

Erster Luftverkehr: Sabena vor 100 Jahren im Sternenfeld

Werktäglich Brüssel–Basel

Ein Jahr nach Eröffnung der Flugverbindung mit London erhielt der Basler Flugplatz Sternenfeld im Sommer 1924 bereits die zweite internationale Passagierfluglinie: Die aus der staatlichen SNETA hervorgegangene Sabena nahm am 16. Juli die werktägliche Bedienung der Strecke Rotterdam–Brüssel–Basel auf.

Rückblick von Daniel Ruhier

Die erste Idee für einen Luftverkehr von Belgien in die Schweiz hatte der Flugplatzchef von La Blécherette, Edouard Pethoud: Im März 1923 orientierte er das Luftamt über seine mit dem «Syndicat national pour l'étude des transports aériens SNETA» besprochene Linienverbindung Antwerpen–Brüssel–Strassburg–Lausanne. Die im Herbst 1923 publizierte Liste der für das Jahr 1924 angemeldeten Luftverkehrsprojekte enthielt jedoch eine internationale Flugpoststrecke Basel–Strassburg–Luxemburg–Brüssel–Antwerpen, Lausanne figurerte nicht darauf. Am 5. Oktober bestätigte die Oberpostdirektion, neben der Linie Zürich–Basel–Paris–London wäre eine solche nach Brüssel und Antwerpen für Basel von besonderem Interesse.

Bedingungen für Betriebsaufnahme

Am 12. Dezember 1923 gab die Regierung des Kantons Basel-Stadt dem Luftamt bekannt, die «Sabena – Société anonyme belge d'exploitation de navigation aérienne» habe ihr Interesse an der Aufnahme einer ständigen Flugverbindung Rotterdam–Antwerpen–Brüssel–Luxemburg–Strassburg–Basel ab 1. Januar 1924 angekündigt und bitte um Zustellung aller nützlichen Informationen über den Basler Flugplatz und die ihr gewährten Erleichterungen. Zwei Tage später kündigte die holländische KLM ebenfalls an, sie plane für 1924 die Eröffnung eines wöchentlichen Flugdienstes Rotterdam–Basel und erwarte Einzelheiten über den Flugplatz Basel.

Ende Januar 1924 empfing das Luftamt den Sabena-Direktor Renard und eine Woche darauf denjenigen der belgischen Luftfahrtbehörde zu Gesprächen über die Verbindung mit Basel. Die KLM hatte bereits bekanntgegeben, sie verzichte auf die angekündigte Linie von Rotterdam nach Basel. Nach seinem Besuch bestätigte Renard den Behörden, seine Gesell-



Foto Archiv EuroAirport

Die erste Landung des Postflugzeugs De Havilland DH.9 O-BIEN führte am Sonntag, 9. Juni 1924, im Sternenfeld Pilot J. van Opstal durch. Sabena verlängerte ihre Anfang April 1924 eröffnete Postlinie Rotterdam–Antwerpen–Brüssel–Strassburg bis Basel.

schaft plane am 1. April mit kleineren Flugzeugen eine Fracht- und Postlinie von Rotterdam via Antwerpen, Brüssel und Strassburg nach Basel zu eröffnen. Sobald der Flugplatz Sternenfeld dafür geeignet sei, wolle sie auf dieser Strecke Flugzeuge vom Typ Handley Page W.8 B für zwölf Passagiere einsetzen. Die Linie werde werktäglich je einmal in jeder Richtung bedient. Man erwarte, dass Landeplatz, Hangar, Personal, Telefon und Telegraphie sowie Wettermeldungen in Basel gratis zur Verfügung

«Sabena erwartete, dass Landeplatz, Hangar, Personal, Telefon und Telegraphie sowie Wettermeldungen in Basel gratis zur Verfügung gestellt werden.

gestellt werden und die Sabena die gleichen Betriebsbeiträge erhalte, wie sie im Vorjahr der englischen Gesellschaft Handley Page geleistet worden waren, nämlich 250 Franken pro Landung.

