

Der Ausbau der Basler Flugplatzanlagen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **42 (1926)**

Heft 26

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-581862>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 Kronenstraßeneinmündung nach Nr. 1. Die Durchfahrt vom Hof in die Hauptstraße ist wegzulassen, da eine südliche Einfahrt genügt. Die rechtwinklige Lösung der Nordwest-Ecke 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 Übereinstimmung mit den Projektverfassern, von denen keiner ein einstufiges 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 Zivilluftwesens 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 letztenjährigen Flugaison zur Ueberzeugung, daß eine Erweiterung und Verbesserung der für den anfänglich bewerteten Luftverkehr berechneten Anlagen des Flugplatzes „Sternensfeld“ im Laufe des Jahres 1926 vorgenommen werden müsse.

Da die Genossenschaft aber nicht über die hierfür notwendigen Mittel verfügte, gelangte sie zu Beginn des Frühjahr 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 Betätigung 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 Längswelle 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 Expediture 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 Gleichheit 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 Passagierwarterraum gelegenen Terrasse, die bei besonderen Anlässen auf dem Flugplatz wegen ihrer erhöhten 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 Landschäfliker werden wird, sind auch entsprechende Betriebsräumlichkeiten und Betriebsrichtungen 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 Dienstlichkeiten 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 Sternensfeld auf den kommenden Winter hin nun auch mit einer Nachbildungsrichtung ausgerüstet. Nicht nur die Entwicklung der Nachkursflüge, 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, 13^{1/2}-jährigen 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 Schulferten 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 Fahrt während der Ferien verunfallte er, indem er unter den Wagen gertet, 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 13^{1/2}-jährige 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 Familiengliede des Be-

triebsinhabers, 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 väterlichen Betrieb eine solche, die ohne weiteres dem kindlichen Abhängigkeitsverhältnis entspreche und eine Nugbarmachung 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 väterlichen Betriebe während der schulfreien Zeit tätige Schulknaben 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 Versicherungseins nicht die geringste Bedeutung zukomme, und daß sich daher die Betordnungstätigkeit, 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 entspreche, gewisse 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 erheblicher 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