



ons stad

Nr 91 2009





© MNHA

Das neue Stadthaus
auf dem Knuedler um 1830
Ölgemälde von
Jean-Auguste Marc
(1818-1886)

Dreißigster Geburtstag von *ons stad*

Obwohl das Thema der vorliegenden Nummer ein anderes Jubiläum ist – nämlich hundert Jahre Luftfahrt in Luxemburg – sind wir unbescheiden genug, zumindest im Leitartikel auch kurz auf die nunmehr dreißig Jahre zurückzublicken, in denen unser Magazin regelmäßig erschien und damit zweifellos die „dienstälteste“ Stadtzeitung unseres Landes ist.

Als die Einwohner der Hauptstadt im Juni 1979 die Nummer eins der frisch aus der Taufe gehobenen Zeitschrift *ons stad* in ihren Briefkästen entdeckten, mochte eigentlich niemand so recht an das regelmäßige, das heißt dreimal jährliche Erscheinen dieses neuen Presseprodukts glauben. Die eigentlichen Begründer des Magazins waren die damalige Bürgermeisterin Colette Flesch und Generalsekretär Henri Beck (1923-2004).

Henri Beck liebte und kannte seine Heimatstadt wie kein Zweiter, und sowohl ihre Geschichte als auch ihre bauliche und soziale Entwicklung waren ihm derart ans Herz gewachsen, dass er seine profunden Kenntnisse mit allen hauptstädtischen Bürgern teilen wollte.

ons stad war von Anfang an eine Zeitschrift, die sich auf unterhaltende, aber niveauvolle und vor allem objektive Art und Weise die zahlreichen historischen, urbanistischen und kulturellen Facetten der Stadt Luxemburg zum Thema gemacht hatte. Das Magazin war parteipolitisch stets streng neutral, und die zahlreichen Mitarbeiter, die in insgesamt dreißig Jahren Beiträge für *ons stad* verfasst haben, kamen aus den verschiedensten weltanschaulichen Richtungen.

Dementsprechend war die Themenpalette denn auch sehr weit gefächert. Die Geschichte der einzelnen Stadtviertel wurde in Wort und Bild dokumentiert, es gab Ausgaben, die sich ausschließlich mit Architektur und Urbanismus, mit Ökologie (Wälder, Fahrrad, Abfallwirtschaft), mit Kultur (Musikkonservatorium, Cinémathèque, Photothek, Theater, Bibliotheken) auseinandersetzen oder mit dem öffentlichen Transport (Eisenbahn, Busse, Trambahn und diesmal der Fliegerei). Wir stellten journalistische Dossiers zusammen über Primärschulen und über die Geschichte des Athenäums, über das Priesterseminar und über die Kathedrale, aber auch über das Judentum und über Synagogen, über den Zweiten Weltkrieg, über städtische Friedhöfe, über Denkmalschutz, über Archäologie und vieles mehr.

In all den Jahren hat sich *ons stad* somit zu einer Art Enzyklopädie der Hauptstadt entwickelt, die auch von Studenten, Journalisten und Lokalhistorikern als solche genutzt wird. Damit das in Zukunft noch besser funktioniert, geht *ons stad* voraussichtlich Ende dieses Jahres online (www.onsstad.lu oder www.vdl.lu). Dann können sämtliche Nummern mittels Volltextsuche auf dem Internet konsultiert werden.

1979, als ein PC noch unbezahlbar und das *World Wide Web* noch eine Utopie war, hätte man sich das kaum vorstellen können.

As time goes by...

r.cl.



4

Flughafen Findel Zarte Anfänge in den dreißiger Jahren

Die Geschichte unseres nationalen Flughafens beginnt mit einem Gesetz vom 19. März 1937, mit dem die Regierung seitens der Kammer beauftragt wurde, am Ort genannt Findel einen Flughafen einzurichten. Gleichzeitig war der für den Ankauf des Geländes und die Ausführung der Arbeiten benötigte Kredit genehmigt worden.

Eine historische Dokumentation von Jean-Paul Hoffmann

12

Einblick in das Innenleben von Luxair

Wer hat nicht schon mal Lust gehabt zu erfahren, wie Flugzeuge gewartet werden, welche Sicherheitsmaßnahmen auf dem Flughafengelände gelten und wie überhaupt ein Flug vorbereitet wird?

Ein Blick hinter die Kulissen des nationalen Flughafens Findel von Henri Fischbach.

20

Wenn Killerwale fliegen

Auf nun fast vierzig Jahre kann die Frachtfluggesellschaft Cargolux zurückblicken. Hinter dem Unternehmen steckt sehr viel Logistik.

Eine Reportage von Christiane Walerich

28

Über den Wolken: Segler, Ballon- und Motorflieger



31

Témoignage d'une vieille tige

100 ans d'aviation
luxembourgeoise
par Camille Montaigu



34

ons stad chronik

- * Art à l'école
- * Aktioun Bambösch
- * Kanner in the City
- * 4e ING Europe Marathon Luxembourg
- * Parc de trampolines «Jump for fun»
- * Kinnekswiss
- * Service Seniors
- * Memories are made of this
- * Cité-Bibliothek

46

Todesvögel im ruhigen Wolkenhimmel

Fliegerangriffe auf die Stadt
Luxemburg im Ersten Weltkrieg

Ein Beitrag von Stadtarchivarin
Evamarie Bange



51

Weißsilberne Flügel

Ein „Abreißkalender“ von
Batty Weber vom 30. Juni 1922

52

Luxembourg Air Rescue: Rettung aus der Luft

Vor einundzwanzig Jahren hob der erste fliegende SAMU ab. Heute ist die LAR mit ihren vier Ambulanzjets und vier Rettungshubschraubern nicht mehr aus dem nationalen und internationalen Rettungswesen wegzudenken.

58

Vaincre la peur de l'avion

«Ce samedi-là il pleuvait des cordes. J'avais rendez-vous à l'aéroport, plus précisément à l'entrée de l'aviation générale où un ami de la famille, lui-même pilote-amateur jouissant de longues années d'expérience, m'attendait pour me familiariser avec ces engins volants et pour tenter de me guérir éventuellement de ma peur viscérale de l'avion.»

Un témoignage
de Georgette Bisdorff

60

Die Pionierjahre des Luxemburger Flugwesens

Die Geschichte des einheimischen Flugwesens beginnt im Jahre 1909 auf dem Aerodrom von Betnay bei Reims, als die Herren Brimeyer, Schmit, Greten und einige weitere Luxemburger dort einer Flugschau beiwohnen.

Eine Dokumentation
von Jean-Paul Hoffmann



67

Mach 2 Concorde: Ein Traum wird Wirklichkeit

68

Ein Don Camillo der Lüfte

70

D'Himmelsdéierchen

Eng Lëtzebuerger Short-Story
vum Josy Braun

72

Was bedeuten die Straßennamen der Stadt?

Eine Serie von Fanny Beck

73

Une photo et son histoire : La Grande-Duchesse revient d'exil

par Simone Beck

74

Bekannte Leute

Eine satirische Ballade
von Jacques Drescher

76

La Collection luxembourgeoise du Musée national d'Histoire et d'Art Edmond Goergen

par Linda Eischen



ons stad N° 91

Périodique édité par
l'administration communale
de la Ville de Luxembourg
paraissant trois fois par an

Fondé en 1979 par Henri Beck †

Tirage: 52 000 exemplaires
Distribution gratuite
à tous les ménages
de la Ville de Luxembourg
La revue ne peut être vendue

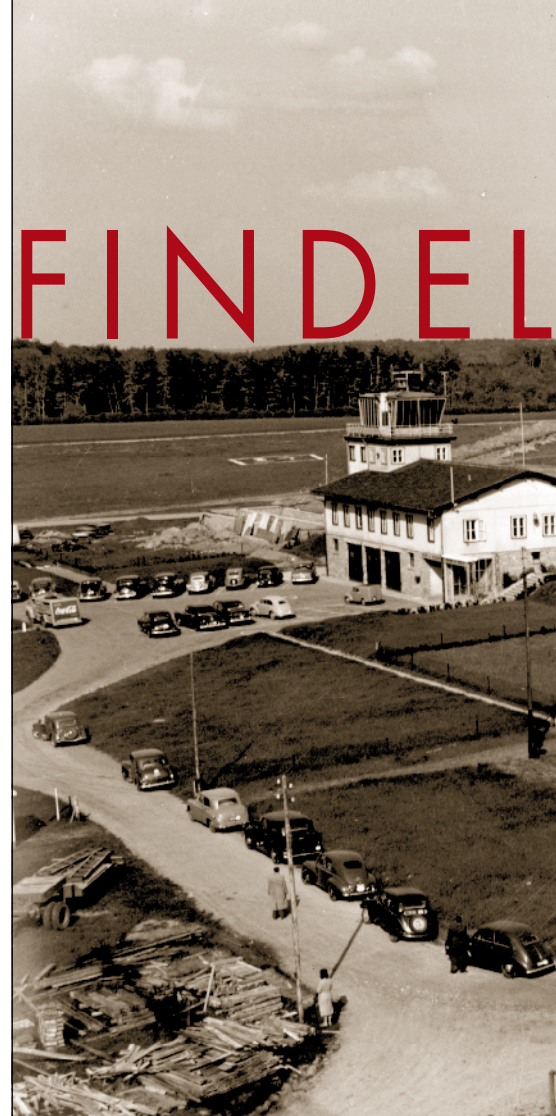
juillet 2009

Conception: Georges Fondeur
Coordination: René Clesse
Layout: Dieter Wagner
Illustrations: Pit Weyer, Dynamo
Photos: imedia, Guy Hoffmann,
Photothèque de la Ville de Luxembourg
Jean Paul Hoffmann, MNHA

Photocomposition:
Dynamo s.à.r.l., Luxembourg
Imprimé sur les presses de
l'Imprimerie St-Paul S.A., Luxembourg

FLUGHAFEN

FINDEL



1955

Die Geschichte unseres nationalen Flughafens beginnt mit einem Gesetz vom 19. März 1937, mit dem die Regierung seitens der Kammer beauftragt wurde, am Ort genannt Findel einen Flughafen einzurichten. Gleichzeitig war der für den Ankauf des Geländes und die Ausführung der Arbeiten benötigte Kredit genehmigt worden.

Dem Gesetz vorausgegangen waren eine Reihe von Studien, welche den bestmöglichen Standort für einen luxemburgischen Verkehrsflughafen bestimmen sollten. Im Laufe der Jahre war eine Vielfalt von möglichen Standorten ins Gespräch gekommen. Von Strassen bis Kirchberg hatten so ziemlich alle Stadtteile Luxemburgs sowie die umliegenden Gemeinden zu dem einen oder anderen Zeitpunkt an der Einrichtung eines Flugplatzes ihr Interesse angemeldet.

Schwierigkeiten mit verschiedenen Grundeigentümern auf Findel sowie die unsichere politische und wirtschaftliche Lage verzögerten zunächst den Beginn der Bauarbeiten, so dass nach einer Zwischenlösung gesucht werden musste, die es Privatflugzeugen und leichteren Verkehrsmaschinen erlauben würde, Flugbewegungen von und nach Luxemburg durchzuführen.

Dieses Projekt, das von der Stadt Luxemburg betreut und unter der Aufsicht des „Aéro-Club“ im Laufe des Jahres 1939 durchgeführt wurde, hätte, wenn der Zweite Weltkrieg nicht dazwischen gekom-





Tony Krier © Photothèque de la Ville de Luxembourg

1951



© Théo Mey

men wäre, Mitte September 1939 dem Verkehr übergeben werden können. Bis zum Baustopp war eine Landepiste von 400 Metern Länge nebst eines kleinen Gebäudes entstanden, so dass lediglich Starts und Landungen mit Leichtflugzeugen durchgeführt werden konnten.

Die Kriegsjahre: Der Findel als „Einsatzhafen“ der Luftwaffe

In den Kriegsjahren untersagten die deutschen Besatzer den Motorflugsport. Lediglich das Segelfliegen unter der Aufsicht des „Nationalsozialistischen Fliegerkorps“ blieb erlaubt. Zudem war das Flugfeld „Sandweiler“ bei der deutschen Luftwaffe als so genannte „Einsatzhafen“ registriert. Hierbei handelte es sich um weitgehend getarnte, unbesetzte Plätze, die ihren Anlagen nach aber voll aktionsfähig waren. Die Einrichtungen dieser „Einsatzplätze“ oder „E-Häfen“ wurden für die feldmäßige Verlegung von Kampf-, Sturzkampf- und Zerstörerverbänden vorbereitet. Die Luftwaffe unterschied zwischen E-Häfen erster und zweiter Ordnung. Tarnung war dabei ein wesentliches taktisches Moment. Die Plätze durften nicht als potenzielle Flugplätze erkennbar sein und sollten möglichst als landwirtschaftlich genutzte Fläche erscheinen. In den unmittelbaren Nachkriegsmonaten übernahm die US-Army den Findel zur eigenen Nutzung.

Nach dem Krieg: Der stetige Ausbau des Findel zum internationalen Flughafen

Bereits im Jahre 1946 wurde die Frage nach einem Verkehrsflughafen für Luxemburg wieder akut. In einem Bericht vom 19. März spricht sich der Aéro-Club in einem Gutachten für den Ausbau des Flugplatzes Findel aus. Der Standort „Kirchberg“ wird „ein für allemal“ zurückgewiesen, während derjenige von Filsdorf-Hassel als für das kommerzielle Flugwesen „ideal“ angesehen wird: *„Le projet mérite d'être étudié; en outre nous suggérons de réserver le terrain dès à présent.“*

Dies verhinderte jedoch nicht, dass der Ausbau des Findel nunmehr ohne Verzögerung in Angriff genommen wurde. Die zwischen 1945 und 1952 ausgeführten Arbeiten gestalteten sich als vergleichsweise wenig aufwendig: Die Hauptbahn, welche auf die respektablen Dimensionen von 2000 m mal 60 m angewachsen war, wurde durch eine 1600 m mal 50 m messende Zweitbahn ergänzt. Damit waren sichere Start- und Landevorgänge für die meisten Flugzeugtypen garantiert.

Mehr und mehr wurde in den folgenden Jahren allerdings die Notwendigkeit eines internationalen Verkehrsflughafens erkannt. 1953 wurde ein großes Ausbauprojekt begonnen, das eine Verlängerung der Piste auf 2380 m vorsah. ►

FLUGHAFEN **FINDEL**

Die neuen Anlagen, die östlich des alten Terminals errichtet worden waren, entsprachen nunmehr jenen Standards, welche an einen internationalen Flughafen mittlerer Größe gestellt werden konnten.

Die Infrastrukturarbeiten, die im Oktober 1954 begonnen worden waren, konnten bereits Ende 1955 als abgeschlossen betrachtet werden. Das gesamte Areal des Flughafens von Luxemburg umfasste nunmehr die Kleinigkeit von 360 ha.

Das erste, im Jahr 1945 errichtete Flughafengebäude bestand in einer Holzbaracke, welche die Wetterstation sowie die Flugsicherung beherbergte. Von 1945 an entwickelte sich allmählich ein von mancherlei Provisorien geprägter Gebäudekomplex, welcher erst dreißig Jahre später einem geeigneten Terminal weichen sollte.

Den altertümlichen Holzschuppen, welcher noch aus Lou Hemmers Walferdinger Zeiten stammte, ersetzte ab 1952 eine hochmoderne Flugzeughalle aus Spannbeton, die ohne jegliche Stützpfeiler im Innern auskam. Die Dimensionen der neuartigen Konstruktion betrugen 70 m mal 45 m, die Tore maßen 52 m mal 9 m.

Bis zur meteorologischen Station und der Feuerwehr war der neue Flughafen Findel mit allen notwendigen Einrichtungen versehen, die einen reibungslosen internationalen zivilen Flugverkehr ermöglichten.

Die siebziger Jahre: Ein neues Terminal entsteht

Im Laufe der Zeit jedoch sollte sich vor allem die Start- und Landebahn den Anforderungen als nicht mehr gewachsen erweisen, so dass im Jahre 1968 zum ersten Mal an deren Ausbau gedacht wurde. Auch die Anlagen aus dem Jahr 1946 mussten moderneren Gebäulichkeiten weichen. Der neue Flughafen konnte schließlich am 31. Oktober 1975 seiner Bestimmung übergeben werden. Die neuen Anlagen, welche östlich des alten Terminals errichtet worden waren, entsprachen nunmehr jenen Standards, welche an einen internationalen Flughafen mittlerer Größe gestellt werden konnten. Der neue Gebäudekomplex bestand aus einer zentralen, 70 mal 60 m messenden und sich über drei Ebenen erstreckenden Einheit. Während die untere Ebene im wesentlichen technische Einrichtungen beherbergte, blieb die mittlere der Abwicklung der Abflugformalitäten vorbehalten. Auf der oberen Ebene schließlich befanden sich die Ankunftshalle sowie Restaurants und Geschäfte. Der gesamte Komplex war auf ein maximales Fluggastaufkommen von 1500 Passagieren pro Stunde ausgelegt, das Vorfeld bot bis zu acht DC8-63-Maschinen Platz.

Findel, 1975



© Théo Mey

Luxemburgs erste Fluglinie: Die „Luxembourg Airlines“

Als der Flughafen Findel nach und nach internationales Format anzunehmen begann, stieg zunehmend auch die Notwendigkeit einer nationalen Fluglinie. Am 9. Januar 1948 wurde in der Amtsstube von Notar Tony Neuman in Luxemburg der auf eine Laufzeit von zwanzig Jahren hin ausgelegte Vertrag über die Schaffung der „Société Luxembourgeoise de Navigation Aérienne, Luxembourg Airlines Company“ unterzeichnet. Die Gesellschaft wurde zum Lufthandelsverkehr zugelassen, und sie erhielt Lande- und Starterlaubnis auf dem Findel, dessen 1160 m lange Hauptlandebahn allerdings Anfang 1948 nicht vollständig fertiggestellt war und lediglich 30-sitzigen Transportflugzeugen zur Verfügung stand.

Als Flugzeuge stellte der Teilhaber „Scottish Aviation“ zwei Douglas DC 3 „Dakota“, wie sie auch bei der „Operation India“ eingesetzt wurden, zur Verfügung. Die beiden Frachtmaschinen wurden in 21-sitzige Passagierflugzeuge umgebaut und hörten auf die Kennzeichen LX-LAA und LX-LAB und waren zusätzlich auf die Städtenamen „Echternach“ bzw. „Esch-sur-Alzette“ getauft worden. Neben dem obligaten roten Löwen trug jede der beiden Maschinen das entsprechende Stadtwappen.

Am 2. Februar 1948, pünktlich um zehn Uhr morgens, hob die erste „Dakota“ vom Findel ab. Mit einer Geschwindigkeit von 268 km/h ging es in einer Höhe von 2500 Fuß (ca. 800 m) über Rodingen, Longwy, Reims und Montreuil auf das 350 km entfernte Paris zu, wo die LX-LAA bereits um 11.40 Uhr in Le Bourget zur Landung ansetzte.

Außer den vier regulären Flügen, die Luxemburg ans internationale Flugnetz anschlossen, beabsichtigten die „Luxembourg Airlines“ auch Charterflüge anzubieten, da Luxemburgs zentrale Lage in Westeuropa in dieser Hinsicht vielversprechende Aussichten bot. Ebenfalls auf dem Programm standen Vergnügungsflüge über dem Großherzogtum. Viele Luxemburger erhielten ihre Lufttaufen in kurzen Rundflügen über Esch, Echternach oder Rodingen. In den Jahren 1948-1950 nahm der Flugverkehr der „Luxembourg Airlines“ rapide zu. Außer den Linien nach Frankfurt/Main und Zürich wurden auch jene nach Paris, Brüssel, London, Nizza, Rom, Athen und sogar Tel Aviv bedient. Doch das Glück sollte nicht von langer Dauer sein. Ende der sechziger Jahre ging es mit den „Luxembourg Airlines“ rapide bergab, so dass Luxemburgs erste Fluggesellschaft im Laufe des Jahres 1961 aufgelöst werden musste.

Trotz allem markierten die „Luxembourg Airlines“ den weiten Weg, den



© Collection Pierre Bertogne

Viele Luxemburger erhielten
ihre Lufttaufen in kurzen
Rundflügen über Esch,
Echternach oder Rodingen.



© Collection Mme Mathieu

1950

1952

Théo Mey © Photothèque de la Ville de Luxembourg



FLUGHAFEN **FINDEL**

am 2. April 1962, sollte eine eigene Fokker F27 „Friendship“ das bald legendäre Kennzeichen LX-LGA erhalten und auf den Namen „Prince Henri“ getauft werden. Eine zweite Fokker wurde am 28. Februar 1965 in Dienst gestellt und hörte ab dem 9. April 1965 auf den Namen „Prince Jean“.



Luxemburgs Flugwesen seit den zarten Anfängen des „Aéro-Club“ im Jahre 1909 zurückgelegt hatte. Mit ihnen war die luxemburgische Luftfahrtpolitik geboren worden, jene Politik, ohne welche es eine Luxair, wie wir sie seit Jahrzehnten kennen und schätzen, niemals gegeben hätte.

Wie der Phoenix aus der Asche: Die Luxair

Dennoch hatte die Luxair zwischen 1961 und 1963 als Nachfolgefirma zunächst unter dem finanziellen Fiasko der „Luxembourg Airlines“ zu leiden. Seit dem 21. Oktober 1961 war die Luxair langsam an die Stelle ihrer Vorgängerin getreten. Um der Gesellschaft auch finanziell einen gesicherten Start zu ermöglichen, war das Aktienkapital von 6 auf 20 Mio. Franken erhöht worden. Am 10. Mai 1965 folgte eine weitere Kapitalerhöhung von 15 Mio. Franken. Der Flugdienst stützte sich zu Beginn auf eine einzige, von den nieder-

ländischen Fokker-Werken zur Verfügung gestellte Fokker F27 „Friendship“, welche zwar das Luxair-Wappen, den berühmten roten Löwen innerhalb des „L“, trug, allerdings vorläufig noch mit der niederländischen Kennzeichen-Nummer PH-NVF auskommen musste.

Erst später, am 2. April 1962, sollte eine eigene Fokker F27 „Friendship“ das bald legendäre Kennzeichen LX-LGA erhalten und auf den Namen „Prince Henri“ getauft werden. Eine zweite Fokker wurde am 28. Februar 1965 in Dienst gestellt und hörte ab dem 9. April 1965 auf den Namen „Prince Jean“. Sie erhielt das Kennzeichen LX-LGB und unterschied sich von ihrer älteren Schwester vor allem durch einen Autopiloten sowie durch eine gesteigerte Motorleistung.

Über lange Jahrzehnte hinweg sollte die „Fokker Friendship“ das Rückgrat der Luxair-Flotte bilden. Nicht weniger als 5 „F27“, ganz zu schweigen von den moderneren „F50“, standen zeitweise in Dienst

(Kennzeichen LX-LGA, LX-LGB, LX-LGD, LX-LGJ, LX-LGK).

Von Anfang an war die Luxair auf Expansionskurs programmiert. Seit dem 1. Februar 1962 betrieb sie, gemeinsam mit der südafrikanischen „Trek Airways“, eine Linie Luxemburg-Johannesburg. Auf der über 9000 km langen Flugroute wurden anfänglich Douglas DC4-Maschinen eingesetzt, deren Reichweite allerdings äußerst begrenzt war, so dass sie bald durch eine in Luxemburg zugelassene Lockheed „Super Constellation L-1649 A Super Star“ ersetzt wurden. Mit der legendären „Superconnie“ hatte die Luxair eine der prächtigsten Maschinen aller Zeiten in ihrer Flotte. In der Folge sollten eine Boeing 707 sowie die äußerst seltene, kurze Boeing 747 SP sie beerben.

Doch auch die eigentliche Luxair-Flotte erhielt bald Zuwachs: Eine britische „Vickers-Viscount VC-8 (804)“ mit 65 Sitzplätzen, einer Höchstgeschwindigkeit von 260 Knoten/480 km/h sowie einem

1961

© Théo Mey





© Théo Mey

1965

Aktionsradius von 2775 km wurde unter dem Kennzeichen LX-LGC in Dienst genommen. Das Düsenzeitalter unserer nationalen Fluglinie begann mit dem Erwerb der ersten von insgesamt drei „SE 210 VI-R Caravelle“. Die Maschine, welche über die Seriennummer 234 verfügte, war zur Bedienung der Fluglinien Rom, Palma de Mallorca und Athen vorgesehen, erhielt das Kennzeichen LX-LGE und wurde auf den Namen „Princesse Marie-Astrid“ getauft. Als bald jedoch sollte das Liniennetz

nach London, Paris, Monastir und Dubrovnik ausgebaut werden, so dass die Indienststellung zweier weiterer „Caravelle“ nötig wurde. Da fabrikneue Maschinen nicht lieferbar waren, erwarb die Luxair von den „Austrian Airlines“ zwei gebrauchte Exemplare (Seriennummern 156 und 166). Wie das ältere Schwesterflugzeug verfügten sie über 89 Sitzplätze, eine Höchstgeschwindigkeit von 423 Knoten/785 km/h sowie eine Reichweite von 2 300 km. Die Kennzeichen lauteten LX-LGF und LX-LGG.

Im Jahre 1978 wurden die in die Jahre gekommenen Caravelle durch eine erste Serie von „Boeing 737-200“ mit 120 Sitzplätzen ersetzt. Die auf die Kennzeichen LX-LGH, LX-LGI und LX-LGN hörenden Maschinen läuteten bei unserer nationalen Fluggesellschaft eine neue Ära ein, denn bis heute bildet das Baumuster „737“ von Boeing das Rückgrat der Luxair-Flotte.

Neben den Passagiermaschinen größeren Typs verfügte die Luxair allerdings auch über eine ganze Reihe von kleineren Maschinen geringerer Kapazität. Zwei Exemplare des Musters „SWM Swearingen Metroliner III“ mit 19 Sitzplätzen und einer Reichweite von 1 200 km (Kennzeichen LX-LGL, LX-LGM) standen beispielsweise ebenso zur Verfügung wie zwei „Cessna“ („421 Cessna Golden Eagle, 441 Cessna Conquest II) mit 5 bzw. 8 Sitzplätzen (Kennzeichen LX-ETA, LX-ETB).