Erst am 27. März 1924 teilten die Basler Behörden der Sabena mit, die Betriebsgesellschaft für den Flugplatz sei noch nicht gegründet worden. Bevor über die Kapitalbeteiligung entschieden sei, könne zur Subventionsfrage nicht entschieden werden. Kurz darauf bestätigte das Luftamt, die aktuellen Masse der Pistte von 400 mal 170 Meter erlaubten den Flugzeugtypen De Havilland DH.9 und DH.4 eine sichere Landung. Im Hangar hätten zwei bis drei Flugzeuge und Ersatzteile Platz, jedoch existierten auf dem Flugplatz weder ein Benzinreservoir noch eine Funkstation. Die Aufnahme einer regelmässigen Postlinie zwischen Belgien und der Schweiz könne jedoch nicht erlaubt werden, bevor für Basel ein Flugplatzchef bestimmt sei.



Foto ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv

Ab dem 15. Juli 1924 setzte Sabena auf der Linie Basel–Rotterdam das Grossflugzeug Handley Page W.8 für zwölf Passagiere ein. Abgebildet ist die zweimotorige Handley Page W.8 b O-BAHJ am Ausgangsflughafen Rotterdam.

«Aviatic beider Basel»

Das im Frühjahr 1919 gebildete Initiativkomitee zur Förderung des Flugwesens in und um Basel und zur Schaffung eines Flugplatzes hatte im Herbst 1920 den Verein «Aviatic beider Basel» gegründet. Bereits am 12. September eröffnete dieser auf einem Gelände der von Roll'schen Eisenwerke in Birsfelden den Flugplatz Sternenfeld mit einem grossen Flugmeeting. Die Anlage umfasste eine ebene Grasfläche von etwa 400 mal 200 Metern und einen kleinen Hangar. Die ab 16. August 1923 von der englischen Fluggesellschaft Handley Page Transport Ltd. dreimal wöchentlich bediente Linie London–Paris–Basel–Zürich (siehe Sky-News.ch 10/2023) zwang den Verein jedoch,

zur Weiterentwicklung des Sternfelds eine finanzkräftigere Struktur zu bilden.

Mit finanzieller Unterstützung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft erfolgte am 16. April 1924 die Gründung der Flugplatzgenossenschaft «Aviatic beider Basel». Deren Kapital betrug anfänglich 258'000 Franken, wobei sich die beiden Kantone mit 150'000 und 25'000 Franken beteiligten.

Der am 1. Mai erfolgte Stellenantritt von Charles Koepke, Direktor und Flugplatzleiter, erfüllte die vom Luftamt gestellte Bedingung für die Bewilligungserteilung an die Sabena zur Aufnahme des Linienverkehrs ins Sternfeld. Einen Monat später trat auch Fritz Wullschlegler als Chefmechaniker in den Dienst des Flugplatzes.

Start mit Postflügen

Mit einer detaillierten Weisung ersuchte die Sabena ihre seit 1. April 1924 auf der Postlinie Rotterdam–Brüssel–Strassburg eingesetzten Piloten, ab Mitte Mai während ihres Aufenthalts als Reserve von Strassburg mit der Bahn nach Basel zu reisen und sich dort mit den Flugplatzverhältnissen vertraut zu machen. Nachdem sich Sabena und Oberpostdirektion über die Bedingungen des Post- und Warentransports einigen konnten, kündigte Sabena dem Luftamt die Verlängerung der mit De Havilland DH.9 bedienten Strecke ab 10. Juni bis Basel und die Aufnahme des Verkehrs mit Grossflugzeugen für den Passagierverkehr am 15. Juli an.

