

Elsass-Gazette

Nr. 146 Oktober 2019

Mitteilungsblatt

Kulturverein Elsass-Freunde Basel

Association culturelle les amis de l'Alsace Bâle



Impressum

Mitteilungsblatt Elsass-Gazette

Postadresse: **Kulturverein Elsass-Freunde Basel,
Postfach 3405, CH 4002 Basel**

Internet: **www.elsass-freunde-basel.ch**

Sekretariat: Sibyll Holinger
Aeschenvorstadt 48, CH-4051 Basel
Mobile: +41 (0)79 461 72 28
E-Mail: sekretariat@elsass-freunde-basel.ch

Redaktion: **redaktion@elsass-freunde-basel.ch**
Irma Brantschen (Leitung)
Rudolfstrasse 22, CH-4054 Basel
Tel: +41 (0)61 273 64 21
E-Mail: ibrantschen@bluewin.ch
Peter Obrist (Leitung)
Aeschenvorstadt 48, CH-4051 Basel
Tel: +41 (0)61 261 54 31
E-Mail: tsirbo@bluewin.ch
Serge Iseli
Lenzgasse 31, CH-4056 Basel
Tel: +41 (0)79 416 75 00
E-mail: serge.iseli@iseliptik.ch
Hans-Jörg Renk
Niederholzstrasse 45, CH-4125 Riehen
Tel: +41 (0)76 459 94 40
E-Mail: hj.renk@sunrise.ch
Ursula Schmitt
Schützenmattstrasse 35, CH-4051 Basel
Tel. +41 (0)61 274 02 47
E-Mail: uschmitt@bluewin.ch

Gestaltung: Peter Birbaumer
Fuchshagweg 22, CH-4103 Bottmingen
Tel: +41 (0)61 422 06 30
E-Mail: peter@birbaumer.ch

Druck: Dietrich AG
Pfarrgasse 11, CH-4019 Basel

Auflage: 500 Exemplare

**Die nächste Ausgabe erscheint
am 21. Januar 2020
Redaktionsschluss: 27. Dezember 2019**

Inhaltsverzeichnis

2	Impressum	
3	Inhaltsverzeichnis	
4–5	Leitartikel	Peter Obrist
6	Gedicht „Gang im Spöötlig“	Markus Manfred Jung
7–9	Ausschreibung Literarischer Abend	7. November 2019
10–12	Ausschreibung Süsser Adventszauber	5. Dezember 2019
13–16	Bericht über den Ausflug ins Mittlere Wiesental	Irma Brantschen
17–20	Ausstellung: Menschen und Flugzeuge – Destination EuroAirport	Peter Peyer
21–23	Der Staatsvertrag vom 4. Juli 1949	Hans-Jörg Renk
24–27	Der EuroAirport im Zwiespalt zwischen Wachstum und Umwelt	Peter Peyer
28–31	Portrait Marianne von Grünigen	Serge Iseli
32–33	„Leben im Umbruch“, Weil in den 1920er Jahren	Serge Iseli
34	Geschichte „De Schwämmlichrieg“	Markus Manfred Jung
35	Verleihung „Beatus-Rhenanus-Preis“ an Dominik Wunderlin	Hans-Jörg Renk
36	Nachruf Karl-Heinz Matthes	Robert Heuss
37–38	Buchbesprechung: „Verlorene Leben“ von Pierre Kretz	Hans-Jörg Renk
39–40	Leserbriefe/In eigener Sache	
41	Veranstaltungen	
42	Bildernachweis	
43	Adressliste	

Leitartikel

Meine Eltern hatten kein eigenes Auto, längere Ausflüge fanden mit der Eisenbahn, kürzere mit dem Tram statt. Zum ersten Mal in einem Flugzeug sass ich erst mit 20. Greta Thunberg hätte ihre helle Freude an mir gehabt.

In jener Zeit gab es Familien, die am Sonntag von der Zuschauerterrasse ankommenden und abfliegenden Passagieren zuwinkten – wir gehörten nicht zu diesen. Dafür fuhr ich als Junge mit dem Fahrrad nach Blotzheim, als das erste Okapi für den Basler Zolli aus Afrika eintraf. Weil es gut verpackt in einer Holzkiste anreiste, sah ich vom Okapi zwar nichts, aber ich lernte die damals noch recht bescheidenen Gebäude des Flugplatzes kennen.

Erst viel, viel später – dank den Elsass-Freunden, notabene¹ – wurde mir bewusst, welche bedeutende Rolle unsere Region in der Geschichte der Luftfahrt spielte. Sie begann schon im frühen 18. Jahrhundert, als der Basler Daniel Bernoulli wegweisende Entdeckungen im Bereich der Hydrodynamik machte. Das ging weiter mit dem Franzosen Jean-Pierre Blanchard, der 1788 mit seinem Gasballon über die Stadt Basel flog. 1919 startete Oskar Bider aus Langenbruck in der Ebene von St. Jakob mit zwei Passagieren zu einem siebenstündigen Flug rund um die Schweiz. Und im benachbarten Mülhausen wurde

die „Aviatik“ gegründet, die zu einem der grössten Flugzeugwerke der Welt werden sollte.

1920 nahm das Sternenfeld seinen Betrieb als ziviler Flugplatz auf und wurde zu einer ersten Drehscheibe des europäischen Luftverkehrs. Den letzten Höhepunkt seiner kurzen Geschichte erlebte das Sternenfeld am 12. Oktober 1930, als rund 30'000 Menschen die Landung des Luftschiffs „Graf Zeppelin“ miterlebten. Das Sternenfeld war nämlich von Anfang an ein Flugplatz auf Zeit, auf dessen Gelände dereinst das Kraftwerk und der Hafen Birsfelden gebaut werden sollten. So begann denn ab 1930 die Suche nach einem neuen Standort für den Basler Flugplatz. Fündig wurde man schliesslich auf französischem Boden, in einem Gebiet zwischen Allschwil und Hegenheim. Über die frühen Jahre unseres Flugplatzes – das Wort geht mir auch heute noch leichter über die Lippen als „EuroAirport“ – gibt der Artikel von Hans-Jörg Renk Auskunft. Anlass ist das 70-jährige Jubiläum des Staatsvertrags zwischen den Flughafenbetreibern Schweiz und Frankreich.

Dass ich am Tag vor der Vertragsunterzeichnung zur Welt kam, ist wohl ein Zufall. Bestimmt verlief aber meine

¹ Siehe *Elsass-Gazette* Nr. 140, Beschreibung „Historisches, Kulinarisches und Natur im nahen Elsass“

Geburt problemloser. Die entschlossenen auftretenden Basler Vertreter wurden nämlich immer wieder durch die Berner und Pariser Administration gebremst. Dass sie ihr Ziel nach drei nervenaufreibenden Jahren dennoch erreichten, verdankten sie ihrem politischen Ungehorsam und grossem diplomatischem Geschick. Mit der Vertragsunterzeichnung vom 4. Juli 1949 begann eine Erfolgsgeschichte, die allerdings auch vor Rückschlägen nicht gefeit war: der Konkurs der Chartergesellschaft Globe-Air, die Übernahme der Crossair durch die Swissair, das Grounding der Muttergesellschaft oder der Rückzug der Swiss aus Basel.

Aktuell verzeichnet der EuroAirport Basel – Mulhouse – Freiburg jährlich gegen 100'000 Starts und Landungen, transportiert fast 9 Millionen Passagiere und beschäftigt rund 6'000 Arbeitskräfte.

Mit dem Anwachsen der Passagierzahlen wachsen aber auch die Aufgaben und Herausforderungen. Der Terminal mit seinem Y-förmigen Dock genügt den Anforderungen der heutigen Flugzeug-Generation nicht mehr. Der dringend notwendige Bahnanschluss steckt noch in der Planungsphase – und die Finanzierung dieses Grossprojekts erst recht. Der bedeutende Frachtverkehr möchte seine Flüge morgens lieber noch früher und abends später abwickeln.

Gleichzeitig werden die Auflagen der Behörden strenger und die Forderungen der Umweltschützer zunehmend radikaler. Klima-Aktivist*innen möchten das Fliegen gleich gänzlich verbieten und übersehen, dass der EuroAirport als grösster Arbeitgeber im Südschweiz auch eine soziale Verpflichtung hat. Im Spannungsfeld zwischen volkswirtschaftlichem Nutzen und ökologischer Nachhaltigkeit die richtigen Entscheidungen zu treffen, erinnert an die Quadratur des Kreises.

Im Rahmen von Anlässen mit den Elsass-Freunden hatte ich zweimal das Vergnügen, Paul Rhinow über seine Zeit als Flughafendirektor plaudern zu hören. Seine herrlichen Anekdoten, als man Probleme noch unter vier Augen bei einem Feierabend-Bier löste, stammen aus einer Zeit, die leider vorbei ist. Heute heisst „bilateral“ Diskussionen am Verhandlungstisch in paritätischen Kommissionen mit allen Interessensvertretern beider Länder. Unsere Welt ist zweifellos komplizierter geworden, und kühne Ideen lassen sich nicht mehr so leicht realisieren. Trotzdem wünschte ich mir, dass der Pioniergeist der „Gründerjahre“ die heutigen und künftigen Verantwortlichen des EuroAirports inspirieren möge.

Peter Obrist

Gang im Spöötlig

Von Markus Manfred Jung



Spöötlig
so klaris Liecht
ass i mi wend
De Blick zruck
e heisse Summer
in dim goldige Hoor

Erinnrig
an d Chindheit
wie ne Gwitter im riife Chorn
Un alli Weg
führe zruck
un jede Schritt wird tausigmool gange

Spöötlig
e Pfad dur langi Schatte
im Gruch vo überriifem Obscht
De Blick suecht
ruehig über d Vogese
en Ahnig vom erschte Schnee

S Wisse vom Winter
streut wiissi Äsche in di Hoor
De Weg verlirt sich zmool im Wald

D Nacht
keit in d Matte

Un de Heimweg
goht im Chreis

Gang im Spätjahr// Spätjahr/ so klares Licht/ dass ich mich wende/ der Blick zurück/ ein heisser Sommer/ in deinem goldenen Haar// Erinnerung/ an die Kindheit/ wie ein Gewitter im reifen Korn/ Und alle Wege/ führen zurück/ und jeder Schritt wird tausendmal gegangen// Spätjahr/ ein Pfad durch

lange Schatten/ im Geruch von überreifem Obst/ Der Blick sucht/ ruhig über die Vogesen/ eine Ahnung vom ersten Schnee// Das Wissen vom Winter/ streut weisse Asche in dein Haar/ der Weg verliert auf einmal sich im Wald// Die Nacht/ fällt in die Wiesen// Und der Heimweg/ geht im Kreis

Literarischer Abend

Ausschreibung von Markus Manfred Jung

Datum	Donnerstag, 07. November 2019
Ort	Zunftsaal des Schmiedenhofs, Eingang Rümelinsplatz 4, Basel
Beginn	18:30 Uhr, Saalöffnung 18:00 Uhr
Ende	21:00 Uhr
Verantwortlich	Markus Manfred Jung, Ursula Schmitt, Hans-Jörg Renk, Werner Schwarzwälder
Teilnehmer:	Bis 100 Personen, offen gerne auch für Nichtmitglieder
Eintrittspreis	CHF 30.– inklusive Apéro mit Gugelhopf in der Pause

Das geit uf ke Chuehut – vier grosse Mundart-Künstler aus dem Dreyland

Unter diesem Motto soll der Literarische Abend das fachkundige Publikum wiederum überraschen und erfreuen. Alle vier Vertreter der Mund-Art sind ausgewiesene Könner ihres Fachs und weit über die Grenzen der Dreilandregion hinaus bekannt. Ein unterhaltsamer, witziger und tiefsinniger Abend ist garantiert.

Während der Pause können Sie sich von Conny und Urs Rinklin vom „Wyyguet Rinklin z Rieche im Schlipf“ mit einem Apéro verwöhnen lassen. Zudem haben Sie Gelegenheit zum persönlichen Kontakt mit den Interpreten, deren Bücher und CDs zum Verkauf aufliegen.

