

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

**Artikel:** Erinnerungen an das Fliegen in den 50er-Jahren : Flugblätter : wann war das? Ende der fünfziger Jahre?  
**Autor:** Stumm, Reinhardt  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-842932>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.02.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 so was 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 Armaturen Brett. 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 Gartehüsliviertel, 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 Nachtтарifen 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