Jean-Paul Hoffmann

Quellen:

- Pierre Hamer: L'aviation luxembourgeoise, son passé, son avenir, Luxembourg, 1978;
- Karl Ries, Wolfgang Dierich: Fliegerhorste und Einsatzhöfen der Luftwaffe, Stuttgart 1993;
- Pierre Gaillard: Caravelle. Les ailes du renouveau, Paris 2005;
- ALPL: Brochure éditée à l'occasion du vingtième anniversaire de l'ALPL, Luxembourg 1988.

Prominenter Besuch in Luxemburg (1968): Brigitte Bardot bei ihrer Ankunft auf Flughafen Findel

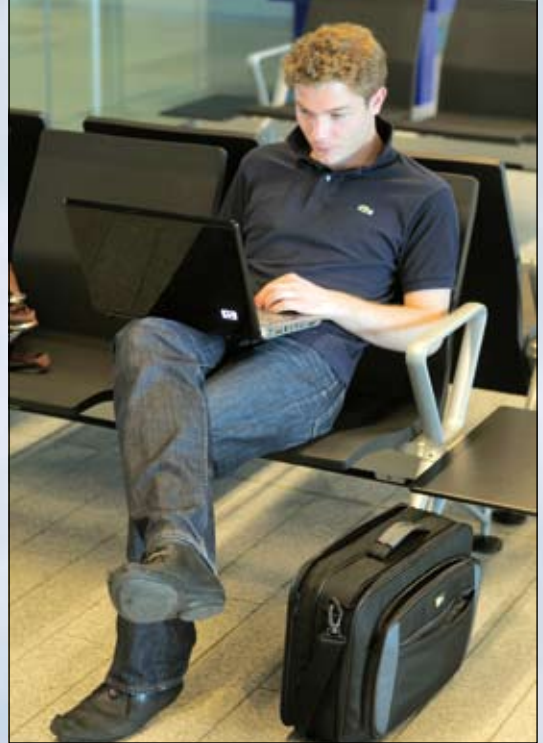


Tony Krier © Photothèque de la Ville de Luxembourg

Airport-Hightech



Seit der Fertigstellung
der neuen Aérogare
hat der Flughafen Findel
den Schritt ins einundzwanzigste
Jahrhundert vollzogen.



EINBLICK IN DAS INNENLEBEN VON LUXAIR



Check-in-Schalter, Zollkontrolle, Warteraum und schließlich ins Flugzeug einsteigen, das kennen die meisten von uns. Aber wer hat nicht schon mal Lust gehabt, hinter die Kulissen des nationalen Flughafens Findel zu schauen, zu erfahren, wie Flugzeuge gewartet werden, welche Sicherheitsmaßnahmen auf dem Flughafengelände gelten und wie ein Flug überhaupt vorbereitet wird? *ons stad* hat sich bei der nationalen Fluggesellschaft LuxairGroup, immerhin achtgrößter Arbeitgeber des Landes mit rund 2 400 Beschäftigten, umgeschaut und dabei festgestellt, dass es sich um einen äußerst komplexen Betrieb handelt, in dem absolut nichts improvisiert und alles bis ins kleinste Detail geplant wird.

Sicherheit steht bei der nationalen Fluggesellschaft an vorderster Stelle. Ein Blick in das Wartungszentrum von Luxair Technics genügt, um zu sehen, dass Sicherheit hier sehr ernst genommen wird und mit viel Kostenaufwand verbunden ist.

Romain Wagner, seit dreiundzwanzig Jahren für unsere Fluggesellschaft tätig und seit 2005 zuständig für die Betreuung von 133 Luxair-Beschäftigten im technischen Bereich, spricht von 30000 bis 35000 Ersatzteilen, die im Luxair-Hangar gelagert sind und in Minutenschnelle zum jeweiligen Flugzeug gebracht werden können. „Werden irgendwelche Ersatzteile in Flugzeuge eingebaut, wird sofort nachbestellt, damit wir sicher sind, dass immer alles in genügender Menge auf Lager ist. Es kann jedoch mal vorkommen, dass irgendwelche Stücke nicht im Ersatzteillager sind und im Ausland bestellt werden müssen. Um keine Zeit zu verlieren, haben wir Vereinbarungen mit ausländischen Betrieben getroffen, laut denen Ersatzteile innerhalb von vierundzwanzig Stunden nach Luxemburg geliefert werden müssen. Die wichtigsten Ersatzteile sind allerdings alle im Lager vorrätig.“

Im Gegensatz zu einem Pkw wird ein Flugzeug täglich gewartet, man spricht von einem so genannten *daily check*. Zu dieser täglichen Wartung gehören das Prüfen des Reifenzustandes am Flugzeug, das Kontrollieren der verschiedenen Flüssigkeitsniveaus, das Überprüfen von eventuellen Fehlerwarnungen im elektronischen Teil des Flugzeugs, die Kontrolle des Flugzeug-



Guy Hoffmann



rumpfes nach eventuellen Schäden und der so genannte Systemcheck. Bei der allwöchentlichen Wartung werden außerdem Filter gewechselt, Radflächen und Zylinder geschmiert, der Flugzeugmotor einer kompletten Endoskopie unterzogen und eine ganze Reihe Messungen getätigt, um präventiv gegen eventuelle Pannen vorzugehen. Nach hundert Flugstunden wird jedes Flugzeug einer kompletten Inspektion unterzogen. Im Flughafenjargon spricht man von einem A-Check, einem B-Check und einem C-Check. B- und C-Checks sind in der Regel komplizierter und werden zurzeit im Ausland gemacht. Mittel- bis langfristig versucht LuxairGroup jedoch, sämtliche Wartungsarbeiten in Luxemburg auszuführen. Um die täglichen und wöchentlichen Wartungen sowie kleinere Reparaturen zu tätigen, arbeiten sechzig Flugzeugmechaniker bei der nationalen Fluggesellschaft. Zweiundfünfzig davon besitzen eine europäische Lizenz und sind demnach berechtigt, an den drei Flugzeugtypen der Luxair-Flotte zu arbeiten. Zwölf Flugzeugmechaniker haben eine Ausbildung im elektronischen Bereich und kümmern sich unter anderem um die Überprüfung und Wartung des Radarsystems und der Kommunikationsgeräte.

Wartungsjob mit hohen Anforderungen

Um Flugzeugmechaniker zu werden, muss man als Voraussetzung zuerst einmal eine „13e technique générale“ abgeschlossen haben und über gute Englischkenntnisse verfügen. Danach geht's zwei Jahre ins „Institut Emile Metz“ nach Dommeldingen, wo Luxair zusammen mit Cargolux eine Klasse für angehende Flugzeugmechaniker führt. Derweil im „Institut Emile Metz“ das theoretische Wissen vermittelt wird, erfolgt der praktische Teil auf dem Flughafengelände Findel. Nach der zweijährigen Ausbildung wird den jungen Flugzeugmechanikern ein dreijähriges Praktikum abverlangt, bevor sie selbständig an einem Flugzeug arbeiten dürfen. Doch auch nach der fünfjährigen Ausbildung steht Weiterbildung immer noch im Mittelpunkt. In der Regel werden die Luxair-Mechaniker einmal pro Jahr für drei bis vier Wochen in Trainings geschickt. Die Luxair-Piloten erhalten ebenfalls eine technische Grundausbildung, da sie eine sehr hohe Verantwortung über den technischen Teil des Flugzeugs tragen. Außerdem können so Fehlerwarnungen schneller erkannt und kleinere Pannen vor Ort vom Piloten behoben werden.

„Bei der Luxair steht vierundzwanzig auf vierundzwanzig Stunden eine zehnköpfige Mannschaft zur Verfügung, die über mehrere Lizenzen verfügt, um an sämtlichen Flugzeugtypen der Luxair-Flotte zu

arbeiten“, präzisiert *Technical Training Manager* Romain Wagner, der betont, dass Luxair sehr viel auf Prävention setzt. Zurzeit verfügt die nationale Fluggesellschaft über drei Boeing 737-700 und eine Boeing 737-500, die vor allem auf Ferienflügen eingesetzt werden. Ferner über sechs Embraer ERJ 145 und zwei Embraer 135 sowie drei Bombardier Q400. Zwei weitere Q400 sind bestellt, wovon das erste Flugzeug Ende des Jahres ausgeliefert werden soll.

Wartungsarbeiten werden auch für andere Fluggesellschaften, die am Findel ansässig sind, so etwa für die *British Airways* getätigt. Reparaturen und Wartungen an einem Flugzeug werden nicht nach Gutdünken eingeleitet, sondern müssen nach ganz konkreten Anweisungen gemacht werden. Sogar für das Eindrehen einer Schraube muss beachtet werden, mit wie viel Kraft der Schlüssel gedreht werden darf. Romain Wagner betont, dass Luxair bis dato keine Probleme gehabt habe, die auf eine schlechte Wartung ihrer Flugzeuge zurückzuführen seien. Um allerdings auf Nummer sicher zu gehen, werden ständig Audits im Flughafenbetrieb gemacht. In einem Jahr können bis zu vierzig Audits im Wartungsbereich durchgeführt werden. Diese Audits erfolgen sowohl auf Anmeldung als auch unangemeldet. Luxair macht ebenfalls Audits, sowohl intern als auch bei anderen Fluggesellschaften, man spricht hier von gegenseitiger Kontrolle. „Kein Luxair-Flugzeug, das nicht bis ins letzte



Romain Wagner

Ein Blick in das Wartungszentrum von Luxair genügt, um zu sehen, dass Sicherheit hier sehr ernst genommen wird und mit viel Kostenaufwand verbunden ist.



Guy Hoffmann

EINBLICK IN DAS INNENLEBEN VON LUXAIR

Hohe Sicherheitsstandards

„Alles, was in ein Flugzeug gebracht wird, muss genau aufgelistet und kontrolliert werden.“ Jacques Bichler nennt als Beispiel die Catering-Abteilung. „Wir überwachen genau, wer welche Waren liefert. Die angelieferten Waren werden sofort kontrolliert, ausgepackt und größtenteils lose gelagert. Ansonsten werden an Originalverpackungen Stichproben gemacht. Vom LuxairServices Catering zubereitete Bordverpflegung wird in spezielle Container verpackt, die versiegelt und erst im Flugzeug geöffnet werden dürfen. Sogar das Lieferfahrzeug, das die Container zum Flugzeug bringt, muss versiegelt werden.“

Nicht nur die Catering-Abteilung, auch sämtliche anderen Zulieferungen wie zum Beispiel das Ersatzteilwarenlager werden genauestens überprüft. Waren, die zum Verkauf in den *Buy Bye Shops* bestimmt sind bis hin zur Anlieferung von neuen Uniformen für Piloten und Bordpersonal erfahren eine genaue Kontrolle.

Kontrolliert werden nicht nur Waren, auch die Personenkontrollen sind oberstes Gebot. Unbefugte Personen haben überhaupt keinen Zutritt auf das Flughafengelände. Flughafenmitarbeiter, die sich auf dem Rollfeld bewegen, werden mehrmals pro Tag auf ihre Identität hin überprüft.

Das Flughafengelände wird Tag und Nacht überwacht.

Ein Flugzeug, das in der roten Zone, im so genannten kritischen Bereich steht, darf niemals unbewacht gelassen werden. Wird es doch ohne Überwachung gelassen, so müssen die Eingangstüren sofort versiegelt werden. Fremdpersonen, außer in ständiger Begleitung, haben überhaupt keinen Zugang zum kritischen Bereich. Jedwede Person, welche die Sicherheitszonen betritt, muss vorher einen *Security-Check* erdulden. Das bedeutet, sie muss den Metalldetektor passieren, gegebenenfalls eine körperliche Durchsuchung über sich ergehen lassen und das Durchleuchten des Gepäcks auf sich nehmen. Diese Kontrollen werden vom Flughafenbetreiber *Lux-Airport* unter Aufsicht der Polizei durchgeführt.

Tatsache ist, dass die Sicherheitsbestimmungen auf den europäischen und amerikanischen Flughäfen nach den Anschlägen vom 11. September verschärft wurden. „Dies soll keine Schikane für die Passagiere sein“, so Jacques Bichler, „sondern dient in erster Linie dem Schutz der Passagiere, des Begleitpersonals und der Flugzeuge gegen mögliche terroristische Anschläge, Geiselnahmen und dergleichen mehr. Auch Gepäck darf niemals unbeaufsichtigt bleiben, weder im Flugzeug noch innerhalb des Flughafengeländes. Steht

Detail überprüft wurde, darf das Flughafengelände Findel verlassen“, präzisiert Romain Wagner.

Für Sicherheit im Allgemeinen ist *Air-line Security Manager* Jacques Bichler zuständig. Das Aktionsgebiet von Jacques Bichler umfasst die Umsetzung der EU- und nationalen Sicherheitsbestimmungen, den Schutz der Flugzeuge und die Sicherheit der nationalen Fluggesellschaft. Für die Zugangskontrollen der Passagiere und des Personals sowie für die Gepäckkontrollen ist die Gesellschaft *Lux-Airport* unter der Verantwortung der Polizei zuständig. Weiterer Akteur auf dem Gebiet der Sicherheit auf Findel ist die Zollverwaltung.



mal ein Koffer oder sonst welches Gepäck längere Zeit unbeaufsichtigt, haben wir genaue Instruktionen, wie wir vorgehen müssen.“

Jacques Bichler glaubt, dass das Verständnis der Passagiere für die strengen Sicherheitskontrollen größer geworden ist. Die Information, zu der beispielsweise eine genaue Auflistung der an Bord nicht erlaubten Gegenstände gehört, die auf der Internetseite www.luxair.lu abrufbar ist, greife mittlerweile. Manchmal würden Passagiere allerdings nicht verstehen, warum sie ihre Getränke vor der Sicherheitskontrolle abgeben müssten, derweil dieselben Getränke einige Meter hinter der Sicherheitskontrolle zum Verkauf stehen würden. Getränke, die hinter dem Sicherheitscheck verkauft würden, seien aufgrund ihrer Herkunft und ihrem Inhalt kontrolliert worden, was nicht für von außen mitgebrachte Getränke zutrefte, präzisiert Jacques Bichler. Die Frage, ob es den absoluten Schutz in Flugzeugen und auf dem Flughafengelände vor terroristischen Eingriffen gebe, verneint der *Airline Security Manager*. Ein Restrisiko würde immer bestehen bleiben, jedoch würden alle erdenklichen Schutzmaßnahmen ergriffen, auch präventiv, um die Risiken zu minimieren. Allerdings glaube er nicht, dass die Sicherheitsbestimmungen derzeit noch verschärft werden müssten. Dies sei gegebenenfalls abhängig von der Einschätzung der zuständigen Behörden. Die Vorschrift beispielsweise von bewaffneten Agenten an Bord zum Schutz der Passagiere und der Flugzeuge gelte in den Vereinigten Staaten, nicht jedoch in der Europäischen Union.

Genau wie im Wartungszentrum der Luxair würden auch im Bereich Sicherheit regelmäßig Audits gemacht, die Aufschluss darüber geben würden, ob wirklich alle EU-Reglemente respektiert worden seien. Luxair entspreche in diesem Bereich den internationalen und nationalen Vorschriften. Die Sicherheitsmaßnahmen seien kostenintensiv, wirkten sich aber mittelfristig positiv auf den Ruf einer Fluggesellschaft aus.

Perfekte Koordination

Ein äußerst vielfältiges Aufgabengebiet muss Marc Mertzig, seines Zeichens *Assistant Manager Ground Handling* bewältigen. Marc Mertzig koordiniert die einzelnen Abteilungen auf dem Flugfeld für die verschiedenen Kunden. Der größte Kunde ist Luxair; daneben gehören zum Kundenkreis noch andere Fluggesellschaften wie TAP, KLM, VLM, Swiss oder verschiedene Chartergesellschaften. „Zehn Minuten vor der Landung eines Flugzeuges müssen sämtliche Abteilungen einsatzbereit sein. Die Reinigungsmannschaft, der Lieferwagen mit dem Catering, die technische Kontrolle, der Tanklastwagen, der Gepäcktransport, das elektrische Aufladegerät und anderes mehr.“

Die Crew informiert sich über die Wetterbedingungen und überprüft die Elektronik



EINBLICK IN DAS INNENLEBEN VON LUXAIR

Besonders aufwendig ist die Vorbereitung eines Staatsbesuches oder der Abflug einer ministeriellen Delegation ins Ausland. Bei einem Staatsbesuch muss der Luxair-Services-Manager sich mit dem Außenministerium und der jeweiligen Botschaft absprechen, welche Fahnen gehisst werden, ob der rote Teppich ausgelegt wird oder nicht und wer genau zur Delegation gehört. Ein strenges Timing und strikte protokollarische Prozeduren müssen eingehalten werden. Des weiteren gelten höhere Sicherheitsbestimmungen.

Zum Aufgabengebiet von Marc Mertzig gehört auch das Auffrischen des Wissens des ihm unterstehenden Personals. Das Personal wird regelmäßig in Weiterbildungskurse geschickt, um das Basiswissen aufzufrischen, Wissenslücken zu schließen und sich neue Erkenntnisse im Flughafenbereich anzueignen.

Zuletzt obliegt es Marc Mertzig im Fall einer Panne von Flughafenmaschinen, beispielsweise dem Lieferwagen für Catering oder dem Zubringerbus für Passagiere, schnellstmöglich eine Ersatzlösung zu finden, ohne dass der Zeitablauf des Flughafenbetriebs wesentlich gestört wird.

Wenn man zur Kenntnis nimmt, dass 244 verschiedene Berufssparten – vom Schreiner über den Buchhalter und die Stewardess bis hin zum Koch – bei Luxair-Group arbeiten, kann man sich leicht vorstellen, dass die Koordination der einzelnen Abteilungen kein leichtes Unterfangen ist. Im Volksmund wird oft geglaubt, die Luxair-Beschäftigten seien in der Hauptsache Piloten, Stewardessen und Flugzeug-

mechaniker. Aber das Bild trügt, denn die nationale Fluggesellschaft ist ein äußerst komplexer und vielfältiger Betrieb.

Wettervorhersage

Die gesamte Crew trifft in der Regel eine bis anderthalb Stunden vor dem Abflug im Pilotenraum ein. Dort werden Details über den Flug besprochen, und der Pilot erkundigt sich über die aktuelle Wetterlage. Für das Wetter zuständig ist der „Service Météo Findel“, eine staatliche Abteilung, welcher zwölf Personen in der Wettervorhersage und sechs Personen in der Wetterbeobachtung angehören. Der staatliche Wetterdienst, der rundum die Uhr funktioniert, veröffentlicht zweierlei Wetterberichte, das „bulletin aéronautique“ für Piloten und Heißluftballonfahrer und das „bulletin grand public“ für sämtliche Interessierten, so zum Beispiel für Landwirte, Organisatoren von Veranstaltungen oder Medien. „Der Wetterdienst Findel ist allerdings nicht verantwortlich für falsche Wetterberichte in den Medien“, so Tessa Eiffener, „denn die meisten luxemburgischen Medien beziehen ihre Wettervorhersagen anderweitig. Unsere Quellen sind *Météo France*, Radarbilder und Satellitenbilder. Wir erstellen Computermodelle, die das Wetter bis zu fünf Tage vorhersagen lassen. Der Wetterbericht für Privatpersonen lässt sich via Anrufbeantworter (4798-2030) oder über die Internetseite www.meteoalarm.eu abrufen. Die Piloten hingegen informieren sich über E-Mail, Telefon oder Telefax übers Wetter oder





Guy Hoffmann

kommen einfach persönlich hier vorbei. Wir teilen ihnen Wetterinformationen über ganz Europa, Nordafrika, die Kanarischen Inseln und sogar China mit. Im *Operation Control Center* stehen Bildschirme zur Verfügung, auf der Satellitenbilder aufgeladen werden können. Alles hängt natürlich davon ab, welche Route ein Flugzeug nimmt. Ist die genaue Route bekannt, können wir nachsuchen, ob irgendwelche Gewitterwolken auftauchen, die Turbulenzen auslösen können. Bei gefrierendem Regen oder größerem Schneefall wird das Landen und Starten von Flugzeugen hier auf Findel untersagt.“

Gepäck

Ein interessanter Teil des Flughafenbetriebs ist die Gepäckabfertigung. Nachdem die Koffer am Check-in-Schalter abgegeben und mittels einer elektronischen Vignette mit Strichcodes auf ihren Abflug- und Ankunftsort sowie den Besitzer hin gekennzeichnet worden sind, laufen sie über ein Fließband in den so genannten Gepäckraum. Ein Computersystem sortiert die Gepäckstücke nach ihrem jeweiligen Bestimmungsort. Um auf Nummer sicher zu gehen, wird jedes einzelne Gepäckstück vor der Verladung nochmals auf seinen Ankunftsort hin per Hand kontrolliert. Um Fehlschaltungen des Computersystems zu vermeiden, sollten allerdings elektronische

Vignetten von vorhergehenden Flügen vom Koffer entfernt werden, bevor man sich eincheckt. Um das Abhandenkommen eines Koffers zu vermeiden, ist es ratsam, Name und Adresse des Eigentümers vor der Abreise in den Koffer zu legen. Auf diese Art und Weise kann der Eigentümer leichter ermittelt werden. Bei den großen europäischen Fluggesellschaften sind es im Durchschnitt rund elf Gepäckstücke pro tausend, die verspätet oder überhaupt nicht ankommen. Haben sämtliche Passagiere sich eingekcheckt und ist das Gepäck aufgeladen, werden die Gepäckstücke zum jeweiligen Flugzeug gebracht, von wo sie per Hand in den Frachtraum gelegt werden.

Das Flugpersonal

Die wohl bekanntesten Jobs bei der nationalen Fluggesellschaft sind die Stewards und Stewardessen. Der für den Kommunikationsbereich bei LuxairGroup zuständige Yves Hoffmann unterstreicht, dass eine Stewardess keine Kellnerin in den Lüften sei. Neben der Austeilung des Essens während des Flugs zählen vor allem die Sicherheitsbestimmungen zum Hauptaufgabengebiet einer Stewardess. Von der 6-wöchigen Ausbildung für angehende Flugbegleiter/innen, welche von der nationalen Fluggesellschaft selbst organisiert wird, sind lediglich zwei Tage für die Bedienung an Bord vorgesehen. Der größte Teil der Ausbildung

umfasst den Sicherheitsbereich. Die Pilotenausbildung hingegen erfolgt in Brüssel, der praktische Teil im amerikanischen Bundesstaat Colorado, da die Wetterbedingungen jenseits des Atlantiks für Flüge ideal sind.

Catering

Für seine ausgezeichneten Produkte bekannt ist der Catering-Service der nationalen Fluggesellschaft. Im LuxairServices-Cateringgebäude werden Lunchportionen – von belegten Brötchen für kürzere Flüge über das komplette Mittagessen für Ferienflüge oder Langzeitflüge – hergestellt. Im Catering-Betrieb wird sehr viel Wert auf regionale Produkte gelegt. So viel wie möglich wird auf dem heimischen Markt eingekauft, was ein Garant für Frische und Qualität ist. Täglich verlassen rund 12000 Brötchen den Catering-eigenen Backofen. Bis auf die „Namurs-Knippercher“ für Business-Passagiere wird denn auch fast alles im hauseigenen Catering-Betrieb hergestellt. Wer oft reisen muss und das Luxair-Catering mit anderen Fluggesellschaften vergleichen kann, der weiß die Qualität des Luxair-Essens jedenfalls zu schätzen.

Henri Fischbach

WENN KILLERWALE FLIEGEN

Auf nun fast vierzig Jahre
kann die Frachtfluggesellschaft
Cargolux zurückblicken.
Von Chemikalien über Autos bis hin
zu exotischen Tieren wie Elefanten oder
Killerwale wird fast alles transportiert,
was in einen Jumbo reinpasst.

city of walferdange
Grand Duchy of
luxembourg.



cargolux





Die neue Cargolux-Wartungshalle: ein Koloss aus Stahl und Aluminium

Cargolux sorgte in letzter Zeit des Öfteren für Schlagzeilen. Ging es auf der einen Seite um den Ausbau des Unternehmens, wie die Einweihung der 200 Meter breiten, aerodynamisch wirkenden Cargolux-Wartungshalle in der Nähe von Sandweiler – ein Koloss aus Stahl und Aluminium des französischen Architekten Jean-François Schmit, wo auf 55 000 Quadratmetern Gesamtfläche zwei Boeing 747-400F gleichzeitig gewartet werden können – stand die Frachtfluggesellschaft andererseits wegen Einbußen in den Medien. Nicht nur ein Kartellverfahren, bei dem es um Absprachen bei Kerosinpreisen ging und wo Cargolux in den nächsten Jahre ein Bußgeld von rund 119 Millionen US-Dollar abtrottern muss, sondern auch die hohen Erdölpreise sowie die Folgen der Wirtschaftskrise machen sich im Umsatz bemerkbar. Insgesamt bereitet ein schrumpfender Markt dem Unternehmen Sorgen: Allein im Dezember 2008 brach der globale Logistikmarkt um 17 Prozent ein. Vor allem in Asien blieben viele Aufträge aus. Die Cargolux passte dementsprechend ihr Streckennetz an, indem Flugverbindungen nach Asien ausgedünnt, dafür die Verbindungen mit Afrika, dem Mittleren Osten und Amerika verstärkt wurden. Planungsweitsicht ist jedoch nicht nur beim Management erforderlich. Das tagtägliche Geschäft der Frachtfluggesellschaft besteht aus Planung und Logistik. Die Arbeit am Luxemburger Frachtterminal erinnert zuweilen an das Nintendo Gameboy Spiel Tetris: Es bleibt nur wenig Zeit, um eintreffende Fracht platzsparend und richtig zu verstauen.

Fährt man von Luxemburg-Stadt kommend am Findel vorbei in Richtung Trier und nimmt auf der Autobahn die erste Ausfahrt, so gelangt man zum großen Luxair Cargo-Center: Ein enormer Gebäudekomplex in L-Form, unterteilt in zwei gleich große Hallen, die einerseits dem Import von Waren und andererseits dem Export dienen. An der nach vorne gehenden Front befinden sich die Verladerampen für die Lastkraftwagen und dahinter das Verladensystem, das zum Flugfeld führt, wo die parkenden 70-Meter-Flugriesen auf ihren Einsatz warten. „Der ganze Lufttransport – das Beladen des Jumbos, der Flug an sich und das Entladen am Zielort – machen nur dreißig Prozent des Gesamtzeitrahmens eines Frachttransportes aus. Siebzig Prozent dagegen beträgt der ganze restliche Aufwand: Das sind die Verkaufsstationen, der Zubringerdienst auf LKWs von den Kunden oder den Airports nach Luxemburg,

der Aufbau der Fracht auf Fliegerpaletten sowie die ganze Papierabfertigung“, erklärt Guy Gerling nach dem Passieren der Ausweiskontrolle, die erst den Zugang zum Cargoterminal ermöglicht. Gerling muss es wissen, schließlich ist er Manager der Loadcontroller, welche unter anderem den Ladeplan erstellen und die Flugzeugabfertigung überwachen.

