

# Flugplatz Sternenfeld

## 1920–1950



Diese Publikation wurde von folgenden Institutionen und Personen unterstützt:

**EuroAirport**<sup>®</sup>  
BASEL MULHOUSE FREIBURG

**SPEDLOGSWISS**  
NORDWESTSCHWEIZ

**BASEL  
LANDSCHAFT**  
SWISSLOS

**SWISSLOS-Fonds**  
Basel-Stadt

Gemeinde Birsfelden

Gemeinde Muttenz

ACB Aviatik Club Basel

FSB Flugschule Basel

IG EuroAirport Basel

MFG Motorfluggruppe Basel

VAC Vintage Aircraft Club Basel

Museum für Heimatgeschichte Grenzach-Wyhlen e.V, Grenzach-Wyhlen/Deutschland

Heilsarmeeemuseum Basel

Aero-Terminal by BuchAir, Glattbrugg

Birsterminal AG, Birsfelden

Kraftwerk Birsfelden AG, Birsfelden

Paul Jenny, Basel

Moritz Suter, Basel

Heiner Vischer, Riehen

Alle Rechte vorbehalten

© 2024 Friedrich Reinhardt Verlag, Basel

Projektleitung: Alfred Rüdisühli

Korrektur: Daniel Lüthi

Gestaltung: Romana Stamm

Titelbild: Der dreimotorige Doppeldecker Armstrong Whitworth Argosy Mk.II G-AACJ «City of Manchester» der Imperial Airways steht auf dem Sternenfeld für das Einsteigen der Passagiere bereit. Links im Bild ist das Seitenruder einer Handley Page W.10 G-EBMR, ebenfalls von Imperial Airways, zu sehen.

Rückseite: Eine Gedenktafel erinnert heute an der Mauer neben dem «Restaurant Sternenfeld» Am Stausee 24, in Birsfelden an den Flugplatz Basel-Sternenfeld.

ISBN 978-3-7245-2731-2

Der Friedrich Reinhardt Verlag wird vom Bundesamt für Kultur mit einem Strukturbeitrag für die Jahre 2021–2025 unterstützt.

[www.reinhardt.ch](http://www.reinhardt.ch)

# Inhalt

## Kapitel I



**S. 10**

Ein Flugplatz von  
temporärer Dauer

## Kapitel II



**S. 16**

Die ersten Jahre

## Kapitel III



**S. 18**

Das Sternfeld wird  
eingeweiht

## Kapitel IV



**S. 21**

1920er-Jahre - reger  
Betrieb kommt auf  
Der erste Postflug  
trifft nicht ein

## Kapitel V



**S. 34**

Balair

## Kapitel VI



**S. 40**

**Das Sternenfeld in den 1930er-Jahren**

Luftverkehr Grossbritannien – Schweiz und Sternenfeld

Von Handley Page Transport Ltd. zu British Airways

Die Handley Page HP.42

## Kapitel VII



**S. 68**

**1939 bis 1945 – die Kriegsjahre**

## Kapitel VIII



**S. 74**

**1945: Endlich wieder Frieden in Europa**

## Kapitel IX



**S. 81**

**Die letzten Jahre**

## Kapitel X



**S. 87**

**Gründung der «Aviatik beider Basel»**

## Kapitel XI



**S. 89**

**Der Verein «Aviatik beider Basel» wird zur Genossenschaft**

## Kapitel XII



**S. 100**

Die «Aviatik beider  
Basel» als Dienst-  
leister der Fliegerei

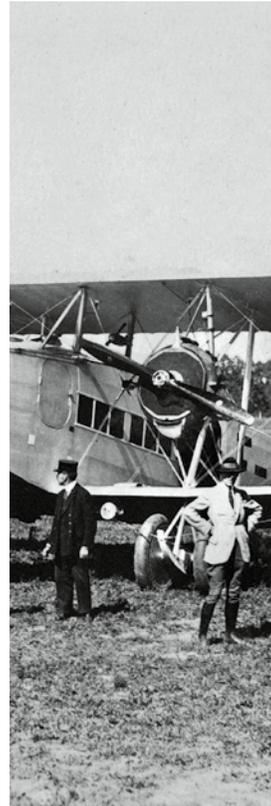
## Kapitel XIII



**S. 106**

Das Sternenfeld und  
die Sportfliegerei  
Die Motorfluggruppe  
Basel  
Der Segelflugbetrieb  
Der Freiballonsport