Eine Anmeldung ist nicht notwendig, der Eintrittspreis wird direkt an der Abendkasse bezahlt. Auch Ihre Freunde und Bekannten sind herzlich willkommen.

Wir freuen uns auf Sie und vor allem auf die Künstler. Uf Widerluegen un -loose am sibte November.

Aus der Schweiz

„Das geit uf ke Chuehut, itz isch gnue Höi dunger, blaas mer i d Schue, vom Pontius zum Pilatus schicke, für öpper d Cheschtene us em FÜR hole, das cha me nid eifach us em Eermel schüttle“ – woher stammen diese und andere Redensarten? Christian Schmid führt uns mit seinen Büchern „Blas mer i d Schue“ und „Mirstinks“ in die faszinierende Bildergalerie der Sprache. Er erläutert, erklärend und unterhaltend, Herkunft und Bedeutung mundartlicher Redensarten. Er räumt auch auf mit falschen Behauptungen und Herkunftsmärchen. Im anregenden Gespräch beim Apéro beantwortet er auf Wunsch gerne Fragen aus dem Publikum.

Auf die Welt gekommen ist Christian Schmid 1947 in Rocourt (heute Kanton Jura), Er ist Dr. phil., begann mit Lehre und Arbeit als Chemielaborant (1963-1974), dann Matura, Studium der Germanistik und Anglistik in Basel und New York, Lizentiat und Pro-



motion in Basel. Tätig gewesen ist er als Assistent am Deutschen Seminar der Universität Basel (1980-1988), als wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Sprachatlas der deutschen Schweiz (1983-1996) und als Lehrbeauftragter an der Universität Zürich (1997-2003).

Von 1988 bis zur Pensionierung 2012 war er Redaktor bei Schweizer Radio DRS1, „Land und Leute“, „Siesta“, „Reisen Freizeit Kultur“ und zuletzt in der Literaturredaktion der Abteilung Kultur SRF. Er ist Mitbegründer der Mundartsendung „Schnabelweid“, arbeitete als Mundartspezialist (kurze Worterklärungen) mit bei allen Staffeln „Heimspiel“ und als Sagenerzähler bei SRF bi de Lüt „Sagen und Mythen aus der Schweiz“. Er lebt heute als Autor und Publizist in Schaffhausen. Neben Gedichtbänden im Berner Dialekt und auf Schriftdeutsch veröffentlichte er den autobiografischen Roman „Nebenaussen“ und den Essayband „Durchs wilde Wortistan – Unterwegs in der Welt der Wör-

ter“ sowie mehrere Bände mit launig geschriebenen Glossen zu Schweizer Spezialwörtern. 2018 erhielt er in Deutschland den Friedestrompreis für sein Lebenswerk. Mehr kann man erfahren über Wikipedia.

Aus dem Badischen

„Mir singe un texte uf Alemannisch, well des jede Tag un jedi Nacht unsi Sproch isch. Mer bruuche si un mer pflege si, un wenn mer mit unse Lieder e paar alti Usdruck rette, soll is des recht sii.“ Jeannot & Christian (d'Knaschtbrüeder)

Jeannot Weissenberger, die eine Hälfte des alemannischen Liedermacherduos „D'Knaschtbrüeder“, wurde 1951 in Lörrach-Stetten geboren, ging dort und anschliessend in Wieslet, Kleines Wiesental, auf die Grundschule. Von Beruf ist er Schriftsetzer und seit 1974 arbeitet er als Grafiker, wobei er sich 1982 selbständig machte. Viele seiner gnitzigen Zeichnungen und Karikaturen sind veröffentlicht in dem Buch „Mol mer mol e Männli“.



Sein 22 Jahre jüngerer Bruder und Duopartner Christian Weissenberger (1973), absolvierte nach der Realschule eine Lehre als Druckvorlagenher-

steller und arbeitet jetzt als selbständiger Medien-Designer zusammen mit Jeannot im „Chäfi“, im früheren Schopfheimer Gefängnis, also „dem Knascht“. Ihre „selbergschrickti“ Musik geht unter die Haut und ans Herz. Man kennt sie von zahlreichen Auftritten her, von Funk und Fernsehen, auch im Elsass und der Schweiz, und durch ihre CDs „Doppelherz“, „Chäfi Musigg“, „Hart an de Gränze“ und „Alles in de Finke“. Man kann sie auf youtube finden und unter www.knaschtbrueder.de.

Aus dem Elsass

Ich bi im Elsassische edder Elsasserdische üffgewächse. Eerscht vor e paar Johr, sitter ass ich bi Bâsel wohn, hàwi verstände wie wichtig es isch, s Elsassische als Àlemànnische ze betràchte. Will s Àlemànnische ùns verènt, ùns verbindt, im Drèiländereck ùn noch viel widderscht iwwer d'Granze, ùn iwwer d'Johrhünderte. Un ass i mich ùm mini Kinder bekimmer, ass die äü Elsassisch bzw. Àlemànnisch redde kânne!

Jean-Christophe Meyer (1978) ist in Blienschwiller aufgewachsen, einem kleinen Dorf von 300 Seelen an der elsässischen Weinstrasse. Er stammt aus einer alten Winzerfamilie. Die Eltern haben ihm das Elsassische, seine Muttersprache, übertragen. Seine erste literarische Sprache ist jedoch Französisch, die Unterrichtssprache. Er ist Politikwissenschaftler und Journalist an der Tageszeitung



„L'Alsace“ in Saint-Louis, wo er auch Beiträge auf Elsässerdeutsch verfasst.

Er ist aber insbesondere ein, inzwischen auch preisgekrönter, Dichter. Nach einigen Gedichtbänden in französischer Sprache (darunter einer, der in Québec, Kanada, veröffentlicht wurde) hat er 2015 „Liechtünge/Clairières“ herausgebracht, seinen ersten zweisprachigen Gedichtband, auf Elsassisch und Französisch.

Im Dreiländereck, wo er lebt, nimmt er am grenzüberschreitenden kulturellen Leben teil. Mit der Veröffentlichung einer Anthologie, zusammen mit Louis Perin, hat er zwischen den Dichtern aus dem Dreiländereck Brücken geschlagen.

Seine neuen Gedichtbände sind wiederum in französischer Sprache: „Les aigrettes des cirses dans le jour qui naît“ (2016) und „Dans la paume d'une feuille d'érable“ (2017, mit Albert Strickler und Delphine Gutron). Er hat 2010 in Blienschwiller mit der Unterstützung der Einwohner einen Dichterweg gegründet, ist seit 2015

Schriftführer des Vereins AGATE (Académie pour une Graphie Alsacienne Transfrontalière – Akademie für eine grenzüberschreitende elsässische Schreibweise) und Mitglied mehrerer anderer Vereinigungen, die sich für den Schutz und die Erhaltung der elsässischen Sprache und Kultur einsetzen. 2020 soll seine nächste poetische Sammlung auf Elsassisch erscheinen.

Süsser Adventszauber

Ausschreibung von Irma Brantschen

Datum Donnerstag, 5. Dezember 2019

08:15 Uhr Besammlung Basel, Bahnhof Süd, Meret Oppenheim-Strasse

08:30 Uhr Abfahrt

09:00 Uhr ca. Kaffeehalt in Rixheim

10:30 Uhr ca. Ankunft im Ecomusée, 1-stündige Führung

12:00 Uhr Apéro und Mittagessen im Restaurant La Taverne im Ecomusée

14:15 Uhr Weiterfahrt nach Gertwiller

15:00 Uhr Führung durch das Musée „Pains d'Epices“

17:00 Uhr Abfahrt Gertwiller

18:15 Uhr Ankunft in Basel, Meret Oppenheim-Strasse

verantwortlich Irma Brantschen, Daniel Braun

Teilnehmerzahl maximal 50 Personen

Kosten CHF 98.–

Anmeldeschluss Samstag, 16. November 2019

Noch geniessen wir nach einem weiteren Rekordsommer die schönen Herbsttage und mögen nicht an Winter, Glühwein und Adventszauber denken. Die kürzer werdenden Tage und die kühleren Temperaturen sind aber untrügliche Zeichen für die näher kommende Adventszeit.

Die Elsass-Freunde haben dieses Jahr wieder zahlreiche interessante und spannende Veranstaltungen und Ausflüge genossen. Den Abschluss bildet ein gemütlicher Ausflug, der die Adventszeit widerspiegelt und uns genügend Zeit lässt für Zusammensein und Gedankenaustausch, aber auch die Möglichkeit bietet zum Einkaufen von ersten Weihnachtsgeschenken.

Nach dem Kaffee in der Patisserie Muller in Rixheim, wo wir statt Gipfeli die traditionellen „Manela“ serviert bekommen, geht die Fahrt nach Ungersheim ins Ecomusée. Für die meisten ist dies nicht der erste Besuch im grössten Freilichtmuseum Frankreichs. Doch gerade in der



Weihnachtszeit strahlt das festlich geschmückte Museum einen märchenhaften Zauber aus. Nach einer rund einstündigen Führung wird uns in der Taverne des Museums ein Apéro serviert und anschliessend geniessen wir ein feines Menu „Noël“.

Nach dem Mittagessen führt uns unser Bus nach Gertwiller, einem sympathischen Weindorf am Fuss des Mont Sainte-Odile. Vor einem mit Lebkuchen dekorierten Haus steigen wir aus. Aber nicht Hänsel und Gretel erwarten uns, sondern die Lebkuchenbäckerei Lips, denn Gertwiller

ist auch die Hauptstadt des elsässischen Lebkuchens. Seit dem 18. Jahrhundert wird das feine Gebäck dort hergestellt, um das Jahr 1900 gab es neun Lebkuchenhersteller.





Heute sind noch zwei Unternehmen in Gertwiller tätig. In der familiär geführten Lebkuchenbäckerei Lips, die seit 200 Jahren ihre Lebkuchen in Handarbeit herstellt, erfahren wir Näheres über Geschichte und Produktion der Lebkuchen, können bei der Herstellung zuschauen und die Produkte selbstverständlich probieren.

Direkt über der Produktion befindet sich das „Musée du pain d'épices et de l'art populaire alsacien“, wo mehr

als 10'000 Exponate bestaunt werden können, von Gugelhopf-Formen, Backformen, Töpferwaren, Geschirr bis zur kompletten Stube eines elsässischen Hauses. Und über allem liegt der Duft von frischem Lebkuchen, es schmeckt nach Kindheit und guter alter Zeit!

Die reich bestückte und liebevoll dekorierte Boutique lässt die Herzen der Einkaufswilligen höher schlagen. Die Gelegenheit, einen Bhaltis oder Weihnachtsgeschenke zu erstehen.

Ebenfalls lohnt sich ein Spaziergang durch das Dorf Gertwiller, die verschiedenen Caveaux haben sicher passende Getränke für die kommenden Festtage im Angebot.

Wir freuen uns auf einen vorweihnachtlichen Ausflug, perfekt wär's, wenn Frau Holle an diesem Tag ihre Decken ausschütteln würde. Doch darauf hat das OK-Team keinen Einfluss



Auf den Spuren von Hebel und Gerhard Jung (13. September 2019)

Ein Streifzug durchs Mittlere Wiesental

Von Irma Brantschen

Blauer Himmel, Sonnenschein, angenehme Temperaturen – ein wunderbarer Spätsommertag kündigt sich an! Kurz vor 8 Uhr treffen sich knapp 30 Elsass-Freundinnen und -Freunde am Bahnhof SBB beim Gleis 2, denn dieses Mal wird uns kein Bus, sondern die S6 auf unserem Ausflug begleiten. Wir folgen heute den literarischen Spuren der beiden alemanischen Dichter Johann Peter Hebel und Gerhard A. Jung, dem Vater unseres Vizepräsidenten Markus Man-

fred, der uns durch den heutigen Ausflug führt.

Am Bahnhof Schopfheim erwartet uns Markus Manfred und begrüsst uns zur Einstimmung mit einem Gedicht seines Vaters. Während des ganzen Tages werden unsere Programmpunkte mit passenden Versen aus der Feder von Gerhard Jung, vorgetragen von Markus Manfred, begleitet und diese bereichern.