Sabena, Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne – nach Basel eingesetzte Flugzeuge

Kennzeichen	Flugzeugmuster	Werks-Nr.	Motoren	Sitze	Datum Eintrag	Erstbesuch Basel	Bemerkungen
O – BAHG	Handley Page W.8 e	W 8-6	3	15	23. Mai 1924	14. Juli 1924	Eröffnung Passagierverkehr 14. Juli 1924
O – BAHJ	SABCA Handley Page W.8 b	1	2	15	10. Juli 1924	15. Juli 1924	
O – BAHK	Handley Page W.8 b	W 8-5	2	15	10. Juli 1924	16. Juli 1924	
O – BAML	SABCA Handley Page W.8 b	2	2	15	10. August 1924	12. August 1924	
O – BAHM	SABCA Handley Page W.8 b	3	2	15	10. August 1924	19. August 1924	
O – BAHT	SABCA Handley Page W.8 f	11	3	15	April 1925	Mai 1925	Flugvorführung Meeting 16./17. Mai 1925
O – BAHU	SABCA Handley Page W.8 f	12	3	15	16. Mai 1925	Mai 1925	
O – BATA	Airco DH.9 C	8370	1	3	17. März 1921	Juni/Juli 1924	
O – BEAU	Airco DH.9 C	1148	1	3	19. März 1920	Juni/Juli 1924	Unfall 9.9.1925 Cossonay, Linie Basel–Genf (Flugzeug im Einsatz bei Gren S.A.)
O – BELG	Airco DH.9 C	1223	1	3	19. März 1920	Juni/Juli 1924	
O – BIEN	Airco DH.9 C	1293	1	3	19. März 1920	9. Juni 1924	Eröffnung Postlinie

Zusammengestellt von Daniel Ruhier



Die Zubringerflüge Basel–Bern führte die «Aviatic beider Basel» mit dem Doppeldecker Caudron C.59 CH-125 für zwei Passagiere durch: Tarif einfach 30 Franken, retour 60 Franken.

La conquête de l'air

SABENA
TRANSPORTS
AÉRIENS

HORAIRES ET TARIFS
DES
LIGNES AÉRIENNES

AMSTERDAM-ROTTERDAM-BRUXELLES-BÂLE
PARIS-BRUXELLES-AMSTERDAM ET LONDRES-BRUXELLES-COLOGNE

6 OCTOBRE 1924.
Ce tarif annule les précédents.

I. — LIGNE AMSTERDAM-ROTTERDAM-BRUXELLES-BÂLE-BERNE.

REMARQUE. — La ligne est ouverte aux passagers, au courrier postal et aux marchandises. L'état actuel de l'aérodrome de Strasbourg ne permettant pas l'atterrissage et le départ des gros avions de transport, l'escala de Strasbourg est supprimée provisoirement.

a) Horaires.

14 h. 30 A.	↑	AMSTERDAM (Schiphol)	D. 9 h. 20	} Heures d'hiver hollandaise.
13 h. 50 D.		ROTTERDAM (Mullerov)	A. 10 h. 00	
13 h. 35 A.			D. 10 h. 15	
12 h. 15 D.	—	BRUXELLES (Nieuw)	A. 11 h. 00	} Heures d'hiver Greenwich.
12 h. 00 A.			D. 11 h. 15	
9 h. 00 D.	↓	BÂLE (Börsfelden)	A. 16 h. 15	} Heures suisses.
7 h. 45 A.			D. 16 h. 20	
7 h. 30 D.		BERNE	A. 16 h. 40	

N. B. — L'heure d'hiver hollandaise est en avance de 20 minutes sur l'heure d'hiver Greenwich; l'heure suisse est en avance de 60 minutes sur l'heure d'hiver Greenwich. Les passagers sont pris en auto: à Bruxelles, au Palace Hôtel, à 10 h. 30 pour Bâle, à 11 h. 15 pour la Hollande et à 12 h. 15 pour Paris; pour le deuxième service vers la Hollande à 13 h. 00; à Amsterdam à 8 h. 20 au bureau de K. L. M., Leidse Plein; à Rotterdam à 9 h. 15 à l'American Express Co, Zuidwal; à Bâle à 8 h. 30 au Grand Hôtel Euler.

Laut dem Flugplan vom 6. Oktober 1924 flog die Sabena von Amsterdam via Rotterdam, Brüssel und Basel bis nach Bern.