## Kapitel XIV



**S. 118**

Linienflugverkehr auf  
dem Sternenfeld  
1920-1950

## Kapitel XV



**S. 130**

Flugsicherheit am  
Flugplatz Basel-  
Sternenfeld

## Kapitel XVI



**S. 136**

Unfälle und Vorfälle  
rund um das Sternen-  
feld

## Kapitel XVII



### S. 144

Stationierte Flugzeuge  
1924-1951

## Kapitel XVIII



### S. 150

Flugtage und  
Veranstaltungen  
Graf Zeppelin  
Die Landung eines  
amerikanischen  
Bombers auf dem  
Sternenfeld  
Spitfire über Birsfelden

## Kapitel XIX



### S. 174

Meilensteine  
1920 bis 1956

## Kapitel XX

Flüge Total	Regelmäs	
	Flug- linien tägliche Starts	Passa- giere
518	3	509
1339	6	1617
2065	8	2177
2865	8	4645
3601	9	6191
5674	10	6825
7287	8	5246
8324	11	7865
6028	11	9734
6063	10	10683
7424	11	13483
9013	13	20143
9927	11	18213
8826	13	21353
8356	9	22443
8335	13	20053
al 95645	154	171193

Nur bis Ende August 1939

### S. 180

Statistik  
1924 bis 1939

## Kapitel XXI



### S. 182

Biografien -  
Menschen am  
Sternenfeld

## **Der Luftverkehr zwischen Grossbritannien-Schweiz und dem Sternenfeld**

Ende Juli 1919 schreibt die Agentur Zwilchenbart AG, Basel, dem Präsidenten des Vereins für Schweizer Aviatik, Oberst Dr. Alfred Mylius-Passavant, sie habe die Generalvertretung der englischen Fluggesellschaft Handley-Page Transport Ltd. für die Schweiz erhalten. Man sei bereit, mit dieser zusammen die nötigen Schritte für die Errichtung eines kontinentalen und innerschweizerischen Flugdienstes zu ergreifen.

Am 7. Dezember 1922 orientiert der Direktor Frederick Handley Page den Direktor des Eidgenössischen Luftamts Arnold Isler, seine Firma prüfe die Erweiterung ihres Streckennetzes ostwärts in die Schweiz, entweder nach Lausanne oder Basel. Welche Route gewählt würde, hänge vom Subventionsangebot ab.

Nach seinem Besuch in der Schweiz am 4. Mai 1923 bestätigt Frederick Handley Page seinen Vorschlag zur Verlängerung der London-Paris-Route mit einem täglichen Flug ab 1. Juni 1923 nach Basel und Zürich bis Ende September und einem Retourflug am Wochenende während der sechs Wintermonate, sofern die Schweizer Behörden eine Subvention von 5000 Pfund (120 000 Franken) gewährten. Er setzt dabei voraus, dass das englische Air Ministry den doppelten Betrag zuschiesse. Die Ankunft der Flüge in Basel und Zürich sollte derart geplant werden, dass die Passagiere hier die Nachtzüge nach Italien erreichten. Ende Mai 1923 telegraphiert Frederick Handley Page sein Einver-

ständnis zur vorgeschlagenen Subvention von 1500 Franken pro Rotation, gibt jedoch am 21. Juni bekannt, die Eröffnung der Flugverbindung am 1. Juli sei unmöglich, da das Air Ministry die Subventionsfrage noch nicht beantwortet hätte. Am finanziellen Beitrag zum Sommerbetrieb beteiligen sich die Kantone Basel-Stadt, Zürich und die Eidgenössische Postverwaltung mit je einem Drittel; der Winterbetrieb muss allerdings von Basel-Stadt und Zürich allein finanziert werden, da die Post an einem einzigen Flug pro Woche nicht interessiert ist.

Die Aufnahme des Linienverkehrs durch die englische Fluggesellschaft bedingt ebenfalls Anpassungen an die Infrastruktur der zwei schweizerischen Flugplätze: Weder Basel noch Zürich verfügen über einen genügend grossen Hangar für die Unterbringung des anfänglich geplanten Flugzeugtyps Handley Page W.8. Die Zürcher beschliessen den Bau einer provisorischen Flugzeughalle am Ende der Industriegeleise vom Bahnhof-Dübendorf zum Flugplatz, vorbehaltlich des Entscheids einer Betriebsaufnahme. Das Terrain im Sternenfeld ist so knapp bemessen, dass die englische Fluggesellschaft Ende Juli erachtet, vorläufig auf eine Landung in Basel verzichten zu müssen, bis ein Flugplatz grösseren Ausmasses zur Verfügung stehe. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt und die «Aviatik beider Basel» sichern jedoch umgehend zu, dass der Landungsplatz bis zum 15. August derart vergrössert werde, damit eine Zwischenlandung auf dem Sternenfeld bei jeder Wetterlage möglich sei. Die von Handley Page Transport Ltd. zur Bedingung

**Oben: Nicht nur heute,** sondern auch damals in den 1920er-Jahren wird der Erstflug der Handley Page Transport Ltd. von London nach Basel mit einem gebührenden Apéro der Offiziellen gefeiert.