Gemütlich spazieren wir durch die



beschauliche Altstadt von Schopfheim und stossen beim Johann-Peter-Hebel-Haus (ehemalige Lateinschule) bereits auf die Spuren des grossen Dichters, Theologen und Pädagogen (1760 – 1826). Hebel, in Basel geboren, verlebte die Hälfte seiner Kindheit in der Stadt, wo seine Eltern im Sommer im Patrizier-Haus Iselin tätig waren. Die Wintermonate verbrachte die Familie in Hausen im Wiesental,

wo sein Vater als Weber arbeitete. Ab 1769 besuchte Hebel in Schopfheim die Lateinschule, in den Sommermonaten das Gymnasium am Münsterplatz in Basel. Hebel gilt allgemein als Pionier der alemannischen Mundartliteratur, in seinen Versen stellt er Lebensart, Landschaft und Dialekt seiner Heimat dar.

Nicht zu übersehen ist nahe beim Rathaus die 2004 enthüllte monumentale Plastik von (Skandal-) Bildhauer Peter Lenk mit dem Titel „Badische Revolution“ zu den Ereignissen von 1848. Damals waren die Bürgerinnen und Bürger für einige Tage selbst in das revolutionäre Geschehen verwickelt. Lenk schlägt mit seinen Figuren den Bogen zur wirklich Badischen Revolution und stellt den Bezug zur Gegenwart dar.

Neben der ältesten Kirche Schopfheims, die Alte Stadtkirche St. Michael, erwarten uns im gemütlichen Gasthaus Sonne Kaffee und feiner Russenzopf. Wir geniessen kulinarischen und gleichzeitig literarischen Genuss, finden sich doch auf den



Dachbalken Verse des alemannischen Dichters Gerhard Jung und laden zum Lesen, Nachdenken und Schmunzeln ein.

Mit der S6 erreichen wir Zell, den Geburtsort des Dichters Gerhard Jung (1926 – 1998). Nach seiner Pensionierung widmete er sich ganz seiner Leidenschaft, dem Schreiben. Stark von den Kriegsjahren geprägt, zählten Frieden und Versöhnung zu den Schwerpunkten seiner Texte. Sein umfangreiches Werk umfasst ca. 20 Bücher, über 60 Theaterstücke und Hörspiele, über 50 Lieder, von ihm selbst und namhaften Komponisten vertont, drei Bildbände, einige Festschriften und vieles mehr. Die Höhepunkte seines literarischen Schaffens erlebte Gerhard Jung zu Beginn der 1970er Jahre, als er die Johann-Peter-Hebel-Plakette durch die Gemeinde Hausen im Wiesental 1973 und den Johann-Peter-Hebel-Preis vom Land Baden-Württemberg 1974 verliehen bekam.

Das grösste Volksfest in Zell ist die Fasnacht, welche auf eine lange Geschichte zurückblicken kann. Seit 1927 obliegt die Organisation der Fasnachtsgesellschaft, und im Jahr 2012 wurde das Fasnachtshus eingeweiht, welches wir mit Peter Zluhan, Mitglied des Fördervereins für das Fasnachtshus, besichtigen. Jahrzehntlang wurde das

ganze Inventar der Fasnachtsgesellschaft von den einzelnen Mitgliedern irgendwo und irgendwie gelagert. Um alles an einem Ort aufzubewahren, erfüllte sich die Fasnachtsgesellschaft 2005 einen alten Traum und erwarb das Haus



an der Schönauer-Strasse, um die ereignisreiche Geschichte der Zeller Fasnacht an einem einzigen Ort zu präsentieren und zu erhalten. Das verwahrloste Haus konnte dank unzähliger ehrenamtlicher Arbeitsstunden und mit Unterstützung des 2012 gegründeten Fördervereins 2018 eingeweiht werden und ist heute ein Schmuckstück, das auf vier Ebenen mit unzähligen Requisiten und Unterlagen die spannende Geschichte der Zeller Fasnacht zeigt. In einer lebendigen, engagierten

Führung erfahren wir vieles über die Einzigartigkeiten des fasnächtlichen Brauchtums in Zell.

Das feine Mittagessen im schön gedeckten Saal im Gasthaus Löwen wird musikalisch umrahmt von Sabine Ging (Gitarre) und Markus Manfred mit Liedern von Gerhard Jung, und zum Abschluss singen auch die Elsass-Freunde gerne mit.

Für den nächsten Programmpunkt geht es zu den Sheddachhallen, wo das 1996 eröffnete Wiesentäler Tex-



tilmuseum in einer ehemaligen Weberei am Ufer des Flusses Wiese untergebracht ist.

Über 200 Jahre lebte ein grosser Teil der Talbevölkerung von der Textilindustrie. In den besten Zeiten waren über 20'000 Menschen zwischen Basel und Todtnau mit Spinnen, Weben, Bleichen und dazugehörigen Teilbereichen z.T. auch in Heimarbeit beschäftigt.

Das Wiesentäler Textilmuseum zeigt den textilen Werdegang von 1750 bis zur Neuzeit auf. Vom Spinnrad

seiner Eröffnung dafür sorgt, dass die Erinnerung an diesen Teil der regionalen Geschichte nicht verloren geht. Ein lebendiges Museum, das die Entwicklung und den Bestand der einst wichtigen Textilindustrie erläutert. Lebendig deshalb, weil Spulen, Spinnen und Weben auf betriebsfähigen Maschinen und Einrichtungen gezeigt werden. Beeindruckend, wie die Webstühle vorgeführt und die Maschinen im laufenden Betrieb vorgestellt werden. Ein spannender und lehrreicher Einblick in die Geschichte der Textilherstellung!



über hochmoderne Ringspinnanlage, Handwebstuhl und Jacquardweben wird den Besuchern der Wandel der Textilindustrie an voll funktionstüchtigen Maschinen vermittelt.

Andreas Müller, stellvertretender Vorstandsvorsitzender des Wiesentäler Textilmuseums, führt uns kompetent durch das Museum, das seit

Bei einem reichhaltigen Vesperplättli im Gasthaus zum Wilden Mann lassen wir einen erlebnisreichen, interessanten Tag ausklingen, bevor uns die S6 wieder pünktlich zum Bahnhof SBB bringt. Dem Organisationsteam Bettina Bohn und Markus Manfred Jung ein grosses Dankeschön für diesen Anlass, der durch die persönliche Prägnanz eine besondere Note erhielt.

„Menschen und Flugzeuge – Destination EuroAirport“

Eine Ausstellung zum Staatsvertrags von 1949

Von Peter F. Peyer

Auch Flughäfen haben ihre Geschichte – und der EuroAirport hat eine ganz besondere. Er ist der einzige auf der ganzen Welt, der von zwei Nationen gemeinsam betrieben wird. Und er wurde schon drei Jahre vor der Unterzeichnung eines Staatsvertrags zwischen der Schweiz und Frankreich eröffnet! Bald gibt es also wieder Grund zum Jubilieren – am 8. Mai 2021, wenn „unser“ Flugplatz 75 Jahre alt wird.



Die Leserinnen und Leser unserer Gazette erinnern sich sicher noch an den Beitrag in der Ausgabe im Herbst letzten Jahres, wo die erwähnte Ausstellung in der Mairie der Flughafen-Standortgemeinde St. Louis vorgestellt wurde. Sie behandelte die Geschichte der Luftfahrt im Allgemeinen und jene des

Der ehemalige Crossair-Pilot in seinem Element: André Goepfert führt durch „seine“ Ausstellung

Flughafens Basel-Mulhouse im Besonderen. In etwas verkleinerter Form – die grossen in St. Louis gezeigten Objekte wie Propeller und Flugzeugmotoren fehlten – präsentierte André Goepfert in Zusammen-

menarbeit mit Werner von Arx und Patrick Nobel diese statische „Flugshow“ nun während sechs Wochen im EuroAirport selbst, und zwar im französischen Teil der Abflughalle.

Erweitert wurde die Ausstellung durch die sehr speziellen Objekte aus der Sammlung von Patrick Nobel aus Buckten. Zwar liegt Buckten nicht gerade am Ende der Landebahn eines Interkontinentalflughafens, und es ist deshalb umso erstaunlicher, dass der Oberbaselbieter Primarlehrer sich der Frühzeit der Fliegerei verschrieben hat. In akribischer Arbeit hat er über viele Jahre Gegenstände wie Instrumente, welche zum Beispiel in Luftschiffen Verwendung fanden, oder Uniformen und Flugausweise (Brevets) aus jener Zeit gesammelt, als die Fliegerei noch von den „tollkühnen Männern in ihren fliegenden Kisten“ betrieben wurde. Bei genauerem Hinsehen und nach den Ausführungen von Patrick Nobel wird bald klar, dass das Fliegen schon sehr früh in den Dienst der Kriegsführung gestellt wurde. So erklärte uns der passionierte Sammler, wie schon im 1. Weltkrieg Grundlagen für den Luftkampf erstellt wurden, die auch heute noch Gültigkeit haben. Damals wurde ein junger Pilot erst definitiv in eine Fliegerstaffel aufgenommen, wenn er sich über Feindesgebiet mit einem Abschuss hervorgetan hatte. Zur Illustration hielt uns Patrick Nobel eine Art Becher mit Gravur entgegen, die ein erfolgreicher Pilot jeweils erhielt.



Dabei erinnere ich mich noch an meine fliegerische Ausbildung, während der ich zeitweilig von Rudolf Klemm, einem deutschen Fliegerass aus dem 2. Weltkrieg, in die Geheimnisse des Motorflugs eingeweiht wurde. Dass „der Feind immer aus der Sonne kam“ und „wer oben war“ immer im Vorteil, sagte er mir eindringlich und fuchtelte mit seinen Händen im Cockpit herum. So war mit Fluglehrer Klemm auch kein Start denkbar, bevor nicht die von jeglichem Schmutz befreite Windschutzscheibe den glasklaren Blick freigab, denn „der Feind erschien zuallererst als Punkt irgendwo im Blau des Himmels“.

Für mich völlig neu waren die Ausführungen von André Goepfert über den vermeintlich ersten motorgetriebenen Flug der Gebrüder Wright in Kitty Hawk, North Carolina, USA im Dezember 1903. Erstmals seit ich mich mit der Fliegerei beschäf-

tigte, erfahre ich, dass vielleicht bereits im Jahr 1901 einem deutscher Einwanderer mit Namen Gustav Weisskopf (Gustave Whitehead) ein motorisierter Flug gelang. Wer sich für diese möglicherweise infame Geschichtsklitterung interessiert, schaue sich auf youtube den folgenden Film an: www.youtube.com/watch?v=NTIZYGNS61A

Zurück in die Ausstellung. Dort erklärte Wolfgang Neumann unter anderem, weshalb ein Flugzeug überhaupt fliegt. Der ehemalige Flugzeugmechaniker, Ausbilder und Cheftechniker gab dem interessierten Publikum sein immenses Wissen über die Funktionsweise der ausgestellten Instrumente weiter. Mit über 70 Lenzen arbeitet er noch heute an der Restaurierung einer Vickers Viking der ehemaligen Balair und



erteilt wöchentlich Kurse im Fach Technik für angehende Privatpiloten. Zusammen mit André Goepfert hat er die Experimental Aircraft Association Alsace gegründet, welche auch über einen eigenen Hangar am Flughafen verfügt und dort ein selbst gebautes Flugzeug ihr Eigen nennt.

So erstaunt es wenig, dass in dieser Ausstellung ein geballtes Wissen über die Entstehung der Fliegerei aus ihren Anfängen bis heute zusammenkommt. Mit den zeitweise sehr rasch voranschreitenden Neuerungen musste unser Flughafen Schritt halten. Nicht zuletzt die rasante Entwicklung der Fliegerei während des 2. Weltkrieges machte es nach dem Krieg unumgänglich, das Sternfeld bei Birsfelden aufzugeben und ein weitläufigeres Gelände für einen modernen Flughafen zu suchen. Die „Giganten der Lüfte“ waren nämlich inzwischen ganz aus Metall gefertigt, verfügten oft über vier Motoren und kamen auf hochbeinigen Fahrwerken daher.