Rund vier Jahrzehnte Know-how

Das Unternehmen, das 1970 von der isländischen Fluggesellschaft Loftleidir, der schwedischen Spedition Salén Shipping Company, verschiedenen Banken sowie der luxemburgischen Fluggesellschaft Luxair gegründet wurde, kann auf fast vierzig Jahre Erfahrung zurückblicken. Und das Cargo-Center gilt mit jährlich 950 000 Tonnen Frachttransit als der fünftgrößte Frachtumschlagplatz auf dem Kontinent. Von





Luxemburg aus fliegt nicht nur Cargolux mit ihren 16 Jumbojets vom Typ B747-400 Ziele aus fünf Kontinenten an, sondern auch andere Airlines haben sich inzwischen auf Frachtflüge spezialisiert.

Am Anfang jeder möglichen Transaktion steht auch bei Cargolux – wie bei allen Dienstleistern – der Kunde, der die Preise der verschiedenen europäischen Frachtfirmen vergleicht. Gerade die zentrale Lage in Europa sowie interessante Importgebühren versucht Cargolux als Standortvorteil gegenüber der Konkurrenz zu vermarkten. Aber auch die komplexen Infrastrukturen, die den Transport vielfältiger Waren ermöglichen, sei es vom Umfang her oder von der Art her – ob empfindliches Transportgut wie Pflanzen, Tiere oder Chemikalien – bewarb das Unternehmen schon einmal unter dem Slogan „*You name it, we fly it*“. „Wenn ein Kunde mit Cargolux fliegen will, erhält er eine Frachtbriefnummer, die

es ihm ermöglicht, jederzeit den Verbleib der Waren beim Transit zu überprüfen“, erläutert Gerling. Die Frachtbriefnummer wird anschließend in das Computersystem eingegeben, so dass jede Station, die mit der Fracht operiert, über Dimensionen, Gewicht und Wert der Fracht sowie über den gebuchten Flug informiert ist. Gleichzeitig entscheidet der Kunde, ob er seine Fracht von Cargolux mittels Lastwagen abholen lässt oder ob er einen anderen Frachtagenten wie *Panalpina* oder *Nippon-Express* beauftragt, die ebenfalls in Luxemburg vertreten sind. „Ein Lastkraftwagen holt die verschiedenen Produkte ab, welche oft für ganz unterschiedliche Zielorte bestimmt sind“, so Gerling, der auf die fast 60 Hallentore und Rampen des großen Cargokomplexes zeigt, an denen Lastkraftwagen von hinten angedockt haben, um ihre Fracht zu entladen. „Rund 500 Lkws in der Woche verladen am Cargo-Center ihre

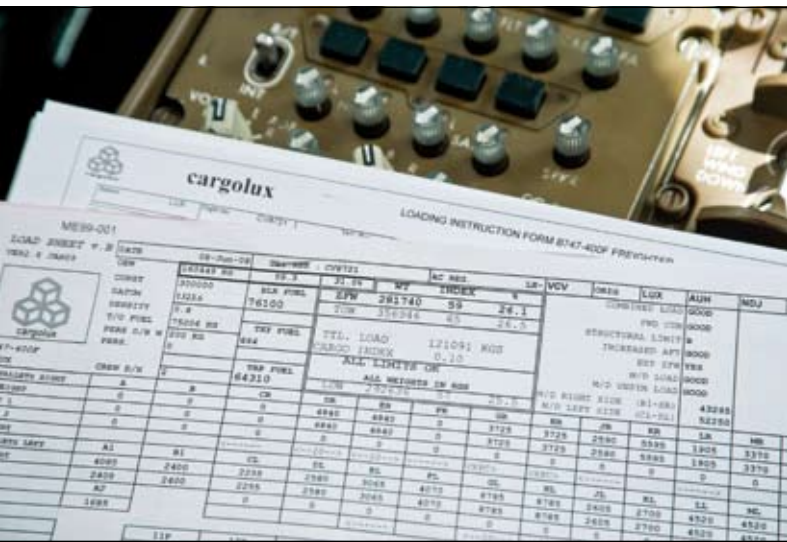
Waren. Sie stammen aus Skandinavien, Deutschland, Italien, Frankreich, Holland oder England“, berichtet Gerling beim Betreten der großen Exportlagerhalle, in der Gabelstapler geschäftig hin und her fahren, um die ankommende Fracht zu verteilen. Insgesamt verfügt die Gesellschaft heute über Lagerkapazitäten von 85500 Kubikmeter. Hier ist es jedoch ruhiger und leerer als sonst: Die Wirtschaftskrise hat auch Auswirkungen auf den Warenverkehr.

Nachdem die Frachtpapiere bei Luxair abgegeben wurden und der Zoll grünes Licht gegeben hat, wird die Fracht entsprechend ihrem Zielort zwischengelagert. „Da bis zu 65 Prozent der Produkte in Kisten ankommen, müssen sie erst noch auf genormte Flugzeugpaletten verladen werden“, so Guy Gerling beim Durchqueren der großen Lagerhalle, in der neben Kisten und Baggerreifen schicke Sportwagen auf ihren Überflug warten. Dabei ist dieses



Die 350 Meter lange Importhalle

WENN KILLERWALE FLIEGEN



Umstellen ein kompliziertes Unterfangen: Neben Gabelstaplern fahren orangefarbene so genannte „Transpaletten“ die registrierten Objekte zu einem riesigen Regalsystem, das sich über die ganze Länge der 350 Meter langen Importhalle erstreckt. Hier können auf drei Etagen bis zu 1700 Paletten zwischengelagert werden. „Dieses Regalsystem bildet die Grenze zwischen *Land-* und *Airside*“, so Gerling. Beladen und entladen werden die Regale von computergesteuerten, vollautomatischen Maschinen, die die benötigte Fracht hervorholen, sobald eine Zustellung ansteht. Anschließend fahren Transporter die Lieferung übers Flugfeld zum entsprechenden Cargolux-Flugzeug. Ladebühnen heben die Paletten ins *Main Deck* des Flugzeugs auf eine Höhe von 5,20 Metern, wo sie dann mittels eines motorisierten Rollensystems im Flugzeugbauch verschwinden.

„Luxair verwaltet das Ganze. Das Gebäude und die Angestellten gehören zu Luxair. Was jetzt Gesellschaften wie Cargo lux oder *China Airlines* und andere Airlines anbelangt, so erhalten die Angestellten von diesen Firmen Angaben, wie sie das Flugzeug beladen sollen“, verdeutlicht Gerling das Verfahren. Für jeden Jumbo wird eine „*Weight and Balance-Aufstellung*“ gemacht. So passen rund 128 Tonnen Fracht in ein Flugzeug und das maximale *Take-off-Gewicht* liegt bei 396 Tonnen. „Wenn ein Jumbo 128 Tonnen Fracht geladen hat, dann kann er nicht mehr so viel

Sprit aufnehmen und muss zwischenlanden.“ Rund 158 Tonnen Kerosin passen in die Tanks und der Verbrauch liegt bei rund elf Tonnen in der Stunde. Es werde somit im Vorfeld abgeklärt, was rentabler ist: Fracht gegen Sprit oder Sprit gegen Fracht einzutauschen. Jedoch nicht nur das Verhältnis Ladegewicht und Kerosin spielen eine Rolle, sondern auch die Windbedingungen. Sie haben einen Einfluss auf die Wahl der Flugroute. Alle diese Faktoren müssen bedacht werden. Sie entscheiden darüber, ob am Ende Gewinne oder Verluste eingefahren werden.

Transportiert wird fast alles,
was in einen Jumbo reinpasst

Neben diesen technischen Erwägungen ist es jedoch auch wesentlich, dass der vorhandene Stauraum im Flugriesen optimal genutzt wird. Frachtcontainer, die für einen bestimmten Flug vorgesehen sind, werden auf genormte Flugzeugpaletten gestellt. Und jede Palette ist mit einer eigenen ID versehen, die Angaben zu Umfang und Inhalt enthält. Diese Infos sind notwendig, um überhaupt einen Ladeplan für den Jumbo aufstellen zu können. „Das Beladen eines Jumbos erscheint wie ein Puzzlespiel, es muss alles passen“, meint Gerling. Passen muss etwa die Höhe der Fracht: Während das *Main Deck* – jener Bereich, in dem normalerweise die Flugpassagiere sitzen würden – über eine Höhe von 2,44 bis 3,05

Meter verfügt, hat der untere Flugzeugbereich nur eine Höhe von 1,64 Meter. Auch die Anordnung der Frachtstellplätze im Flugzeuginnern selbst muss überlegt sein, denn oft fliegt ein Cargoflugzeug mehrere Bestimmungsorte nacheinander an.

Transportiert wird dabei fast alles, solange es durch eine der fünf Frachttüren passt und der Flugzeugboden die Last trägt. „Vor Jahren mussten wir einen lebenden Killerwal von 18 Tonnen in einem Wassertank von Barcelona nach San Diego transportieren“, erinnert sich Guy Gerling. Damals seien fünf Tiermediziner mitgeflogen, die das Tier während der zwölf Stunden Überflug mit Wasser übergossen und mit Fischen gefüttert haben. „Wir hatten schon einmal Löwen, Giraffen und Elefanten an Bord“, so Gerling. „Vor zwei Jahren haben wir das schwerste Frachtstück nach New York geflogen“. Es sei eine Generatorwelle aus Eisen gewesen, die rund 52 Tonnen wog. Dieser Transport benötigte eine Vorbereitungszeit von mehreren Monaten: Spezielle Stahlträgerkonstruktionen mussten angefertigt werden und ein Kran wurde organisiert, um die Generatorwelle vom Lkw ins Flugzeug zu hieven.

Empfindliche Güter

Jedoch nicht nur Umfang und Gewicht einer Fracht spielen beim Ladeplan des Flugzeugs eine Rolle. Empfindliche Güter wie Pflanzen und Gemüse oder auch Chemikalien, die teilweise aufgrund von Sicherheitsvorkehrungen nur getrennt transpor-

tiert werden können, beanspruchen andere Vorbereitungen. So werden brennbare und explosive Chemikalien in den Luxair-Cargo-Hallen gesondert aufbewahrt: Am Ende der langen Exporthalle befinden sich drei getrennte Kammern, in denen einerseits Oxidante und andererseits entflammbare Flüssigkeiten gelagert werden. Ein dritter Raum dient gar der Verwahrung von radioaktivem Material. Gleich daneben befindet sich die Tierstation mit sechs Pferdeboxen. Ein unbeschreiblicher Lärm dringt aus der Veterinärstation: Auf einer breiten Palette stapeln sich Kisten mit lebenden Kühen, die rund um ein Entlüftungsrohr aufgebaut wurden. „Diese Küken sind nur einige Tage alt. Der Tunnel vermeidet die Überhitzung der Tiere“, erklärt Gerling. Auch beim Transport von Pflanzen, die in einem speziellen Kühlraum in der Importhalle untergebracht werden können, muss das Verladen recht schnell gehen. Während bei normaler Fracht ein Zeitlimit von sechs Stunden für den Aufbau des Ladeplanes über das Beladen einer Maschine bis hin zum Abflug vorgesehen ist, sind es nur vier Stunden falls Tiere oder Pflanzen transportiert werden

müssen. „Am Boden geht es manchmal zu wie in einem Formel-Eins-Boxenstopp: Das Flugzeug landet, die Türen öffnen sich, und während der Tanklast Kerosin einfüllt und die Wartungscrew das Flugzeug kontrolliert, werden 115 Tonnen ent- und wieder beladen, damit der Jumbo nach zwei Stunden wieder starten kann“, so Gerling. Rund 70 Flüge werden auf diese Art pro Woche verladen. „Problematisch sind in Luxemburg vor allem die Flugzeiten der Frachtflieger“, meint Guy Gerling. Theoretisch darf kein Jumbo zwischen 23.00 Uhr und 6.00 Uhr geflogen werden. „Wir können bis 1.00 Uhr fliegen, falls Tiere oder Pflanzen an Bord sind und wir eine Nachtstarterlaubnis erteilt bekommen“, so Gerling beim Betreten des großen Flugfeldes. Jedoch koste es nach Mitternacht ein Bußgeld von rund 4000 Euro.

Auf den Parkpositionen vor den Lagerhallen dröhnen die Motoren. Eine Maschine rollt behäbig zur vier Kilometer langen Flugpiste. Aus einer anderen wird gerade ein Rolls-Royce aus Dubai entladen.

Christiane Walerich



EINE ABENTEUERLICHE STORY

Der erste Flug der Cargolux ging 1970 von Luxemburg nach Hong Kong. An Bord waren 25 Tonnen Fracht. Im August wurden Einsätze für das Internationale Rote Kreuz in Pakistan geflogen. 1972 war die Cargolux sogar für eine kurze Zeit im Mittelmeer tätig, als ihre CL-44 täglich bis zu 80 Tonnen Weintrauben von Zypern nach Luxemburg flog. Ein Jahr später kam der Slogan „You name it, we fly it“, der sich inzwischen tagtäglich im Frachtflugbetrieb bewährt hat.

1980 begann Cargolux, regelmäßige Flüge nach Houston und Miami an der Ostküste der Vereinigten Staaten zu organisieren. Im September 1983 wurden auch Luftrouten nach San Francisco und Seattle an der Westküste der USA ins Frachtflugprogramm aufgenommen. 1985 kamen Flüge

nach Japan dazu, die das asiatische Streckennetz verstärkten. 1989 wurde Cargolux die erste und einzige Frachtfluggesellschaft, die mit Großraumfrachtern zwischen Europa und Kanada operierte. Das Ziel hieß damals Edmonton.

Heute fliegen die insgesamt sechzehn Cargolux-Jumbos neunzig internationale Ziele an. Mit über fünfundachtzig Büros in mehr als fünfzig Ländern ist die Luxemburger Fluggesellschaft weltweit vertreten.

2008 wurden über 700 000 Tonnen Fracht transportiert, und der Umsatz erreichte eine Rekordhöhe von fast zwei Milliarden US Dollar. Mit 5,5 Millionen geflogenen Tonnenkilometern liegt Cargolux an neunter Stelle unter den internationalen Airlines und ist somit die größte Nurfrachtfluggesellschaft in Europa.



Von der CL-44...

Die kanadische CL-44 wurde in nur 39 Exemplaren gebaut, von denen vier gleich nach der Auslieferung um 4,5 Meter verlängert wurden. Diese neuen Versionen konnten bei gleicher Zuladung mehr Volumen transportieren. Von den 39 gebauten Modellen flogen die vier verlängerten und zwei Standardmodelle in den Cargolux-Farben.

... über die DC-8...

1973 stieg Cargolux mit der ersten DC-8-61 ins Jet-Zeitalter ein. Auf die DC-8-61 folgte im Jahr 1974 eine DC-8-55, anschließend kamen Maschinen des Typs DC-8-63 in den Betrieb. Im Vergleich mit der maximalen Zuladung der CL-44 in der Langversion von 27 Tonnen konnte die DC-8 nun bis zu 47 Tonnen Ladegewicht transportieren.



... zur Boeing 747-200...

Im Dezember 1977 hat *Cargolux* die Bestellung ihres ersten Boeing 747-200-Frachters bekannt gegeben. LX-DCV kam am 1. Februar 1979 in Luxemburg an und wurde am 2. Februar 1979 von der damaligen Bürgermeisterin der Hauptstadt Colette Flesch in Anwesenheit von Großherzog Jean auf den Namen *City of Luxembourg* getauft. Am 5. Februar 1979 absolvierte die Maschine ihren ersten Flug nach Hong Kong. Die LX-DCV war damals das größte, jemals in Luxemburg registrierte Flugzeug. Eine zweite Boeing 747-200F (LX- LX-DCV ECV) *City of Esch-Alzette* folgte Ende 1980.



... und zur Boeing 747-400F

Im Dezember 1993 war *Cargolux* die erste Fluggesellschaft weltweit, die die Frachtversion der neuen B747-400 einsetzte. Das Flugzeug bot gegenüber der 747-200F eine noch höhere Nutzlast und größere Reichweite bei vergleichsweise günstigeren Verbrauchswerten. Zudem war die Maschine wesentlich leiser, verbrauchte weniger Kerosin und senkte den Schadstoffausstoß der Triebwerke.



Die Zukunft: B747-8F

Ab 2010 ersetzt *Cargolux* seine B747-400F-Flotte mit der neuen B747-8F. Im Vergleich zum Vorgängermodell wird bei der B747-8F der Kerosinverbrauch nochmals um 16% gesenkt, der Ausstoß von CO₂ um 15% verringert und die Geräuschemissionen um 30% reduziert.

imedia

ÜBER DEN WOLKEN SEGLER, BALLON- UND MOTORFLIEGER

Fliegen muss kein teurer Spaß für wohlbetuchte Leute mehr sein. Die „grenzenlose Freiheit“ kann sich heute, wenn er denn den nötigen Mut dafür aufbringt, jeder leisten. So etwa als Mitglied eines der „Centres sportifs nationaux aéronautiques“. In diesen Vereinen kann man für verhältnismäßig wenig Geld eine Ausbildung als Segel-, Ballon- und Motorflieger sowie als Fallschirmspringer oder Deltagliders machen.



Aéro-Sport

du Grand Duché de Luxembourg asbl
*Club d'Aviation. Ecole de pilotage agréée.
Licence de pilote privé. Qualifications vol de nuit,
vol aux instruments, instructeur. Baptême de l'air.*
Tél. 43 29 20 oder 47 98 26 29
Fax 42 05 31
www.aerosport.lu

Aviasport II www.aviasport.lu

Avialux www.avialux.lu





Ultraleichtflugzeuge (ULM)

Flugfeld Kitzebuer

(zwischen Larochette und Christnach).

Aérolume Luxembourg.

Tel. 87 94 66, 661 88 82 60

oder 621 24 34 43.

Im „Centre national de l'aviation ultra-légère motorisée“ wird mit gewichtskraftgesteuerten Trikes und mit sehr leichten Flugzeugen geflogen.

Nur bei Tag und guten Wetterbedingungen.

Graspiste 250 x 30 m.

www.aerolume.lu



Guy Hoffmann



Fallschirmspringen

Flugfeld Noertringen

(bei Wiltz),

Cercle Para Luxembourg.

Tel. 661 51 15 40, 95 84 30

oder 95 05 05.

Graspiste 670 x 40 m.

www.cpl.no-limits.lu

Deltagliding (Gleitschirmflieger)

Flugfeld Gringlay

(Bourscheider Mühle/Lipperscheid),

Cumulux Paragliding Club.

Tel. 621 22 97 03, 23 63 81 84

oder 23 62 01 68.

Landeplatz „Um Gritt“, Wiese mit Windsack im südlichen Teil des Campingplatzes.

www.cumulux.lu

Segelflug

Flugfeld Useldingen,

Cercle luxembourgeois de vol à voile.

Tel. 23 63 81 17 / 691 26 81 35

oder 621 21 17 57.

Saison: April bis Oktober an den Wochenenden zwischen 11.00 und 19.00 Uhr bei guten Wetterbedingungen.

Graspiste 1000 x 60 m.

www.clvv.lu



ÜBER DEN WOLKEN

Über den Wolken

*Muss die Freiheit wohl grenzenlos sein.
Alle Ängste, alle Sorgen, sagt man,
Blieben darunter verborgen und dann
Würde, was hier groß und wichtig erscheint,
Plötzlich nichtig und klein...*

Reinhard Mey



© Photothèque de la Ville de Luxembourg

Heißluftballons

*Commune aérostique du Grand-Duché de Luxembourg,
Cercle luxembourgeois de l'aérostation.*

Angehende Piloten erhalten eine theoretische Ausbildung
bei einer der beiden Vereinigungen. Nach einem Jahr können
sie eine „licence d'entrainement“ beantragen.

www.ballon.lu

www.cla.lu

100 ans d'aviation
luxembourgeoise

Témoignage d'une *vieille tige*



Guy Hoffmann

Le départ officiel des festivités du centenaire de l'aviation luxembourgeoise a été donné vendredi soir 22 mai 2009 au *Tramsschapp* en présence du ministre des Transports Lucien Lux, de plusieurs députés, de bourgmestres de plusieurs communes, du président de la Fédération Aéronautique Internationale, M. Pierre Portmann, du secrétaire général de la FAI, M. Max Bishop et son épouse, d'un général représentant les Forces Aériennes Françaises, de représentants de la Direction de l'Aviation Civile et en présence, évidemment, de nombreux passionnés d'aviation représentant quasiment toutes les branches et clubs affiliés à la Fédération Aéronautique Luxembourgeoise (FAL).

Alors que sur un vaste écran défilaient des images d'un passé lointain qui collaient synchro avec le discours de M. Pierre Klein, président du comité d'organisation et coordinateur de l'ensemble des festivités qui vont s'étendre sur une année, les anciens pilotes, venus en grand nombre à la séance académique, n'ont pu cacher leur émotion se souvenant de ces années folles où l'aviation s'exerçait dans une forme de liberté à peine imaginable. Loin de nous de vouloir retracer ici l'histoire de l'Aviation luxembourgeoise, bien connue à travers de nombreuses publications mais juste se souvenir d'épisodes qui ont émaillé cette fantastique aventure qui dure depuis un siècle au cours de laquelle les pionniers luxembourgeois n'ont pas à rougir de leurs prouesses.

Le moins connu de ces pionniers luxembourgeois et pourtant le premier authentique pionnier luxembourgeois officiellement répertorié puisque dans la hiérarchie internationale des brevets il porte le numéro 51 (Brevet obtenu en 1910 à Cannes): il s'agit de Vincent Wiesenbach

né à Diekirch en 1880. Il était le frère aîné de Jacques Wiesenbach, celui-là même qui le 15 avril 1910 a réalisé le premier vol, en territoire luxembourgeois, à bord d'un appareil «Voisin» dans une prairie du «Brill» à Mondorf-les-Bains.

Dans la foulée de Vincent Wiesenbach et des autres pionniers luxembourgeois de la première heure a fleuri un superbe jardin de passionnés d'aviation jusqu'à nos jours. Les dirigeants nationaux et internationaux de l'Aviation l'ont rappelé et souligné lors de la séance académique à Luxembourg. Toutes les branches de l'aéronautique sont affiliées à la Fédération aéronautique luxembourgeoise représentant une trentaine de clubs pour quelque 2000 membres.

Parmi ces «pionniers» un carré d'irréductibles qui maintiennent, contre vents et marées, la tradition de l'aviation à train classique, de préférence à aile haute, biplace en tandem. Bref une sorte d'avion de brousse dont le Piper-Cub J3 pourrait être le parfait modèle.



© Archives de l'auteur



Après avoir acheté l'épave du LX-AIL Citabria pour l'euro symbolique...

Témoignage d'une vieille tige

... l'auteur l'a restauré de ses propres mains à son domicile à Mondorf-les-Bains



Ils sont septuagénaires, ou presque, et même octogénaires et nonagénaires quelques uns de ceux qui ont fait leurs premières armes, c'est-à-dire leur apprentissage aux commandes d'un avion passé de mode aujourd'hui comme le *Stampe* ou le *Tiger Moth*. Mais il reste encore une poignée de ces amoureux du train classique, la plupart d'entre eux ayant «chevauché» le «divin» Piper-Cub J3 ou PA 18. Les plus âgés d'entre eux ont encore eu comme moniteur Lou Hemmer, à coup sûr un élève de Lou Hemmer, à savoir Menni Kraemer ou Charles Schmit (mais aussi des instructeurs comme Jeannot Emering, André Heuert, Charles Schmit, Jean Poeckes, Jean-Marie Schreiner, Jos Schockmel, Carol Jené). Une partie de ceux qui ont été leurs élèves cultivent jalousement la tradition de l'aviation «à Papa». La plupart sont regroupés au sein de petites entités comme le «Piper-Club», à peine une demi-douzaine de membres; le club «Old-Wings of Luxembourg», également une poignée de pilotes; à peine trois ou quatre chez les «Fléipéiteren», pas plus chez «Aérolux». Ils ont en commun la passion de leurs premières amours, le *Tail wheel* du Piper-Cub et ses semblables de la famille comme les appareils de Aeronca pour ne citer que ces deux catégories.

La plupart de ces pilotes sont aussi des constructeurs ou pour le moins restaurateurs d'avions. Ils investissent des sommes importantes d'argent pour maintenir en vol ces appareils qui font le délice du public dans les grands rassemblements d'avions anciens. Parmi ces constructeurs, il en existe qui ont investi dans des avions plus modernes comme dans le *Cosy-Canard* de Jos Winandy ou le *Lancair* de Dino Quaresimin, ce dernier, accompagné de son épouse ayant même franchi l'Atlantique jusqu'à Oshkosh, dans le Wisconsin aux Etats-Unis et retour. Soit dit en passant, Oshkosh c'est le rassemblement chaque année pendant dix jours de 15000 avions et de 600000 spectateurs qui peuvent se promener librement sans barrières ni protection...

La plupart des autres pilotes au Grand-Duché qui entretiennent la saga des avions «d'antan» s'adonnent à des vols régionaux ou prennent part à des meetings dans les pays voisins.

