

Erster Luftverkehr: Badische Luftverkehrsgesellschaft (Balug)

Basler Postflüge ab Lörrach

Dort, wo heute das Heimstadion des FC Basel 1893 steht, fanden die ersten fliegerischen Aktivitäten im Dreiländereck statt. Oskar Bider startete am 21. Juni 1919 von der Sankt Jakobs-Matte zu seinem Schweizer Rundflug. Mit einem Flugmeeting wurde am 12. September 1920 der neue Flugplatz Sternenfeld in Birsfelden eröffnet. Die erste Postfluglinie Frankfurt–Basel landete jedoch im deutschen Lörrach.

Rückblick von Daniel Ruhier

Kein geringerer als Kavallerie-Instruktor Oberleutnant Theodor Real, erster Kommandant der Schweizer Fliegerabteilung, landete am 11. Mai 1911 aus Darmstadt kommend mit seinem Euler-Doppeldecker auf dem ehemaligen Schlachtfeld Sankt Jakob vor den Toren Basels. Nebst der Schützenmatte benutzte auch Oskar Bider dieses Gelände für seine Flüge ab Basel. Eine im Februar 1919 vorgeschlagene Anschlussstrecke von Basel-St. Jakob an die schweizerische Flugpostlinie Dübendorf–Bern–Lausanne wurde aber nie verwirklicht. Das Flugfeld diente Oskar Bider am 21. Juni

1919 jedoch als Startort seines Schweizer Rundflugs (siehe SkyNews.ch 06/2019).

Sternenfeld wird Basler Flugplatz

Unter der Leitung des Industriellen und Chemikers Dr. Alfred Mylius-Passavant bildete sich im Frühjahr 1919 ein Initiativkomitee für den Anschluss Basels an die Schweizer Aviatik. Schon am 30. Juli teilte die Basler Aktiengesellschaft Zwischenbart dem Präsidenten mit, sie habe die Generalvertretung der englischen Fluggesellschaft Handley-Page erhalten und sei bereit, mit dieser ab Basel einen kontinentalen und innerschweizerischen Flugdienst zu

errichten. Es vergingen aber noch drei Jahre, bis Handley-Page Ltd. am 16. August 1923 den Erstflug auf der Strecke London–Basel–Zürich durchführte.

« Da auf Basler Stadtgebiet jedoch kein anderes ebenes Terrain zu finden war, verstrich ein halbes Jahr, bis das Initiativkomitee ausserhalb der Kantongrenze bei Birsfelden fündig wurde.

Foto Eugen Dietschi



Die erste Landung am 12. September 1920 auf dem Sternenfeld: Fliegerleutnant Max Cartier mit seinen Passagieren Eugen Dietschi (links) und Edwin Strub vor der Ad Astra LVG C.V CH-5.

Die AERO Luftbildverlagsanstalt von Comte, Mittelholzer & Cie. schlug dem Initiativkomitee am 25. August 1919 vor, in Basel gelegentlich einen Flugtag zu veranstalten. Schauflüge ihres Chefpiloten Alfred Comte auf dem Kondor-Jagdflugzeug und Rundflüge mit ihren zweiplätzig Passagiermaschinen könnten angeboten werden. Dazu benötigte sie einen guten Landeplatz und das Benützungsrecht für den zu erstellenden Hangar. Eine intensivere Benützung der bisherigen Startplätze Schützen- und St. Jakobs-Matte kam nicht in Frage. Da auf Basler Stadtgebiet jedoch kein anderes ebenes Terrain zu finden war, verstrich ein halbes Jahr, bis das Initiativkomitee ausserhalb der Kantongrenze bei Birsfelden fündig wurde: Im Sternenfeld fand es die für einen Flugplatz geeignete Fläche. Im Frühjahr 1920 holte es die Bewilligungen ein, um auf dem grösstenteils der Firma von Roll gehörenden Gelände eine bescheidene Graspiste zu erstellen.

