

Wettlauf um die Lufthoheit

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Verkehrsinfrastruktur in der Schweiz hektisch ausgebaut. Dabei rangen Bern, Basel, Genf und Zürich um den Sitz eines Zentralflughafens.

Matthias Meili
Aktualisiert: 22.11.2017, 00:30



Illustrierte Wochenbeilage «Zeitbilder» vom 11. Mai 1946: Der provisorische Flughafen Basel-Mülhausen wurde in nur zwei Monaten fertiggestellt. Reproduktion: Raisa Durandi

Schwarzweiss auf grau zeigt die Bildreportage, wie der Flughafen Basel-Mülhausen auf das freie Feld gebaut wurde. Im Frühling 1946 hatten rund 350 Arbeiter, vor allem Franzosen sowie eine Hundertschaft deutscher Kriegsgefangener, in nicht einmal acht Wochen Bäume gefällt, die Erde planiert und die Pisten in der Nähe von Blotzheim angelegt. Endlich hatte Basel seinen internationalen Flughafen. Am 2. Mai 1946 landete das erste Kursflugzeug, eine DC-3 der Swissair, vom Londoner Stadtflughafen Croydon kommend auf dem Weg nach Zürich-Dübendorf.

«Das Rad der Douglas-Verkehrsmaschine der Swissair hat sich rasch mit der künstlichen Piste aus Stahlplatten angefreundet.»

Basel hatte bis dahin nur einen kleinen Stadtflugplatz mit Rasenpiste in Birsfelden, das Sternenfeld. Verzweifelt suchte man einen Ort für einen grösseren Flughafen. Dann kam der Krieg. Dieser «machte» den alten Stadtflughafen nicht nur zu einem Kartoffelacker im Zuge der Anbauschlacht, sondern blockierte auch die bereits aufgegleiste - Zusammenarbeit mit Frankreich. Basel fürchtete, «im Gegensatz zu den übrigen grossen Städten der Schweiz auf Kriegsende ohne Flughafen zu sein», wie der damalige Flugplatzdirektor Charles Koepke sagte. Doch dann reagierten die Basler blitzschnell. Kaum hatten die Alliierten und die Résistance ganz Frankreich befreit (das Elsass wurde Ende November 1944 zurückerobert), wurden die Basler Vertreter um Fritz Hatt, Direktor des Transportunternehmens Danzas, bei der provisorischen Regierung in Paris vorstellig, die den Bau eines Basler Grossflughafens auf französischem Boden unterstützte. Dann wurde losgelegt.

«So weit wie die Zürcher gingen ja nun die Basler nicht; sie haben einen internationalen, nicht einen interkontinentalen Flugplatz. Aber eben, sie haben ihn bereits, während Kloten erst noch erstehen muss.»

«Eins zu null für Basel!», titelte das Magazin «Zeitbilder». Die Schweizer Städte hatten sich einen regelrechten Wettlauf um den grössten Flughafen geliefert. Wer würde den ersten interkontinentalen Flughafen erhalten, und wer nur einen internationalen oder gar nationalen Flugplatz? Der Bundesrat liess Gutachten erstellen, glättete die Wogen.

Zu Beginn des Krieges war der Flugverkehr zwar praktisch zum Erliegen gekommen. Im Winter 1940 war der Betrieb in Dübendorf sogar gänzlich eingestellt worden, der gesamte internationale Zivilverkehr aus der Schweiz wurde über Locarno-Magadino abgewickelt. Sogar der Hauptsitz der Swissair wurde für einige Tage ins Tessin evakuiert.

Doch bald entspannte sich die Lage – und in Bundesbern begann das Ringen um die ideale Flughafenkonzeption des Landes. Gloriose Pläne wie der Schweizer Zentralflughafen in Bern-Utzenstorf wurden auf Papier ausgearbeitet, aber auch Projekte im Wauwilermoos, in Cham, in St. Gallen-Altenrhein oder in Lausanne-Ecublens waren im Gespräch. Die bestehenden Stadtflugplätze mit regelmässigem Flugverkehr – Zürich-Dübendorf (seit 1919), Basel-Sternenfeld (seit 1923) und Genf-Cointrin (seit 1922) – waren aus der Pionierzeit und stiessen bereits an ihre Grenzen. Sie waren konzipiert für sanft landende Zeppeline und kleine Doppeldecker, aber nicht für die anbrechende Zeit der Düsenjets.

Bern war der Zeit voraus

Weit fortgeschritten war das 88-Millionen-Projekt in Bern-Utzenstorf. Es lag zwar weit ab der Bevölkerungszentren, sollte jedoch mittels eines Schnellbahnkonzepts erschlossen

werden, bei dem die Passagiere bereits in den Zubringerzügen abgefertigt worden wären. Doch der Vorschlag brüskierte Zürich, Genf und Basel. Der Bundesrat schlug dann in einer Botschaft vom Februar 1945, also noch während des Krieges, die Aufteilung des Luftverkehrs auf die drei Landesflughäfen Genf, Basel und Zürich mit Letzterem als Hauptflughafen vor. Als am 5. Mai 1946, ein Jahr nach Kriegsende, die Zürcher Männer das Neubauprojekt Kloten und den entsprechenden Kredit von 36,8 Millionen Franken mit einer Dreiviertelmehrheit guthiessen, war das Rennen entschieden.

«Echt amerikanisch sind die Stahlplatten, welche in einem richtiggehenden <Zusammensetzspiel> zu den Start- und Landepisten zusammengefügt wurden.»

Trotzdem war Basel-Blotzheim zuerst fertig und wurde bereits am 8. Mai 1946 eingeweiht – exakt ein Jahr nach dem Victory-Day, aber fast ein Jahrzehnt bevor 1955 das erste Autobahnteilstück Horw–Luzern gebaut wurde. Heute spricht man wegen der kurzen Bauzeit auch vom «Wunder von Blotze». Tag und Nacht, werktags und sonntags schufteten die Arbeiter in Blotzheim, ebneten mit den schweren amerikanischen Baumaschinen, den Bulldozern und Scrapers, das Erdreich ein, legten die Strohunterlage und setzten die Stahlmatratzen zusammen. Diese gelochten Stahlplatten waren ebenfalls amerikanisches Kriegsmaterial, das sonst für eilig errichtete Militärflugplätze verwendet wurde. Aber auch der Flughafen Berlin-Tempelhof war zuerst mit solchen Platten ausgerüstet. Bei Blotzheim entstand so eine Piste von 1270 Metern Länge und 40 Metern Breite sowie ein Rollweg von 400 Metern Länge und 20 Metern Breite. Die Einweihung fand dann ohne die Basler Bevölkerung statt, denn bis Oktober 1946 galt selbst für die kurze Fahrt von der Grenze in Burgfelden zum Abfertigungsgebäude noch die Visumpflicht.

Serie Zeitbilder (1)

Bis 1963 gab der «Tages-Anzeiger» die «Zeitbilder» heraus, ein Vorgänger des heutigen «Magazins». In Bildreportagen und Texten brachte die Wochenendbeilage die Geschehnisse aus Politik, Gesellschaft und Wissenschaft zu den Lesern. In einer losen Folge zeigen wir, was die Menschen damals bewegte und worüber sie staunten. (*mma*)