Ancien journaliste, pilote d'avion et président des «Vieilles Tiges»

L'auteur s'exprime: «L'envie de voler c'est un rêve d'enfance. Finalement je ne l'ai réalisé qu'en arrivant à Luxembourg fin 1964 lorsque j'ai été muté à l'édition luxembourgeoise du *Républicain Lorrain* qui m'employait. Dès les premiers jours j'ai eu l'occasion de me rendre à l'aéroport pour rédiger divers articles et ainsi j'ai eu des contacts avec des moniteurs et des dirigeants de l'Aéropport dont je suis membre depuis 44 ans. J'y ai eu un excellent accueil et de solides amitiés m'ont lié avec les anciens comme avec les jeunes pilotes, des amitiés qui perdurent et qui n'ont subi aucune ride, au contraire. J'ai eu comme moniteur attiré Menni Kraemer, figure légendaire et je crois que c'est lui qui m'a donné le virus de l'avion 'à train classique' qui était en vogue dans ces années là et plus spécialement le fameux Piper J3 de 65 CV, biplace en tandem. Pas très facile l'apprentissage dans cet appareil où le moniteur, assis à l'avant cachait la vue à l'élève assis derrière. Les instruments n'avaient qu'une importance secondaire. Il fallait avant tout apprendre à 'sentir' l'avion, maîtriser l'assiette, bref 'voler avec les fesses' selon l'expression d'usage. L'apprentissage s'étalait sur plus d'une année (une quarantaine

d'heures de vol ou un peu plus) puis c'était l'examen, par promotion d'une douzaine d'élèves. L'entraînement à la navigation se faisait seul à bord, assis à la place arrière en raison du centrage. Comme on ne devait pas sortir des frontières luxembourgeoises, le cours de la Moselle entre Schengen et Wasserbillig était un repère idéal pour ne point se perdre. Après cinq heures de navigation, l'examen pratique avec une épreuve redoutée: atterrir deux fois dans une bande de cent mètres, moteur coupé mais hélice tournante. Le commandant en chef de l'Aéroport, la direction de l'Aviation du Ministère des Transports, les représentants de la compagnie d'assurance et autres étaient présents sur la ligne des '100 mètres' pour juger des compétences du candidat au brevet. Puis ultime épreuve, un vol, seul à bord, le légendaire triangle de plusieurs centaines de kilomètres à l'étranger. Luxembourg-Karlsruhe-Egelsbach-Luxembourg. De ce temps, nous n'avions ni radio, ni instrument de navigation à l'exception d'un compas et bien sûr le GPS n'existait pas. Il est vrai qu'une navigation se préparait minutieusement sur le papier avant un départ en tenant compte de la vitesse et la direction des vents. Ça ne 'collait' parfaitement que très rarement. Ma première tentative devait échouer (un mois de novembre brumeux). La seconde tentative au mois d'avril suivant était concluante. Alors disons qu'à cette époque où on opérait essentiellement avec la montre, une règle et un rapporteur, on s'égarait quelquefois mais on ne se perdait pratiquement jamais ou très rarement. Alors c'était pour se poser sur un terrain



L'auteur aux commandes

inconnu et nouer de nouvelles connaissances qui finissaient généralement par une tape très amicale.»

La promotion 1966, premier stage de perfectionnement

Tous ceux qui ont vécu le premier stage de perfectionnement à Noertrange en 1966 et les stages suivants n'oublieront jamais l'enrichissement, dans tous les domaines: atterrissages terrain court et encastré entre une forêt et un clocher d'église.

Le stage durait généralement une semaine entière. Tout le groupe (entre 20 et 25 pilotes) occupait durant la nuit les dortoirs de l'école de la Protection Civile à Schimpach. Les repas de midi et du soir se prenaient au café de l'Aérodrome à Noertrange chez Mme Scheer qui nous gâtait comme ses «grands enfants». Bref une colonie de vacances avec en prime deux vols par jour sur Piper-Cub.

Les habitants du village venaient nombreux nous rendre visite. C'était le temps où la convivialité aviation-population s'inscrivait encore en lettres majuscules.

Ces stages se sont poursuivis, sous cette forme, jusque dans les années 1970. C'est ainsi qu'un certain nombre de pilotes revenaient chaque année, pour le plaisir de retrouvailles mais également pour se refaire la main sur ce petit terrain très «pointu».

Il reste de cette époque une poignée de bons amis. Plusieurs nous ont déjà quittés pour toujours. L'espoir subsiste cependant qu'à Noertrange on retrouve une certaine sérénité. En tout état de cause les parachutistes qui occupent le terrain ne demandent pas mieux qu'une bonne entente puisse régner avec la complicité des pilotes d'avion

des divers clubs ainsi qu'avec les riverains de la plateforme aéronautique, à condition, bien sûr que chacun mette un peu d'eau dans son vin et respecte l'autre.

Reste à espérer, comme l'a souligné le président de la Fédération Aéronautique, M. Carlo Lecuit, lors de la séance académique du centenaire de l'aviation luxembourgeoise que nos autorités trouvent enfin une solution pour permettre aux écoles d'aviation d'évoluer sur un terrain hors du périmètre de la zone du Findel. A défaut d'un «Centre aéronautique» qui regrouperait toutes les disciplines, il faudrait au moins songer, dans un premier temps, à l'aménagement d'un champ d'aviation permettant aux avions sportifs et de loisir d'évoluer en

toute sécurité. Avant de regrouper le tout en un Centre aéronautique il y aurait déjà lieu d'aménager une base pour l'aviation à moteur et en faire bénéficier avant tout les diverses écoles de pilotage. L'expression de «Centre aéronautique» a toujours fait trembler les habitants des communes où était envisagée une telle implantation, d'où les échecs successifs.

Par «Centre aéronautique» les adversaires faisaient croire à un «Findel bis» à plus ou moins longue échéance.

Camille Montaigu



© Archives de l'auteur

ART A L'ÉCOLE

Exposition dans le cadre

Art à l'école

«En Tour d'uerch d'Stad Lëtzebuerg»

A partir du 2 juillet 2009, une nouvelle exposition intitulée «En Tour d'uerch d'Stad Lëtzebuerg» occupera le tunnel menant à l'ascenseur du Grund. Ce projet, initié par «Art à l'école» et soutenu par le CAPEL (Centre d'animation pédagogique et de loisirs) rassemble les œuvres de 12 classes d'écoles primaires à travers tout le pays. Leur mission était de choisir un endroit ou élément-clé de la capitale et de le représenter selon leur point de vue, en travaillant de manière autonome.

L'association parascolaire «Art à l'école», soutenue par la Ville de Luxembourg, regroupe de nombreux enseignants et artistes qui proposent des ateliers de créativité artistique pendant les heures libres pour les enfants de l'enseignement primaire à partir d'octobre jusqu'à Pâques. Ces ateliers, encadrés par un personnel qualifié, permettent non seulement de transmettre aux élèves l'expression artistique et les différentes techniques et matériaux, mais également de stimuler le développement de la confiance en soi, le courage à s'exprimer, le sens pour l'esthétique et l'authentique et finalement les compétences sociales et communicatives.

L'objectif de ce programme est d'introduire la pratique des activités créatrices ainsi que l'éducation artistique en général dans les écoles et de tenir ainsi en éveil la créativité enfantine, tout en étudiant son orientation, voire favorisant son expression spontanée et authentique.



Ateliers Art à l'Ecole:

Limpertsberg Gasperich Belair Cessange Bonnevoie
Dommeldange Junglinster Steinsel Mersch Mondercange
Bous

Centre d'Animation Pédagogique et de Loisirs

AKTIOUN
BAMBESCH

JEUX ET LOISIRS

Aktioun Bambesch

du 20 juillet au 14 août
Lieu: 4-12 L-1454 Luxembourg
Tél: 4796-2442 www.capel.lu

Activités de vacances destinées aux enfants âgés de 5 à 12 ans, domiciliés à Luxembourg-Ville.

Inscriptions:

Les enfants amènent le formulaire d'inscription le 1er jour de l'Aktioun Bambesch. Ces formulaires sont distribués dans les écoles et les foyers scolaires de la Ville de Luxembourg ou peuvent être téléchargés à partir du site du CAPEL (www.capel.lu).

Encadrement:

- Une équipe de plus de 60 animateurs et animatrices (âge minimum 18 ans), ayant suivi une formation spéciale, encadre les enfants sous la direction et la surveillance du personnel qualifié du CAPEL.
- Chaque groupe compte un maximum de 15 enfants.

Un service spécial de transport aller-retour en bus municipaux est mis gratuitement à la disposition des enfants. Vous trouverez les horaires afférents au verso du formulaire d'inscription. L'horaire des bus peut également être téléchargé à partir du site du CAPEL (www.capel.lu). L'accompagnement des enfants dans les bus est lui aussi assuré par les animateurs et animatrices du CAPEL. Vous avez la possibilité d'opter pour une participation écourtée.

Précolaire et première année de l'enseignement primaire:

- Des groupes fixes, accompagnés toujours de la même personne de contact pour une durée respective de 14 jours.
- Programmes ludiques à thèmes
- Jeux en plein air
- Spectacle de clôture quotidien

Deuxième à sixième année de l'enseignement primaire:

Une large éventail d'activités, répondant aux centres d'intérêt des enfants en fonction de leur âge:

- Activités sportives, ludiques et de divertissement
- Ateliers théâtre et créatifs
- Jeux en forêt et en ville ...
- Spectacle de clôture quotidien

Les enfants peuvent composer leur programme individuellement.

Offre spéciale 4ème à 6ème année de l'enseignement primaire: «Kannerduerf»: (Création et animation d'une communauté autogérée).

JUGEND AKTIV [JEUNESSE ACTIVE]
pour les adolescents de 13 à 17 ans

Lieu: 4-12 rue de l'École L-1454 Mühlenbach

Durant les 4 premières semaines des grandes vacances d'été, le CAPEL propose – parallèlement à l'Aktioun Bambesch – des après-midi de loisirs pour les adolescents de 13 à 17 ans.

Dans ce cadre sont proposés:

- Des activités ludiques, culinaires, créatives et sportives, modernes, classiques et alternatives ;
- Des séjours de 2 jours («Hikes») en différents lieux intéressants ;
- Une vie en groupe, en rapport étroit avec l'expérience culturelle, sociale et affective des jeunes.



AKTIOUN BAMBESCH

20 juillet - 31 juillet 2009 / 3 août - 14 août 2009

Du lundi au vendredi de 14.00 à 18.00 heures



BULLETIN D'INSCRIPTION

(A découper et à remettre directement au moniteur/trice le premier jour de participation)

Je soussigné(e) inscris ma fille/mon fils

pour l'Aktioun Bambesch / Aktioun Jugend Aktiv 2009: ☐ 1^{ère} période (20.7.-31.7.'09) et/ou ☐ 2^e période (3.8.-14.8.'09)

Adresse: Code postal: Localité:

Téléphone: Téléphone bureau: Bus n°:

Matricule de l'enfant: Nationalité:

Médecin de famille: Pédiatre:

☐ Elève du préscolaire de l'école

☐ Elève de la^e classe primaire de l'école de

☐ Elève du lycée ☐ Inscrit au foyer scolaire de:

J'autorise le CAPEL, respectivement l'administration de la Ville de Luxembourg publier des documents photographiques ou filmés de mon enfant pour des besoins de la Ville (site internet, brochures, affiches,...).

Signature:

JEUX ET LOISIRS

Aktioun Bambësch

vom 20. Juli bis 14. August

Ort: 4-12 rue de l'École L-1454 Luxembourg

Tél: 4796-2442 www.capel.lu

Ferienangebot für Kinder zwischen 5 und 12 Jahren, welche ihren Wohnsitz in der Stadt Luxemburg haben.

Einschreibung:

Die Kinder bringen das Einschreibformular am ersten Tag der Aktioun Bambësch mit. Letztere werden in den Schulen und Foyers scolaires der Stadt Luxemburg verteilt oder können auf der Internetseite des CAPEL (www.capel.lu) heruntergeladen werden.

Betreuung:

- Die Kinder werden von mehr als 60 AnimatorInnen betreut (Mindestalter 18 Jahre), welche eine spezielle Ausbildung absolviert haben und unter der Führung und Aufsicht des qualifizierten Fachpersonals des CAPEL stehen.
- Jede Gruppe fasst maximal 15 Kinder.

Eine kostenlose Hin- und Rückfahrt wird mit einem Spezialdienst der städtischen Busse gesichert, dessen Fahrplan Sie auf der Rückseite des Einschreibformulars finden. Das Busprogramm steht auch auf der Internetseite des CAPEL (www.capel.lu) zur Verfügung. Die Begleitung der Kinder in den Bussen übernehmen ebenfalls die CAPEL-AnimatorInnen. Eine zeitlich begrenzte Teilnahme ist möglich.

Vorschule und erstes Schuljahr:

- Feste Gruppen mit derselben Kontaktperson für die Dauer von jeweils 14 Tagen.
- Themenorientierte Spielketten
- Spiele im Freien
- Tägliche Abschlusshow

Zweites bis sechstes Schuljahr:

Breites Angebot an Aktivitäten, welche den jeweiligen Altersinteressen der Kinder entsprechen:

- Sport-, Spiel- und Spassaktivitäten
- Theater- und Kreativitätsateliers
- Wald- und Stadtspiele ...
- Tägliche Abschluss-Show

Die Kinder können sich ihr Programm selber zusammenstellen.

Spezialangebot für das 4.-6. Schuljahr: "Kannerduerf": (Entstehen und Beleben einer selbstverwalteten Gemeinschaft.)

JUGEND AKTIV: für 13-17 jährige

Ort: 4-12 rue de l'École L-1454 Mühlenbach

Während der ersten vier Wochen der Sommerferien organisiert der CAPEL – neben der Aktioun Bambësch – unterhaltsame Nachmittage für 13- bis 17-Jährige.

In diesem Rahmen werden folgende Aktivitäten vorgeschlagen:

- Spiele, Kochkünste, kreative Betätigung und Sport, ob modern, klassisch oder alternativ;
- zweitägige Aufenthalte («Hikes») an verschiedenen interessanten Orten;
- Leben in der Gemeinschaft in enger Verbindung mit den kulturellen, sozialen und emotionalen Erfahrungen der Jugendlichen





AKTION
BAMBESCH

JEUX ET LOISIRS



Bambesch Action

from 20 July to 14 August

Place: 4-12 rue de l'École, L-1454 Luxembourg
Tel : 4796-2442 www.capel.lu

Holiday activities for all children aged from 5 to 12 years who live in the City of Luxembourg.

Registration:

On the first day of the Bambesch Action the children bring with them the registration forms. The latter are distributed in the schools and foyers scolaires of the City of Luxembourg or may be downloaded from www.capel.lu.

Supervision:

- more than 60 specially trained monitors (minimum age: 18 years) will work with the children under the guidance and supervision of qualified CAPEL staff
- No more than 15 children in each group.

Free travel to and from the site with a special city bus service; you will find the timetable on the back of the registration form. The bus timetable is also available for downloading from www.capel.lu.

Children will be accompanied on the buses by CAPEL monitors.
Children may attend for part of the time.

Preschool and first school year:

- Fixed groups with the same contact person for the whole of the fourteen-day period
- Themed game series
- Outdoor play
- Daily closing show

Second to sixth school years:

Wide range of activities corresponding to the age-specific interests of the children:

- Sport, play and fun
- Drama and creativity workshops
- Forest and city games...
- Daily closing show

Children may put their own programme together.

Special offer for fourth to sixth school years: 'Children's village' (creation and animation of a self-governing community)

JUGEND AKTIV (Youngsters On The Go) for 13 to 17-year-olds

Place: 4-12 rue de l'Ecole, L-1454 Mühlenbach

During the first four weeks of the summer holidays, CAPEL is organising – along with the Bambesch Action – fun afternoons for youngsters aged between 13 and 17.

The programme will include:

- a range of old, new and alternative pursuits involving recreational activities, cookery, creative pastimes and sports;
- two-day hikes to a variety of interesting places;
- group interaction, closely linked in with young people's cultural, social and emotional experience.

JEUX ET LOISIRS

Horaires et points d'arrêts des autobus spéciaux pour l'Aktioun Bambësch



Bus	Heure	Quartier	ALLER			RETOUR *		
			N° Arrêt	Arrêt	Adresse	N° Arrêt	Arrêt	Adresse
1	13:30	Cessange	1A	Ligne 1 „Cessange-Kierch“	rue de Cessange, devant l'église	! F	Ligne 2 „Roudebierg“	rue de Rollingergrund 359
	13:32	Cessange	1B	Ligne 1 „Artisans“	rue de Cessange 89	! 1E	Ligne 2 „Val Fleuri“	rue de Rollingergrund 213
	13:36	Hollerich	1C	Ligne 8 „Hollerich-Schluethaus“	rue E. Lavandier/Terminus	! 1D	Ligne 2 „Bei der Fiels“	rue de Rollingergrund 119
	13:42	Rollingergrund	1D	Ligne 2 „Bei der Fiels“	rue de Rollingergrund 108-112	! 1C	Ligne 8 „Hollerich-Schluethaus“	rue E. Lavandier/Terminus
	13:44	Rollingergrund	1E	Ligne 2 „Val Fleuri“	rue de Rollingergrund 204-206	! 1B	Ligne 1 „Artisans“	rue de Cessange 88
	13:46	Rollingergrund	1F	Ligne 2 „Roudebierg“	rue de Rollingergrund e.f. 349-353	! 1A	Ligne 1 „Cessange-Kierch“	rue de Cessange 240
	13:48	Arrivée C.A.P.E.L. / Bambësch						
2	13:30	Gare	2A	Ligne 20 „Michel Rodange“	bd de la Pétrusse 7-9	2A	Ligne 20 „Michel Rodange“	bd de la Pétrusse 7-9
	13:33	Gare	2B	Ligne 20 „Commerce“	rue de Strasbourg / École	2B	Ligne 20 „Commerce“	rue de Strasbourg / École
	13:39	Gasperich	2C	Ligne 2 „Bei der Auer“	rue de Gasperich 20	2C	Ligne 2 „Bei der Auer“	rue de Gasperich 20
	13:40	Gasperich	2D	Ligne 2 „Al Gasperich“	rue de Gasperich 58	2D	Ligne 2 „Al Gasperich“	rue de Gasperich 58
	13:42	Hollerich	2E	Ligne 1 „Assurances Sociales“	rte d'Esch 125	2E	Ligne 1 „Assurances Sociales“	rte d'Esch 125
	13:52	Arrivée C.A.P.E.L. / Bambësch						
3	13:20	Limpertsberg	3A	École Henri VII	arrêt scolaire Lyc. de Garçons quai 7	! 3H	Ligne 13 „Weimerskirch-Duerf“	rue du Kirchberg e.f. 1a
	13:23	Limpertsberg	3B	Ligne 19 „Waassertuerm“	av. du Bois e.f. 129	! 3G	Ligne 5 „Kirchberg-Kierch“	rue des Maraichers / École
	13:26	Limpertsberg	3C	École Batty Weber	arrêt scolaire rue Batty Weber	3F	École Kiem	arrêt scolaire rue Anne Beffort
	13:29	Limpertsberg	3D	Ligne 3 „Glacis“	allée des Déportés et des Résistants	! 3E	Ligne 13 „Marguerites“	rue des Muguets 122
	13:35	Weimershof	3E	Ligne 13 „Marguerites“	rue des Muguets 149	3B	Ligne 19 „Waassertuerm“	av. du Bois e.f. 129
	13:39	Kirchberg/Kiem	3F	École Kiem	arrêt scolaire rue Anne Beffort	3C	École Batty Weber	arrêt scolaire rue Batty Weber
	13:44	Kirchberg	3G	Ligne 5 „Kirchberg-Kierch“	rue de Kirchberg 201	! 3A	École Henri VII	arrêt scolaire av. Pasteur / École
	13:48	Weimerskirch	3H	Ligne 13 „Weimerskirch-Duerf“	rue du Kirchberg 1a	3D	Ligne 3 „Glacis“	allée des Déportés et des Résistants
4	13:25	Bonnevoie	4A	Ligne J1 „P.Hentges“	bd de la Fraternité / École	4A	Ligne J1 „P.Hentges“	bd de la Fraternité / École
	13:30	Bonnevoie	4B	École rue Gellé	arrêt scolaire rue Gellé 4	4B	École rue Gellé	arrêt scolaire rue Gellé 4
	13:33	Bonnevoie	4C	École D. Schlechter	arrêt scolaire rue D. Schlechter 55	4C	École D. Schlechter	arrêt scolaire rue D. Schlechter 55
	13:50	Arrivée C.A.P.E.L. / Bambësch						
5	13:20	Hamm	5A	Ligne 8 „Hamm-Schoul“	rue de Hamm / e.f. École	5A	Ligne 8 „Hamm-Schoul“	rue de Hamm / e.f. École
	13:22	Hamm	5B	Ligne 8 „Hamm-Kierch“	rue de Hamm 210-212	5B	Ligne 8 „Hamm-Kierch“	rue de Hamm 210-212
	13:27	Cents	5C	École Léon Kauffman	arrêt scolaire rue Léon Kauffman	5C	École Léon Kauffman	arrêt scolaire rue Léon Kauffman
	13:30	Cents	5D	Ligne 6 „Tawioun“	rue de Trèves e.f. 132	5D	Ligne 6 „Tawioun“	rue de Trèves e.f. 132
	13:38	Verlorenkost	5E	Ligne 6 „Général Patton“	bd Gén. Patton e.f. 94	5E	Ligne 6 „Général Patton“	bd Gén. Patton e.f. 94
	13:42	Centre	5F	Ligne 20 „F.D.Roosevelt quai 1“	bd F.D. Roosevelt 45	5F	Ligne 20 „F.D.Roosevelt quai 1“	bd F.D. Roosevelt 45
	13:50	Arrivée C.A.P.E.L. / Bambësch						
6	13:30	Merl	6A	École rue de Merl	arrêt scolaire rue de Merl 151	! 6D	Ligne 12 „Clinique Sacré-Coeur“	av. G. Diderich e.f. 51
	13:34	Merl	6B	École Adam Roberti	bd Marcel Cahen e.f. 62	6C	École Aloyse Kayser	arrêt scolaire rue Aloyse Kayser
	13:39	Belair	6C	École Aloyse Kayser	arrêt scolaire rue Aloyse Kayser	! 6B	École Adam Roberti	bd Marcel Cahen 62
	13:43	Belair	6D	Ligne 12 „Clinique Sacré-Coeur“	av. G. Diderich 51	6A	École rue de Merl	arrêt scolaire rue de Merl 151
	13:55	Arrivée C.A.P.E.L. / Bambësch						
7	13:20	Neudorf	7A	École primaire Neudorf arrêt scolaire	rue de Neudorf 257	! 7G	Ligne 10 „Echer Klinik“	rue d'Eich 66
	13:24	Clausen	7B	Ligne 19 „Ste Cunégonde“	allée P. de Mansfeld 47	7E	École rue Mongenast	arrêt scolaire rue Nic. Hein
	13:29	Pfaffenthal	7C	Ligne 19 „Théiwesbur“	rue Vauban 15-19	7F	Ligne 10 „Beggen-Kierch“	rue de Beggen e.f. 191
	13:32	Pfaffenthal	7D	Ligne 19 „Stade G. Diderich“	rue L. Menager e.f. 107	! 7D	Ligne 19 „Stade G. Diderich“	rue L. Menager 105
	13:37	Dommeldange	7E	École rue Mongenast	arrêt scolaire rue Nic. Hein	! 7C	Ligne 19 „Théiwesbur“	rue Vauban 15-19
	13:41	Beggen	7F	Ligne 10 „Beggen-Kierch“	rue de Beggen 191	! 7B	Ligne 19 „Ste Cunégonde“	allée P. de Mansfeld
	13:44	Eich	7G	Ligne 10 „Echer Klinik“	rue d'Eich 101-105	! 7A	Ligne 9 „Neudorf-Kierch“	rue de Neudorf 228
	13:50	Arrivée C.A.P.E.L. / Bambësch						

* Après les activités, le départ des autobus au CAPEL est prévu à 18h00; le départ peut cependant être retardé pour des raisons d'organisation (contrôle des présences notamment)

! Les enfants sont déposés aux mêmes arrêts que pour l'embarquement, sauf exceptions marquées par le symbole „!“, où le débarquement se fait à l'arrêt en face.



KANNER IN THE CITY

JEUX ET LOISIRS

CENTRE D'ANIMATION PEDAGOGIQUE ET DE LOISIRS

4-10 rue de l'École
L-1454 Luxembourg
tél: 4796-2442 / fax:422590
courriel: capel@vdl.lu



Kanner in the City 2009 "Luxembourg-Plage"

Vendredi, 31 juillet, et samedi,
1er août 2009, de 14.30 à 18.00 heures
à Luxembourg, Ville-Haute

Comme chaque année, dans le cadre de l'«Aktioun Bambësch» (activités de vacances pour enfants de la Ville de Luxembourg) et en étroite collaboration avec le Luxembourg City Tourist Office, le CAPEL organise sa grande fête traditionnelle de jeux «Kanner in the City».

Pendant ces deux après-midis, le centre de la capitale se voit plongée dans une multitude d'ateliers de jeux interactifs et colorés, animés par les animatrices et les animateurs de l'«Aktioun Bambësch» et par des associations professionnelles «ludobus» venant de nos pays voisins. La fête des jeux est également accompagnée par l'une ou l'autre surprise ludique, voire acrobatique !

Tous ensemble, nous essayons de créer une atmosphère de plage et de vacances, avec des jeux d'eau et de sable. Et qui sait, peut-être qu'on va même rencontrer des pirates en plein centre de la Ville de Luxembourg !

Petits et grands enfants, venez donc tous vous faire surprendre par le charme ludique de toutes ces activités, le 31 juillet et le 1er août 2009, de 14.30 à 18.30 heures dans la Ville-haute.

Entrée libre pour tous !

Kanner in the City 2009 "Luxemburg-Beach"

Freitags, der 31. Juli und Samstags,
der 1. August 2009, von 14.30 bis 18.00 Uhr
in der Oberstadt

Wie in jedem Jahr organisiert das CAPEL im Rahmen der „Aktioun Bambësch“ (Ferienaktivitäten für die Kinder der Stadt Luxemburg) in enger Zusammenarbeit mit dem Luxembourg City Tourist Office sein traditionelles Spielfest „Kanner in the City“.

Unter der Leitung von Animatorinnen und Animatoren der „Aktioun Bambësch“ sowie verschiedenen Spielmobilen aus unseren Nachbarländern wird das Zentrum der Hauptstadt während der beiden Nachmittage in eine Vielzahl von interaktiven und bunten Aktivitäten eingetaucht. Das abwechslungsreiche Programm wird zudem mit überraschenden Auftritten von Straßenartisten abgerundet.

Alle zusammen möchten wir eine besondere Strand- und Urlaubsatmosphäre aufkommen lassen, mit vielen Wasser- und Sandspielen. Und wer weiß, vielleicht begegnen wir auch einigen Piraten im Herzen der Stadt Luxemburg !