Die langwierige und mühsame Suche nach einem geeigneten Areal für eine betonierte Piste von mindestens 2000 Metern Länge dokumentiert die Ausstellung mit einer Reihe von heftig diskutierten Plänen auf anschauliche Weise.

Fotografisch sehr schön festgehalten ist auch die Entstehung des sogenannten „Miracle de Blotzheim“, jener rund sechs Wochen dauernden Erstellung des ersten provisorischen Flugplatzes, welcher am 8. Mai 1946

in einem Staatsakt feierlich seiner Bestimmung übergeben wurde. Dieser umfasste eine mit Hilfe deutscher Kriegsgefangener in der Ebene zwischen Blotzheim, Häisingen und St. Louis verlegte Piste aus gelochtem Stahlblech (pierced steel plates), welche aus amerikanischen Beständen stammten, und die barackenartigen Gebäude für die Abfertigung der Passagiere. Ebenso dazu gehörten die provisorischen Zufahrten – bis 1952 war der Flughafen nur über Frankreich erreichbar – und der vollständig aus Holz gebaute fachwerkartige Kontrollturm.



Ein Leben für die Luftfahrt: Der Flugpionier Werner von Arx im angeregten Gespräch

Erst im April 1970 konnte nach diversen Abstimmungen, bei denen das Basler Stimmvolk zur Ausgestaltung

des Flughafens befragt worden war, der definitive Terminal für Passagiere eröffnet werden. Einige Jahre zuvor hatte man bereits eine Frachthalle und Hangars für den Unterhalt von Flugzeugen in Betrieb genommen.

Alle diese Bauten sind heute aber entweder verschwunden oder so sehr umgebaut und erweitert worden, dass ihre ursprüngliche Form kaum noch erkennbar ist. Der heutige Flughafen ummantelt so gewissermaßen den ersten Terminal aus der Hand der Architekten Suter & Suter.

Eine Person auf französischer Seite sollte dabei nicht vergessen gehen: René Lemaire. René Lemaire war seines Zeichens vor und nach dem 2. Weltkrieg bei allen Verhandlungen der Schweiz mit Frankreich federführend auf der Seite unseres Nachbarlandes. Kaum eine andere Person auf französischer Seite hat sich vor und nach den Wirren des Krieges so vehement für das Zustandekommen des Flughafens eingesetzt wie er. Ich hatte das Vergnügen René Lemaire im hohen Alter von über 90 Jahren in seiner Pariser Wohnung zu besuchen, um von ihm persönlich wichtige Informationen und Dokumente über die Entstehung des Flughafens zu erhalten. Vielleicht wäre am 8. Mai 2021 der Zeitpunkt

gekommen, ihn in geeigneter Weise für seine Verdienste für unseren Flughafen zu ehren.

Der Flughafen-Vertrag von 1949 – Erfolg dank Druck aus Basel

Von Hans-Jörg Renk

Rund 20 Elsass-Freunde besuchten am 18. Juli die Ausstellung im EuroAirport. Höhepunkt im Rahmenprogramm jenes heissen Vormittags war ein spannendes Referat über die Entstehung des Staatsvertrags von 1949 durch Thomas Minger, stv. Generalsekretär der Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) in Bern, der 1997 an der Universität Bern eine Lizentiatsarbeit zu diesem Thema verfasst hatte. Wir veröffentlichen hier eine Zusammenfassung, die vor allem die zentrale Rolle hervorhebt, welche der Kanton Basel-Stadt beim Zustandekommen dieses Vertrags spielte.

Bereits in den 1930er Jahren war klar, dass der 1920 eröffnete Flugplatz auf dem Sternenfeld dem heu-

tigen Hafen und Kraftwerk weichen musste und ein brauchbarer Ersatz nur im benachbarten Elsass möglich war. Deshalb nahm der Bundesrat in enger Abstimmung mit dem Regierungsrat Basel-Stadt Verhandlungen mit Frankreich auf, die 1939 zu einem Projekt auf der Grenze zwischen Allschwil und Hégenheim führten. Dabei sollten das Aufnahmegebäude auf schweizerischem und die Pisten auf französischem Boden liegen. Die Verhandlungen wurden durch den Ausbruch des Zweiten Weltkriegs unterbrochen. Aber die Basler Regierung wartete dessen Ende nicht ab, sondern setzte bereits im Sommer 1944 alles daran, dass die Gespräche an dem Punkt wieder aufgenommen werden konnten, an welchem sie vor Kriegsbeginn angelangt waren.

Im März 1945, also noch vor Kriegsende, reiste M. Hatt, der Direktor der Danzas und Mitglied der Basler Handelskammer, im Auftrag der Basler Regierung nach Paris, wo er im Luftfahrtministerium mit René Lemaire auf den gleichen Experten traf, der bereits die Vorkriegsverhandlungen geleitet hatte. Im August 1945 kam Lemaire mit zwei weiteren Experten nach Basel, um die flugtechnischen Möglichkeiten vor Ort zu prüfen. Rasch stellte sich heraus, dass das Projekt von 1939 überholt war. Beide



Thomas Minger in angeregtem Gespräch mit dem ehemaligen Flughafen-Direktor Paul Rhinow

Seiten – für die Schweiz das Eidgenössische Luftamt (heute: BAZL) – kamen zum Schluss, dass der Flugplatz weiter nördlich und ganz auf französischem Territorium zu erstellen sei. Gestützt darauf richtete die Basler Regierung im Oktober 1945 eine detaillierte Eingabe an den Bundesrat für einen binationalen Flughafen auf Elsässer Boden.

Nachdem Frankreich Ende 1945 seine grundsätzliche Zustimmung zum neuen Standort erteilt hatte, nahm sich der Bundesrat dieser Eingabe an. Regierungsrat Gustav Wenk, Vorsteher des Departements des Innern und treibende politische Kraft in der ganzen Flugplatzfrage, wollte jedoch keine Zeit verlieren und suchte nach einer Lösung für einen raschen Anschluss Basels an den internationalen Luftverkehr. Am 16. Januar 1946 reiste er ohne Wissen des für die Aussenpolitik zuständigen Bundesrates nach Paris und traf sich dort mit Jules Moch, damals französischer Bau- und Verkehrsminister. Vermittler dieses Treffens war Charles Koepke, Direktor des Flugplatzes Sternenfeld. Moch stimmte dem Basler Vorschlag zu, zunächst einen provisorischen Flugplatz zu erstellen. Am 5. Februar 1946

erteilte der Bundesrat grünes Licht zur Aufnahme formeller Verhandlungen mit Paris, unter Einbezug des Kantons Basel-Stadt.

Ein halbes Jahr nach der Inbetriebnahme des provisorischen Flugplatzes legte Frankreich Ende 1946 einen Vertragsentwurf vor, der die Schweiz jedoch nicht überzeugte. Daraufhin verfasste die Basler Regierung einen Gegenentwurf, den der Bundesrat im Dezember 1947 nach Paris übermittelte. Von dort kam im Mai 1948 ein weiterer Gegenentwurf, der die Grundlage für die formellen Verhandlungen im Juli 1948 in Paris bildete. Der fünfköpfigen schweizerischen Verhandlungsdelegation gehörten auch zwei Basler Regierungsräte an. Diese setzten alles daran, dass handfeste Resultate erzielt



Der undatierte „Plan de Masse“ war ein integrierender Bestandteil des Staatsvertrags

wurden. So drängten sie darauf, dass die strittigen Punkte aus dem Vertrag ausgeklammert und in separaten Abkommen geregelt wurden: Die Besteuerungs- und Zahlungsmodalitäten, das Polizeiregime und die Neutralisierung des Flughafens in Kriegszeiten. Dank diesem Kunstgriff lag nach nur zwei Tagen ein paraphierter Vertrag vor, mit dem beide Seiten einverstanden waren. Aber der Bundesrat wollte den Vertrag erst unterzeichnen, wenn auch diese drei Punkte geregelt waren. Die finanziellen Angelegenheiten und die Neutralitätsfrage konnten zwar im März 1949 geregelt werden, doch die Lösung des Polizeiregimes blieb weiterhin offen. Angesichts dieser neuerlichen Verzögerung riss in Basel der Geduldsfaden: Der Regierungsrat insistierte im April 1949 vehement und öffentlich in Bern, nun endlich den Vertrag zu unterzeichnen und das Polizeiregime erst später zu regeln. Grund dieser Ungeduld war die Tatsache, dass zur gleichen Zeit Zürich und Genf ihre Flughäfen in Kloten und Cointrin ausbauten und Basel riskierte, ins Hintertreffen zu geraten. Der Druck wirkte, stimmte doch der Bundesrat der Vertragsunterzeichnung zu. Diese fand am 4. Juli 1949 in Bern statt; für den Bundesrat unterschrieb Aussenminister Max Petitpierre und für Frankreich Botschafter H. Hoppenot. Gleichzeitig unterzeichneten sie einen separaten und vertraulichen Notenwechsel.

sel, der vorsah, dass Frankreich die Pisten im Kriegsfall zerstören würde. Die Schweiz hatte vor dem Hintergrund des beginnenden Kalten Krieges darauf insistiert. Ob die dafür erforderlichen baulichen Vorkehrungen je getroffen wurden, liess sich in den Akten nicht verifizieren. Der Vertrag legte fest, dass Frankreich das Land und die Einrichtungen für den gemeinsamen Flughafen zur Verfügung stellt und die Schweiz die Kosten für dessen Bau vollumfänglich übernimmt. Er trat nach der Ratifikation durch die Parlamente der beiden Staaten am 25. November 1950 in Kraft. Das Polizeiregime wurde erst ein gutes Jahrzehnt später geregelt.



Man kann ohne Übertreibung feststellen, dass dieser Vertrag ohne den Druck und die aktive Mitwirkung aus Basel nicht oder erst viel später zustande gekommen wäre. Wesentlich dazu beigetragen haben drei Persönlichkeiten, die die Verhandlungen jahrelang vorantrieben: Die Basler Gustav Wenk und Charles Koepke und ihr französischer Verhandlungspartner René Lemaire.

Der EuroAirport im Zwiespalt zwischen Wachstum und Umwelt

Von Peter F. Peyer

Seit rund zehn Jahren steigen die Passagierzahlen am EAP unentwegt und dürften Ende des Jahres 2019 einen neuen Rekord von etwas über 9 Mio. Passagieren erreichen. Die überdurchschnittlichen Zuwachsraten verdankt der EAP vor allem den Aktivitäten von Billigfluglinien wie EasyJet und Wizz Air, aber auch einer Vielzahl von Flügen nach beliebten Feriendestinationen und sogenannten ethnischen Flügen¹. Das Wachstum hat sich aber in den letzten Monaten etwas abgeschwächt.

Letztmals im Jahr 2009 verzeichnete der EAP einen Passagierrückgang von rund 10% und zählte damals 3,85 Mio. ankommende und abfliegende Passagiere. Ausschlaggebend für den damaligen Rückgang waren die wirtschaftlichen Verwerfungen im Nachgang zur Bankenkrise im Jahr 2008.

Heute zeigt sich ein völlig anderes Bild. Im Jahr 2018 verzeichnete der EAP ein Passagieraufkommen von rund 8,58 Mio., was einer Zunahme gegenüber dem Vorjahr um 8,7% entsprach. In den vergangenen Jahren waren zweistellige Zuwachsraten keine Seltenheit. Dies gilt allerdings nicht für den Frachtverkehr, welcher von einer hohen Volatilität gekennzeichnet ist. Doch ist auch hier – dank der Tätigkeit der so-

nannten Integrators, d.h. der Paket- und Expressdienste – langfristig ein deutlicher Aufwärtstrend zu verzeichnen. Wurden 2009 insgesamt erst 84'000 Tonnen Fracht umgeschlagen, waren es letztes Jahr rund 110'000 Tonnen.

Mit dem Anstieg der Passagierzahlen wuchs die Anzahl der Flugbewegungen jedoch nur unterproportional. Zeitweise wurde sogar ein Rückgang der Flugbewegungen verzeichnet, dies vor allem aufgrund des Wegfalls von vielen Schulungs- und Trainingsflügen der Allgemeinen Luftfahrt. Aber auch der Einsatz von immer grösseren Maschinen mit mehr Sitzplätzen hat den Anstieg der Flugbewegungen moderat ausfallen lassen. Im vergangenen Jahr wurden so rund 97'000 Starts und Landungen verzeichnet, vor zehn Jahren waren es noch 75'000.