**Unten: Gegründet 1919,** nimmt am 16. August 1923 die Handley Page Transport Ltd. ihren ersten Flug mit einer Handley Page O/10 G-EATH nach dem Sternenfeld auf. Die Route führt ab London via Paris und dem Sternenfeld nach Dübendorf. Nur sieben Monate später, am 31. März 1924, stellt das Unternehmen den Betrieb ein und wird von der neu gegründeten Imperial Airways übernommen, die die Strecke ab London nach dem Basel-Sternenfeld und Zürich-Dübendorf weiterführt.

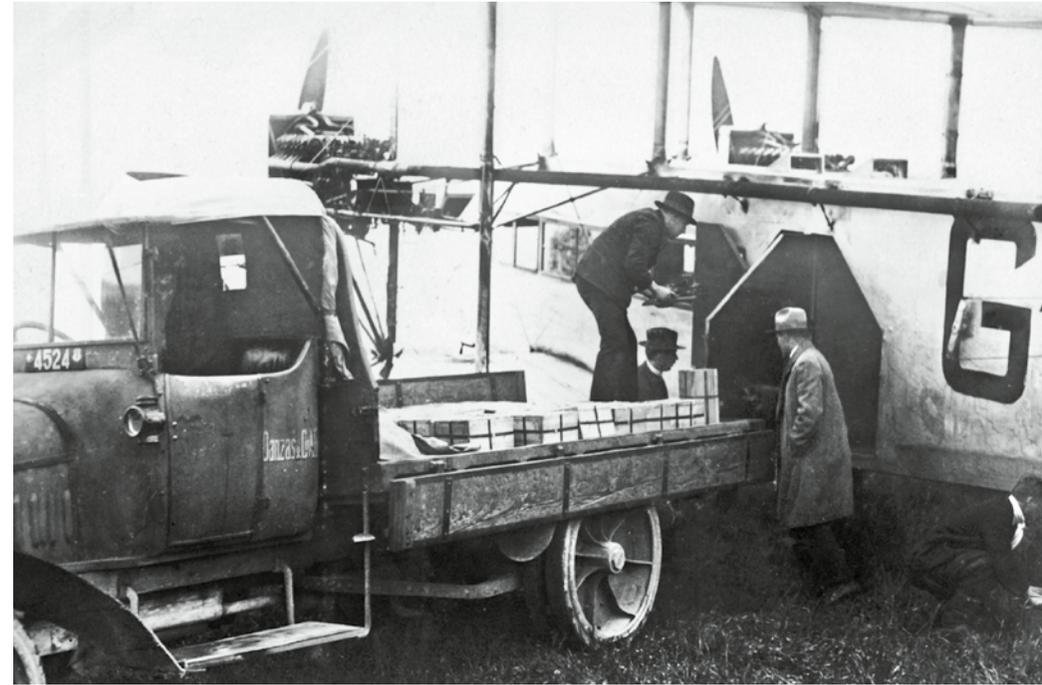


gemachte störungsfreie Funktelefonie zwischen dem Flugzeug und der Bodenstation in Dübendorf kann dank diplomatischen Vorstößen in Deutschland kurz nach Betriebsaufnahme befriedigend gelöst werden. Die Funkstationen der Reichspost und Reichswehr in München ändern ihre Wellenlängen so, dass die von Paris-Le Bourget und Dübendorf benutzten, für die Luftfahrt reservierten Frequenzen problemlos für die Übertragungen der Standort- und Wettermeldungen benützt werden können. Den Wetterdienst auf der schweizerischen Teilstrecke besorgt die Obertelegraphendirektion. Diese meldet jeweils rechtzeitig vor dem Start des Flugzeugs ab dem Sternenfeld Richtung Dübendorf oder umgekehrt das Wetter auf der Strecke zwischen den beiden Flugplätzen.

Das erste Flugzeug von Handley Page Transport Ltd. soll am Mittwoch, den 15. August 1923 in Abweichung des normalen Flugplans um 07:00 Uhr in London-Croydon abgehen. Kurzfristig muss die Gesellschaft den Erstflug jedoch auf den Folgetag verschieben.

Die neue Luftverkehrslinie aus England erfordert ein Umsteigen in Paris-Le Bourget auf das Flugzeug in die Schweiz: Während zwischen London und Paris der Typ W.8b für 12 Fluggäste eingesetzt wird, steht für den Weiterflug zur Schweiz der Bombertyp O/10 mit 10 Plätzen zur Verfügung. Das etwas langsamere Flugzeug eignet sich besser für das kleine Flugfeld in Basel und ein nächtliches Parkieren im Freien in Dübendorf.