Große und kleine Kinder sollten sich vom spielerischen Reiz dieser Aktivitäten überraschen lassen. Besuchen Sie uns mit Ihrer Familie am 31. Juli und am 1. August 2009 von 14.30 bis 18.30 Uhr in der Oberstadt.

Freier Eintritt für alle !

Kanner in the City 2009 "Luxemburg-Beach"

Friday, 31st of July, and Saturday,
1st of August 2009, from 2.30 to 6.00 p.m.,
in the upper town.

Like every year, as a part of "Aktioun Bambësch" (holiday activities for children from the city of Luxembourg) and in close collaboration with the Luxembourg City Tourist Office, the CAPEL organizes its traditional games celebration „Kanner in the City“.

During both afternoons, the city center is plunged into a multitude of interactive and colored workshops led by animators of the "Aktioun Bambësch" and professional „ludobus“ associations from our neighboring countries. This games party is also accompanied by one or the other entertainment surprise, and even acrobatic shows !

All together, we try to create a special beach and vacation atmosphere with water and sand games. And who knows, maybe we will even meet some pirates in the heart of Luxembourg City !

Big and small children, let you surprise by the playful charm of all these activities, and visit us in the upper City on 31st of July and 1st of August 2009, from 14.30 to 18.30 !

Free admission for everyone !

SPORT

© Josiane Millen-Ney - Photothèque de la Ville de Luxembourg



Remise du chèque à l'association «Le rêve du petit prince a.s.b.l.»

4e ING Europe Marathon Luxembourg: Hommage aux coureurs marathon de la Ville et remise de chèque à l'association «Le rêve du petit prince a.s.b.l.»

Le vendredi 26 juin, le collège échevinal de la Ville de Luxembourg a accueilli les meilleurs coureurs du 4e ING Europe Marathon Luxembourg, membres du personnel de la Ville, à l'Hôtel de Ville. Il s'agit notamment des 13 participants ayant parcouru la distance «marathon» et ceux ayant réalisé les meilleurs chronos féminins et masculins pour le semi-marathon et la course-relais ainsi que de la représentante des foyers scolaires.

«En tant que partenaire du marathon et dans l'esprit du slogan «D'Stad beweegt sech», nous encourageons particulièrement la participation de nos collaboratrices et collaborateurs à cet événement

sportif exceptionnel et sommes fiers de compter 134 coureurs parmi notre personnel», explique Anne Brasseur, échevin des sports de la Ville de Luxembourg.

D'autre part, la Ville organise tous les ans une collecte d'argent auprès des membres du personnel participant au marathon, afin de soutenir une association caritative. Cette année, un chèque de plus de 1.450 euros a été remis à l'association «Le rêve du petit prince a.s.b.l.» ayant pour but le financement de delphinothérapies pour enfants maltraités et la réalisation d'un rêve exprimé par des enfants gravement malades (www.rdppl.lu).

Parc de trampolines «Jump for fun» Activités et animations pour tout âge au parc de Merl

Pour la première fois, la Ville de Luxembourg met en place cet été un parc de trampolines «Jump for fun», au cœur du parc de Merl. Ainsi, à partir du 1er juillet, enfants et adultes de tout âge pourront venir profiter des 12 trampolines, installations qui font partie d'un projet ambitieux d'activités de loisir, pédagogiques et d'intégration sociale. Tout d'abord, cet espace de jeu et d'exploration offre une plateforme pour les activités éducatives et de loisirs aux établissements scolaires, foyers de jours ou encore académies d'été, mais également pour les activités rééducatives et thérapeutiques d'organismes actifs dans ce domaine. Afin de permettre à un public aussi large que possible de participer à ce projet, les installations sont adaptées de manière à permettre l'accès aux personnes présentant un handicap. En ce qui concerne le volet social, ce parc vise à favoriser l'insertion de personnes handicapées et défavorisées dans le monde de travail, leur proposant une étape provisoire vers la réintégration progressive dans la société. Ainsi, une partie des postes nécessaires à la gestion du parc sera occupée par des personnes handicapées ou marginalisées, qui se chargeront principalement de travaux de nettoyage et d'entretien des installations, mais également du service de la buvette, mise en place près du parc de trampolines.

Ces différents objectifs peuvent être poursuivis grâce à une collaboration étroite entre le Service des parcs de la Ville d'une part, et l'association HORIZON asbl et la Ligue HMC d'autre part, qui coordonnent les activités d'ordre social.



Inauguration du parc de trampoline

Le parc de trampolines sera ouvert au public de tout âge jusqu'à mi-septembre, entre 14 et 20 heures tous les jours (sauf en cas de pluie).

Kinnekswiss – Vaste espace de détente vert au cœur de la Ville

Du 15 juin au 13 septembre, la Ville de Luxembourg invite le public de tout âge de venir profiter du vaste espace de détente à la «Kinnekswiss» au cœur de la capitale. Pendant cette période, le Service des sports de la Ville propose une multitude d'activités tous les jours entre 11 et 19 heures, allant du badminton, rugby et Indiacà à la pétanque, frisbee, Big Mikado ou encore des activités circassiennes. Des animations spéciales pour enfants, encadrées par des moniteurs, sont également prévues dans les mêmes horaires.



imedia

Kinnekswiss 2009 Programme du lundi 15 juin au dimanche 13 septembre inclus

NATURE DES ACTIVITÉS	DESCRIPTIF	HORAIRE
Badminton	Le badminton est un sport de raquette qui oppose deux ou plusieurs joueurs, placés dans deux demi-terrains séparés par un filet. Les joueurs marquent des points en frappant un volant à l'aide d'une raquette pour le faire tomber dans le demi-terrain adverse. L'échange se termine dès que le volant touche le sol.	Lundi - dimanche 11h00 - 19h00 Activités en continu
Soft Frisbee	Le terme est désormais utilisé pour décrire un disque volant qui est généralement en plastique, d'une vingtaine de centimètres de diamètre, avec un rebord. Ils sont fabriqués de manière à pouvoir planer sur une certaine distance quand on les lance en leur imprimant un mouvement de rotation.	
Ultimate Frisbee	L'Ultimate est un sport collectif opposant deux équipes. L'objectif est de marquer des points en progressant sur le terrain par passes successives vers la zone d'en-but adverse et d'y réceptionner le disque (Frisbee). L'Ultimate se pratique dans sa version la plus courante (outdoor) sur terrain en herbe, ou sur la plage.	
Indiacà	L'Indiacà est une sorte de volant de badminton d'environ 45 grammes aplati en sa partie frappée et pourvu de plumes stabilisatrices. Le jeu consiste à frapper l'Indiacà avec la paume de la main et de le faire passer par dessus une corde ou un filet, de sorte qu'il touche le sol de l'autre côté, à l'intérieur de l'aire de jeu, avant qu'un joueur adverse ne puisse le renvoyer. Le jeu ressemble au volley dans sa forme «compétitive» mais permet de nombreuses adaptations en fonction des objectifs poursuivis par l'animateur, et des publics pratiquants.	
Beach Pass-ball	Le Pass-ball est le jeu typique joué à la plage. Un disque de 20 centimètres de diamètre est fixé par un ruban à la main. Le softball est attrapé avec le disque qui retient le ballon par une surface velcro à laquelle le ballon reste collé.	
Big Mikado	Avant de commencer la partie, on tient les baguettes serrées dans le poing et on les laisse tomber, en éventail, sur le sol. Chaque joueur doit alors retirer une baguette de son choix. Il ne doit en aucun cas toucher ou déplacer une autre baguette. Tant qu'il y parvient, il peut continuer à retirer d'autres baguettes. Dès qu'il déplace une autre baguette par inadvertance, il cède son tour au joueur suivant. Il est souvent possible de s'aider d'une baguette que l'on a déjà récupérée pour en retirer une autre. Dans certaines variantes, cette possibilité est néanmoins réservée à la seule baguette Mikado. En ce qui concerne le «Big Mikado» les baguettes ont une longueur approximative de 1 mètre chacune.	
Outdoor Volleyball	Jeu typique du Volleyball loisir en plein air	
Soft Football	Football loisir avec ballon soft	
Rugby	Rugby sous forme de jeu non-compétitif	
Vortex	Engin de lancement en forme de fusée qui produit un sifflement lorsqu'il est lancé à un (ou plusieurs) partenaire(s) de jeu.	
Pétanque	Pétanque loisir improvisé sur l'herbe	
NOUVELLES ACTIVITÉS 2009		
New games	Une multitude de jeux très amusants avec ou sans matériel qui se jouent de manière intensive, avec FAIR PLAY et évitent toutes blessures.	Lundi - dimanche 11h00 - 19h00 Activités en continu
Hockey sur gazon	Le Hockey sur gazon est un sport collectif de balle mettant aux prises deux formations de onze joueurs équipés d'une crosse.	
Jeu de croquet	Le croquet est un jeu d'extérieur pratiqué en principe sur gazon et occasionnellement sur terrain sableux (plage). Le jeu est constitué de boules en bois poussées à l'aide de maillets à travers des arceaux. Il existe de nombreuses versions des règles du jeu, de deux à huit joueurs et de six à dix arceaux, avec ou sans «cloche» au centre du jeu. On peut y jouer en équipe, ou individuellement (cutthroat). Le but consiste, pour chaque camp, à passer les arceaux dans l'ordre spécifié. Un point est marqué lorsqu'une balle passe la première l'arceau.	
«Schwungtuchspiel»	Le jeu se présente en forme de parachute d'un diamètre qui varie entre 1.85 et 7.30 m. Il permet des jeux intégratifs auxquels peuvent participer aussi bien des enfants, des jeunes et des personnes adultes. De par son principe non-compétitif, ce jeu facilite les contacts sociaux à tous les niveaux.	
Speedminton	Ce type de jeu est spécialement adapté à la pratique «outdoor». Les mêmes principes qui sont valables pour le Badminton classique sont également applicables au Speedminton.	
Activités variées «Cirque»	Des exercices se basant sur l'adresse, l'équilibre et la jonglerie constituent la base des activités proposées.	
Parcours d'adresse VTT	Un petit parcours tout-terrain sur des VTT mis à la disposition des participants.	
Korfball	Le Korfball est un sport collectif mixte proche du Basketball inventé aux Pays-Bas en 1902. Le terme néerlandais Korfball signifie «balle au panier» (Basketball). Le Korfball met aux prises deux équipes de huit joueurs chacune.	
Taijiquan	Sur base de mouvements harmonieux, d'une respiration profonde et de la concentration sur sa propre action, cette activité permet de trouver tranquillité intérieure et calme. Le bien-être en général, la capacité de relaxer et les défenses immunitaires sont renforcés. La meilleure prise de conscience de son corps permet par ailleurs de réagir avec plus d'attention envers soi-même.	



SENIOR

Konviktsgaard Résidence Grande-Duchesse Joséphine-Charlotte

Chambres pour court séjour
disponibles

Le Service Seniors de la Ville de Luxembourg souhaite informer le public que le Konviktsgaard, résidence pour personnes âgées, propose des chambres pour court séjour (lits vacances).

L'établissement propose au total huit chambres qui sont réservées aux personnes âgées souhaitant passer un court séjour, allant jusqu'à plusieurs semaines, dans la maison. Les intéressés ont le choix entre des chambres individuelles et des chambres doubles. Le prix par jour dépend de la surface et de l'équipement de la chambre choisie. Parmi les services inclus dans le tarif on note entre autres la pension complète (petit déjeuner, repas à midi, repas du soir), le nettoyage quotidien de la chambre, l'utilisation des infrastructures communautaires et la participation aux manifestations et excursions organisées par la maison.

Les personnes intéressées par cette offre peuvent se renseigner auprès du Konviktsgaard (250 650-1), du Service Seniors de la Ville de Luxembourg (4796-2757) ou sur www.konviktsgaard.lu.



Konviktsgaard Résidence Grande-Duchesse Joséphine-Charlotte

Wohnungen für
Kurzzeitaufenthalte verfügbar

Der Seniorendienst der Stadt Luxemburg teilt der Öffentlichkeit mit, dass im Seniorenwohnheim Konviktsgaard Wohnungen für Kurzzeitaufenthalte verfügbar sind.

Insgesamt bietet die Einrichtung 8 Zimmer, die ausschließlich älteren Menschen vorbehalten sind, die sich für eine begrenzte Zeit (bis zu mehreren Wochen) im Konviktsgaard aufhalten möchten. Die Interessenten können zwischen Einzel- und Doppelzimmer wählen. Die Tagessätze werden je nach der Grösse und Ausstattung des Zimmers berechnet. Im Preis eingegriffen sind u.a. Vollpension (Frühstück, Mittag- und Abendessen), tägliche Reinigung des Zimmers, Nutzung der gemeinschaftlichen Einrichtungen sowie Teilnahme an den vom Haus organisierten Veranstaltungen und Ausflügen.

Personen, die an diesem Angebot interessiert sind, können sich für weitere Fragen an den Konviktsgaard (250 650-1 / www.konviktsgaard.lu) oder den Seniorendienst der Stadt Luxemburg (4796-2757) wenden.



imedia

Memories are made of this...
Photographische Erinnerungshilfe
für ältere Menschen

Am vergangenen 23. April feierte eine interessante Initiative in der Résidence Grande-Duchesse Joséphine-Charlotte im *Konviktsgaard* Premiere. In enger Zusammenarbeit der Photothèque municipale mit dem Seniorendienst der Stadt Luxemburg konnten sich die Bewohner des *Konviktsgaard* eine Reihe von alten Bildern ansehen, deren Motive und deren Aufnahmedatum sogar den Verantwortlichen der Photothek unbekannt sind.

Rund vierzig interessierte Senioren und einige Ehrengäste waren zugegen, als die betreffenden Bilder auf eine große Leinwand projiziert wurden.

Eine zweite Projektion fand dann am 7. Mai im Zivilhospiz in Pfaffenthal statt. Hier waren siebenundzwanzig ältere Menschen dabei, davon einige aus dem Hammer Hospiz, deren Transport ein städtischer Sonderbus übernommen hatte.



© Photothèque de la Ville de Luxembourg

Das Ziel der ganzen Aktion besteht darin, dem Langzeitgedächtnis der Senioren auf die Sprünge zu helfen und es ihnen zu ermöglichen, auf diese Weise aus ihrer Isolation herauszufinden und in der Gruppe anregende Gespräche über längst vergangene Zeiten zu führen.

Die Fotos hängen seither übrigens in den beiden Häusern im Großformat an den Wänden, damit sie von sämtlichen Bewohnern identifiziert werden können.

Auch in anderen Seniorenstätten der Hauptstadt sollen nächstens solche Projektionen stattfinden.



Mardis littéraires

Die Bücher zu den Autorenlesungen

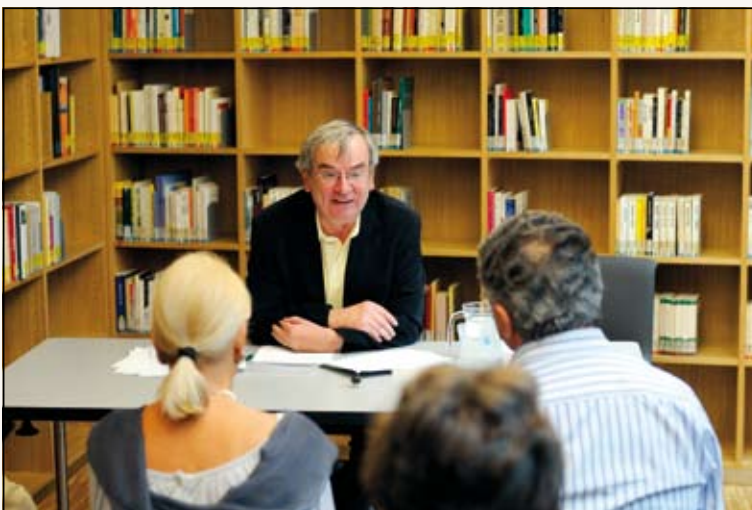
Im Rahmen der *Mardis littéraires*, die ab Januar dieses Jahres jeden ersten Dienstag im Monat stattgefunden haben, stellten namhafte Luxemburger Autoren ihre neuen Werke vor.

Für den Auftakt sorgte **Michel Raus** mit *Halbe Wahrheit, ganze Lüge: Sätze und Gegensätze*. Der Autor beherrscht die Feinheiten der deutschen Sprache und trifft in seinen Aphorismen und kritischen Überlegungen genau den Punkt. Ein Buch, das man immer gerne wieder zur Hand nimmt.

Roger Manderscheid trug Texte aus drei verschiedenen Werken vor. Darunter *opakalypse* zum Thema Altern in unserer Gesellschaft, *die nackten und die süßen* und *opakalypse* sind Hörspiele, die noch nicht gesendet wurden. Der dritte Text *schattenboxen* wurde vom Autor nachträglich überarbeitet und zum Prosatext ausgebaut.

Linda Graf stellte ihren neuen Roman *Nach dem Regen* vor. Drei Paare in den besten Jahren entdecken und erleben, wie ihr Alltag geradezu schicksalhaft miteinander verknüpft ist. Wie die Menschen in diesem Geflecht aus Zuneigung, Enttäuschung und Angst um ihr Glück ringen, rührt an, macht Mut und wirkt irgendwie lebensbejahend.

Josy Braun las Auszüge aus seiner Novelle *D'Wëlldanger Muer*. In der Nähe dieser Ortschaft befindet sich ein Moor. Hier will die Regierung ein Gefängnis bauen. Eine Bürgerinitiative widersetzt sich diesem Plan. Vorne dabei ist die junge Lehrerin Anne Schaller, die vehement dafür kämpft, dass dieses Naturreservat erhalten bleibt.



Pol Pütz

Pol Pütz entschied sich für zwei Kurzgeschichten und einige satirische Gedichte aus seinem Buch *Kenn s du dat Land?* Dieser Autor hat sich vor allem einen Namen als Kabarettist und als Texteschreiber für die *Lëtzebuurger Revue* gemacht. Pütz setzt sich kritisch und humorvoll mit gesellschaftlichen Themen auseinander, und mitunter könnte man meinen, sein großes literarisches Vorbild sei Erich Kästner.

Kinder und Literatur

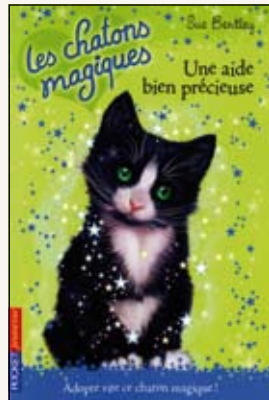
Jeden Samstagmorgen um halb elf findet in der Bibliothek die Kinderanimation statt. Zur großen Freude der Verantwortlichen kommen regelmäßig bis zu zwanzig begeisterte Kids, die sich gerne eine spannende Geschichte anhören, ein bisschen spielen, malen und immer etwas Neues entdecken können. So kam auch die Geschichte: *Der kleine Vogel und das dicke Huhn* der Autorin Dany Gales sehr gut an. Das Huhn ist neidisch auf den Vogel, weil er so schön gelb ist, und um auch gelb zu werden, verschluckt es die Sonne. Nun ist das Huhn gelb, aber ihm wird schlecht! Der Vogel eilt zu Hilfe und kitzelt das Huhn, bis es vor Lachen den Schnabel so

Nouvelles acquisitions CULTURE



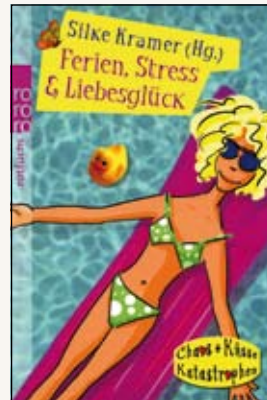
BRUNO, Patrick
Foot!
Bayard poche

Tous les jeunes passionnés de football liront avec plaisir l'un ou l'autre des 21 volumes de cette série. «Champions» est le titre du premier livre. L'équipe de Miraval a un nouvel entraîneur, Gio, et ce dernier a pour mission de motiver les jeunes joueurs afin que l'équipe arrive à remonter la pente et sortir du fond du classement. Mais arrivera-t-il à tirer correctement parti des qualités des différents joueurs et réussira-t-il à mener l'équipe vers la victoire?



BENTLEY, Sue
Les chatons magiques
Pocket jeunesse

Flamme est un magnifique chaton qui possède des pouvoirs magiques, car son poil peut changer de couleur et il peut même se rendre invisible. Cette série de huit volumes est destinée aux jeunes lecteurs de sept ans et plus. Dans le deuxième volume intitulé «Une aide bien précieuse», Flamme devient l'ami de Camille, une jeune fille qui fait ses études dans un pensionnat. Grâce à Flamme, Camille peut tenir tête à la méchante Roxane et sa bande qui s'amusent à se moquer de Camille et de son amie Sarah.



KRAMER, Silke (Hrsg.)
Ferien, Stress & Liebesglück
Rororo, 217 S.

Endlich ist der Schulstress vorbei und Jani kann sich entspannen, ausschlafen und die Ferien genießen! Doch dann muss sie ihre kleine neunjährige Schwester Marie auf den Reiterhof begleiten und auf Ponys herumreiten, anstatt mit ihrer besten Freundin herumzualbern. Doch dann taucht plötzlich der fünfzehnjährige Magnus mit einer Einladung für ein Konzert auf, und Jani findet die Reiterhofferien gar nicht mehr so öde. Derart freche und witzige Geschichten aus diesem Buch aus der Reihe «Chaos Küsse Katastrophen» sorgen dafür, dass junge Leser sich auch an einem verregneten Ferientag nicht langweilen.

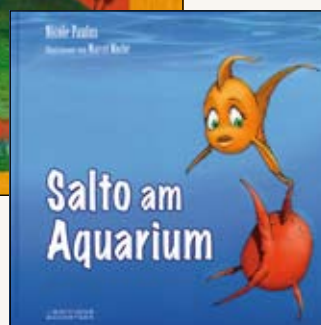


BRASHARES, Ann
Unser letzter Sommer
cbj 316 S.

Nach „Eine (Jeans) für vier“ ist „Unser letzter Sommer“ der neueste Jugendroman der amerikanischen Autorin Ann Brashares. Seit ihrer frühen Kindheit verbringen die Schwestern Alice und Riley und der Nachbarjunge Paul ihre Sommerferien auf der Insel Fire Island. Inzwischen sind die Kinder zu Jugendlichen herangewachsen und immer noch befreundet. Während Paul und Riley gute Freunde bleiben, verlieben sich Paul und Alice ineinander. Doch diese Liebe bringt große Probleme mit sich, denn Alice hat Schuldgefühle gegenüber ihrer Schwester. Allen jungen Lesern, die ein fesselndes Urlaubsbuch suchen, kann man diese Sommerliebesgeschichte nur wärmstens empfehlen!

weit aufmacht, dass die Sonne wieder herausfliegen kann.

Viele Kinder ließen sich auch von den Abenteuern der beiden Goldfische Fleur und Cassis begeistern, die Nicole Paulus in ihrem Buch *Salto am Aquarium* auf Luxemburgisch beschreibt. Die beiden kleinen Fische werden auf dem Märchen gekauft und kommen in die Familie Dax-Caramel. In ihrem großen Aquarium können sie am Leben der Familie teilhaben, mit ihnen fernsehen, Zeitung lesen, und Fleur kann Sohn Noah sogar bei den Hausaufgaben helfen, indem sie Buchstaben und Zahlen schwimmt. Wäre da nicht der teuflische Kater Arthur...



Cité-Bibliothèque

3, rue Génistre
L-1623 Luxembourg
Tél.: 47 96 27 32
e-mail: bibliotheque@vdl.lu

Heures d'ouverture:
du mardi au vendredi 10 à 19 h
samedi 10 à 18 h

Fermée le lundi

Todesvögel im ruhigen Wolkenhimmel



Fliegerangriffe auf die Stadt Luxemburg im Ersten Weltkrieg

Wie viele Erfindungen der Menschheit wurde auch die Fliegerei nicht nur zu ihrem Nutzen eingesetzt. Dies bekam die Stadt Luxemburg in den beiden Weltkriegen schmerzlich zu spüren. blieb sie von Infanterie - Gefechten weitgehend verschont, so sollte das Gemeinwesen insbesondere durch Fliegerbomben empfindlich getroffen werden. Die Ersten Fliegerbomben wurden in Luxemburg am 18. Juni 1916 abgeworfen, weitere Angriffe gab es am 10. Februar sowie am 16. und 23. September 1917. Besonders betroffen waren die Stadtviertel Bonneweg und Clausen¹. Das Jahr 1918 sollte für Luxemburg das schlimmste Kriegsjahr werden, in dem es zu mehreren Fliegerangriffen kann, die nicht nur beträchtlichen Sachschaden, sondern auch Menschenleben forderten.

Fliegerangriff auf Hollerich am 28. März und 5. April 1918 - Bericht des Polizeikommissars:

*Hollerich, den 28.03.1918
Betrifft Fliegerangriff auf dem Gebiet der Gemeinde Hollerich wodurch zehn Personen getötet, eine Anzahl verletzt und bedeutender Sachschaden verursacht wurde.*

Seiner Excellenz dem Herrn Staatsminister Präsidenten der Regierung zu Luxemburg:

Beehre mich ergebenst Nachstehendes zu berichten: Heute Mittag war das Surren von Propellern von mehreren Flugmaschinen (es könnten 4-6 gewesen sein) in der Richtung über hiesigem Bahnhofsviertels deutlich zu vernehmen, die aus der Richtung von Osten her kamen. Nach sehr kurzer Zeitspanne wurden auf Bonneweg-Nord eine Anzahl Bomben abgeworfen. Der Angriff dauerte etwa 3 Minuten. Außer hohem Materialschaden wurden durch denselben 10 Personen getötet und eine Anzahl mehr oder weniger schwer verletzt. Alarmsignale wurden beim Herannahen der Flieger nicht gegeben, erst nach Abwerfen der Granaten ertönte eine Sirene der Fabrik P. Würth aus Hollerich.

Getötet wurden (u.a) das Gemeinderatsmitglied Peter Hentges, 65 Jahre, ein 13-jähriger Zeitungsausträger, ein 42-jähriger Vater und seine beiden 6-jährigen Söhne, der mit den Kindern in seinem Garten arbeitete.

Nur wenige Tag später wurde das Bahnhofsviertel erneut von einem Angriff heimgesucht

Bericht des Polizeikommissars

Hollerich, den 05.04.1918

Betrifft Fliegerangriff auf dem Gemeindebezirk von Hollerich wodurch vier Personen getötet, eine Anzahl verwundet und erheblicher Materialschaden verursacht wurde.