Gerade die Flüge der Integrators wie DHL, UPS und Fedex verursachen der Flughafendirektion Kopfzerbrechen und bei den Anwohnern je nach Sensibilität Kopfschmerzen und schlaflose Nächte. Aufgrund ihres Ge-

¹ *Ethnische Flüge dienen praktisch ausschliesslich dem Bedürfnis von Migranten regelmässig in ihr Heimatland zurückkehren, so vor allem nach Algerien, in die Balkanländer und in die Türkei.*

schaftsmodells werden die Flüge der Integrators an den äussersten Randstunden zwischen 23 und 24 Uhr abends und 05 bis 06 Uhr morgens abgewickelt. Diese zunehmend mit grösseren und schwereren, oft aber älteren Maschinen durchgeführten Flüge bringen in letzter Zeit nicht nur die Anwohner um ihren Schlaf, sie rufen vermehrt auch Politiker auf den Plan, welche eine Einschränkung der Betriebszeiten am EAP fordern.

Der Flughafen reagierte darauf kürzlich mit einer in Auftrag gegebenen Studie, welche nach EU-Richtlinien durchgeführt eine Verminderung der Flugbewegungen in den fraglichen Randstunden zum Ergebnis haben soll. Federführend dabei ist

welche verschiedene Massnahmen zur Lärmreduktion nicht nur der Flüge in den Randstunden präsentieren soll.

Mit der Annäherung an die 10-Mio.-Grenze beim Fluggastaufkommen ist der Passagierterminal definitiv an seiner Kapazitätsgrenze angelangt. Der heutige Terminal mit seinem Y-förmigen Dock wurde anfangs der Nullerjahre nach den Bedürfnissen der Crossair gebaut, welche den EuroAirport zu einem Mini-Hub im europäischen Regionalluftverkehr machen wollte. Doch dazu kam es wegen des Untergangs der Crossair-Mutter Swissair jedoch nur für kurze Zeit. Von den heute gängigen Flugzeugmustern Airbus A319 bis



die französische Zivilluftfahrtbehörde DGAC unter Beizug des schweizerischen BAZL. Spätestens 2021 soll das Ergebnis dieser Studie vorliegen,

A321 oder der Boeing B737-Serie können jeweils nur wenige Flugzeuge andockt werden. Meistens stehen die Maschinen von EasyJet



südlich des Terminals und die Passagiere werden per Bus gebracht und geholt.

Somit ist der Flughafen nun auch gefordert, seine landseitige Infrastruktur – d.h. ohne das bestehende und kaum ausbaubare Pistensystem – zu erweitern. In einem ersten Schritt wurde dieses Jahr die Abstellfläche nach Norden erweitert. Nördlich der bestehenden Terminalanlagen stehen aber seit den Anfängen des Flughafens vor nunmehr über 70 Jahren die Anlagen der General-Aviation, also der Allgemeinen Luftfahrt, welche vorwiegend den Aktivitäten der Privatfliegerei und der Pilotenschulung dienen. Der Flughafen tut sich bisher schwer, für diese Aktivitäten ein Ersatzareal zu finden, um den dadurch freiwerdenden Platz

für eine Terminalerweiterung auf der Nordseite zu gewinnen.

Für die Entwicklung unseres Flughafens wird sicher auch mitentscheidend sein, ob sich der projektierte Bahnanschluss wie geplant bis ins Jahr 2028 realisieren lässt. Hierfür stehen die Zeichen inzwischen günstiger als auch schon. Zwar wurde der Bahnanschluss vor Jahresfrist aus der Planung der französischen Grossregion Grand Est gestrichen, dafür wurde nach heftiger Intervention unserer Lokalpolitiker das Projekt nachträglich in die Finanzierung der Bahninfrastruktur des Bundes für das nächste Jahrzehnt aufgenommen. Auch in Paris wurde inzwischen ein Wiedererwägungsgesuch gestellt, welches hoffentlich positiv beantwortet wird. Der auf rund 280 Mio. CHF

veranschlagte Bahnanschluss soll mit einer einfachen Abzweigung von der bestehenden Hauptlinie Basel SNCF – Mulhouse abzweigen und unmittelbar östlich des Terminals einen Haltepunkt erhalten. Dabei soll der Flughafen von Basel im 10-Minutentakt und von Mulhouse aus im 15-Minutentakt bedient werden.

Widerstand erhält dieses Projekt nun aber von den Umweltaktivisten, welche diesen Bahnanschluss als zusätzlichen Wachstumsfaktor für den EAP fürchten. Den dadurch generierten Mehrverkehr sähen sie vermutlich lieber in Zürich, Paris oder Frankfurt als vor der eigenen Haus-

Ein weiterer gewichtiger Wirtschaftsfaktor ist der EAP auch als Arbeitgeber. Mit weit über 6'000 Arbeitsplätzen stellt er den grössten Stellen-Cluster im Südschweiz dar. Allein in der aufstrebenden Branche des Flugzeugumbaus und der Ausstattung von Grossflugzeugen zu fliegenden Luxuskarossen stellen Unternehmen wie Jet Aviation, AMAC Aerospace, ASB Air Service Basel AG und neuerdings Nomad Aviation über 2'000 Arbeitsplätze zur Verfügung.

Den Spagat zwischen wirtschaftlichem Wachstum und ökologischer Nachhaltigkeit zu schaffen



tür. Der Flughafen selbst spricht von einer geringfügigen Zunahme des Passagierverkehrs von rund 4%; umgekehrt erwartet er, dass rund ein Drittel der PW-Kunden auf den öffentlichen Verkehr umsteigen.

ist sicher keine leichte Aufgabe, um welche die Verantwortlichen niemand beneidet und welche letztlich auch durch die Bilingualität des Flughafens nicht einfacher wird.

Ein Besuch bei Marianne von Grünigen

Von Serge Iseli

An einem Nachmittag im August bin ich zusammen mit Hans-Jörg Renk, dem elsässischen Schriftsteller Pierre Kretz und dessen Frau Astrid Ruff bei Marianne von Grünigen zu einem Nachmittagstee eingeladen. Auf dem Weg dorthin muss ich mich vergewissern, ob die Adresse wirklich an der St. Alban-Vorstadt ist und nicht an der St. Alban-Anlage mit ihren grossen Appartementhäusern. Denn ich stehe vor einem klassizistischen Haus, das mir irgendwie bekannt vorkommt. Ging ich nicht vor 45 Jahren in diesem Haus zum Schularzt? Am Durchgang zum Hinterhaus sind tatsächlich zwei Klingeln, die eine mit dem passenden Namen versehen. Das Schularztamt ist inzwischen ausgezogen, was Frau von Grünigen, wie sie mir bei einem späteren Mittagessen erzählt, sehr bedauert. Ihr würde der Betrieb der vielen Schulkinder fehlen. Es sei jetzt zu ruhig.

Für den Nachmittagstee hatte ich eine Stunde eingeplant. Es sollte ein erstes Kennenlernen sein. Doch das Gespräch wird lebhafter und lebhafter. Dreisprachig auf Alemannisch, Deutsch und Französisch, wobei ich als

Benjamin der Runde begeistert den Geschichten dieser oberrheinischen Runde zuhöre. Mit Anekdoten aus ihrer langen Zeit als Diplomatin fesselt mich die Gastgeberin ganz besonders. Und ich vergesse die Zeit. Ich sollte doch schon längst beim Zahnarzt sein! Als wir herausfinden, dass wir beide zum gleichen Zahnarzt gehen, telefoniert Frau von Grünigen kurzerhand und kündigt meine Verspätung an. Das beeindruckt mich doch gleich noch einmal. Von dieser Frau möchte ich mehr erfahren. Also verabreden wir uns zum Lunch ein paar Tage später.



Zum Apéro in der geräumigen Wohnstube mit klassizistischem Prachtofen trinken wir einen Kluser Rosé. Zwar steht auf der Etikette noch Domaine Nussbaumer, aber, so klärt mich Frau von Grünigen auf, das bekannte Weingut in Aesch trage nun den Namen Klus177 und erzählt mir gleich auch noch die Geschichte, die sie damit verbindet. Einen Teil ihres Rotweins bestellt sie beim Bioweinhandel Delinat, und zwar seit Jahren den Château Duvivier aus der Provence. Dies erzählt sie dem neuen Winzer Antoine Kaufmann aus der Klus, und als der den Namen hört, meint er ganz erstaunt, er habe 18 Jahre lang genau dieses Weingut auf Biodynamik umgestellt und habe jetzt dasselbe vor mit Klus177.

Die Familie von Grünigen stammt aus Saanen im Berner Oberland. Marianne von Grünigen wächst als Einzelkind vorerst in Zürich auf und kommt 1944 mitten im Krieg nach Basel. Ihr Vater wurde als Direktor der Kunstgewerbeschule und des dazugehörigen Museums nach Basel berufen. Ihre Mutter war Pianistin. Sie musste ihre eben begonnene Karriere durch diesen Wechsel ziemlich einschränken. Ihr Klaviertrio in Zürich gab sie auf, gründete aber bald ein neues in Basel, um der von ihr sehr geliebten Kammermusik treu zu bleiben. Wie damals weit verbreitet, hat sie sich in erster Linie der Familie gewidmet, jedoch der Musik samt Unterricht immer einen würdigen Raum erhalten. Davon profitierte auch Marianne, lernte zuerst bei ihr Klavier, dann aber bald Querflöte, um mit einem eigenen Instrument mit der Mutter musizieren zu dürfen. Der

Vater führte sie früh in die bildende Kunst und später in die Politik ein. Als Schülerin hat er sie bei jedem Urnengang mitgenommen und ihr erklärt: „Eines Tages wirst auch Du die Geschicke der Schweiz mit Deiner Stimme mitbestimmen können.“ Das sollte jedoch noch eine ganze Weile dauern. Zuerst bestimmte sie auf anderen Ebenen die Geschicke der Schweiz mit.

Zuerst aber wurde sie oberrheinisch, was auf Französisch besser klingt: Devenir Rhénane. Dies beschreibt sie in ihrem Aufsatz „Der Rhein als Verbindung im Dreiländereck“ von 2015 ausführlich. So scheint ihr eine prägende Erinnerung zu sein, dass sie als Primarschülerin im Petersschulhaus am Hebel-Tag jeweils mit ihren Mitschülerinnen und Lehrerinnen vor das Hebel-Denkmal gezogen ist, um den Identität stiftenden Dichter zu würdigen. Natürlich wurde bei der Gelegenheit „Z Basel an mym Rhy“ angestimmt. Oder, dass sie gleich nach dem Krieg an Sonntagen mit ihren Eltern Ausflüge über die Grenze ins Elsass und ins Markgräflerland unternahm. Auch hier zeigte sich die Weltoffenheit der Eltern. So wurden auswärtige Gäste nach Folgensbourg oder Haltingen in Stammlokale eingeladen, als es noch Passierscheine brauchte. Und Marianne hatte ihren eigenen Kinderpass, ein doppeltes A4-Blatt mit Foto. Dass mein Vater, der zur gleichen Zeit in Basel aufwuchs, so ein Dokument besass, ist mir nicht bekannt. Auf den sonntäglichen Ausflügen durchstreifte die Familie zusammen mit Freunden zu Fuss das Basler Hinterland. Mit dabei war ein elsässischer Chemiker

namens Engel, den sie alle liebevoll „Angel“ nannten und der Ausflüge in Dörfer und natürlich auch zu den allgegenwärtigen Kirchen organisierte. Also scheine ich nicht der Einzige zu sein, der seine Liebe zu romanischen Kirchen als Kind auf Streifzügen durch das Elsass entdeckt hat. Oft war auch Rudolf „DingeDinge“ Riggerbach, der allseits bekannte und umtriebige Basler Denkmalpfleger und Freund der Familie, auf diesen Exkursionen dabei. Zu seinen Erklärungen gehörten nicht nur Kunsthistorisches und Geschichtliches, sondern auch Kulinarisches. So erzählte Marianne von Grünigen von zahlreichen fröhlichen Abenden im „Aigle“ oder „Hirschen“, während sie für sich und mich ein wunderbares Dreigangmenü auftischte.