**Links oben:** Auch die lokale Bevölkerung lässt sich das Spektakel des Erstfluges der Handley Page Transport Ltd. nicht nehmen und strömt in Massen auf das Sternenfeld, um dem Anlass beiwohnen zu können.

**Rechts oben:** Die Basler Danzas & Cie. AG ist mit einem Goldtransport der Imperial Airways aus der London nach Basel beauftragt worden. Der Camion steht bereit, die wertvolle Fracht vom Sternenfeld zum Bankverein in die Stadt zu fahren.

**Unten:** Schon fast Routine sind die Wartungsarbeiten an der Handley Page W.8b G-EBBG der Imperial Airways vor dem Rückflug nach «Good old England».

Beim ersten Rückflug von Dübendorf via dem Sternenfeld nach Paris-Le Bourget erleidet die Handley Page O/10 G-EATH am 17. August eine Motorenpanne, kann jedoch ihre Reise nach Paris fortsetzen. Als Ursache des Leistungsabfalls der Motoren wird eine Verdickung des Schmieröls festgestellt.

Weil die Betriebsaufnahme der Linienflüge erst gegen Ende der Sommersaison erfolgt, sind die Verkehrszahlen nicht überwältigend. In seiner Information vom 24. September 1923 erwähnt das Eidgenössische Luftamt aber, die Flugpost habe im ersten Monat gut gearbeitet; die steigende Tendenz der aufweisenden Passagierfrequenzen sei für eine neu beginnende Linie recht erfreulich.



**Die Vickers 66 Vimy Commercial** der Instone Air Line führt ab dem Birsfelder Sternenfeld einen Frachtflug durch. Mit Blick zur Kamera, neben dem obligaten Zollbeamten, der Direktor der Crowe & Cie. SA Alfred Krähenbühl-Kaspar und mit «Melone» der Firmengründer Falconer Crowe.



**Mit der G-EBLB**, einer Vickers 74 Vulcan, zeigte sich Mitte der 1920er-Jahre wohl eines der skurrilsten Flugzeuge am Sternenfeld. Ob es sich um ein fliegendes Fass, Sparschwein oder doch um ein Flugzeug handelt, liegt wohl im Auge des Betrachters.

# Meilensteine 1920 bis 1956

(Zusammenstellung Daniel Ruhier)

Jahr	Datum	Ereignis
<b>1920</b>	12. September	Der Flugplatz Sternenfeld wird mit einem Flugmeeting eröffnet.
	8. Oktober	Zahlreiche Schaulustige erwarten vergeblich die Ankunft des Postflugzeugs der Balug aus Frankfurt; statt in Basel landet die Postlinie ab 14. November in Lörrach-Tumringen.
	19. November	Zum Zwecke der Förderung der schweizerischen Aviatik wird in Birsfelden der Verein «Aviatik beider Basel» gegründet. Präsident: Oberstleutnant Albert Mylius-Passavant.
<b>1923</b>	16. August	Die englische Fluggesellschaft Handley Page Transport Ltd. eröffnet den Linienverkehr London-Paris-Basel-Zürich.
<b>1924</b>	16. April	Mit einer Beteiligung von 150 000 Franken des Stadtkantons und 25 000 Franken des Landkantons wird die Flugplatzgenossenschaft «Aviatik beider Basel» gegründet.
	1. Mai	Militärpilot Charles Koepke übernimmt die Funktion des Basler Flugplatzdirektors.
	27. Mai	Charles Koepke führt aus Anlass der Mustermesse einen Postflug Basel-Bern durch.
	28. Mai	Konstituierende Generalversammlung der Genossenschaft «Aviatik beider Basel». Der Verein Aviatik beider Basel löst sich gemäss Vereinsbeschluss auf.
	1. Juni	Eintritt von Fritz Wullschleger als Chefmechaniker und Fotograf bei der Aviatik beider Basel.
	10. Juni	Die Sabena verlängert ihre Postlinie Rotterdam-Brüssel-Strasbourg bis Basel.
	17. Juni	Erste Landung der neuen englischen Fluggesellschaft Imperial Airways Ltd. in Basel.
	24. Juni	Landeunfall des Sabena-Postflugzeugs Airco DH.9c O-BIEN.
	14. Juli	Die Sabena eröffnet den Passagierverkehr auf der Strecke Rotterdam-Brüssel-Basel mit Grossflugzeugen vom Typ Handley-Page W.8f.
	24. Juli	Unter Mitwirkung der Kantone Basel-Stadt und Baselland bildet sich in Basel eine Genossenschaft unter dem Namen «Aviatik beider Basel». Sie bezweckt die Herrichtung und den Unterhalt eines internationalen Flugplatzes auf dem Sternenfeld in Birsfelden.