40'000 begeisterte Zuschauer

Die Eröffnung des Flugplatzes Sternenfeld wurde am 12. September 1920 mit einem grossen Flugmeeting gefeiert. Dem Organisa-



Basler Flugpostmarke

Für die Beförderung von Sendungen mit dem offiziellen Flugpostdienst Zürich–Bern–Lausanne der Schweizer Fliegerabteilung waren im April 1919 erstmals grüne **50-Rappen Briefmarken** «Sitzende Helvetia» mit einem roten Propelleraufdruck versehen worden. Im Hinblick auf die Flugpostverbindung Basel (Lörrach)–Frankfurt gab die schweizerische Postverwaltung am 11. November 1920 eine neue, zusätzliche Flugpostmarke heraus: die ockerfarbige **30-Rappen Briefmarke** «Sitzende Helvetia» mit rotem Propelleraufdruck. Ausser der ordentlichen Frankatur erhoben die Poststellen in der Schweiz für jede einzelne Sendung eine **Flugposttaxe von 30 Rappen**, die auf Luftpostsendungen nach Deutschland mit gewöhnlichen Briefmarken oder mit der besonderen Flugpostmarke zu decken war. Deren Verwendung empfahl sich, um die Sendung speziell zu kennzeichnen. Wenn die Basler schon darauf verzichten mussten, die erste internationale Flugpostverbindung der Schweiz im Sternenfeld starten zu lassen, konnten sie sich zumindest darüber freuen, dass die schweizerische Post dafür extra eine neue Flugpostmarke geschaffen hatte!



Quellen: «Der Flugplatz Lörrach in Tumringen», Friedrich Schärer, Kropf & Herz, Lörrach-Tumringen; – «Vom Ballon zum Jet – Geschichte der Luftfahrt in Basel», Eugen Dietschi, Pharos-Verlag Hansrudolf Schwabe AG, Basel, 1971 – Historisches Archiv und Bibliothek PTT, König – Schweizerisches Bundesarchiv BAR, Bern.

tionskomitee gehörten Bundesrat Robert Haab, Oberst Albert Mylius, Rudolf Sarasin, Präsident der Basler Handelskammer, sowie Max Ras von den «Basler Nachrichten» an. Der Oltner Fliegerleutnant Max Cartier war der Erste, der zusammen mit dem Studenten Eugen Dietschi (1896-1986, später National- und Ständerat), und Dr. Edwin Strub, Redaktor der «National-Zeitung», als Passagiere im Doppeldecker Kondor LVG C.V CH-5 der Ad Astra am Sonntagvormittag auf dem Sternenfeld landete.

Ein Geschwader der Schweizer Fliegerabteilung mit Doppeldeckern Häfeli DH-3 begeisterte die gegen 40'000 Zuschauer mit Akrobatik, Loopings, simulierten Luftkämpfen und Meldeabwürfen. Als Militärfieger nahmen unter anderen Leutnant Charles Koepke, der spätere Flugplatzdirektor im Sternenfeld, und Leutnant Balz Zimmermann, erster Direktor der Balair, teil.

Vergeblich auf Flugzeug gewartet

Mit einem Brief vom 30. August 1920 informierte der Reichspostminister in Berlin die Schweizerische Oberpostdirektion in Bern, die Badische Luftverkehrsgesellschaft (Balug) in Oos beabsichtige in nächster Zeit eine Flugverbindung zwischen Frankfurt und Basel herzustellen, vorbehaltlich der Genehmigung zum Einflug ins Schweizer Gebiet. Im Wunsch, diese zur Postbeförderung zu benutzen, erfragte er ihre Zustimmung sowie etwaige Flugplanwünsche. Unter Hinweis auf das am Vortag in Kraft getretene provisorische Übereinkommen zwischen der Schweiz und dem Deutschen Reich erteilte der Oberpostdirektor am 21.

September 1920 sein grundsätzliches Einverständnis. Er schlug zudem vor, mit Blick auf die Zugsanschlüsse in Basel die Ankunft des Flugzeugs auf 10 Uhr und dessen Abflug eine Viertelstunde später vorzusehen.