« Zwei Wochen nach der Erstlandung eines Sabena-Flugzeugs im Sternenfeld ereignete sich am 24. Juni 1924 bereits ein Zwischenfall.

Zwei Wochen nach der Erstlandung eines Sabena-Flugzeugs im Sternenfeld ereignete sich am 24. Juni 1924 bereits ein Zwischenfall: Laut Bericht von Flugplatzchef Koepke landete Pilot Kariger mit der leer aus Strassburg kommenden De Havilland DH.9 O-BIEN mitten in einem Gerstenfeld – zehn Meter neben der gemähten, gut sichtbaren und genügend langen Piste – was zum unvermeidlichen Überschlag des Flugzeugs führte. Die Reparatur des Flugzeugs erfolgte in Basel.

Das erste Verkehrsflugzeug der Sabena, die dreimotorige Handley Page W.8e O-BAHG, traf am Montag, 14. Juli, um 12.30 Uhr, mit zehn Passagieren, vor allem belgische Journalisten, auf dem Flugplatz Sternenfeld ein. Am Abend lud die Genossenschaft «Aviatic beider Basel» die Gäste zu einem Bankett im Restaurant «Schützenhaus» in Basel ein. Am Dienstag startete das Flugzeug um 8.10 Uhr mit einigen Schweizer Journalisten zum Rückflug nach Rotterdam. Weil der Flugplatz Entzheim eine Landung von Grossflugzeugen nicht zulies, verzichtete die Sabena fortan auf die Zwischenlandung in Strassburg. Die werktäglichen Linienflüge verkehrten ab Basel direkt nach Brüssel und weiter nach Rotterdam.

Von Amsterdam nach Bern

Die Stationierung eines DH.9 mit einem Reservepiloten im Sternenfeld garantierte ab dem 1. September 1924 bei einem Ausfall die Postbeförderung am Folgetag. Zur Verbesserung der Auslastung verlängerte Sabena die Basler Linie ab 15. September bis nach Amsterdam. Bereits im August hatte sie dem Luftamt die Absicht bekundet, im Folgejahr mit Grossflugzeugen bis nach Bern zu fliegen, sofern die Bundesstadt bis dahin einen geeigneten Flugplatz besitzen würde. Chefpilot Koepke führte am 11. September auf dem Berner Beundenfeld mit dem von der «Aviatic beider Basel» Ende Juli beschafften Doppeldecker Caudron C.59 Probeflüge durch. Der Flugplan zeigte die Strecke Amsterdam–Rotterdam–Brüssel–Basel–Bern so, als wäre Sabena mit eigenen Flugzeugen bis ins Berner Beundenfeld geflogen. Die Anschlüsse an die Linienflüge ab Sternenfeld wurden jedoch mit dem dreiplätzigem Caudron CH-125 der «Aviatic beider Basel» sichergestellt.

Foto Archiv EuroAirport



Der Birsfelder Ernst Buser sprang am Meeting vom 16./17. Mai 1925 im Sternenfeld mit dem Fallschirm vom Flügel der dreimotorigen Handley Page W.8 O-BAHT ab.

◀◀ 1925 brach die von ausländischen Unternehmen beförderte Luftpost der Schweiz gegenüber 1924 um mehr als die Hälfte ein.

Ab Mitte Oktober häuften sich in Basel die wetterbedingten Ausfälle im Linienverkehr. Die Passagiernachfrage ging markant zurück, worauf Sabena mehrheitlich die einmotorigen DH.9 zur Postbeförderung einsetzte. In der zweiten Woche im Dezember fielen sämtliche Flüge wegen des Wetters aus, worauf die Linie Amsterdam–Basel eingestellt wurde. Von Juli bis Dezember 1924 hatte Sabena 462 der 572 vorgesehenen Kurse durchgeführt und 224 Passagiere und 24'642 Kilogramm Post und Fracht befördert. Ihr Anteil am internationalen Luftpostverkehr der Schweiz betrug damals rund 96 Prozent!