	29. Juli	Die «Aviatik beider Basel» übernimmt ihr erstes Flugzeug, die Caudron C.59 CH-125.
<b>1925</b>	16. März	Die französisch-rumänische CIDNA (Compagnie internationale de navigation aérienne) eröffnet den Linienverkehr auf der Strecke Paris–Basel–Zürich–Innsbruck–Wien–Prag.
	16./17. Mai	Einweihung des ersten Ausbaus und der neuen Peilanlage mit einem grossen Meeting.
	26. Juni	Bei einem Startunfall geht die Blériot Spad 66 F-FREM der CIDNA in Flammen auf.
	18. Juli	Die Badisch-Pfälzische Luftverkehrsgesellschaft eröffnet die Line Basel–Frankfurt (via Karlsruhe und Mannheim).
	2. September	Unter dem Namen Basler Luftverkehrs Aktiengesellschaft gründet sich mit Sitz in Basel eine Fluggesellschaft, deren Zweck der Betrieb von Luftverkehr in der Schweiz und von der Schweiz nach dem Ausland ist. Direktor ist der Militärpilot Balthasar Zimmermann.
	25. September	Die neu gegründete Basler Luftverkehrs AG übernimmt von der Badisch-Pfälzischen Luftverkehrsgesellschaft deren Fokker F.II als CH-151 und den Betrieb der Linie nach Frankfurt.
	21. Dezember	Die «Aviatik beider Basel» übernimmt die Caudron G.3 CH-146 als Schulflugzeug.
<b>1926</b>	10. April	Aus Holland landen fünf Fokker F.III der Fluggesellschaft KLM für die Balair. Sie werden als CH-152 bis CH-156 in das schweizerische Luftfahrzeugregister eingetragen.
	12. April	Eröffnung der Linie Basel–Stuttgart durch Balair und der Deutschen Luft Hansa.
	19. April	Die Deutsche Luft Hansa eröffnet im Pool mit Balair eine Linie Amsterdam–Köln–Frankfurt–Mannheim–Basel.
	19. April	Die Balair fliegt im Sommer folgende Bestimmungsorte an: Frankfurt, Karlsruhe, Stuttgart, Genf, Lyon, Marseille, Lausanne, La Chaux-de-Fonds und Zürich.
	19. Juni	Die «Aviatik beider Basel» organisiert die Basler Etappe des Militärstafettenfluges.
	28. Juli	Die Basler Luftverkehrs AG ergänzt ihre Firma mit dem Zusatz «Balair».
	20. August	Während einer Luftkampfübung stürzt Balair-Pilot Anton Wullschleger mit seinem Militär-Jagdflugzeug Hanriot HD-1 Nr. 656 auf dem Sternenfeld zu Tode.
<b>1926</b>	1. Oktober	Die Deutsche Luft Hansa bedient die Strecke Frankfurt–Karlsruhe–Basel auch im Winterhalbjahr.
<b>1927</b>	11. April	Balair erhält ihre erste Fokker F.VIIa CH-157. Das später von der Swissair als HB-LBO eingesetzte Flugzeug ist heute im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt.
	30. April/8. Mai	Einweihung des Stationsgebäudes und des zweiten Grosshangars.
	2. Mai	Die KLM eröffnet im Pool mit Balair die Linie Amsterdam–Rotterdam–Brüssel–Basel.
	1. August	Die Lufthansa verlängert ihre Linie von Frankfurt nach Basel bis Genf und Marseille.
	1. August	Die Balair bedient ab Basel auch Luzern und St. Gallen.