Am 5. Oktober 1920 telegraphierte das Reichspostministerium, der Flugpostdienst Frankfurt/Main–Basel beginne am Freitag, 8. Oktober, mit einer geplanten Ankunft in Basel um 10 Uhr und einem Abflug 15 Minuten später. «Bern» antwortete umgehend, der Flugplatz Basel weise noch keinerlei Einrichtungen auf, und die Balug besitze noch keine Konzession für den Verkehr auf Schweizergebiet. Unter Vorbehalt späterer Regelung der Einzelheiten wäre das Luftamt jedoch zu einer provisorischen Konzessionserteilung bereit. Als die Balug der Kreispostdirektion Basel ihre Ankunft vom 8. Oktober bekanntgab, hatte die Reichspost bereits telegraphiert, die Fluglinie Frankfurt–Basel werde vorläufig nicht eröffnet. Da die Presse jedoch die bevorstehende Landung des ersten Postflugzeugs schon angekündigt hatte, warteten auf dem Sternenfeld zahlreiche Schaulustige vergeblich auf dessen Ankunft.

Luftpost fliegt ab Lörrach

Das Eidgenössische Luftamt hatte der Balug bereits am vorgesehenen Eröffnungsdatum eine provisorische Bewilligung mit dem Vorbehalt erteilt, dass diese innert Monatsfrist die schweizerischen Bedingungen für gewerbmässigen Luftverkehr, namentlich die Eintragung ins Handelsregister sowie die Versicherung der Haftpflicht bei einer akkreditierten



Foto Archiv Daniel Ruhner

Nach der Einstellung der Postflüge nach Frankfurt setzte die Balug im Frühling 1921 ihre DFW C.V – im Bild die D.68 – vor allem für Rundflüge ein.

Gesellschaft, erfüllen müsse. Zeitgleich mit der Eröffnung des Sternenfelds wurde in Lörrach der Bau eines Flugplatzes vorbereitet. Inert Wochenfrist war am linken Ufer der Wiese nahe der Brücke von Lörrach nach Tumringen ein Landeplatz erstellt worden, worauf das Reichspostministerium der Oberpostdirektion am 8. November 1920 telegraphierte, der tägliche Flugpostdienst Frankfurt–Mannheim–Karlsruhe–Lörrach beginne neu am Donnerstag, 11. November. Detaillierte Angaben über die Flugpostverbindung waren der Presse zu entnehmen: Flugfahrplan, Zuganschlüsse, zugelassene Sendungen sowie Posttaxen. Für die zusätzlich zu den ordentlichen Postgebühren erhobene Flugposttaxe gab die schweizerische Postverwaltung eine neue Flugpostmarke zu 30 Rappen heraus (siehe Kasten). Die Beförderung der Flugpostsendungen zwischen Basel und Lörrach erfolgte durch die Strassenbahn.

Wegen dichten Nebels fand der Pilot des ersten Postflugzeugs aber den Landeplatz nicht und musste umkehren. Die erste Landung der Flugpostlinie aus Frankfurt erfolgte in Lörrach dann am 14. November. Die Bürgermeister von Lörrach und Tumringen, Gemeinderäte und der Postdirektor empfingen die in Postgelb bemalte DFW C.V D-87 der Balug. Die Nebellage behinderte aber die Regelmässigkeit der Flüge. Ein ab Dezember in Lörrach stationiertes zweites Flugzeug brachte keine Verbesserung. Bis zum Jahresende fanden nur gerade ein Dutzend Postflüge statt. Zudem vermochte die Zahl der beförderten Luftpostsendungen die Erwartungen bei weitem nicht zu erfüllen.



Diese Tafel erinnert an den ehemaligen Flugplatz Lörrach in Tumringen. Der im Juni 1988 eingeweihte Gedenkstein befindet sich unweit des Eingangs zum Grüttpark-Stadion.

