftverkehrs im Frühjahr in allen Teilen betriebsfähig sein.

Neben diesen baulichen Erweiterungen, die dem Flugplatz Basel den letzten Charakter eines Provisoriums nehmen werden und den an ihn gestellten Anforderungen aller Voraussicht nach auf manche Jahre hinaus zu genügen vermögen, wird das Sternenfeld auf den kommenden Winter hin nun auch mit einer Nachtlandungseinrichtung ausgerüstet. Nicht nur die Entwicklung der Nachtkursflüge, durch die der zeitliche Vorteil des Luftverkehrs erst voll ausgenützt werden kann, sondern schon unvermeidliche gelegentliche Verspätungen der Tageskurse namentlich während des Winters machen eine derartige wirksame und zuverlässige Platzbeleuchtungsanlage notwendig. Endlich sei noch bemerkt, daß nach Fertigstellung all dieser Erweiterungen für das Publikum, das den Flugplatzbetrieb verfolgen möchte, ohne zugleich dem neuen Restaurationsbetrieb zuzusprechen, dicht neben dem neuen Großhangar ein besonderer Zuschauerraum zugänglich gemacht wird, der einen freien Ueberblick über das ganze Flugfeld gestattet. (Basler Nachr.)

Ueber die Versicherungspflicht bei Söhnen von Betriebsinhabern, die gelegentlich im Betriebe mitarbeiten und nicht einmal der Schule entlassen sind.

(Za.) Der Jahresbericht der Schweiz. Unfallversicherungsanstalt bringt unter dem Titel „Rechtsprechung des Eidgenössischen Versicherungsgerichtes" den nachfolgenden Fall zur Kenntnis, der auch für unsere Verhältnisse von nicht zu verkennender Bedeutung ist. Der Bericht sagt:

Die Abgrenzung des Kreises der versicherten Personen berührt ein Urteil betreffend einen schulpflichtigen, 13½jährigen Sohn des Betriebsinhabers. Im letzten Jahresbericht (S. 2) wurde auf die Schwierigkeiten hingewiesen, die mit der Anwendung des revidierten Art. 25 der Verordnung I verbunden sind. Der Fall, auf den sich jenes Urteil bezieht, zeigt in drastischer Weise das Unbefriedigende an der heutigen Lage. Der betreffende Knabe wurde von seinem Vater in den schulfreien Stunden und während der Schulferien zu Arbeiten seines Betriebes (Landwirtschaft, verbunden mit Kies- und Sandausbeutung), insbesondere zum Transport von Kies beigezogen. Während der Ferien war diese Mithilfe eine ziemlich rege; der Knabe stand morgens früh auf, fütterte und putzte die Pferde, fuhr mit dem leeren Wagen zur Kiesausbeutungsstelle und führte Kies und Sand nach Hause oder zu einzelnen Abnehmern. Anläßlich einer solchen Fuhre während der Ferien verunfallte er, indem er unter den Wagen geriet, wobei ihm ein Bein abgefahren wurde. Der Unfall wurde der Anstalt — der vorher von der Betätigung des Schuljungen im väterlichen Betriebe nichts bekannt gegeben worden war — gemeldet. Sie lehnte die Entschädigung ab, da nach ihrer Auffassung dieser 13½jährige Knabe nicht zu den Arbeitern oder Angestellten des Betriebes zu zählen war. Sie hielt sich dabei an die erwähnte Bestimmung des Art. 25 der Verordnung I, nach welcher bei einem Familienglied des Betriebsinhabers, das weder im voraus als Arbeiter oder Angestellter gemeldet worden ist, noch eine Entschädigung bezieht, die auf die Eigenschaft eines Arbeiters oder Angestellten schließen läßt, diese Eigenschaft voraussetzt, daß die Beschäftigung im Betrieb eine regelmäßige ist. Letztere Voraussetzung war nicht erfüllt, da die Arbeitsleistung völlig von der dem Schulknaben zur Verfügung stehenden schulfreien Zeit abhing. Überdies sah die Anstalt in der fraglichen Tätigkeit im elterlichen Betrieb eine solche, die ohne weiteres dem kindlichen Abhängigkeitsverhältnis entsprang und eine Nutzbarmachung der häuslichen Arbeitskraft für die Eltern bedeutete, wie man sie, glücklicherweise noch manchenorts, namentlich auch in landwirtschaftlichen Betrieben findet, ohne daß dabei weder auf der einen noch der andern Seite auch nur im entferntesten der Gedanke eines Arbeitsverhältnisses vorhanden wäre. Der Anstalt ist es denn auch nie eingefallen, solche im elterlichen Betriebe während der schulfreien Zeit tätige Schulkinder als Arbeiter oder Angestellte zur Prämienzahlung heranzuziehen. Ein derartiges Ansinnen hätte wohl auch allgemeine Ablehnung, ja Entrüstung hervorgerufen.

Das Eidgenössische Versicherungsgericht hat sich dem Standpunkte der Anstalt nicht angeschlossen. Es hat die namens des Schuljungen von dessen Vater eingereichte Klage gutgeheißen, indem es diesen Knaben jedenfalls für die Zeit seiner Betätigung während der Ferien als Arbeiter des väterlichen Betriebes erklärte. In der Urteilsbegründung wird noch ausgeführt, daß dem Umstande der Verwandtschaft in bezug auf die Frage der Arbeitereigenschaft und damit des Versichertseins nicht die geringste Bedeutung zukomme, und daß sich daher die Verordnungstätigkeit, wie sie in Art. 25 der Verordnung I mit Hinsicht auf die Fälle der Verwandtschaft zum Betriebsinhaber entwickelt worden ist, im Grunde genommen als überflüssig erweise, wenn sie auch dem begreiflichen Bestreben entsprungen sein möge, gewissen Schwierigkeiten, die sich in diesen Fällen bei der Feststellung des Kreises der versicherten Personen ergeben, zu begegnen.

Strafe wegen Zuwiderhandlungen gegen den Artikel 64 des Unfallgesetzes (Lohnerklärungen und Lohnlistenführung).

(Za.) Es ist darauf aufmerksam zu machen, daß in letzter Zeit, seitens der Gerichte eine bedeutend schärfere Praxis für Fälle von Prämienbetrug eingeführt worden ist. Der Jahresbericht der Schweiz. Unfallversicherungsanstalt für das Jahr 1925 schreibt darüber:

Im Jahresberichte für 1924 (S. 14) hatte die Direktion Bedenken gegen die Milde der Strafen geäußert, die von den Gerichten in krassen Fällen des Prämienbetruges verhängt wurden. Im Berichtsjahre ist nun insofern eine Wendung eingetreten, als in einigen Kantonen zu erheblich schärferen Strafen gegriffen wurde, insbesondere auch zu Gefängnisstrafen in Verbindung mit Geldbußen. Zur Begründung des Überganges zu einer schärferen Praxis wurde beispielsweise vom zürcherischen Obergericht ausgeführt, daß der Anreiz zur Prämienhinterziehung kaum nachhaltig unterdrückt werde, wenn der in Aussicht stehende rechtswidrige Vorteil in keinem Verhältnis zu der angedrohten Buße stehe. Gewissenlose Arbeitgeber ließen sich in diesem Falle von den fraglichen Machenschaften nicht abhalten. Es empfehle sich daher, stets dann zu der härteren Strafart zu greifen, wenn das Vergehen nicht als ein geringfügiges erscheine. In Anwendung dieses Grundsatzes sind Gefängnisstrafen bis zu einem Monat verhängt worden. Da es sich bei der Prämienhinterziehung um ein nach