<b>1928</b>	2. Februar	Gründung des AeCS Aero-Club der Schweiz, Sektion Basel.
	März	Die Balair erhält zwei weitere Fokker F.VIIa; CH-158 und CH-159.
	23. April	Die Linie der Deutschen Luft Hansa über Genf nach Marseille wird bis Barcelona und Madrid verlängert.
	14. Mai	Die Ad Astra Aero eröffnet eine Linie ab Basel via Zürich nach München.
	17. Juni	Basler Flugtage auf dem Flugplatz Sternenfeld.
	7. Juli	Durchführung der ersten Autavia-Konkurrenz.
	7. August	Das Sternenfeld ist Etappenort des ersten Europa-Rundfluges für Sportflugzeuge.
	28. Oktober	Das erste Flugzeug des AeCS Sektion Basel, die De Havilland DH.60 Tiger Moth CH-205 wird von Béatrice Simonius-de Bary auf den Namen «Basler Dybli» getauft.
	5. November	Eröffnung der Linie Basel–Genf–Marseille–Barcelona durch Balair im Pool mit der Deutschen Luft Hansa.
<b>1929</b>	3. April	Die Balair erhält ihr erstes dreimotoriges Flugzeug, die Fokker F.VIIb-3m CH-160.
	10. Juni	Die Berner Fluggesellschaft Alpar eröffnet die Inlandstrecke Bern–Biel–Basel.
	22./23. Juni	Basler Flugtage mit Sportflieger-Handicap um den Bell-Wanderbecher. Die Aviatik beider Basel mietet vom Militär ein Akrobatikflugzeug Hanriot HD-1 CH-147.
	17. August	Die Handley Page W.10 G-EBMT «City of Ottawa» der Imperial Airways stürzt auf dem Linienflug von London nach Basel in den Ärmelkanal; 7 Todesopfer.
<b>1930</b>	12. April	Balair tauft ihre Fokker F.VIIb-3m CH-161,-162,-163 und -164 auf die Namen Jungfrau, Piz Palü, Monte Rosa und Mont Blanc.
	1. Mai	Balair und die Deutsche Luft Hansa bedienen die Strecke Basel–Mannheim–Frankfurt–Köln–Essen–Amsterdam im Pool.
	1. Juni	Die Linie via Zürich nach München wird bis Prag verlängert (Ad Astra Aero im Pool mit Avio Slava).
	6. Juni	Die «Aviatik beider Basel» übernimmt das Kabinenflugzeug Comte AC-8 CH-280.
	15./16. Juni	Basler Flugtage.
	5. Juli	Eröffnung der Postlinie Basel–Paris–Cherbourg durch Balair im Pool mit Air Union und CIDNA.
	12. Oktober	Landung des Luftschiffs LZ 127 Graf Zeppelin.
	30. Oktober	Auf dem Linienflug von Amsterdam nach Basel wird die Balair Fokker F.VIIb-3m CH-161 bei einer Notlandung in Kettwig/Essen zerstört.
	29. November	Flugmeeting mit Fallschirmabsprung des «Basler Ikarus» Rudolf Böhlen.

<b>1931</b>	26. März	Die «Balair» Basler Luftverkehr-Aktiengesellschaft nimmt an ihrer Generalversammlung die Firma «Ad Astra Aero» Schweizerische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft durch Fusion auf und verlegt den Sitz nach Zürich, wo sie unter der Firma «Swissair» Schweizerische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft eingetragen wird.
	1. Mai	Swissair bedient die Linien Basel–Zürich–München–Prag und Basel–Paris.
	5. Juni	Die am 22. November 1926 gegründete Motoren-Revisions AG in Basel ändert ihren Namen auf Balair Motoren-Revisions AG.
	6./7. Juni	Basler Flugtage mit Franks Hawks (USA), Ernst Udet und Günther Groenhoff (D).
	8. Juni	Charles Koepke startet mit der AC-8 CH-280 zu einem Flug via München, Wien, Budapest, Bukarest nach Konstantinopel (Istanbul), zurück via Sofia und Belgrad.
	19. Oktober	Gründung der Segelfluggruppe Basel und Taufe des ersten Segelflugzeugs Kassel 20.
<b>1932</b>	26. Februar	Die beiden Dewoitine D.27 Nr. 211 und 217 der Schweizer Fliegertruppe kollidieren beim Rollen auf dem Sternenfeld.
	1. Mai	Swissair eröffnet einen Zubringerflug zur Expresslinie Zürich–München–Wien.
<b>1932</b>	2. Mai	Landeunfall des Swissair BFW M.18d CH 191.
	14. Mai	Erste Landung des grössten Passagierflugzeugs der Welt: Handley Page HP.42W Heracles der Imperial Airways.
	5. Juni	Beim Demonstrationsflug touchiert der Flügel des Lockheed Orion 9B CH-167 die Landepiste.
	2. Juli	Autavia mit Beteiligung einer Schweizer Militärstaffel.
	16. Oktober	Segelfliegermeeting mit Ausstellung.
<b>1933</b>	1. Mai	Swissair führt einen Nachtpostflug Basel–Frankfurt ein.
	13. August	Am ersten Basler Rennsonntag gelingt dem Basler Fallschirmspringer Rudolf Böhlen ein Höhenrekord beim Absprung von 8250 Meter aus der Comte AC-11 CH-285.
	23. Dezember	Verlegung des Fokker F.VIIb-3m CH-163 von Basel auf die Eisfläche in St. Moritz.
<b>1934</b>	1. März	Wiedereröffnung der Swissair-Linie Basel–Mannheim–Frankfurt–Köln–Amsterdam.
	11. April	Präsentation der Clark GA.43 CH-169 und der Curtiss AT-32 Condor CH-170.
	1. Mai	Swissair bedient die Strecke Zürich–Basel–Paris im Pool mit Air France.
	2./3. Juni	Grosser Flugtag zum 10-Jahre-Jubiläum der «Aviatik beider Basel».
<b>1935</b>	19. März	Erstlandung einer Douglas DC-2 der Swissair.
	1. April	Eröffnung der Swissair-Linie nach London mit der Douglas DC-2 HB-ITI.