Seiner Excellenz dem Herrn Staatsminister Präsidenten der Regierung zu Luxemburg: Beehre mich ergebenst folgendes zu berichten:

Am heutigen Nachmittag um 12.15 Uhr traten hierorts die Sirenen für Fliegeralarm in Tätigkeit. Etwa 10 Minuten später wurde das Surren von Propellern von Flugmaschinen hörbar. In bedeutender Höhe kreisten um den Bahnhof Luxemburg eine Anzahl Flugmaschinen, anscheinend 7, welche Bomben abwarfen. ►



Todesvögel im ruhigen Wolkenhimmel

Es wurden 17 Granaten abgeworfen von denen ein Blindgänger. Der ganze Angriff dauerte kaum 5 Minuten. Fünf Granaten fielen auf den Bahnkörper während die übrigen in der Ortschaft Bonneweg niedergingen. Es wurden vier Personen getötet, eine schwer und acht leicht verletzt; ferner liegt eine Frauensperson durch den Schrecken schwer krank danieder, sodass an ihrem Aufkommen gezweifelt wird. Es wurde bedeutender Schaden an Häusern und Eigentum verursacht.

Einer der getöteten war Emile H. (23 Jahre), der an seinem Fenster stand, um die Flugzeuge zu beobachten, als er von einigen Granatsplintern getötet wurde. Seine hinter ihm stehende Frau Marie K. wurde so schwer verletzt, dass sie erblindete. Die Regierung hat ihr daraufhin eine Rente auf Lebenszeit bewilligt².

Die Verwundeten werden im Kloster der Karmeliterinnen (St. Zitha) versorgt.

Brief der Oberin der Karmeliterinnen des St. Zitha-Klosters vom 12.4.1918:

Auf ihre wiederholten Anfragen nach unserer Rechnung wegen der Aufnahme der unglücklichen Opfer der letzten Fliegerangriffe auf Bonneweg beehren wir Ihnen folgendes mitzuteilen:

Mit einem jeden der beiden Fliegerangriffe am 28. März und 5. April stand unser Haus

Deutsche Fliegerabwehr
im Ersten Weltkrieg in Luxemburg



Maison Bradtke

mit einer ganzen Anzahl Schwestern während je 3 Tagen zur Verfügung; wir mussten mehrere Zimmer liefern; die Arbeit der Verpflegung der unglücklichen Opfer besorgen; daneben wurden Leichtverwundete verbunden. ... Zum Schluss möchten wir indes bemerken, dass wir um keinen Preis eine übertriebene Forderung stellen möchten, am liebsten würden wir auf jede Entschädigung verzichten, wenn unsere Lage in der harten Kriegszeit nicht von Tag zu Tag schlimmer würde. Sollte daher in obiger Aufstellung der eine oder andere Posten Ihnen als zu hoch erscheinen, so mögen Sie respektive die Hollericher Gemeindeverwaltung nach ihrem weissen Ermessen entscheiden.

Es sei angemerkt, dass die Gemeinde Hollerich die Schwestern in voller Höhe entschädigte³.

Gemeinden und Regierung versuchen die Gefahr für die Bevölkerung einzudämmen: am 1. April 1918 wird am Ostermontag der traditionelle Markt der „Emaischen“ annulliert⁴. Kurz darauf wird ein Reglement mit folgendem Inhalt erlassen:



Sorglosigkeit gerissen, mit denen wir den Fliegerangriffen in der letzten Zeit entgegenzusehen es in Ordnung fanden. Wir waren dermaßen von der grundlosen Überzeugung einer Schonung durch die Flieger durchdrungen dass wir die Alarmsignale der Sirenen und Dampfpfeifen als eine Störung, wenn nicht eine Dummheit ansahen. Das schreckliche Unglück von heute morgen hat unseren Optimismus gedämpft und uns gelehrt, den unkontrollierbaren Gerüchten über die Schonung der Flieger keinen Glauben mehr zu schenken⁸.

Das Bahnhofsviertel wurde am 27. September 1918 ein letztes Mal von Fliegerbomben heimgesucht.

Bericht des Polizeikommissars vom 27. September 1918

Betrifft Abwerfen von Fliegerbomben auf die Bahnanlagen der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn, wodurch eine Person schwer verwundet und bedeutender Materialschaden verursacht wurde.

Seiner Excellenz dem Herrn Staatsminister Präsidenten der Regierung zu Luxemburg:

Beehre mich ergebenst Nachstehendes zu berichten: Am heutigen Nachmittag gegen 9.15 Uhr meldete die Sirene der Wilh(elm) Lux(em)b(ur)g. Eisenbahn Fliegeralarm. Ungefähr 5 Minuten später traten die Abwehrgeschütze in Tätigkeit u(nd) nun ertönten auch die andern Sirenen der Stadt Hollerich und Luxemburg. Zu gleicher Zeit wurden 4 Detonationen hörbar, herrührend von abgeworfenen Fliegergranaten. Durch Splitter der abgeworfenen Bomben wurde:

Dresch, Johann, 19 Jahre, Hilfsheizer der Wilhelm Lux(em)b(ur)g Eisenbahn, wohnhaft zu Itzig schwer verletzt. Derselbe befand sich auf dem Heimwege aus seinem Dienst kommend auf der Eisenbahn in der Nähe der schwarzen Brücke, Brückenstraße als plötzlich eine Anzahl Bomben abgeworfen wurden. H(err) Dresch wollte sich schnell unter besagte Brücke flüchten, wurde jedoch von Granatsplittern einer ca. 20 Meter von ihm entfernt krepierenden Granate an der linken Schläfe u. am rechten Oberarm getroffen u(nd) fiel besinnungslos zu Boden. Derselbe wurde durch den hiesigen Sanitärposten per Tragbahre nach dem hiesigen St. Zita Closter verbracht, allwo die Ärzte Dr Gantenbein aus Hollerich und Dr. Fettes aus Luxemburg denselben in Behandlung nahmen. (Die) Ärzte erklärten, dass H. Dresch bei Tage operiert werden müsse, da sich in den Verwundungsstellen Granatsplitter befänden.

Die Flieger müssen in großer Höhe gewesen sein, denn ein Surren der Propeller der Maschinen war nicht hörbar.

Insgesamt wurden 9 Bomben abgeworfen.

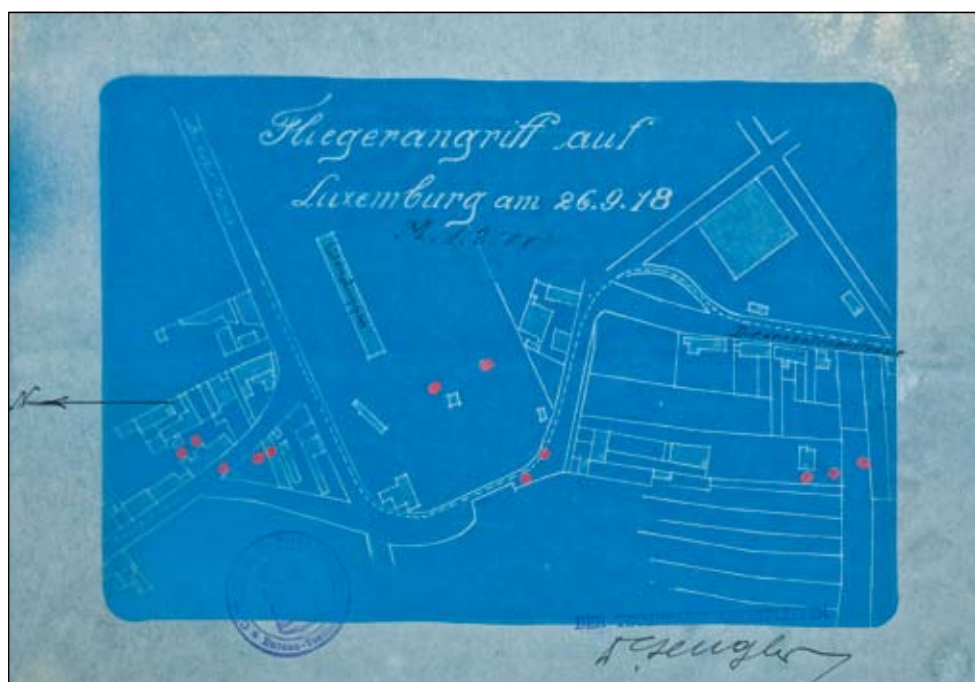
Zusammenstellung und Abschätzung der Fliegerschäden – Angriff vom 26. September 1918. Die insgesamt 12 eingeschlagenen Bomben führen zu 72 Schadensmeldungen mit einem Gesamtwert von 72 590,50 Fr⁹.

Bei Fliegergefahr während des Tages sind die Einwohner gehalten, sämtliche Zugänge und Haustüren offen, bzw. unverschlossen zu halten. Keinem Einlassbegehrenden darf der Zutritt verweigert werden⁵.

Im Mai werden Maßnahmen für die Grundschulen im Falle von Fliegerangriffen erlassen. Darin weist der Staatsarchitekt Sosthène Weis darauf hin, dass die Keller der alten Schulgebäude mit ihren Holzdecken in keiner Weise sicher sind und durch Sandsäcke und Reisigbündel abgesichert werden müssen. Jeder Klasse soll ein Platz im Keller zugeteilt werden – jedem Mitglied des Lehrpersonals ist eine spezielle Aufgabe, wie das Verwalten der Kellerschlüssel, Abstellen der Wasser- und Gaszufuhr usw. zuzuteilen⁶.

Der letzte und schwerste Bombenabwurf auf Clausen fand am 8. Juli 1918 statt. Es starben zehn Menschen, 140 Schadensmeldungen gingen ein⁷.

Die gestern morgen erfolgten Bombenabwürfe auf die Vorstadt Klausen und Bonneweg, denen leider wiederum teure Menschenleben zum Opfer fielen, hat uns plötzlich aus dem Phlegma und der naiven



Plan der Bombeneinschläge des Angriffs vom 27. September 1918

Todesvögel im ruhigen Wolkenhimmel



Entschädigungsanträge
der Bevölkerung

Bereits am 9. Januar 1918 erging ein Rundschreiben an die Kommunalverwaltungen, den von den Fliegerangriffen Betroffenen unverzüglich zu helfen. Die Gelder hierzu wurden vom Staat zur Verfügung gestellt und von den Gemeinden verteilt¹⁰.

Da die deutsche Reichsregierung eine Entschädigung zugesagt hatte, waren die Gemeindeverwaltungen angehalten, die Nachweise der durch die Fliegerangriffe sowie den Durchmarsch deutscher Truppen verursachten Schäden zu archivieren¹¹.

Oftmals kam es allerdings zu Streitigkeiten zwischen Bevölkerung und Regierung:

Gouvernement Division de l'Intérieur
7. August 1919

An den Herrn Bürgermeister der Gemeinde Hollerich

Die hier eingereichte Forderung des Kohlenhändlers N.K. aus Hollerich, Mercierstr. No 3, um Entschädigung wegen erlittenen Fliegerschäden kann nicht berücksichtigt werden. Laut Aussagen der mit der Nachprüfung betrauten Sachverständigen, handelt es sich um alte fehlerhafte Deckenbalken, deren Instandsetzung keineswegs durch Fliegerangriffe bedingt worden ist.

Darauf antwortet N.K. am 16.8.1919:
An den Herrn Bürgermeister der Gemeinde Hollerich,

Im besitze Ihres Werten vom 7. dieses Monats teile Ich Ihnen freundlichst mit, dass ich mich nicht so von der Regierung abspesen lasse. Ich bin nicht derjenige, welche falsche Angaben macht. Allein Schaden ist auch von einem Sachverständigen festgestellt worden und wenn die Experten der Regierung gleich gekommen wären, hätten Sie sich davon überzeugen können, anstatt, dass Sie erst vorgesprochen haben, als alles bereits repariert war. Ich zähle auf meine Entschädigung und zeichne Hochachtungsvoll N.K.

Insgesamt fielen in Bonneweg 16 Menschen den Fliegerbomben zum Opfer. Am 18. Juni 1922 wurde den Fliegeropfern sowie den in der französischen Armee Gefallenen auf dem neu angelegten Hollericher Friedhof ein Denkmal gesetzt. Das Tageblatt schreibt dazu: „Die heutige Einweihung des Denkmals gestaltete sich zu einer durch ihre Einfachheit imponierende Feier. Und eben diese Einfachheit, die ein Symbol der Trauer war rief die schrecklichen Bilder der verheerenden Fliegerangriffe

jäh ins Gedächtnis zurück. Das Weinen der Sirenen lag in der Luft, dann die unheimliche Stille, die wie ein Todesahnen war, das Atemstocken der Todesvögel im ruhigen Wolkenhimmel, das lufterschütternde Krachen der Bomben...¹².

Auch Einwohner der Vorstädte Neudorf und Clausen setzten am 3. August 1924 ihren am 8. Juli 1918 durch ein englisches Bombardierungsgeschwader getöteten Nachbarn einen Gedenkstein, der am 3. August 1924 eingeweiht wurde¹³.

Evamarie Bange



Monument für die durch den Bombenangriff am 8. Juli 1918 getöteten Einwohner Clausens (Rue de Neudorf)

¹ Archives de la Ville de Luxembourg LU 11 IV/2 813

² Archives de la Ville de Luxembourg HO 31.2 IV_23; 25

³ Archives de la Ville de Luxembourg HO 31.2 IV_7

⁴ Archives de la Ville de Luxembourg de la Ville de Luxembourg LU Imp. IV/2_19.

⁵ Archives de la Ville de Luxembourg HO 31.2 IV_18; 25

⁶ Archives de la Ville de Luxembourg HA 11.1 IV_3

⁷ Archives de la Ville de Luxembourg LU 11 IV/2 813, LU 60.1.1_257

⁸ Escher Tageblatt vom 9.7.1918

⁹ HO 31.2 IV_23

¹⁰ Archives de la Ville de Luxembourg LU Imp. IV/2_89; LU 11 IV/2_813.

¹¹ HO 31.2 IV_7; 8; 11; EI 22.2 IV 87

¹² Luxemburger Tageblatt vom 20.6.1922

¹³ Luxemburger Tageblatt vom 4.8.1924



Weißsilberne Flügel

Lou Hemmer

© Photothèque de la Ville de Luxembourg

Ich hätte nie gedacht, dass ich einmal aus sechshundert Meter Höhe den Dommeldinger Hüttenschloten in den Schlund sehen würde, dass der Schobermessplatz so klein und die Wälder um Luxemburg so groß sind.

Und nun sitze ich an dem hellen Sommerspätnachmittag auf einmal neben dem Satanskerl Louis Hemmer auf dem Führersitz seiner funkelneuen Flugmaschine, bei der Prinz Jean Pate gestanden hat. Der Motor knattert und kommt auf Touren, das Gras hinter dem Propeller zittert platt geweht am Boden, wir hüpfen eine Runde um die schöne große Wiese unter Steinsel und dann ist es, wie wenn man Zahnweh hätte und auf einmal hört es auf, das Klopfen ist weg, und man gehört der Erde und ihren Unebenheiten nicht mehr an, man schwebt, man sieht den Menschen auf die Scheitel und den Bäumen von oben auf die Wipfel, die Alzette zeigt, wie lieblich sie sich durchs Tal schlängelt, und man kann in den Parkweihern des Herrn Leon Laval bis auf den grünen Grund schauen.

„Geht's?“ – fragt der Pilot und zieht leicht an einer Art Besenstiel, der vor ihm aus dem Boden ragt. Die Bäume werden rasch kleiner. Dieser Boden der Lüfte hat „la figure de l'emploi“. Die Konzentriertheit, die sich lautlos in Energie umsetzt. Eine Energie, die durch alle Hindernisse hindurchgeht, nicht wie eine Kugel, sondern wie ein Drillbohrer. Er hat die hartnäckigen Augen, von denen die Frauen glauben, sie seien traurig; weshalb sie mütterliches Mit-

leid haben und denken: Wenn er seinen Kopf an meine Brust legte, würde ich ihn trösten und seine Augen würden fröhlich.

Die Maschine! Sie hat weißsilberne Flügel und zeigt ihre Organe in vertrauenerweckender Übersichtlichkeit. Was wir vor Jahren an Flugzeugen sahen, war ein tastendes Provisorium, und dies alles ist so selbstverständlich definitiv. So standardmäßig. Alles sitzt, wie es zweckmäßig am besten sitzen muss. Jede Schraube ist mit einem Blick zu kontrollieren.

Da hängen wir im Raum. Man ist vom Auto her gewöhnt, dass man bei schneller Fahrt wie verrückt durch die Gegend schießt. Wir schießen trotz unserer hundert und mehr Kilometer und trotz des knatternden Motors und des laufenden Luftzugs gar nicht, wir hängen im Raum und unten gleitet ruhig die Erde vorüber. Als wüsste sie nichts von uns, als gehörten wir nicht mehr zu ihr, so losgelöst kommen wir uns vor. Da gleitet Merl heran, die unregelmäßige Häuserzeile, die in eine Handvoll Dächer mit einer aufragenden Spitze mündet, die Neue Brücke und die Passerelle wirken ein wenig deklamatorisch und überflüssig, weil man von oben nicht sieht, wie tief das Tal ist, das sie überspannen. Merkwürdig, wie sauber, wie geometrisch alles aufgereiht ist. Und wie klein! Wirklich, der Schobermessplatz liegt da, stubengroß, wie ein abgetretener Teppich, der Park ist so unkompliziert, ein gestrebt Halbrund, in einer halben Minute zu durchlaufen, die Freiheitsavenue ist drei Meter lang, aber

die Schule am Königsring ist – vom protzigen Missverhältnis inmitten der Häuser – der einzige Bau, der vom Rhythmus des Ganzen nicht assimiliert wird. Und wie gesagt, die Wälder! So tröstlich hygienisch, so lustverheißend, so ungroßstädtisch! So erfrischend als Gegensatz zu dem bahnhofsbeherrschten Bonneweg. Wir dachten, als wir es überflogen, an die Tage des Bombenschreckens, und dass jene, die Mord und Verderben im Schilde führten, damals dasselbe gottgesegnete Fleckchen Erde unter sich sahen, genau so wie wir jetzt. Es gehört mehr moralischer Mut dazu als man glaubt, in einen solchen Frieden mit Flammen und Gekrach hineinzufahren.

So friedlich, wie man es nie gesehen, verdämmert das runde Stück Heimat, über dem wir hängen, blau im Dunst der Ferne, nach Esch, nach der Mosel, nach dem Ösling hinaus, ein unendlich weiches Farbendecrescendo.

„Jetzt kommt das Schönste“, sagt unser Pilot. „Nämlich der Gleitflug. Wenn es so in den Kabeln singt, das ist Gleitflug, dann zieht der Motor nicht mehr.“ Und ein paar Minuten später sind wir wieder das geflügelte Rieseninsekt, das über die Wiese hüpfte.

Wenn der Louis demnächst nach Amerika fliegt, dann melde ich mich als Begleiter.

Batty Weber
(„Abreißkalender“ vom 30. Juni 1922)

Vor einundzwanzig Jahren hob der erste fliegende SAMU ab. Heute ist die LAR mit ihren vier Ambulanzjets und vier Rettungshubschraubern nicht mehr aus dem nationalen und internationalen Rettungswesen wegzudenken.

Luxemburg, 1988: Ein Mann ist auf dem Nachhauseweg mit seinem Auto, als er plötzlich von der Fahrbahn abkommt. Sein Wagen prallt gegen einen Baum, er ist schwer verletzt. Er müsste auf dem schnellsten Weg ins Krankenhaus, denn nur eine sofortige Behandlung könnte sein Leben retten. Doch der alarmierte Krankenwagen steckt im Verkehr fest und erreicht die Unfallstelle erst dreißig Minuten später. Das Unfallopfer stirbt auf dem Weg ins Krankenhaus.

Bis zum Jahr 1988 gab es in Luxemburg keine eigenständige Rettungsflugwacht. Wohl hatte der Luxemburger Staat mit verschiedenen Rettungsdiensten im Ausland ein Abkommen, das es im Bedarfsfall ermöglichte, auf einen Rettungshubschrauber zurückzugreifen, jedoch galt das nur für Flüge von einem Luxemburger Krankenhaus zu einem Krankenhaus im Ausland. Primäreinsätze gab es nicht.

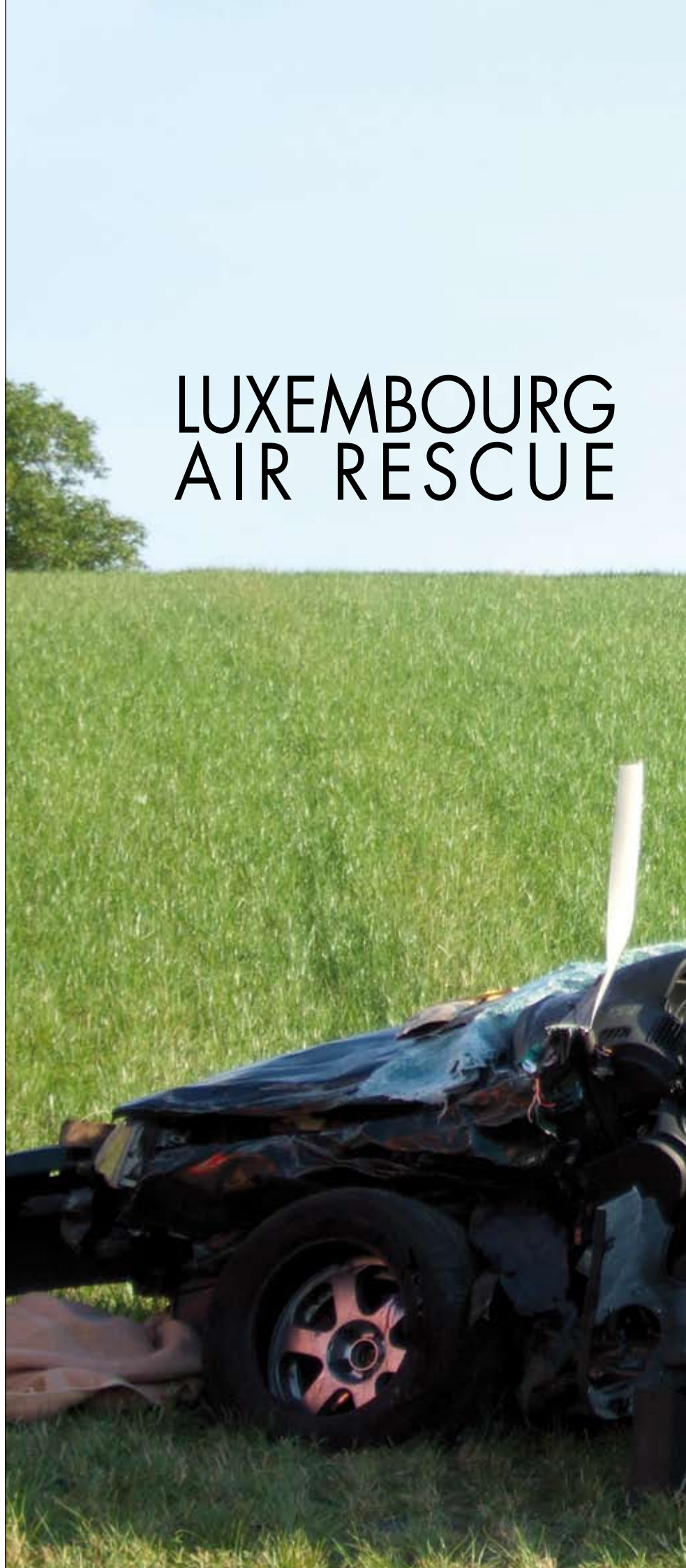
Außer einer Gruppe von Berufsfeuerwehrlenten nahm niemand hier zu Lande diese Tatsache zur Kenntnis. Doch diesen paar Idealisten ging es darum, Menschenleben zu retten.

Die Geburt der luxemburgischen Rettungsflugwacht

Auf der Suche nach Unterstützung wandten sie sich an die Deutsche Rettungsflugwacht, die sich sofort bereit erklärte, den Luxemburgern einen ihrer Hubschrauber samt Besatzung zu vermieten.

So entstand auf dem Flughafen Findel aus einem ausrangierten Panzerzelt die erste Luftrettungsstation in Luxemburg, und als Büro diente ein kleiner Wohnwagen. Im März 1989 wurde der Hubschrauber endlich in Betrieb genommen. Doch durfte die LAR zuerst nur Sekundäreinsätze fliegen.

LUXEMBOURG AIR RESCUE





RETTUNG AUS DER LUFT



Im November 1991 erfolgte dann die Integration der LAR ins SAMU-System. Von diesem Zeitpunkt an durfte die *Air Rescue* nicht nur Transfers zwischen Krankenhäusern fliegen, sondern wurde auch Teil des hiesigen Primärrettungssystems. Zunächst wurde ein Hubschrauber beim diensthabenden Krankenhaus in der Hauptstadt stationiert. 1996 stand dann auch im Norden des Landes bei der Ettelbrücker Klinik Saint-Louis ein Helikopter bereit. Dies erlaubte es dem SAMU Luxemburg, jeden Punkt des Landes innerhalb von acht Minuten zu erreichen.

Und die Erfolgsgeschichte der LAR ging weiter. So war die *Air Rescue* einer der ersten Betreiber des innovativen Hubschraubertyps Mc Donnell Douglas. Dieser moderne Helikopter zeichnete sich durch eine technische Neuerung aus, die insbesondere im Rettungswesen zur Geltung kommt: Er hatte keinen Heckrotor, was ihn somit leiser und sicherer machte.



© LAR



Europäische Spitze

Luxemburg verfügt heute über eine Luftrettungsstruktur, die in Organisation, Ausstattung und Qualität europaweit ihresgleichen sucht.

Zwei Luftrettungsstandorte decken das Land ab, so dass im Falle eines Notrufs der Hubschrauber innerhalb von acht Minuten jeden Punkt des Landes erreichen kann. Der dritte Hubschrauber steht für Einsätze im Grenzgebiet – Rheinland-Pfalz und Saarland – zur Verfügung oder für schnelle Krankentransporte zwischen europäischen Kliniken.