Obwohl ihr von vielen Seiten geraten wurde, wegen ihres familiären Hintergrundes Kunstgeschichte zu studieren, wählt sie ein Jurastudium in Basel mit anschliessenden Aufenthalten in Paris und Berlin als Assistentin des Staatsrechtlers Professor Max Imboden. Mitte der 1960er-Jahre ist sie im Rechtsdienst der OECD in Paris und am Max-Planck-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht in Heidelberg tätig und besteht an der Yale Law School/USA den LL.M. 1967 tritt sie in den diplomatischen Dienst des EDA ein. Mit diesem Karriereverlauf, der sie in alle Teile der Welt bringt, verlässt sie für vierzig Jahre das Dreiland. Zuerst wird sie Stagiaire an der Schweizer Botschaft in Kopenhagen, der dänischen Hauptstadt, die sie liebevoll København ausspricht. In Bonn, wo sie für Rechtsangelegenheiten

zuständig ist, gibt es schon den einen oder anderen Bezug zum Oberrhein. So erzählt sie mir die Anekdote, dass Anfang der 1970er-Jahre von deutscher Seite Druck auf die Schweizer gemacht wurde, endlich etwas gegen die Verschmutzung des Rheins zu unternehmen. Es war klar, dass damit neben dem elsässischen Kali-Abbau die Basler Chemie als Hauptverursacherin gemeint war. So geht Frau von Grünigen zum zuständigen Verantwortlichen in Basel und klopft auf den Tisch. Dieser meint anscheinend etwas verschüchtert: „Mr sin jo draa.“

Zu der Zeit gilt im EDA noch der Grundsatz für eine Frau: entweder Familie oder Karriere. Eine Geisteshaltung, die schon der Mutter zu schaffen machte. Marianne von Grünigen entscheidet sich schliesslich für die Karriere. Nach Bonn kommt sie 1975 nach Bern, wo ihr das UNO-Dossier, vorab die erste Botschaft zum UNO-Beitritt der Schweiz anvertraut wird. Anfang der 1980er-Jahre geht sie als Stellvertreterin des Botschafters nach Moskau, wo sie den Beginn von Glasnost und Perestroika hautnah miterlebt. Damit aber nicht genug. Ab Mitte 1986 ernennt sie der Bundesrat zur Botschafterin in Helsinki. Sie wird somit die zweite Schweizer Botschafterin, nach Francesca Pometta. Selbstverständlich gibt es auch aus dieser Zeit Unmengen von Geschichten und Anekdoten. Die alle hier zu erzählen, würde den Rahmen dieses Artikels vollkommen sprengen und gehören vielleicht auch nicht in eine Elsass-Gazette. Umso mehr fühle ich mich geehrt, dass die Gastgeberin mir so viel historisch Wichtiges erzählt.

Von einem Ereignis möchte ich jedoch berichten. Anfang November 1989 kehrt Frau von Grünigen nach Bern zurück und baut eine Abteilung für Friedens-, Sicherheits- und Abrüstungspolitik des EDA auf, die auch für die KSZE (heute OSZE) zuständig ist. Unter ihrer Leitung setzt sich der schweizerische Vorschlag durch, 1991 in Genf eine KSZE-Konferenz über

rung für eine gemeinsame Entwicklungskonzeption „Elsass-Südbaden-Nordwestschweiz“ unterzeichnet wurde, und am Abend gibt es mit Regierungspräsident Kurt Jenny einen Empfang im Basler Rathaus. Vor allem die osteuropäischen Mitglieder des Treffens sind zutiefst beeindruckt von dieser Zusammenarbeit dreier Länder – und dem visafreien Grenzübergang.



v.l.n.r.: Botschafter Franz Birrer (EDA), Regierungspräsident Kurt Jenny, Botschafterin Marianne von Grünigen, Botschafter Kjartan Johannsson (Island), Hans-Peter Ryhiner, Direktor des Basler Verkehrsbüros (heute: Basel Tourismus)

nationale Minderheiten abzuhalten. Zusammen mit unserem Präsidenten Robi Heuss, damals in seiner Funktion als Staatsschreiber, plant sie für die Delegationen einen Tagesausflug von Genf in die Regio. Zuerst besuchen sie Mülhausen, wo die Delegierten erstaunt sind über die eidgenössischen Wappen am Rathaus. Das Mittagessen findet auf Schloss Bürgeln statt, dem Ort, wo 1989 die „Willenserklä-

2001 tritt Frau von Grünigen in den Ruhestand, lässt sich in Basel nieder und wird Mitglied bei den Elsass-Freunden. Gerne hätte ich noch lange zugehört, aber ich muss schon wieder überstürzt aufbrechen. Diesmal wegen einer dringenden Bausitzung, denn aus der vorgesehenen 90-minütigen Mittagspause wurde eine 3½-stündige Unterhaltung mit einem der spannendsten Mitglieder unseres Vereins.

Leben im Umbruch – Weil in den 1920er-Jahren

Ein Besuch im Städtischen Museum am Lindenplatz, Weil am Rhein

Von Serge Iseli

Im Rahmen der Ausstellungsreihe zur Zeitenwende 1918/19, die vom trinationalen Netzwerk Museen unter der Leitung des Direktors des Dreiländermuseums in Lörrach, Markus Moehring, initiiert wurde, war in Weil am Rhein bis am 21. Juli 2019 ein kleines Juwel zu entdecken.

Ich hätte es fast verpasst, was bestimmt mit meiner baselzentrierten Sicht zusammenhängt, aber auch, weil das Museum sehr homöopathische Öffnungszeiten hat. Jeweils am Samstag von 15 bis 18 Uhr und am Sonntag von 14 bis 18 Uhr.

Trotzdem habe ich es geschafft, nach Altweil zu fahren, und was mir da geboten wurde, hat mich begeistert. Auf drei Stockwerken war eine Fülle von Fotos, Dokumenten, ja sogar Kleidern und Möbelstücken aus den 1920er-Jahren zusammengetragen. Auf vielen kleinen Tafeln erfuhr ich Interessantes. Weniger interessiert haben mich die Themenbereiche „Ende des Krieges“, „Weimarer Republik“, „Kunst und Kultur im Aufbruch“ und weitere allgemeine Themen, von denen wir in den letzten Jahren im Rahmen zum hundertsten Jahrestag des Kriegsendes zur Genüge gehört haben.

Was aber wahrscheinlich nur wenige wissen, sind Geschichten und Verhältnisse in unserer Region. So gab es einen Themenbereich über die Grenze und Grenzgeschichten. Mit dem Ersten Weltkrieg endete die liberale Passpolitik. Der Handel mit dem Ausland wurde stark beschnitten, und der Schmuggel blühte im kleinen und im grossen Stil. Viele Beispiele sind kleinen Notizen aus dem „Oberbadischen Volksblatt“ entnommen. So diese: „Der Getreideschmuggel in die Schweiz wird schwunghaft betrieben. Reiches Ehepaar wird er-



tappt, wie es einen Wagen mit Hafer über die Grenze bringen wollte.“ Weiteres über die Verhältnisse in der Region nach 1918 erfahren wir von Pfarrer Gotthold Schlusser. Sein vierteljährlich herausgegebener „Evangelischer Gemeindebote“ von 1911 bis 1926 ist eine reichhaltige Quelle

im Hinblick auf das Alltagsleben in Weil. So schreibt er über den Stumpenschmuggel: „Kein Wunder, dass Schüler, welche die Mittelschule in Lörrach besuchen, vorziehen, den Weg zu Fuss durch die Schweiz und nicht mit der Bahn zu machen, um gewinnbringende Stumpen nach Weil herüberzuholen.“ In der Schweiz waren sie für 10 Mark zu haben, in Deutschland konnten sie für 30 Mark verkauft werden.

Ein grosser Saal war der Ausweisung und Flucht aus Elsass-Lothringen gewidmet. In den Wochen nach Kriegsende und dann systematischer zwischen 1919 und 1923 wurden aus dem Elsass insgesamt geschätzt 120'000 Reichsdeutsche und etwa 2'000 Deutschgesinnte ausgewiesen. Zuvor ist die Bevölkerung zur Überprüfung der nationalen Zuverlässigkeit in ethnische Abstammungsklassen eingeteilt worden: Vollfranzosen, Teilfranzosen, Ausländer und Deutsche. In Weil am Rhein kamen Hunderte von Vertriebenen an, zu Fuss über die Eisenbahnbrücke. „Immer von neuem kamen Vertriebene mit ihren Familien, oft ohne Ziel wohin sie wollten, oft ohne Mittel“, beschreibt Pfarrer Schlusser aufgrund der schlechten Wirtschaftslage die schwierige Situation. Die Begleitumstände der Ausweisung waren für viele Betroffene traumatisch. Sie mussten sich innerhalb 24 Stunden mit maximal 50 kg Gepäck sowie 2'000 Mark Bargeld an Sammelstellen einfinden, wurden durchsucht und an die Rheinbrücken gefahren. Das zurückbleibende Eigentum wurde unter Zwangsverwal-

tung gestellt. Anhand von mehreren Einzelschicksalen, zum Teil auch als Audioband zu hören, erzählte die Weiler Ausstellung, wie sich diese Elsässer in Weil neue Existenzen aufbauten. Pfarrer Schlusser schreibt am 9. Mai 1919: „Es klopft ein hervorragend tüchtiger katholischer Lehrer aus dem Elsass in vorgerückter Nachtstunde an meiner Studierstube an, während eben eine Sitzung für Vertriebenenfürsorge stattfindet. Der Lehrer sollte wegen seiner bekannten deutschen Gesinnung ins Innere von Frankreich verschleppt werden und war in der Abendstunde über Basel nach Weil geflohen.“ Karl Tschamber fand später Arbeit im Basler Staatsarchiv und veröffentlichte eine erste Weiler Chronik.

Der Coiffeur Philipp Brossard, ursprünglich aus der Pfalz stammend, eröffnete in Friedlingen einen Coiffeursalons, nachdem er seinen Salon am Kaiser-Wilhelm-Platz (der heutigen Place Abbattu) in Hünningen mit zwei Rasiermessern und einer Hand-Haarschneidemaschine im Gepäck verlassen musste. Dieser Salon wird heute noch in der vierten Generation geführt.

Und so weiter und so fort ... Ich hätte Stunden im kleinen Museum verbringen können und kann allen Elsass-Freunden nur raten, regelmässig nicht nur die Veranstaltungshinweise der Stadt, sondern auch diejenigen des Elsass und Südbadens zu konsultieren. Unsere Regio bietet eine grosse Menge an Trouvaillen, die zumindest ich meist verpasse!

De Schwämmlichrieg

Von Markus Manfred Jung

Wie e jede rechte Pilzsammler han au ii mi Gheimplätzli, e Stückli Wald, wo numme mir un miine Schwämmli ghört. Des heisst, ganz stimmt des nit. S muess öbber gä, wo gnau dört au sii winzigis Parediis gfunde hät.

Aber mer verschtöhn is guet. S muess ein sii, wo unter de Wuche schafft. Er goht am Samschtig in d Pilz. Drum gang ii, as freie Huusma un Schriftsteller, am Ziischdig amig oder Mittwuch. Sell funktionirt, well au er di chleine Pfiff un Semmelschtoppel, jo sogar di junge Maronen un Steipilz no stoh un drüeihje losst; un well er nit diselle umtrampe tuet, won er nit chennt oder nit mag, Perlpilz öbbe oder Täubling.