	19. September	Landeunfall Swissair DC-2 HB-ITO.
	16. Dezember	Die Swissair bedient die Linie Zürich–Basel–London erstmals im Winter.
<b>1936</b>	30. April	Die Clark GA.43 HB-ITU des Nachtpostflugs aus Frankfurt stürzt an der Nordflanke des Rigi wegen Navigationsfehler ab. Pilot Ernst Gerber und Funker Arthur Müller finden dabei den Tod.
	3. Mai	Der Pfingstflug Klagenfurt–Graz–Balaton–Budapest–Wien–Salzburg–Innsbruck–Altenrhein–Lausanne endet auf dem Sternenfeld.
<b>1937</b>	17. Mai	Start des Pfingstfluges vom Sternenfeld nach Altenrhein–Innsbruck–Salzburg–Wien–Budapest–Balaton–Graz–Klagenfurt.
	1. Juni	Während der Weltausstellung in Paris bietet Swissair zwei tägliche Kursflüge an.
	8. Juli	Erster Einsatz einer Swissair Douglas DC-3 im Linienverkehr Zürich–Basel–London.
	10. September	Die Koolhoven FK-50 HB-AMO der Alpar der Linie Bern–Basel stürzt im Nebel beim Kellenköppli ab; Pilot Willi Eberschweiler und zwei Passagiere kommen dabei ums Leben.
	10. November	Die Modellbauer bilden eine selbstständige Gruppe der Sektion Basel des AeCS.
<b>1938</b>	22. Mai	Volksflugtag mit ProAero'38.
	3./4. September	Zweite Nationale Kunstflugmeisterschaft mit grossem Schaufliegen.
<b>1939</b>	9. Januar	Zusammenschluss der Segelfluggruppen Basel, Sissach und Möve.
	16. April	Wiedereinführung der Linienflüge nach Rotterdam und Amsterdam durch KLM im Pool mit Swissair.
	16. April	ProAero'39 mit Motor-, Segelflug und Modellbaudemonstrationen; Höhepunkt bildet der Vorbeiflug von 100 Militärflugzeugen in einer Keilform.
	27. August	Einstellung des Flugbetriebs und Schliessung für jegliche zivile Nutzung.
<b>1940</b>	21. April	Landung einer Dornier Do-17 Z-3 U5+BD der deutschen Luftwaffe.
<b>1941</b>	5. September	Landung einer Gotha Go 145A NC+AB der deutschen Luftwaffe.
	22. November	Das Swissair-Linienflugzeug aus Berlin weicht wegen Nebels in Zürich nach Basel aus.
	30. November	Landung der zweiten Gotha Go 145A H4+VA.
<b>1942</b>	25. März	Landung einer Junkers W.34 DK+VQ der deutschen Luftwaffe.
	Dezember	Ausweichlandungen der Swissair-Linie von Stuttgart wegen Nebels in Dübendorf.
<b>1943</b>	5. März	Landung einer Bü 131A Jungmann CX+HI der deutschen Luftwaffe.
	21. März	Die baselstädtische Volksabstimmung verwirft die Vorlage für das Flugplatzprojekt «Hard C».
	15. Mai	Landung einer Klemm KL 35 B SD+IU der deutschen Luftwaffe.