Im Krankheitsfall zurück in die Heimat

Für die weltweite Rückholung der LAR-Mitglieder im medizinischen Notfall stehen der Air Rescue heute drei Ambulanzjets mit hochmoderner medizinischer Ausstattung zur Verfügung. Eigene Flugplaner koordinieren den weltweiten Einsatz der Flotte und der Flugzeugbesetzung, welche immer aus zwei Piloten, einem Intensivkrankenschwefler sowie einem Notfallmediziner besteht.

Stolze Bilanz

In den vergangenen einundzwanzig Jahren hat die LAR über 15 000 lebensrettende Einsätze mit ihren Hubschraubern

und Ambulanzflugzeugen weltweit geflogen. Die Air Rescue wird von einer breiten Basis in der Bevölkerung getragen, was sie mit rund 180 000 Mitgliedern zur größten Organisation im Großherzogtum macht.

Mittlerweile zählt der luxemburgische Luftrettungsdienst über achtzig fest angestellte Mitarbeiter, darunter Piloten, Krankenpfleger, Techniker und etwa vierzig *Freelance*-Ärzte, allesamt Spezialisten in Anästhesie und Wiederbelebung. Aus- und Weiterbildung sind zentrale Elemente der Erfolgsgeschichte der LAR, denn in der Luftrettung gibt es keine Routine. Die Piloten erfahren nur kurzfristig ihre Flugziele, Ärzte und Krankenpfleger haben meist nur unvollständige Informationen über die Situation am Unfallort oder in einer Klinik.

Dementsprechend ist auch die Ausbildung der LAR-Krankenpfleger: Sie müssen den theoretischen Teil der Helikopterlizenz absolvieren, werden sehr polyvalent eingesetzt und müssen im Notfall bei der Navigation helfen und sich am Zielort um die ganze Abwicklung kümmern. Für die humanitären Einsätze werden sie daher auch darauf vorbereitet, wie sie im Fall einer Geiselnahme, einer Panne oder eines Überfalls reagieren müssen.

Die LAR ist inzwischen eine der weltweit bestens organisierten und strukturierten Luftrettungsorganisationen mit einem sehr hohen Leistungspotenzial, was ihr wohl auch in Zukunft einen guten Platz in der europäischen Luftrettung sichern wird.



Pakistan



Iran

Weltweite Katastrophenhilfe

Doch die *Air Rescue* leistet noch mehr. Sie versteht sich als humanitäre Luftrettungsorganisation, die sich auch in der weltweiten Katastrophenhilfe engagiert. So war die *LAR* an der internationalen Bewältigung folgender Krisen und Katastrophen beteiligt:

Kosovo: Transport von Hilfsgütern in Kooperation mit *Caritas International* im April 1999;

Bam/Iran: Erdbeben am 26. Dezember 2003;

Marokko: Erdbeben im Februar 2004;

Südostasien: Tsunami am 26. Dezember 2004;

Kaschmirgebirge/Pakistan: Erdbeben im Oktober 2005 mit einem Rettungshelikopter MD 902; in drei Monaten 925 Einsätze sowie Transport von 2 112 Patienten und 20 Tonnen Hilfsgütern.



Pakistan



LAR Begründer René Closter im Einsatz (Kosovo)



Marokko



Weitere LAR-Aktivitäten

Als moderne Luftrettungsorganisation verfügt die LAR über ein breites Leistungs- und Einsatzspektrum. So betreibt sie seit dem 1. Januar 2001 den einzigen Polizeihubschrauber des Großherzogtums vom Typ MD 900 mit fliegerisch-technischem Personal. Dessen Standort ist die LAR-Operations-Basis auf dem Findel. Und im Oktober 2007 schloss sie nach einer euro-

paweiten Ausschreibung einen Vertrag mit dem Universitätsklinikum Straßburg über die exklusive Durchführung von Organtransporten ab. Seit Juli 2008 hat die LAR ein Abkommen mit *France Transplant* und führt somit Organteamtransporte für ganz Frankreich durch.

LAR/r.cl.



© LAR

VAINCRE LA PEUR

Ce samedi-là il pleuvait des cordes. J'avais rendez-vous à l'aéroport, plus précisément à l'entrée de l'aviation générale où un ami de la famille, lui-même pilote-amateur jouissant de longues années d'expérience, m'attendait pour me familiariser avec ces engins volants et pour tenter de me guérir éventuellement de ma peur viscérale de l'avion. Bien sûr dans mes jeunes années j'avais lu «Vol de Nuit» et Saint-Exupéry, Mermoz et Guillaumet avaient été les héros de ma jeunesse. Bien sûr, dans un passé lointain, j'avais par deux ou trois fois pris un avion de ligne. Mais à chaque fois ce fut l'enfer, convaincue que j'étais de vivre mes derniers instants. Et avant chaque vol j'avais donné des instructions à une amie au cas où... D'ailleurs pendant le vol, attentive au moindre bruit, je n'avais jamais arrêté de me préparer mentalement au crash final au point d'être presque déçue quand l'avion atterrissait et que j'en descendais saine et sauve. Bien sûr je me rendais parfaitement compte qu'une femme qui se voulait moderne se devait de prendre l'avion tout comme je réalisais que mes voyages à l'étranger allaient forcément rester limités. Bien sûr je savais que selon les statistiques je risquais bien plus en me rendant à l'aéroport dans ma voiture. Et bien sûr j'avais entendu parler des week-ends organisés par Luxair pour vous guérir de votre peur. Mais c'était cher et je n'avais aucune garantie de l'efficacité de ces cours.

Donc c'est bien sereinement que je me rendais à l'aéroport ce samedi-là. Avec un temps pareil mon ami ne pouvait pas me faire le coup de m'embarquer à l'improviste

pour un vol, d'autant plus que lui-même, pour des raisons de santé, ne pouvait plus prendre les commandes. Je ne risquais donc rien. Par contre ce que je n'avais pas prévu c'est le lavage de cerveau qui m'attendait. Bien à l'abri dans les hangars de l'Aéro-Sport, le plus grand et performant club en aviation générale, mon ami me faisait monter dans chacun des petits avions et y prendre place. Il m'expliquait en détails les instruments de bord, la technique du vol, le fonctionnement du moteur, les précautions à prendre, le sérieux des contrôles de maintenance et les détails du règlement pour assurer un maximum de sécurité. En bonne élève j'écoutais sagement ses commentaires tout en me disant. «Cause toujours, ce n'est pas moi qui vais m'envoler dans une machine pareille.»

Au bout de deux heures mon ami avait presque réussi à me convaincre qu'une panne de moteur ou qu'un accident était chose presque impossible et qu'avec ces petits appareils on pouvait toujours, en cas de problème, se poser en urgence dans un champ. Pour finir on prit un pot au bar du club. Je lui dis merci pour toutes ces explications et rentrai contente chez moi. Mais je n'avais pas changé d'opinion: plus jamais je ne monterais dans un avion.

Les semaines passaient et j'oubliais rapidement l'après-midi passé au club d'aviation. Quelle ne fut ma surprise, un vendredi après-midi en rentrant de l'école, de trouver un fax de mon ami me donnant rendez-vous pour le lendemain à 14.00 au club de l'Aéro-Sport pour un vol au-dessus du Luxembourg en compagnie d'un pilote



Georgette Bisdorff

chevronné. La météo était excellente et le temps au beau fixe. Que faire? Expliquer que je n'étais pas disponible? Prétexter une maladie? Ignorer le fax et par la suite prétendre ne jamais l'avoir reçu? Mais la crainte d'être ridicule et jugée de lâche l'a emporté sur la peur devant l'avion. Puisque le destin en avait décidé ainsi j'irais donc remettre ma vie entre les mains d'un homme que je ne connaissais pas, moi qui m'étais juré de ne plus jamais risquer ma vie en mettant les pieds dans un avion. Et le lendemain, c'est la mort dans l'âme et bourrée de calmants que je me suis rendue à l'Aéro-Sport après avoir rédigé mon testament et remis mes dernières volontés à ma fille.

C'est avec beaucoup d'appréhension que je contemplais le Cessna qui m'attendait. Le pilote me semblait sympathique, calme, rassurant et inspirait confiance. Il n'avait pas l'air de vouloir se suicider. En un rien de temps Jos m'installa à la place du copilote, me mit les écouteurs sur les



DE L'AVION

Jean Birgen, président d'honneur de la Fédération Aéronautique Luxembourgeoise



oreilles, m'expliqua chacun de ses gestes et, avant de réaliser vraiment ce qui m'arrivait, je sentis les vibrations de l'avion qui se mettait en marche. Trop tard pour descendre et prendre la fuite! A peine sur la piste, l'oiseau métallique prit son envol et me voilà en train de monter haut dans les airs. J'avais le visage crispé, je me cramponnais des deux mains à mon siège, j'osais à peine jeter un regard dehors et je ne quittais pas des yeux les instruments de bord pour y détecter la moindre anomalie.

Pour me distraire Jos n'arrêtait pas de me parler. Mes réponses étaient monosyllabiques. J'entends encore sa voix me dire: «Mais enfin dites-moi quelque chose!» Et puis soudain, alors qu'on avait atteint la vitesse de croisière Jos, sans me prévenir, me proposa de prendre le relais et de piloter moi-même l'avion. J'ai failli avaler ma langue. Mes protestations ne servaient à rien. Jos me dictait les gestes à faire. Et ô miracle, l'avion m'obéissait. Peu à peu je me détendais et je commençais à apprécier la vue qu'on a de là-haut sur notre pays. Mes oreilles s'habituèrent au doux ronron du moteur. Une certaine euphorie ou même ivresse me gagnait. C'étaient des instants magiques. Moi qui appréhendais tant l'avion j'étais en train d'en piloter un.

De retour sur terre j'avais le cœur qui battait la chamade et les jambes qui tremblaient. Mais j'étais surtout très fier de moi et de mon exploit. N'avais-je pas réussi l'inimaginable dont je n'aurais jamais osé rêver! Jos me proposa de revenir si j'en avais envie. Pendant trois semaines j'ai tourné autour du téléphone. Mais déjà j'étais prise

par le virus. J'ai téléphoné à l'Aéro-Sport et j'y suis retournée. J'ai fini par m'inscrire au «Pinch Hitter Course», cours de base destiné aux personnes accompagnant le pilote pour leur donner les connaissances nécessaires afin d'être capable de ramener l'avion à terre en cas de malaise du pilote. Ce cours s'adresse d'ailleurs aussi aux personnes ayant peur de l'avion. Et puis un beau jour j'ai donc ramené et posé «mon» avion toute seule sur la piste et j'ai eu mon diplôme. C'est celui dont je suis le plus fière.

Restait à franchir le dernier pas: prendre un avion de ligne, ce qui est loin d'être la même chose, puisque enfermé dans la carlingue on se retrouve à la merci du pilote et du copilote tout en étant privé de la vue. Un pilote de ligne également moniteur a eu la gentillesse de m'emmener à Berlin. Pendant le vol j'ai pu visiter le cockpit et me rassurer que tout allait bien.

J'ai fini par m'inscrire aux cours théoriques proposés par l'Aéro-Sport pour faire ma licence. Mais la matière est énorme. En raison de mon âge, d'une mémoire qui commençait déjà à défaillir, de mon travail, des occupations à la maison, de ma famille et du temps qui me manquait j'ai fini par abandonner. Mais je suis encore souvent repartie en compagnie de Jos pour revivre ces instants privilégiés et enchanteurs là-haut dans le ciel. Et depuis j'ai entrepris aussi sans hésitation ni appréhension bien des voyages en des pays lointains qu'autrement il m'aurait été impossible de visiter.

Georgette Bisdorff





Die Pionierjahre

1911

© Photothèque de la Ville de Luxembourg

Die Geschichte des einheimischen Flugwesens beginnt im Jahre 1909 auf dem Aerodrom von Betnay bei Reims, als die Herren Brimeyer, Schmit, Greten und einige weitere Luxemburger dort einer Flugschau beiwohnen. Voller Begeisterung beschließen sie auf dem Heimweg, auch hierzulande einen „Aéro-Club“ ins Leben zu rufen, um ähnlich publikumsträchtige Flugmeetings organisieren zu können.

Der „Aéro-Club luxembourgeois“

Am 28. November 1909 versammelten sich im hauptstädtischen Café du Commerce 31 Flugbegeisterte, um den „Aéro-Club luxembourgeois“ aus der Taufe zu heben. In den Vorstand wurden gewählt: Camille Brasseur, Ingenieur, Präsident, Joseph Junck, Bahnhofsvorsteher, Félix Wilmes, Industrieller, Jules Schaul, Ministerium für Öffentliche Arbeiten, Bernard Wolff, Beamter, A. Rigoult, Architekt, Nic. Brimeyer, Konstrukteur. Im Anschluss an die Generalversammlung begaben sich die Mitglieder zur Villa Louvigny, in deren Räumlichkeiten ein von Charles Bettendorf erworbenes „Voisin“-Flugzeug ausgestellt war. Als Pilot war Jacques Wiesenbach vorgesehen.

Bald schon sollte eine Ausstellung von in Luxemburg hergestellten Flugzeugen folgen. Das interessanteste Exemplar stammte von Clubmitglied Nicolas Brimeyer. Hierbei handelte es sich um einen Doppeldecker, System Sommer, welcher über einen Einzylinder-Motor als Antrieb verfügte.

Das Mondorfer Flugfest

Da diese erste Ausstellung erkennen ließ, dass die Fliegerei sich auch hierzulande zu einem Publikumsmagneten entwickeln könnte, beschloss der „Aéro-Club“, noch im Laufe des Jahres 1910 ein Flugfest größeren Ausmaßes auf die Beine zu stellen. Die Organisation wurde in die Hände des Mondorfer Industriellen Charles Bettendorf gelegt. Die Flugwoche, welche unter der Schirmherrschaft I.K.H. der Erbgroßherzogin stand, fand vom 5. bis zum 12. Juni 1910 statt. Das Organisationscomité setzte sich zusammen aus den Herren Charles Bettendorf, Ernest Feipel, Ferdinand Schuman, Nicolas Aulner, Edouard Cathelineau, Nicolas Gales, Henri Huss, Dr. Théo Kirpach, Jules Kohn und Martin Peters. Außer dem Luxemburger Aviatiker Jacques Wiesenbach, dem jüngeren Bruder des ersten luxemburgischen, 1880 in Diekirch geborenen Piloten, der den von Charles Bettendorf erworbenen „Voisin“-Doppeldecker steuern sollte,

des Luxemburger Flugwesens

waren bekannte ausländische Flieger engagiert worden: Barrier, Christiaens, Baron de Caters, Mollien sowie der 25-jährige Russe Alexander von Petrovsky. Sechs Hallen waren den Bettendorfschen Villen gegenüber errichtet worden. Die Aufflugbahn hatte eine Länge von etwa 200 Metern. Auf dem Flugfeld selbst mussten mehrere Bäume gefällt werden. Obwohl die Veranstaltung durch zahlreiche Gewitter und starken Wind beeinträchtigt wurde, harrten Tausende von Zuschauern tagelang unter widrigsten Bedingungen aus.

Am 4. Juni 1910 um 5.15 Uhr führte von Petrovsky den ersten Flug auf luxemburgischen Boden aus. In einer Höhe von etwa fünfzig Metern flog er ganze drei Minuten lang. Bei der Wendung versagte sein Motor, so dass er landen musste. Dabei wurde die Gleitvorrichtung leicht beschädigt. Die Reparatur dauerte eine Stunde.

Am zweiten Tag verhinderten starke Winde frühe Starts. Erst ab 16.00 Uhr konnten die Flugmaschinen aufsteigen. Am 4. Flugtag, dem 7. Juni 1910, schreibt Feinbäcker Nicolas Jung aus dem nahege-

legenen lothringischen Hayange eine Ansichtskarte an seine Frau, um ihr von seinen Eindrücken zu berichten: „*Chère Christine, (...) Les orages sont parfois embêtants, mais malgré cela, les avions marchent toutes les après-midi. C'est curieux de voir monter les machines en l'air. Il y en a qui font de grands vols. Cette carte-ci a dû être tirée hier lundi. Je ne m'ennuie pas, bien au contraire, je me plairais d'une vie comme ça. Je trouve tous les jours d'autres sociétés.*“ Insgesamt war der fünfte Flugtag (Donnerstag) der erfolgreichste. Nicht weniger als dreizehn Aufstiege wurden unternommen, wobei Christiaens und von Petrovski nahezu eine volle Stunde ohne Unterbrechung ihre Kreise im Himmel zogen. Am darauffolgenden Freitag war das glatte Gegenteil der Fall: ein starker Wind vereitelte allzu gewagte Flugmanöver. Am Samstag, als die Musikgesellschaft von Remich auf dem Flugfeld aufspielte, gab es gar nur drei Flugversuche, so dass das Publikum höchst unzufrieden nach Hause ging.

Auch der letzte Tag stand im Zeichen der Unbilden des Wetters. Starke Winde zwangen die Flieger auch an diesem Tag, am Boden zu bleiben. Lediglich Mollien, von Petrovsky, Barrier und Christiaens versuchten gegen Abend mehrere Male einen Aufstieg, wurden aber sofort wieder zur Landung gezwungen. Erst um 07.45 Uhr gelang von Petrovsky eine Runde, bei der er 102 Meter Höhe erreichte.

Obwohl die ersten Luxemburger Flugtage unter keinem guten meteorologischen Stern gestanden hatten, war der Publikumsandrang geradezu gewaltig gewesen. Laut einer Lokalnotiz beförderten die Sekundärbahnen *Jangeli* in der Zeit vom 5.-12. Juni ab Luxemburg oder Remich rund 20500 Fahrgäste nach Mondorf. Etwa 21000 Personen fuhren gleichzeitig in beide Richtungen. ►



1910



Hollerich, 1911

Aviatiker Lanser (r.) in den Merler Wiesen, 1911



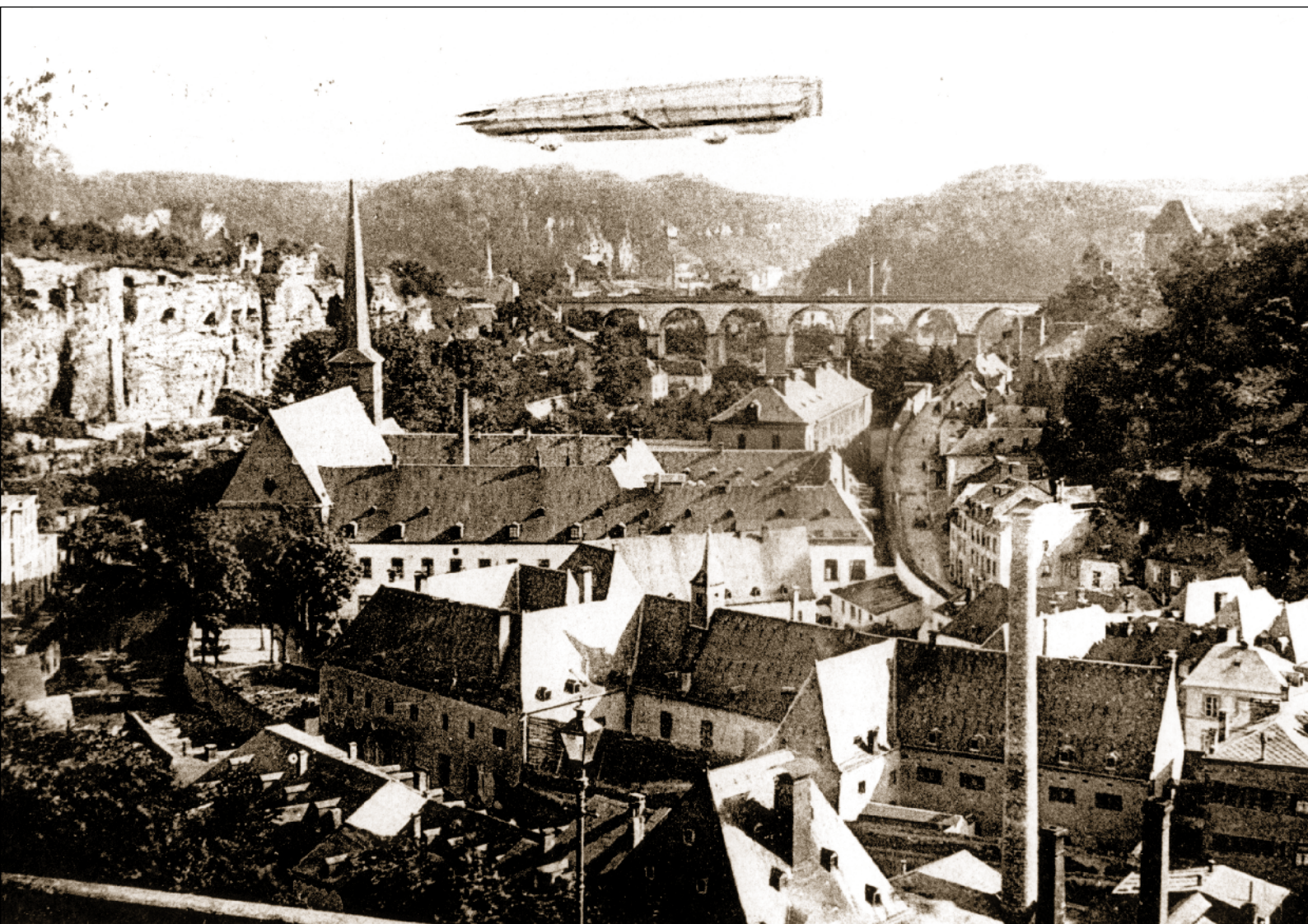
Flugwoche in den Merler Wiesen

Der Erfolg der ersten Flugveranstaltung auf einheimischem Boden machte den Verantwortlichen des Aéro-Club Mut. Bereits ein gutes Jahr später, vom 8.-15. Oktober 1911, fand eine weitere Flugwoche, diesmal in den Merler Wiesen, statt. Zwei belgische Flieger, Lamblotte und Lanser, beförderten am 12. Oktober 1911 Postsendungen von Luxemburg nach Colmar-Berg und richteten damit die erste Luftpost-Linie des Großherzogtums ein. Auf dem Rückflug landete Lanser zum Erstaunen der Organisatoren nicht wie vereinbart in den Merler Wiesen, sondern machte in Reichlingen Halt, wo er die Nacht in Gesellschaft einer Dame aus Brüssel verbrachte, die er bereits auf dem Flug von Arlon nach Luxemburg dort abgesetzt hatte. Erst am darauffolgenden Tag kam er, zur Erleichterung der Herren vom Vorstand des Aéro-Club, wohlbehalten in Merl an. Doch es sollte noch dicker kommen: In der Nacht brach ein Sturm aus, der den Flugzeugschuppen nebst seinem wertvollen Inhalt, den Flugmaschinen von Lamblotte und Lanser, vollständig zerstörte.



Flugmeeting in Strassen und erneut in den Merler Wiesen

Doch auch dieser Rückschlag konnte nicht verhindern, dass im Juli 1912 bereits ein weiteres Flugmeeting in den Wiesen hinter dem Strassener Bahnhof abgehalten wurde. Die letzte Veranstaltung vor dem Ersten Weltkrieg fand am 26. und 27. Oktober 1913, wiederum in den Merler Wiesen, statt. Zwei bekannte Piloten, Védérines und Parmelin, gaben Kunstflugnummern zum Besten, doch zu einem durchschlagenden Erfolg wurde diese Veranstaltung nicht, so dass am Ende ein herber finanzieller Verlust zu verzeichnen war.



Das erste sichtbare Luftschiff über der Stadt Luxemburg am 21. März 1915

© Collection Marcel Schroeder

Der Neuanfang: Weitere Flugmeetings

Nach dem Ersten Weltkrieg widmete sich der Aéro-Club, unter der Ägide seines neuen Vorsitzenden, des Konstrukteurs und Erfinders Théodore Pescatore, auch weiterhin der Organisation von Flugschauen. Ihm gelang es, zusammen mit Vize-Präsident Auguste Greten, ein neuerliches Meeting in den Wiesen hinter der Route de Longwy abzuhalten. Im selben Jahr 1918 konnte zudem der Franzose François für die Ausführung eines offenen Meetings an der Straße Bonneweg-Hesperingen gewonnen werden.

Gescheiterte Flugversuche Mondorf-Luxemburg

Nachdem im Laufe des Jahres 1911 bekannt geworden war, dass die Gebrüder Hilbert aus Ellingen zusammen mit einem Mondorfer Fabrikanten ein Flugzeug konstruiert hätten, vereinbarte der Aéro-Club mit ihnen einen Flug von Mondorf nach

Luxemburg. Bei Gelingen war ein Preisgeld von 500 Fr. ausgesetzt. Bei der Hilbertschen Konstruktion handelte es sich, zeitgenössischen Quellen zufolge, eher um eine bessere Bastelarbeit aus Wasserleitungsrohren, leinwandbespannten Tragflächen und Verstrebungen aus Messingdrähten, an welche man zwei Kradräder und einen dreizylindrigen Anzani-Motor gehängt hatte. Der Flug sollte denn auch unter keinem guten Stern stehen. Nach wenigen Sekunden Flug bereits zerlegten die Gebrüder Hilbert ihre nagelneue Konstruktion an der erstbesten Baumkrone in ihre Bestandteile.