An de Putzetereschkli uf em Waldboode sihn i amig, won er was gfunde hät. Er ghört zue de Abschniiderfraktion, ii zue de Uusedrüller. Beidi Arte vom Sammler hän öbbis für sich. Mir reschpektire des. S muess en eltere Ma sii, wo sich nümme gar so bucke mag. Unter de junge Tännli oder in de dickschte Hürscht find i nämli mänkmool au no Prachtexemplar, wo ihm no nit in s Aug un dāno in s Chörbli gumpst sin. I sihn en vor mer: en aaschtändige Sammlerkolleg, wo Freud hät am Wald, am Schwämmli issueche, – putze, – chochen un – esse, wo heimlaufft,

wenn s Spanchörbli voll isch un sich nit mit 23 Kilo abasirte Pilz im Kofferraum übre e Grenze schliicht.

Dää Spöötlig jetz han i zerscht ke Ziiht gha unter de Wuche un bi zweimool früeihj am e Samschtig gange. S isch wie verhext siter: verdalpti Pilz, keni junge meh, wo no stöhn, chuun no schöni in de Hürscht. Vor Wuet nimm i amig grad no die mindeschte Steipilzli mit, wo de Huet un Stil no nite-mool usenander halte chasch.

De Manuel hät mi dooletschti gfroogt: „Du, Vatter, wie fangt eigentli e Chrieg aa?“



Der „Prix Beatus Rhenanus“ für Dominik Wunderlin

Von Hans-Jörg Renk

Die Teilnehmenden der Generalversammlung 2017 der Elsass-Freunde erinnern sich noch, dass bei dieser Gelegenheit der „Prix Beatus Rhenanus“ der „Académie d'Alsace des sciences, lettres et arts“ durch deren Vizepräsidenten Gabriel Braeuner und unser Vereinsmitglied Gérard Leser aus der Taufe gehoben wurde.

Der erste Preisträger war Prof. James Hirstein, ein Spezialist für das Leben und Werk des Humanisten, nach welchem der alle zwei Jahre zu vergebende Preis benannt wurde. Dessen zweite Verleihung erfolgte Anfang Juli dieses Jahres in der Bibliothèque Humaniste von Sélestat/Schlettstadt, welche Beatus Rhenanus gründete und die vor einem Jahr Ziel eines erfolgreichen Ausflugs der Elsass-Freunde war. Der diesjährige Preisträger ist Dominik Wunderlin, bis zu seiner Pensionierung vor zwei Jahren Vizedirektor des Museums der Kulturen in Basel. Damit wurde sein Lebenswerk geehrt, zu welchem u.a. mehr als 60 wissenschaftliche Publikationen und ebenso viele Ausstellungen gehören, die vorwiegend der Geschichte, der Kultur, der Geographie und den Sprachen des Oberrheins gewidmet sind.

Gérard Leser unterstrich in seiner Laudatio denn auch vor allem die grenzüberschreitende Tätigkeit des Preisträgers, die sich etwa in dessen Mitgliedschaft im Vorstand des Netzwerks der Geschichtsvereine des Oberrheins äussert, oder in derjenigen im wissenschaftlichen Beirat des Alemannischen Instituts in Freiburg i.B. Dominik Wunderlin wirkte während 15 Jahren auch im Vorstand des Hebelbundes Lörrach und ist seit mehr als 20 Jahren Mitglied der Basler Hebelstiftung. Der gebürtige Liestaler und langjährige Mitarbeiter des dortigen Museums führt seine publizistische Tätigkeit heute als Redaktor der „Baselbieter Heimatblätter“ und als Autor des „Baselbieter Brauchtums“ weiter. Gérard Leser freute sich, dass dieser Preis, der in Basel entstand, nun dorthin zurückgehe und schloss seine Laudatio mit der Feststellung, dass Werk und Wirken des Preisträgers ganz dem Geist von Beatus Rhenanus entspreche, dessen Humanismus sich ebenfalls „zwischen Einwurzelung und Weltoffenheit“ bewege.

Die Elsass-Freunde gratulieren Dominik Wunderlin, der seit kurzem auch unser Vereinsmitglied ist, zu dieser verdienten Ehrung!

Karl-Heinz Matthes †

Von Robert Heuss

Als ich gegen Ende August von einer eindrücklichen Reise nach Nordostsibirien zurückkam, fand ich in meiner Post die traurige Nachricht vor, dass Karl-Heinz Matthes am 4. August, einige Monate vor seinem 84. Geburtstag, verstorben ist. An der Trauerfeier vom 9. August in Rodersdorf hat uns mein Vorgänger Jürg Burkhardt vertreten.

Karl-Heinz Matthes sind wir zu grossem Dank verpflichtet. Er hat von 2001–2014 zuverlässig, fleissig und unaufgeregt unsere Kasse betreut. Der Anfang war schwierig, da es galt, nach dem durch einen Computerausfall entstandenen Verlust aller Mitglieder-Daten, den nicht er zu verantworten hatte, die Administration des Vereins wieder auf Vordermann zu bringen. Und er hat sich der neuen Technik – anders als Manche seiner Generation – nicht verschlossen. Er hat sich Computer, Drucker und alles Zubehör angeschafft, sich in die Buchhaltungsprogramme eingearbeitet und diese an seine Bedürfnisse angepasst. Den Revisoren konnte er jeweils bei einem Gläslein Wein



in seinem Einfamilienhaus in Rodersdorf eine makellos geführte Rechnung präsentieren. Persönlich bin ich ihm sehr dankbar, dass er uns 2016 aus dem Schlamassel führte, das sein damaliger Nachfolger angerichtet hatte.

Auf meine Anfrage, etwa drei Wochen vor der Generalversammlung, ob er den Jahresabschluss 2015 bewerkstelligen könne, durfte ich ihm sämtliche Belege und Unterlagen nach Hause bringen. Ohne Wenn und Aber hat er sich an die

Herkulesarbeit gemacht, alle Buchungen neu einzugeben und die Buchhaltung zur Zufriedenheit der Revisoren abgeschlossen, so dass sie dem jetzigen Kassier Hans-Ruedy Grünenfelder in guter Ordnung übergeben werden konnte. Sein Zeitaufwand waren mindestens 14 gefüllte Tage unter grösstem Zeitdruck.

Seinen beiden Kindern Roland und Angela Matthes kondolieren wir herzlich. Karl-Heinz halten wir in dankbarer Erinnerung.

Robert Heuss, Präsident

Die verlorenen Leben einer ganzen Generation

Der neue Roman von Pierre Kretz als Spiegel der Geschichte des Elsass

Von Hans-Jörg Renk

Die deutsche Übersetzung des neuen Romans von Pierre Kretz „Verlorene Leben“, die wir in der EG 145 kurz angekündigt haben, ist soeben erschienen. Der Autor, den viele Elsass-Freunde noch von seinem fulminanten Auftritt mit „Ich ben a beesi Frau“ am Literarischen Abend 2015 in Erinnerung haben, schildert darin die tragische Geschichte des Elsass der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts anhand des Schicksals des 1910 in einem Sundgauer Dorf geborenen Bauernsohns Ernest Schmitt, der als Jurist in Strassburg eine brillante Karriere macht, bis er 1942 als Zwangsrekrutierter in die deutsche Wehrmacht eingezogen wird. Er kehrt aus dem Krieg gegen Russland als gebrochener Mann zurück, kann in der Nachkriegszeit nie mehr richtig Fuss fassen und verschwindet eines Tages spurlos.

Ernest Schmitt steht stellvertretend für eine ganze Generation, die im Elsass der Zwischenkriegszeit aufwuchs, mit ihren Spannungen zwischen der katholischen Kirche und dem laizistischen Staat, sowie zwischen frankophilen Zentralisten und den zum Teil deutschfreundlichen Autonomisten. Obwohl sich das Leben von Ernest Schmitt als roter Fa-

den durch den ganzen Roman zieht, wird dieses nicht durch ihn selbst oder den Autor geschildert, sondern durch rund 20 Personen aus Schmitts Umfeld, die Pierre Kretz in direkter Rede zu Wort kommen lässt: seine Eltern, seinen Pfarrer, der aus ihm einen Geistlichen machen will, seine Mitschüler und -Studenten, seine Berufskollegen, seinen Chef Gaston Schmidt, ein Anwalt, der auch sein Schwiegervater wird, seine Ehefrau und seine Militärkameraden. Weitere „Zeugen“ sind eine Prostituierte, die Ernest gelegentlich besucht, ein Fahrraddieb, den er nicht vor dem Gefängnis retten konnte und die Wirtin seiner „Stammbeiz“ neben dem Gerichtsgebäude. Einer seiner Berufskollegen ist der geschichtlich nachgewiesene Autonomist und spätere SS-Offizier Hermann Bickler, der vor dem Krieg vergeblich versucht, Ernest von der Ideologie der Nazis zu überzeugen.

Der ausgefallenste „Beobachter“ ist jedoch „Schnurtzi“, ein ausgestopftes Wildschwein, das über dem Schreibtisch von Gaston Schmidt hängt und sich dort seine Gedanken zum Lauf der Welt macht, vor und nach dem Krieg, bis in das Jahr 1981. Auch einige der anderen „Zeugen“

treten mehrmals und zu verschiedenen Epochen auf, zum Teil bis zum Beginn des 21. Jahrhunderts. Diese Zeitsprünge erlauben es, das Leben von Ernest aus der historischen Distanz zu beurteilen. Und obwohl dieser selbst nur indirekt zu Wort kommt, ergeben alle diese „Zeugnisse“ zusammengekommen ein klares Bild seiner vielschichtigen Persönlichkeit und darüber hinaus ein Mosaik, das sich zu einer Gesamt-sicht des Elsass seiner Zeit mit seinen dunklen und hellen Farbtönen zusammenfügt: Da treten etwa die Unterschiede zwischen dem katholischen Sundgau und dem protestantischen Strassburg hervor, und darüber hinaus die generellen zwischen dem Ober- und Unterelsass sowie zwischen Stadt und Land.

Diese Unterschiede äussern sich bisweilen auch in Kleinigkeiten, so zum Beispiel, wenn Ernest wegen der zwei „t“ in seinem Familiennamen von seinen Namensvettern mit der Endung „dt“ belächelt und wegen seines Sundgauer Dialekts gehänselt wird. Auch der Gegensatz zwischen dem in der Vorkriegszeit noch allgegenwärtigen Dialekt und dem offiziellen Französisch schimmert da und dort durch.

Man merkt dem Roman an, dass sein Autor Rechtsanwalt war, bevor er sich ganz dem Schreiben widmete, denn viele der „Zeug-

nisse“ könnten auch in einem Gerichtssaal abgelegt worden sein. Die Dramaturgie des Buches lässt aber auch den Theaterautor erkennen, dem am Ende seines Romans ein wahrer „coup de théâtre“ gelingt, der aber hier nicht verraten sei, um die Spannung aufrecht zu erhalten.

