



Das Sternenfeld war einst der grösste Flughafen der Schweiz – und der erste in Basel. Fotos: Reinhardt Verlag



Im Sommer 1928 gab es gleich zwei Flugtage. Zwölf Franken für einen Rundflug waren angesichts damaliger Löhne ziemlich viel Geld.



Baselbieter Flugpionier: Oskar Bider (2. v. l.) startete am 21. Juni 1919 mit einem Doppeldecker und zwei Passagieren. Foto: Archiv Tamedia

Als der grösste Flughafen der Schweiz in Birsfelden lag

Aviatikgeschichte Fliegende Kisten, Zeppeline, grosse Brummer: Ein Buch erzählt mit unbekanntenen Fotos vom Flugplatz Sternenfeld.

Simon Erlanger

Hohe Plattenbauten aus den 60er-Jahren, das Kraftwerk Birsfelden, die grossen Tanklager des Birsfelder Rheinhafens: Kaum etwas erinnert auf dem Sternenfeld-Areal an den ersten Basler Flughafen, der hier von 1920 bis 1950 bestand.

Am Anfang des Flughafens in Birsfelden standen die «Basler Nachrichten», die 1977 mit der «National-Zeitung» zur heutigen «Basler Zeitung» fusionierten. Die Zeitung veranlasste den Baselbieter Flugpionier Oskar Bider 1919 zu einem aufsehenerregenden Rundflug über die Alpen. Der Flug diente dem Ziel, die Fliegerei in Basel zu fördern, denn die Stadt war damals gegenüber Zürich ins Hintertreffen geraten. Zürich hatte mit Schwamendingen und Dübendorf bereits zwei Flugfelder, Basel keines.

Biders Flug erreichte sein Ziel. Die Basler waren begeistert. Die Fliegerei erlebte einen Aufschwung, obwohl Bider nur zwei Wochen nach seinem Rundflug tödlich verunglückte. Schon 1920 wurde in der Folge in Birsfelden der Flughafen Sternenfeld gegründet und Basel an das entstehende Luftverkehrsnetz angeschlossen.

Reich illustriertes Buch

Eine Vorläuferin der BaZ als Geburtshelferin des heutigen Euro-Airports: Diese und viele andere Trouvaillen finden sich im Bildband «Flugplatz Sternenfeld 1920–1950», der dieser Tage im Basler Reinhardt-Verlag erschienen ist. Der Autor Werner Soltermann lässt darin die kurze, aber intensive Geschichte des

ersten Basler Flugfelds wieder-aufstehen. Das Buch ist reich illustriert mit 250 historischen Fotos, die zum grossen Teil noch nie veröffentlicht wurden. Dazu kommen Tabellen zu Flugverbindungen und Flugzeugtypen auf dem Sternenfeld sowie eine Chronik der Jahre 1920 bis 1966.

Es entsteht ein eindrückliches Bild der Zeit der Flugpioniere, als Basel bei der Entwicklung der modernen Aviatik zuvorderst mit dabei war, getragen von der Flugbegeisterung breiter Massen, wie sie heute im Zeitalter von chronisch verstopften Airports und allgegenwärtiger Sicherheitsmassnahmen undenkbar ist. Heute ist Luftfahrt Alltag und Routine. Damals war sie neu und faszinierend.

Glauben an bessere Zukunft

Dabei hatte man eben erst schlimmste Zeiten erlebt. Der Erste Weltkrieg, die Spanische Grippe und der Generalstreik von 1918 erschütterten die Schweiz. Soziale Unruhen machten auch vor Basel nicht halt. Im Sommer 1919 kam es zu bürgerkriegsähnlichen Unruhen, bei denen die Armee in Kleinbasel fünf Arbeiter erschoss.

Da kam die neue und abenteuerliche Fliegerei gerade recht. Sie eröffnete Perspektiven aus der Misere. So gründeten Flugbegeisterte kurz nach dem Rundflug von Oskar Bider den Verein Aviatik beider Basel, der mit der Veranstaltung von Flugtagen begann. Die Schützenmatte und die St.-Jakobs-Matte erwiesen sich dabei als zu klein. Schliesslich fand der Verein mit dem Sternenfeld in Birsfelden ein geeignetes Areal und pachtete es. Ein erster

Hangar und eine Piste wurden gebaut. Schon ab 1920 gab es auf dem Sternenfeld einen regelmässigen Flugbetrieb.

Der Zuspruch der Bevölkerung war enorm und blieb es während der gesamten Existenz des Sternenfelds. Schon 1920 strömten Tausende zur offiziellen Eröffnung samt Flugmeeting, in Anwesenheit des Bundesrats. «Die aus Draht, Blech, Sperrholzplatten und Spannstoff bestehenden Apparate, deren schwache Motoren einen neuartigen Lärm verursachten, lockten das Volk aus Basel und Umgebung in Massen nach dem Sternenfeld hinaus, wo jeder Start und jede Landung zur Sensation wurde», berichtete ein Augenzeuge. Von da an ging es nur noch aufwärts. Das Sternenfeld hob ab.