Einstellung im zweiten Betriebsjahr

Nachdem ein im Winter 1924/25 geplanter Wochenendkurs Amsterdam–Basel für holländische Skitouristen nicht verwirklicht wurde, meldete Sabena die Wiederaufnahme der werktäglichen Linienflüge zum Sternenfeld am 1. April 1925 an. Je nach Verkehrsaufkommen kämen die Typen Airco DH.9 oder Handley Page W.8 zum Einsatz, wobei in Basel ein W.8 als Reserve stationiert werde. Die Eröffnung verschob sich schliesslich auf den 1. Mai. Mit einem grossen Meeting weihte das Sternenfeld am Wochenende vom 16./17. Mai die neuen Gebäude ein. Neben der Handley Page W.8b G-EBBG von Imperial Airways war Sabena mit

der Airco DH.9 O-BATA und der Handley Page W.8f O-BAHT präsent. Der Flügel der Letzteren diente dem Birsfelder Ernst Buser als Plattform für einen Fallschirmabsprung aus luftiger Höhe.

Ende Juni 1925 meldete die Berner Wochenchronik, der Flugplatz Interlaken (siehe SkyNews.ch 10/2019) sei nun so weit in betriebs sicherem Zustand, dass er in den nächsten Tagen an die Sabena-Flüge ab Basel angeschlossen werden könne. Am 5. August jedoch gab die belgische Fluggesellschaft dem Luftamt bekannt, die geringen Erträge und hohen Betriebskosten hätten zum Entscheid geführt, die Linie nach Basel am 1. September 1925 einzustellen. Das Luftamt und die Oberpostdirektion bedauerten den Entscheid, weil sich die Regelmässigkeit und die Postbeförderung erfreulich entwickelt hätten. Sie hofften, Sabena prüfe alle Möglichkeiten zur Betriebsverlängerung bis Ende September.

1925 brach die von ausländischen Unternehmen beförderte Luftpost der Schweiz gegenüber 1924 um mehr als die Hälfte ein. Die PTT begründeten dies mit der Verkehrsverminderung auf der Sabena-Linie infolge der Einschränkung der Betriebsdauer gegenüber dem Vorjahr und neuen, vorteilhaften Zugverbindungen Italien–Basel–Holland. Entgegen der ursprünglichen Ankündigung verzichtete die belgische Fluggesellschaft 1926 auf die Wiederaufnahme der Linienverbindung ins Sternenfeld, jedoch flog die Deutsche Luft Hansa im Sommer ab Basel via Mannheim nach Amsterdam. Ab 1927 bediente die Balair in Zusammenarbeit mit der holländischen KLM dann die frühere Sabena-Strecke Basel–Brüssel–Rotterdam–Amsterdam. +

www.HistAero.ch

SkyMedia



Flugplatz Sternenfeld 1920–1950

Als erstes seiner Art umfasst das 100 Jahre nach der Gründung der Flugplatzgenossenschaft «Aviatik beider Basel» im Friedrich Reinhardt-Verlag erschienene 200-seitige Buch «Flugplatz Sternenfeld 1920-1950» von SkyNews.ch-Freelancer **Werner Soltermann** die Geschichte und die Aktivitäten des ersten Basler Verkehrsflugplatzes. Die Publikation erinnert an die ersten Fluglinien in die Stadt am Rheinknie, an die Veranstaltungen, Landungen seltener Flugzeuge und an die Menschen, die sich damals um die Entwicklung des zweitwichtigsten Flugplatzes der Schweiz bemüht haben. Mehr als 250 Bilder, die viele Alltagsszenen auf dem Sternenfeld zeigen, sind bisher noch nie veröffentlicht worden (ISBN 978-3-7245-2731-2).

Quellen: Eugen Dietschi, Vom Ballon zum Jet, Pharos-Verlag Basel 1971 – Schweizerisches Bundesarchiv, Bern – PTT Archiv P-00 C LA 00004:06 / P-00 C LA 00005:01