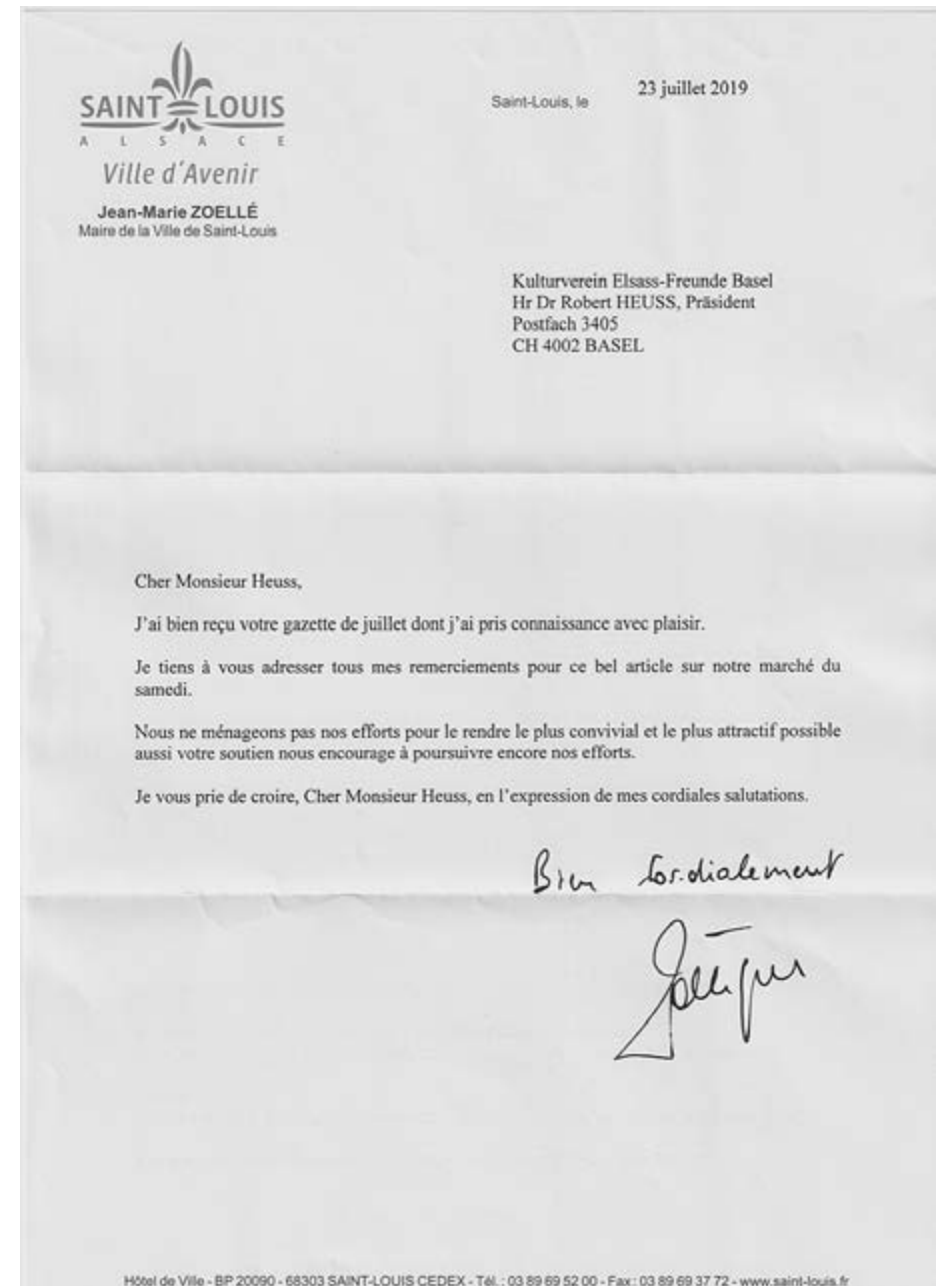
Pierre Kretz, der die Geschichte des Elsass schon in seinem „Le gardien des âmes/Der Seelenhüter“ (2009) in Romanform kleidete, ist ein weiteres Werk gelungen, das den Vergleich mit ähnlichen Familiengeschichten, in denen sich diejenige des Elsass spiegelt, nicht scheuen muss, etwa mit Germain Mullers Theaterstück „Enfin...redde mer nimm devun“, oder den Romanen „Die Linden von Lautenbach“ von Jean Egen und „Marthe et Mathilde“ von Pascale Hugues. „Verlorene Leben“ in der kongenialen Übersetzung von Claire Bray und Irène Kuhn gestattet einen tiefen Einblick in die Seele des Elsass und sei daher allen, die sich für unsere Nachbarregion interessieren, wärmstens empfohlen.

*Pierre Kretz: Verlorene Leben
Roman, 166 Seiten,
CHF 29.90
ISBN 978-3-7496-1006-8
Verlag Klöpfer, Narr
Tübingen 2019*

*Das Buch kann in der
Buchhandlung Bider&
Tanner an der Aeschen-
vorstadt 2 in Basel er-
worben werden.*



Leserbriefe



Liebe Gesamtedaktion,

Manch anderer „Kulturverein“ würde sich wohl glücklich schätzen, könnte er seinen Mitgliedern ein Mitteilungsblatt wie die „Gazette“ bieten. Da sind wir Elsass-Freunde wirklich verwöhnt mit einer besonders gediegenen, inhaltsreichen und vor allem hochinteressanten Zeitschrift, die noch viel mehr Leser verdienen würde. Dazu ist der gesamten Redaktion kräftig zu gratulieren und für die anspruchsvolle, grosse Arbeit zu danken. Bitte also weiterhin so gut recherchierte und aufschlussreiche Beiträge wie bis anhin! Ein dankbarer Mitleser.

Mit besten Grüßen,

Dieter Bothe

Guten Tag

Die Elsass-Gazette kommt frisch daher! Sie ist übersichtlich gestaltet, aufgelockert mit Bildern und Schnappschüssen.

Die Beiträge sind interessant.

Kurz: Ich freue mich jedesmal auf die Lektüre der Elsass-Gazette!

Vielen Dank! 

Freundliche Grüsse

Anne-Marie Freiermuth

Schaffhausen

P.S. Entschuldigen Sie bitte, dass ich mich erst auf Ihren Aufruf hin, geäußert habe...

In eigener Sache

Das digitale Zeitalter macht auch vor uns nicht Halt...

Wenn Sie eine E-Mail-Adresse haben, schreiben Sie uns an:
sekretariat@elsass-freunde-basel.ch,
damit wir Sie in der Datei erfassen können.

Wenn Sie keine haben, ist das auch kein Problem,
denn Sie erhalten unsere Mitteilungen weiterhin per Post.

Besten Dank für Ihre Mithilfe.

Sibyll Holinger
Sekretariat

Veranstaltungen

Ab 25. Oktober 2019

Der DreylandDichterweg permanent geöffnet!

Endlich ist es so weit: Nach dreieinhalb Jahren, während welchen der Rheinuferweg zwischen Basel-Dreirosenbrücke und Huningue nur an den Wochenenden durchgehend begeh- und per Velo befahrbar war, wird dieser – und mit ihm der Dreyland-Dichterweg – ab Freitag 25. Oktober an 7 Tagen und während 24 Stunden offen sein, nachdem die Sanierungsarbeiten auf der französischen Seite der Grenze abgeschlossen sind. Allerdings teilt die Stadt Huningue

gleichzeitig mit, dass der Weg bis dann komplett gesperrt ist, weil die Vorrichtungen zum Abtransport des kontaminierten Materials per Schiff abgebrochen werden müssen.

Bis im Sommer des kommenden Jahres sollten auch die Arbeiten in Huningue und Weil am Rhein im Zuge des gemeinsamen Projekts „Vis-à-Vis“ abgeschlossen sein, sodass auch die 10 Gedichttafeln, die zur Zeit abmontiert und eingelagert sind, wieder sichtbar werden.

Sonntag, 27. Oktober 2019, 14 Uhr

109. Hebelschoppen in der Kirche in Hertingen

„J.P. Hebel und die Fremden“

Ein Vortrag von Pfr. i.R. Axel Huettner aus Grenzach

Ein Lebensthema J.P. Hebels, einer seiner grossen „Lebensmelodien“, die er wieder und wieder in seinem Werk zum Klingen bringt, ist die achtsame Begegnung mit den Aussenseitern, den Fremden der damaligen Gesellschaft. Hebels Vorliebe für die zu kurz Gekommenen, für die Randständigen, die als fremd Wahrgenommenen, zeigt sich besonders in der Art, wie er die „Hebräer“, die „Morgeländischen“ in den Kalendergeschichten würdigt.

Die während seiner Karlsruher Zeit begonnene Einordnung der Juden

als „Staatsbürger mosaischen Glaubens“, die sich in den „Constitutionsedikten“ des neuen Grossherzogtums niederschlug, soll in dem Vortrag zum Hebelschoppen in Hertingen mit verfolgt werden.

Neben allen zeitgebundenen Aussagen strahlt sein grosses Thema, der Überwindung von Grenzen zwischen den Menschen, deutlich in unsere heutige Diskussion über die Fremden unserer Zeit hinein.

Wie immer schliesst sich dem Festakt in der Kirche ein gemütliches Beisammensein im Bürgersaal in Hertingen an.

Wir freuen uns auf Ihr Kommen!

Hebelfreunde Hertingen

Bildernachweis

Titelseite	Fotos: zur Verfügung gestellt von Christian Schmid, Jeannot Weissenberger und Jean-Christophe Meyer
Seite 6	Foto: Markus Manfred Jung
Seite 10	Foto: www.tourisme-colmar.com
Seiten 11 – 12	Fotos: Irma Brantschen und Daniel Braun
Seite 13	Foto: Hans-Ruedy Grünenfelder
Seite 14	Foto: Robert Heuss
Seiten 15 – 16	Fotos: Bettina Bohn und Robert Heuss
Seiten 17 – 20	Fotos: Jocelyne Straumann, Peter Obrist und Serge Iseli
Seite 21	Foto: André Goepfert
Seiten 22 –23	Diplomatische Dokumente der Schweiz, Online-Datenbank Dodis: www.dodis.ch/2494
Seite 25	Foto: Victor Bertschi – bsl-mlh-planes.net
Seite 26	Foto: Wolfgang Neumann – bsl-mlh-planes.net
Seite 27	Foto: Victor Bertschi, Jet Aviation – bsl-mlh-planes.net
Seite 28	Foto: Serge Iseli
Seite 31	Basler Zeitung Nr. 162, S. 19 (15.7.1991)
Seite 32	Foto: Serge Iseli
Seite 34	Foto: Markus Manfred Jung
Seite 36	Foto: Rudi Niescher
Rückseite	Impressionen von der Ausstellung im EuroAirport und vom Ausflug ins Mittlere Wiesental (Fotos von Bettina Bohn und Werner Straumann)

Vorstand

Präsident	Dr. Robert Heuss	Eichhornstrasse 14, CH-4059 Basel Mobile: +41 (0)78 720 47 33 E-Mail: robert.heuss@balcab.ch
Vizepräsident CH	Daniel Braun	Neuweilerstrasse 7, CH-4054 Basel T: +41 (0)61 263 18 15 Mobile: +41 (0)79 377 65 59 E-Mail: dbp.bs@bluewin.ch
Vizepräsident F	Gérard Kielwasser	15, rue de la Résistance, F-68870 Bartenheim T: +33 389 68 36 23 E-Mail: g.kielwasser@wanadoo.fr
Vizepräsident D	Markus Manfred Jung	Hohenegg 2, D-79692 Kleines Wiesental T: +49 7629 908 84 40 E-Mail: markusmanfredjung@gmx.de
Sekretärin	Sibyll Holinger	Aeschenvorstadt 48, CH-4051 Basel Mobile: +41 (0)79 461 72 28 E-Mail: s.b.holinger@bluewin.ch
Kassier	Hans-Ruedy Grünenfelder	Schleifenbergstrasse 39, CH-4058 Basel T: +41 (0)61 321 60 80 Mobile: +41 (0)77 253 67 05 E-Mail: hrgv1318@bluewin.ch
Redaktorin	Irma Brantschen	Rudolfstrasse 22, CH-4054 Basel T: +41 (0)61 273 64 21 Mobile: +41 (0)79 434 64 67 E-Mail: ibrantschen@bluewin.ch
Redaktor	Peter Obrist	Aeschenvorstadt 48, CH-4051 Basel T: +41 (0)61 261 54 31 E-Mail: tsirbo@bluewin.ch
Webmaster	Hugo Neuhaus-Gétaz	Fuchshagweg 26, CH-4103 Bottmingen T: +41 (0)61 421 95 54 E-Mail: hugo.neuhaus@nele.ch
Beisitzerin	Regula Adam	Drosselstrasse 59, CH-4059 Basel T: +41 (0)61 361 38 25 E-Mail: regulaadam@msn.com
Beisitzer	André Dubail	3 Impasse des écoles, F-68480 Pfetterhouse T: +33 389 25 71 89 E-Mail: andre.dubail@yahoo.fr
Beisitzerin	Ursula Schmitt	Schützenmattstrasse 35, CH-4051 Basel T: +41 (0)61 274 02 47 E-Mail: uschmitt@bluewin.ch
Beisitzer	Werner Schwarzwälder	10, rue André Malraux, F-68330 Huningue T/F: +33 389 67 39 31 E-Mail: werner.schwarzwaelder@orange.fr



Le Grand Bretzel d'Or 2014

Die Elsass-Freunde Basel
bezwecken die Verbreitung
vertiefter Kenntnisse
des Elsass, seiner
Landschaft, Bevölkerung,
Kultur und Geschichte



RegioTriRhena