<b>1944</b>	2. Mai	Landung einer Dornier Do-217 N-2 3C+IP der deutschen Luftwaffe.
<b>1944</b>	14. Juni	Landung einer Bücker Bü 131 Jungmann CW+BG der deutschen Luftwaffe.
	12. Juli	Notlandung eines beschädigten Bombers Consolidated B-24H Liberator 41-28948 der US Army Air Forces, schwerstes je im Sternenfeld gelandetes Flugzeug.
<b>1945</b>	28. Mai	Wegen Benzinmangels landen zwei Republic P-47 Thunderbolt der Armée de l'Air.
	3. Juli	Erste Segelflugzeugstarts nach Kriegsende.
	26. Juli	Aus Moskau landet eine Douglas C-47B mit einer sowjetischen Delegation.
	13. September	Über 6000 Besucher besichtigen die im Juli 1944 notgelandete amerikanische B-24H Liberator.
<b>1946</b>	26. März	Scandinavian Airways eröffnet eine Frachtlinie Stockholm–Kopenhagen–Basel.
	14./28. April	Captain Collins führt die Supermarine Spitfire LF XV der Royal Air Force im Flug vor.
<b>1947</b>	12. Juni	Durch Fusion übernimmt die Swissair Photo AG Aktiven und Passiven der aufgelösten Balair Motoren-Revisions AG.
	3. Dezember	Eine DC-3 der Suidair International Airlines aus Johannesburg bringt 21 Teilnehmer zum Zionistenkongress.
<b>1948</b>	27. Juli	Gründung der Flugplatzgenossenschaft und Fliegerschule des Aero-Club der Schweiz, Sektion Basel; an der Generalversammlung vom 8. November wird die Firma mit dem Zusatz «Balair» ergänzt.
	17. Oktober	Jubiläumsflugtag zum 20-jährigen Bestehen des Aero-Clubs der Schweiz, Sektion Basel.
<b>1949</b>	21. Januar	Landung einer Amiot AAC.1 der französischen Armée de l'Air.
	31. August	Die Teilnehmer des internationalen Schweizer Rundflugs landen zur Schlussetappe auf dem Sternenfeld.
<b>1950</b>	30. Mai	Durch Beschluss der Generalversammlung löst sich die Genossenschaft «Aviatik beider Basel» auf und tritt in Liquidation.
	26./27. August	Grossflugtag zum Abschied vom Sternenfeld.
	16. September	Gründung der Kraftwerk Birsfelden AG.
	17. Dezember	Rund 20 Privat- und Schulflugzeuge dislozieren vom Sternenfeld zum Flughafen Basel-Mulhouse.
<b>1952</b>	5. Oktober	Das Basler Stimmvolk genehmigt die Beteiligung an der «Flugschule Balair AG».
<b>1954</b>	29. November	Die Generalversammlung beschliesst die Auflösung der Balair Flugplatzgenossenschaft und Fliegerschule des Aero-Club der Schweiz, Sektion Basel.
<b>1956</b>	25. Juni	Nach beendigter Liquidation wird die Genossenschaft «Aviatik beider Basel» gelöscht.

# Danke vielmals!

Zunächst richtet sich mein Dank an den Friedrich Reinhardt Verlag, der bereit war, die Idee für dieses Buch umzusetzen. Ich bedanke mich insbesondere bei Alfred Rüdisühli, Romana Stamm und Daniel Lüthi für die Leitung des Projekts, das Layout und das ausführliche Lektorat.

Ohne die fantastische Unterstützung des EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, der Birsfelder Museumskommission, der BSB Mikrografie sowie der anerkannten Webseite [www.histaero.ch](http://www.histaero.ch) wäre das Buch über den Flugplatz Sternenfeld nie möglich gewesen. An dieser Stelle geht mein Dank auch an Mathias Suhr, Walburga Bur und Manuela Witzig vom EuroAirport.

Natürlich nicht zu vergessen meine Co-Autoren Caroline Fässler-Burkhardt, Daniel Ruhier, Andreas Herzog, Tony Huwyler und Rolf Keller, welche mit ihren intensiven Recherchen, Korrekturen, Hinweisen, Texten und Bildlegenden zum Gelingen dieses Buches massgeblich beigetragen haben.

Auch für die finanzielle Unterstützung des Buches geht mein Dank an die verschiedenen Firmen, Organisationen und Privatpersonen, die alle im Impressum erwähnt sind.

Und «last but not least» danke ich auch meiner Frau Rita, die mir die ganze Zeit den Rücken freigehalten hat, damit ich mich diesem Buchprojekt widmen konnte.

Vielen Dank an alle – ich weiss das sehr zu schätzen!

Werner Soltermann

**Das Buch** umfasst als erstes seiner Art die Geschichte und die Aktivitäten des ersten Basler Flugplatzes auf dem Sternenfeld in Birsfelden (1920 bis 1950). Das Erscheinungsjahr passt zur Gründung der damaligen «Genossenschaft Aviatik beider Basel» im Jahr 1924. Neben deren Geschichte erinnert die Publikation auch an unzählige Veranstaltungen, Landungen seltener Flugzeuge und an die Menschen, die damals den Flugplatz besucht haben. Mehr als 250 Bilder, die viele Alltagszenen auf dem «Sternenfeld» zeigen, sind bisher noch nie in einem Buch veröffentlicht worden. Zum Gelingen des Werkes hat neben dem Birsfelder Museum auch der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg massgeblich beigetragen.

**Werner Soltermann**, geboren 1957 in Basel, war bis zur Pensionierung bei mehreren internationalen Logistik- und Transportunternehmen tätig, zuletzt während rund 15 Jahren als Business Development Manager im europäischen Landverkehr. Über viele Jahre war er Mitherausgeber der monatlich erscheinenden «World Air News», 1996 Mitautor des Buches «Vom Sternenfeld zum EuroAirport», 2021 Hauptautor des Buches zum 75-jährigen Jubiläum des EuroAirport sowie Korrespondent der monatlich erscheinenden Fachzeitschrift «SkyNews.ch».



ISBN 978-3-7245-2731-2



9 783724 527312

www.reinhardt.ch