Balug-Flugzeuge zerstört

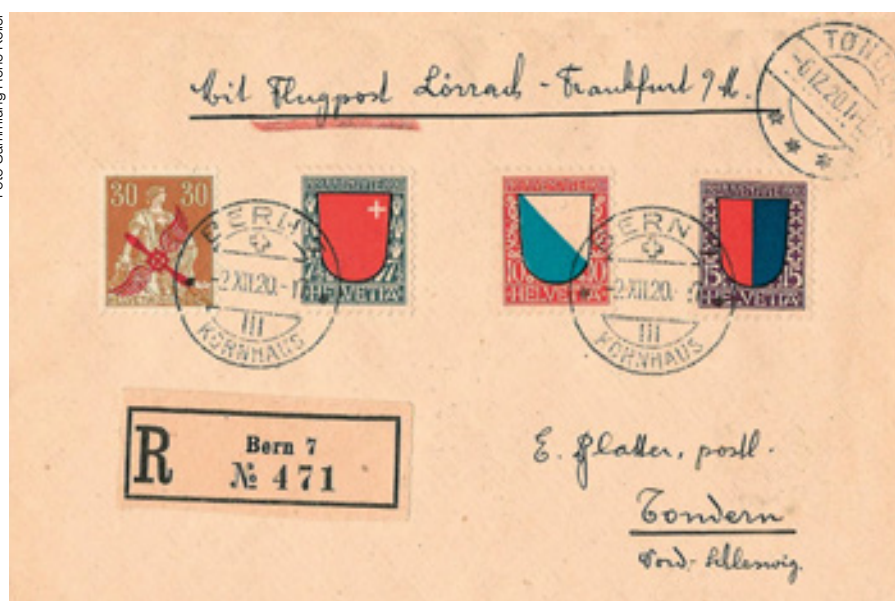
Am 8. Januar 1921 teilte der Reichspostminister der Oberpostdirektion mit, der Flugpostdienst Frankfurt/Main–Lörrach sei «wegen unerwartet eingetretener Schwierigkeiten» aufgehoben worden. Er hoffte jedoch, bei der Wiedereröffnung des Dienstes mit der Schweiz in einen unmittelbaren Flugverkehr treten zu

können. Am 18. März verlegte die zur AG umgewandelte Badische Luftverkehrsgesellschaft ihren Sitz nach Lörrach. Statt der im April geplanten Wiederaufnahme des regelmässigen Luftverkehrs führte sie ab Mitte Mai Rundflüge durch. Bedingt durch den günstigen Wechselkurs fanden diese bei den Nachbarn aus Basel grossen Anklang: Ein Flug für 250 Reichsmark kostete umgerechnet knapp 20 Franken.

«Wegen dichten Nebels fand der Pilot des ersten Postflugzeugs aber den Landeplatz nicht und musste umkehren.»

Obwohl im August 1920 freigegeben, mussten die vormaligen Militärflugzeuge der Balug – vier C.V (D-67, D-68, D-87 und D-96) – auf Anweisung der Interalliierten Luftfahrt-Überwachungs-Kommission (ILÜK) am 1. Juli 1921 in Lörrach zerstört werden. Im September wurde auch der Fokker D.7 D-88 entdeckt, beschlagnahmt und vernichtet. Als Grund für diese Massnahmen gaben die Alliierten an, die Flugzeuge hätten neutrales Gebiet und besetzte Zonen überflogen. Als Folge davon ging die Balug bald darauf in Liquidation. Im Landschaftspark Grütt erinnert heute noch ein im Juni 1988 eingeweihter Gedenkstein an den ehemaligen Flugplatz Lörrach. ☺

Foto Sammlung René Koller



Wegen Ausfalls des Postflugs Lörrach-Frankfurt dürfte der am 2. Dezember 1920 um 17 Uhr in Bern aufgegebene Luftpostbrief seine Bestimmung Tondern (DK) am 6. Dezember 1920 nur per Bahn erreicht haben.