Schon 1923 wurde der Flugplatz international, als ihn die britische Fluggesellschaft Handley-Page Transport von London und Paris her anflieg.

1924 folgte die belgische Sabena. Sie flog von Rotterdam via Brüssel nach Basel. Ab 1925 flog die französische Cidna von Paris via Basel nach Wien und auf den Balkan.

Bald war ein privater Verein den Aufgaben eines Flughafens nicht mehr gewachsen. So wurde 1924 die Flugplatzgenossenschaft gegründet, an der sich der Stadtkanton mit 150'000 Franken beteiligte, während Baselland 25'000 Franken beisteuerte.

Die Expansion ging voran. Eine 30 Meter grosse Halle wurde errichtet, der Hangar mit Werkstatt und Tanklager versehen. Ein Verwaltungsgebäude mit Zoll-einrichtungen entstand. Dazu kamen eine Funkstation und eine Anlage für Nachtlandungen.

Im Zusammenhang mit der Expansion steht 1925 auch die Gründung der Basler Luftverkehrs AG, der Balair. Es war die erste von drei Fluggesellschaften desselben Namens.



Heute steht auf dem Sternenfeld ein Wohnquartier. Foto: Pino Covino

Bald wurde das Sternenfeld zum damals modernsten Flughafen der Schweiz. Immer wieder gab es hier Flugmeetings, so etwa 1931, als sich Flugpioniere in Basel trafen. Ein Höhepunkt war aber der Besuch des legendären, rund 224 Meter langen deutschen Luftschiffs Graf Zeppelin am 12. Oktober 1930. Rund 60'000 Menschen sollen die Landung verfolgt haben.

Doch da war schon die Weltwirtschaftskrise spürbar. Wegen der Krise fusionierten die Basler Balair und ihre Zürcher Konkurrenz Ad Astra Aero zur Swissair. Diese erkor Zürich zu ihrem Sitz, mit Folgen bis heute.

Zweiter Weltkrieg als Zäsur

Noch 1938 war Basel-Sternenfeld neben Zürich und Genf einer der drei meistgenutzten Flugplätze der Schweiz. Mit dem Zweiten Weltkrieg kam dies zu einem jähen Ende.

Das Sternenfeld wurde schon am 27. August 1939, wenige Tage vor dem Kriegsausbruch, für die zivile Nutzung geschlossen. Während der sogenannten Anbauschlacht wurden auf den Flugfeldern Getreide und Kartoffeln angepflanzt. Zwei schmale Graspisten wurden für militärische Zwecke freigegeben.

«Der Krieg macht praktisch zwei Jahrzehnte der mühsamen Aufbauarbeit des Flughafens Sternenfeld zunichte», so das Fazit von Autor Werner Soltermann. Nur die Swissair flog noch bis 1944 von hier aus nach München und Berlin.

Nach der Wiedereröffnung 1945 landeten hier sowjetische und amerikanische Militärdelegationen. Bald nahm auch die

Zivilluftfahrt wieder Fahrt auf, mit grösseren und modernen Flugzeugen. Doch da war schon klar: Das Sternenfeld hatte keine Zukunft. Teile des Areals waren seit einer Volksabstimmung 1936 für den Bau eines Wasserkraftwerks und eines Rheinhafens vorgesehen, Vorhaben, die nun umgesetzt werden sollten.

Das Ende des Flughafens

Dazu wurde klar, dass das Flugfeld für die neuen Flugzeugtypen und den wirtschaftlichen Aufstieg der Nachkriegszeit zu klein sein würde. Ein Ausbau war nötig. Dazu sagte das Basler Stimmvolk aber 1943 Nein. Den Ausschlag gab die Opposition gegen die geplante Abholzung des Hardwalds.

Schon vor dem Krieg war wegen der Raumfrage die Idee eines binationalen Flugplatzes zwischen Allschwil und Blotzheim aufgekommen. Diese Idee war wegen des Krieges auf die lange Bank geschoben worden. Ab 1945 kamen die Schweiz und Frankreich erneut erfolgreich ins Gespräch.

Schon im März 1946 begannen die Bauarbeiten zum heutigen Euro-Airport Basel-Mulhouse-Freiburg, der exakt ein Jahr nach Kriegsende am 8. Mai 1946 eröffnet wurde.

Auf dem Sternenfeld wurde der Flugbetrieb 1950 offiziell eingestellt. In rascher Folge entstanden Kraftwerk, Hafen und Hochhäuser mit Genossenschaftswohnungen.

Werner Soltermann: Flugplatz Sternenfeld 1920–1950. Friedrich Reinhardt-Verlag. Basel 2024, ca. 49 Franken.