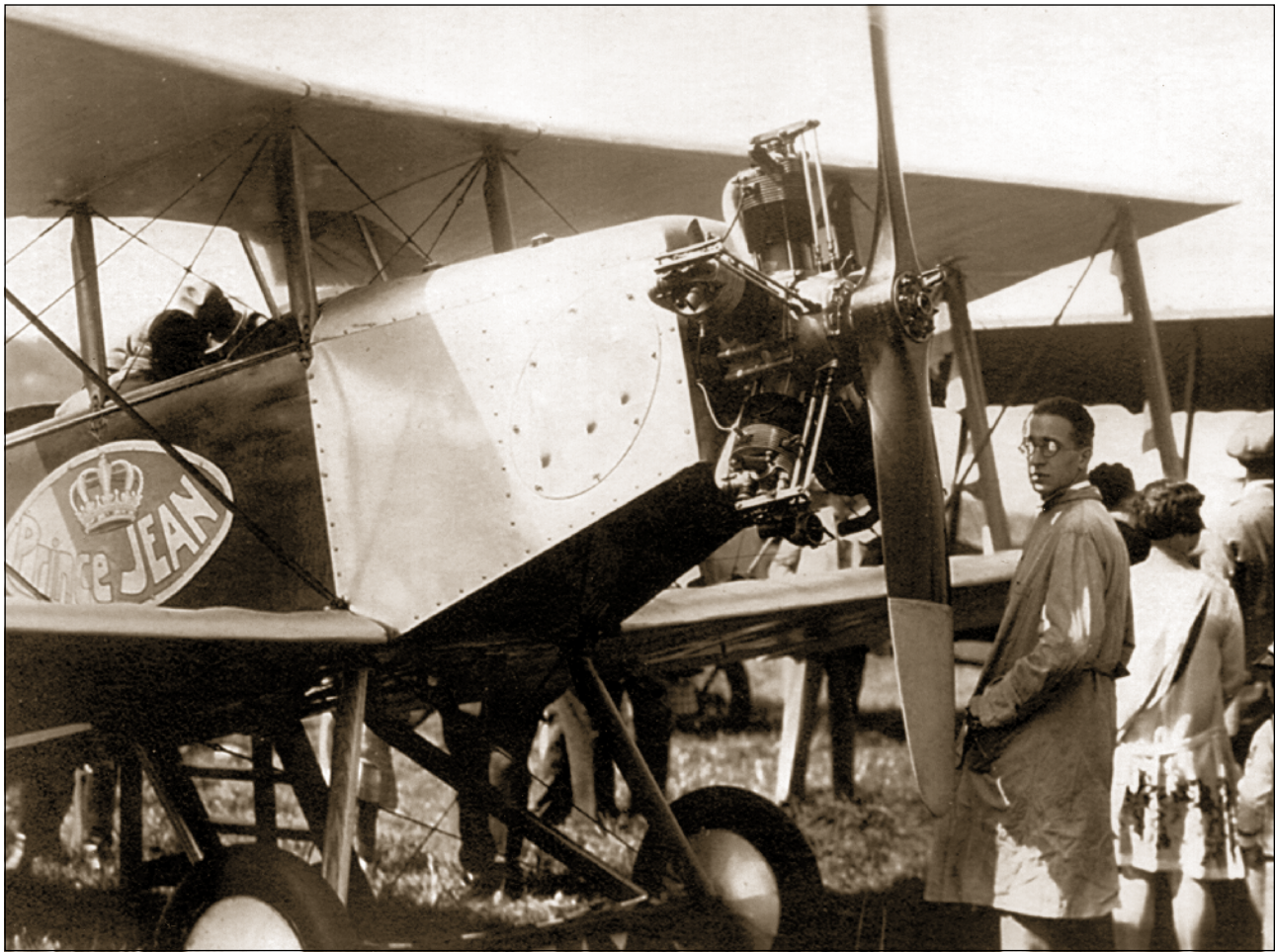
Doch so schnell gab der Mondorfer Industrielle Charles Bettendorf nicht auf. Nach einigen Mühen gelang es ihm schließlich, einen „Antoinette“-Doppeldecker, der dem Franzosen Henri de la Grange gehörte, zu erwerben. Für dessen Betrieb wurde Jacques Wiesenbach vorgesehen. Doch außer wochenlangen Vorführungen des Doppeldeckers, die gehörige Zuschauer-mengen vor den längs der Straße nach Mondorf-Bad errichteten Schuppen aus

Ziegelsteinen lockten, geschah nicht allzu viel. Wiesenbachs Aeroplan wollte partout nicht in die Lüfte. Aus dem bereits zum wiederholten Male publikumswirksam angekündigten Flug Mondorf-Luxemburg würde einmal mehr nichts werden. Eines schönen Morgens war dann Wiesenbach schließlich wie vom Erdboden verschwunden. Den Verantwortlichen blieb nichts anderes übrig, als das Flugzeug zu demonstrieren und die einzelnen Teile anschließend zu verkaufen.

Louis „Lou“ Hemmer, der Pionier der luxemburgischen Luftfahrt

Am 24. Juni 1928 tritt in Gestalt eines gewissen Louis, genannt „Lou“ Hemmer jener Luxemburger auf den Plan, welcher dem einheimischen Flugwesen wie kein anderer seinen Stempel aufdrücken wird. An diesem Tag nämlich lässt er seine viersitzige „Stampe“, einen schnittigen Doppeldecker, anlässlich eines vom Aéro-Club in Walferdingen organisierten Flugmeetings auf

Die Pionierjahre des Luxemburger Flugwesens



24. Juni 1928:
Lou Hemmers
„Prince Jean“
auf dem
Walferdinger
Flugmeeting

den Namen „Prince Jean“ taufen. 40000 Flugbegeisterte, eine für das damalige Luxemburg geradezu unvorstellbare Zahl, wohnen dem Ereignis bei. Natürlich ist, in Begleitung seines Vaters, des Prinzen Félix, auch der damals gerade zarte sieben Jahre alte Taufpate gekommen. Eine Postkarte, die während des Flugfestes angeboten wird und die chronisch klamme Kasse des Aéro-Club aufbessern hilft, zeigt Erbprinz Jean und Lou Hemmer in Medaillons über dem viersitzigen Doppeldecker. Als der schneidige Unteroffizier Lou Hemmer zu einem Demonstrationsflug abhebt, hoch am Himmel kreuzt, um anschließend wieder sacht auf der Grasnarbe aufzusetzen, brandet ungestümer Publikumsapplaus auf.

Der am 1. Dezember 1904 in Luxemburg geborene Lou Hemmer war anlässlich des Bonneweger Flugmeetings von 1919 mit dem berühmten Flugvirus infiziert worden. Im Jahre 1923 kommt er als Freiwilliger zur „Aéronautique Militaire Belge“. Nacheinander legt er die Prüfungen zum „Brevet de Tourisme“ (12. Januar 1924), zum „Brevet Élémentaire“ (6. Juni 1924) sowie schließlich zum „Brevet Militaire“ (15. September 1924) ab. Am

30. April 1926 verlässt er die belgische Armee mit dem Grad eines „1er sergent aviateur“. Nachdem Lou Hemmer im gleichen Jahr „Champion de Belgique des Aviateurs Militaires de Réserve“ geworden ist, trägt er sich mit dem Gedanken, in Luxemburg Schau- und Werbeflüge durchzuführen sowie eine Flugschule zu gründen. 1928 erwirbt er in Paris das „Brevet de transport public“, 1932 eben dort das Fluglehrerpatent, und 1935 schließlich gründet er seine Flugschule.

Das Walferdinger Meeting markiert den Beginn von Lou Hemmers außergewöhnlicher Karriere. Von da an fliegt er Meeting auf Meeting, eilt von Flugtaufe zu Flugtaufe, bildet junge Flugferventen zu Piloten aus und unternimmt zahllose Werbeflüge. 1932 fliegt Lou unsere erste internationale Luftpost von Echternach nach Brüssel, 1933 von Diekirch nach Brüssel. 1934 findet der erste Postflug Luxemburg-Ulflingen statt. Kuriermaschine ist eine „Fokker D VII“, die im Ersten Weltkrieg zum legendären „Richthofen-Geschwader“ gehört hat.

Kaum waren die Trümmer des Zweiten Weltkriegs beseitigt, da hatte Lou Hemmer

die Nase bereits wieder im Wind. Stolz zeigte er seine beiden „Piper-Cub“ LX-LOU und LX-EKL sowie die dreisitzige „Auster“ in der Öffentlichkeit. Als der Plan zur Errichtung der Wasserkraftwerke Obersauer und Vianden konkrete Formen anzunehmen begann, wurden Lou Hemmer und der bekannte Luxemburger Filmemacher Philippe Schneider mit der Aufnahme von Luftbildern betraut. Sie stiegen mit Alex Beckers „Ercoupe“ auf, doch das Höhenruder versagte, und die Maschine jagte kerzengerade gen Himmel. In etwa 400 Meter Höhe kippte sie über den rechten Flügel ab und stürzte mitten in die Krone eines Kirschbaums. Doch alles sah schlimmer aus, als es in Wirklichkeit war. Die beiden kamen mit leichten Verletzungen davon.

Ein weiterer Pionier:
Henri „Menni“ Kraemer

Doch außer dem Pionier Lou Hemmer, auf dessen umfangreiches Lebenswerk aus Platzgründen hier nicht weiter eingegangen werden kann, kamen in der Folge weitere Luxemburger mit der Fliegerei zu Ruhm und Ehren. Der am 29. November 1915 in Luxemburg-Verlorenkost geborene Henri „Menni“ Kraemer gehört ohne Zweifel dazu. Von Jugend an schlug Mennis Herz für die Fliegerei. Schon 1937 begann er mit der Schulung für einen Pilotenschein. Nach dem Krieg dann landete er als Flugzeugmechaniker bei den „Luxembourg Airlines“, anschließend verdingte er sich als Flugingenieur bei den „Seaboard and Western Airlines“. Doch die Trennung von der Familie bekam ihm auf Dauer nicht, so dass er bald eine Stellung bei der Flughafenfeuerwehr auf Findel annahm und dort bis zu seiner Pensionierung arbeitete. Vom Flugvirus infiziert wurde Menni Kraemer durch Fernand Moschen, seinen Ausbilder am „Institut Emile Metz“, der Lou Hemmer bei der Wartung seines Flugzeugs half. Zusammen mit seinem Freund Jos Eydt, von Beruf Mechaniker und Straßenbahnführer, hatte er sich in den Kopf gesetzt, einen Nachbau des Sportflugzeugs mit dem schönen Namen „Pou du Ciel“ nach den Plänen des französischen Flugzeugbauers Henri Mignet in Angriff zu nehmen. Als Atelier

diente das Dachgeschoss der Hollericher Schule. Im Jahre 1937 war die von einem 27 PS starken „Poinard“-Motor angetriebene Maschine fertig. Erste Flugversuche wurden zwar durchgeführt, doch der Krieg vereitelte alle weiteren Vorhaben. Erst im Jahre 1947 begann Menni mit den eigentlichen Flugversuchen in den Wiesen von Fentingen und konnte bald großes Aufsehen bei Presse und Öffentlichkeit erregen. Im Sommer 1951 übernahm er die Funktion des Fluglehrers beim „Aéro-Sport“, die er 25 Jahre lang ausübte. Mennis Kunststücke bei Flugschauen erfreuten sich einer derartigen Beliebtheit, dass sie regelmäßig große Publikumsmengen anzogen. Stets vollführte Menni am Ruder seiner Klemm eine Spieleinlage, die auf die Bezeichnung „Der fliegende Trompeter“ hörte. Menni saß dann als Pilot auf dem hinteren Sitz und im vorderen der Trompeter. Bei gedrosseltem Motor ließ Menni seine Klemm anschließend im Tiefflug über die erstaunten Zuschauer hinweg schweben, während die Trompete Lili Palmers Evergreen „O mein Papa“ spielte. Solche und ähnliche Anekdoten aus Menni Kraemers Pilotenleben füllen ganze Bücher und sprengen damit deutlich den Rahmen dieses Beitrags. Erwähnt sei noch, dass Luxemburgs Flieger-Ass uns am 4. Oktober 1993 für immer verließ.

Die dreißiger Jahre: Immer neue
Flugsport-Vereine entstehen

Im Laufe der Jahre war die Fliegerei in Luxemburg zwar nicht unbedingt zum Volkssport geworden, dennoch hatten sich eine ganze Reihe Flug- bzw. Segelflugsportclubs gegründet. In den dreißiger Jahren bestanden folgende Vereine: „Aéro-Club du Grand-Duché de Luxembourg“ (ab 1909); „Amicale Escher Aéro-Club“ (1929-1935); „Aéro-Club du Bassin Minier“ (ab 1936); „Vol à Voiles Luxembourgeois“, der in „Air-Sport Luxembourg“ umbenannt wurde (1931-1935); „Aéro-Club de la Vallée de Kayl“ (ab 1935); Air-Sport des Ardennes“ in Wiltz.

„The Luxembourg Listener“

Das erste größere Flugfeld befand sich in den Wiesen in der Nähe des „Lankhëlzer Bësch“ unweit von Esch-sur-Alzette. Bereits im Jahr 1928 fand dort auf Anregung Lou Hemmers ein internationaler Flugtag statt. Nach einem ersten Ausbau in den Jahren 1936 und 1937 beanspruchte das gesamte Flugfeld eine Fläche von 30 Hektar. Der größte Landestreifen besaß eine Länge von 800 m. Für die Unterbringung der Sportflugzeuge wurde eine Halle von 24 mal 14 m errichtet. Eine Werkstatt für Wartungs- und Reparaturarbeiten sowie eine Tankanlage vervollständigten die



© Photothèque de la Ville de Luxembourg



September 1937: Einweihung des Escher Flugfeldes

Die Pionierjahre des Luxemburger Flugwesens

Gebäulichkeiten. Die Einweihungsfeierlichkeiten fanden im September 1937 statt. Damit hatte Luxemburg seinen ersten, den offiziellen internationalen Standards genügenden Flughafen. Kein Wunder also, dass im Mai 1938 bereits die erste Handelsfluglinie ihrer Bestimmung übergeben werden konnte. Zweimal pro Woche flog eine „De Havilland DH-89 A Dragon Rapide“, die auf den sinnigen Namen „The Luxembourg Listener“ hörte, von Esch nach London und zurück. Dies allerdings nicht in erster Linie, um etwaige Passagiere zu befördern, sondern vielmehr um Sendematerial für das englischsprachige Programm von Radio Luxemburg herbeizuschaffen. Doch das Glück war nur von kurzer Dauer, denn die

Nazibehörden untersagten ab 1940, außer Segelflug, jeglichen Flugverkehr. Und auch nach dem Krieg kam der Betrieb nicht so richtig wieder in Gang, denn der Findel wurde als nationaler Flughafen bestätigt und entsprechend ausgebaut. Am 1. Februar 1954 schließlich wurden sämtliche Aktivitäten auf dem Escher Flugfeld eingestellt.

Jean-Paul Hoffmann

© Collection Jean-Paul Hoffmann



„The Luxembourg Listener“

Quellen:

- Pierre Hamer, *L'aviation luxembourgeoise, son passé, son avenir*, Luxembourg, 1978;
- Ben Minden, *Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein. Menni Kraemer – ein Leben für die Fliegerei*, Luxembourg;
- Amicale des vieilles tiges de l'aviation luxembourgeoise, *Coupe Lou Hemmer, Rallye aérien international*, Luxembourg, 1978;
- *Lëtzebuurger Journal*, Extra Edition, Coupe Lou Hemmer, Samschdeg, de 24. Juni 1948;
- Aéroclub du Bassin-Minier Esch-Alzette, *Escher Aerodrom 1937-1954*, Luxembourg, 2003.

Mach 2 Ein Traum wird Wirklichkeit

20. Mai 1982, Luxemburg, Flughafen Findel: Staunend stehe ich auf der Dachterrasse der Abflughalle und starre auf die *Concorde*, die in ihrer unvergänglichen Schönheit da steht, als käme sie von einem anderen Planeten. Und während ich ungeduldig auf den Start warte, beginnt in mir ein Wunsch Gestalt anzunehmen. Oder ist es nicht bereits ein Entschluss?



Montag, 2. August 1999, Paris-Roissy, Flughafen Charles de Gaulle: Noch ein letztes Lachstoast genehmige ich mir in der *Concorde*-Lounge des Terminal 2D, dann werde ich aufgerufen. Die „F-BVFC“, familiär „Fox Charlie“ genannt, wartet derweil geduldig hinter den riesigen Fenster-scheiben des Gate. Eigentlich ist sie ein altes Mädchen: „Werk-Nr. 209. Erstflug: 9. Juli 1976, etwa 12500 Flugstunden.“ Angespant nehme ich in einem der komfortablen Fauteuils Platz. Doch noch bevor ich mir des großen Augenblicks so richtig bewusst werde, geht es auch schon los. Um Punkt 11.00 Uhr MEZ hebt die „Fox Charlie“ – „Air France“-Flug AF2 – wie jeden Tag in Richtung New York ab und steigt steil auf in den Himmel, so steil wie kein Passagierflugzeug vor und vermutlich auch keines mehr nach ihr. Und so ist der Start, den die *Concorde* zum Erstaunen der immer wieder zahlreichen Zuschauer in Roissy Tag für Tag hinlegt, denn auch nicht von schlechten Eltern: Startgeschwindigkeit: 400 km/h, Anstellwinkel 12-14 Grad!

Nach dem Start geht es zunächst vergleichsweise gemächlich voran. Die Lärmschutzvorschriften zwingen „Fox Charlie“ während ihrer ersten Steigflugphase (25500 Fuß, 7700 m) bis zur französischen Kanalküste zu Unterschallgeschwindigkeit (M. 0.75). Schritt-Tempo also. Für die Kabinen-Crew ist dies eine willkommene Gelegenheit, ein gastronomisches Drei-Gänge-Menü aufzufahren.

Plötzlich ist ein Sirren zu hören. Der Treibstoff werde vom vorderen Haupttank in den Tragflächen zu den Trimm tanks weiter hinten im Flügel sowie im Heckbereich umgepumpt, heißt es. Durch die Veränderung von Unterschall- zu Überschallgeschwindigkeit verlagert sich der Schwerpunkt, das Umpumpen des Kerosins, Trimmung genannt, korrigiert dieses Phänomen. Gleichzeitig wird das Frontvisier, welches die Cockpit-Verglasung vor den Folgen des brachialen Luftdrucks schützen soll, hochgefahren. „Fox Charlie“ macht sich bereit für den Überschallflug. Über dem Ärmelkanal zwischen Brest und Cornwall beginnt die Beschleunigungsphase.

Ein Rütteln geht durch die Maschine: Bei Mach 0.95 werden die Nachbrenner eingeschaltet. Kerosin wird in den heißen, austretenden Luftstrahl eingespritzt und gezündet. Damit erhöht sich die Leistung der vier „Rolls Royce-Snecma Olympus 593“-Triebwerke um 30 Prozent. Während der folgenden 30 Minuten steigt „Fox Charlie“ auf 42700 Fuß (13000 Meter). „M. 1.00“ lese ich plötzlich auf dem himmelblauen Display an der Kabinenwand vor mir. Um mich herum gibt es Applaus. Wir haben die Schallmauer durchbrochen. Nach einer knappen halben Stunde ist „Mach 1.70“ erreicht. Mehr als die anderthalbfache Schallgeschwindigkeit! Doch die Jagd nach der doppelten Schallgeschwindigkeit geht unvermindert weiter. Während einer weiteren halben Stunde steigen wir bis auf 50200 Fuß (15300 m). 15 Kilometer über der Erde! Hier beginnt der nur für die *Concorde* reservierte Flugkorridor. Stratosphäre nennt sich diese höchste Schicht der Erdatmosphäre. Darüber ist nur noch der Weltraum. Der Himmel ist wolkenlos und von einer eigentümlichen orange-violetten Färbung. Wie ein fliegender Bleistift schießt „Fox Charlie“ dahin. „M. 2.00“ meldet nach einer Weile die Digitalanzeige an der Kabinenwand. Geschafft! Die doppelte Schallgeschwindigkeit ist erreicht. 2200 km/h! Kein Rütteln, kein Schütteln ist zu spüren. Hier oben gibt es keinerlei Turbulenzen mehr. Hier scheint ewig die Sonne. Doch „Fox Charlie“ steigt unbeirrt bis auf 56000 Fuß (17100 m). Mit unverminderter Schub geht es weiter quer über den Atlantik, New York entgegen.

Bis zum Einleiten des Sinkfluges über Neufundland gibt es für die Crew nun nicht mehr allzu viel zu tun. Die Stewardess lädt mich dazu ein, das Allerheiligste, das Cockpit, zu besichtigen. Drei Mann Besatzung, Pilot, Co-Pilot und Bordingenieur steuern den Supervogel. Der dritte Mann im Cockpit hat die Aufgabe, ständig sämtliche Vitalfunktionen zu überwachen. So etwa die Temperatur der Flugzeugnase. Mit dem Zeigefinger deutet er auf eine Anzeige: 121 Grad Celsius! So heiß ist die Nasenspitze jetzt. Zum Spiegeleierbraten! Und das

bei einer Außentemperatur von -50 Grad! Als ich gehen will, hält mich der Bordingenieur zurück und schiebt demonstrativ seine linke Hand zwischen Instrumentenschränk und Bordwand. Beim Start passe hier nicht mal ein Blatt Papier dazwischen, meint er. Durch die Reibung während des Überschallflugs hitze sich die Außenhaut derart auf, dass die *Concorde* zwischen Paris und New York jedes Mal um mehrere Zentimeter in die Länge wachse.



Um 08.10 Uhr in der Frühe, nach exakt drei Stunden und 45 Minuten Flug und einem Drei-Sterne-Menü landen wir in New York. Pünktlich, denn die *Concorde* hat stets Landeavorrecht. Ohne dieses wäre die Gefahr zu groß, dass sie wegen Spritmangels in den Atlantik stürzen würde. Es soll schon vorgekommen sein, dass die Crew die Klimaanlage im Cockpit abschalten musste, damit der Treibstoff reichte.

Ein allerletzter Gedanke noch, bevor es mit dem Taxi nach Manhattan geht: Eigentlich ist die *Concorde* eine Zeitmaschine. Wer mittags in Paris abfliegt, kommt am selben Tag in der Frühe in New York an und hat den eigentlich schon verlebten Tag noch vor sich, um ihn ein zweites Mal zu erleben. Außerirdisch eben. Wie alles an der *Concorde*.

j.p.h.

CARNET DE VOL

Ein Don

An der Frage, ob Vertreter der hohen Geistlichkeit allzu weltlichen Dingen zugetan sein sollten oder nicht, scheiden sich seit jeher die Geister. Im wörtlichen Sinne darüber stand immer schon Abbé René Fisch. Für ihn bilden geistliche und weltliche Werte nicht notwendigerweise einen Widerspruch, sondern können vielmehr zu einer Einheit höherer Ordnung verschmelzen. Und so kommt es, dass der am 12. März 1920 geborene Bettborner sich dazu entschließt, den damals noch einer verschwindend geringen Minderheit vorbehaltenen Pilotenschein zu erwerben.

Am 23. August 1955 erhält der Weimerskircher Vikar, von Transportminister Victor Bodson eigenhändig unterschrieben, die „Licence d'apprentissage Nr.77“, welche es ihm erlaubt, „d'effectuer à bord d'un avion monomoteur, chargé à moins de 46 kg par m² de surface portante et appartenant à une école d'aviation dûment autorisée, des vols de jour dans les conditions du 'vol à vue' avec le concours et sous la surveillance constante d'un moniteur agréé attaché à cette école.“ Am 30. August dann wird ihm zusätzlich das „Carnet de vol individuel pour pilote d'avion Nr. 98“ ausgehändigt, in das mit akribischer Genauigkeit sämtliche Flugstunden eingetragen werden. Vikar Fischs Flugtagebuch verzeichnet den Erstflug am 22. Juli 1955 auf der Piper Cub LX-AIC des „Air Sport Luxembourg“. Der Übungsflug mit Ausbilder Otti Buttiker am Steuerknüppel fand tagsüber statt und dauerte exakt 29 Minuten. Knapp ein Jahr später, am 16. August 1956, bestreitet Fisch mit Erfolg seinen ersten Alleinflug. Er dauert genau 19 Minuten. René Fisch muss ein fleißiger Flugschüler gewesen sein, denn in einem guten Jahr ist die Kleinigkeit von 28 Flugstunden zusammen gekommen. Am 29. August 1956 ist dann schließlich der große Tag da: Der fliegende Vikar stellt sich der Abschlussprüfung. Sie dauert 27 Minuten und enthält drei Landungen, jeweils bei 80, 20 und 45 Metern. Am Ende trägt Flugmonitor Otti Buttiker folgende Zeilen ins Carnet ein: „Je, soussigné, Otti Buttiker, moniteur de vol auprès d'AIR SPORT, certifie que Monsieur le Vicaire René Fisch a effectué correctement les épreuves en vol relatives au brevet élémentaire de pilote d'avion. Ces épreuves ont eu lieu en ma présence le 29 août 1956 à l'aérodrome de Luxembourg sur l'avion Piper L 4 LX-AIC.“

I	Grand-Duché de Luxembourg	
VIII	MINISTÈRE DES TRANSPORTS Service de l'Aéronautique Civile	
II	LICENCE DE PILOTE PRIVÉ	
III	N° 58	X Date de délivrance 21.5.1957
IV	Nom Fisch Prénoms René	
	Lieu et date de naissance Bettborn, 12.3.1920	
V	Domicile Weimerskirch	
VI	Nationalité luxembourgeoise	
	 <div> <p>VII Signature du titulaire,</p> <p>XI Timbre ou cachet</p> </div>	
X	Signature de l'autorité ayant délivré la licence	

Camillo der Lüfte

Neun Monate später, nach einer neuerlichen Prüfung, erhält René Fisch am 21. Mai 1957, wiederum aus den Händen von Victor Bodson, seine definitive „licence de pilote privé“. Sie trägt die Nr. 58 und ist zunächst auf ein Jahr begrenzt.

Die Volksweisheit, dass das dicke Ende stets nachzukommen pflegt, scheint auch für den Weimerskircher Vikar zu gelten. Uns liegt ein Kontoauszug vom Juni 1957 über einen Monat Flugstunden zu einem Gesamtpreis von 8239 Franken vor. Auch damals schon war das Fliegen wahrlich kein billiges Hobby. Doch um das Sportfliegen hierzulande populärer und einigermaßen erschwinglich zu machen, bestand die Möglichkeit, ein so genanntes „subside d'écologie“ zu beantragen, eine Hilfe, die auch René Fisch gern in Anspruch nahm und die es ihm vermutlich erst erlaubte, seinem exklusiven Hobby nachzugehen. Wie dem auch sei, unser nationaler Don Camillo der Lüfte gehörte ohne Zweifel zu jenen unkonventionellen Geistlichen, die ihrer in den fünfziger Jahren manchmal doch recht verstaubt daher kommenden Zunft etwas willkommene Farbe verliehen.

j.-p.h.



VIONS MONOMOTEURS				AVIONS MULTIMOTEURS						Passager	Vol aux instruments		Cachet et paraphe de l'agent du service de contrôle
Jour		Nuit		Jour			Nuit				Double	Pilote	
ble n.	Pilote	Double com.	Pilote	Double com.	1 ^{er} Pilote	2 ^e Pilote	Double com.	1 ^{er} Pilote	2 ^e Pilote				
	2	3	4	5	6	7	8	9	10				
31	248	159										AEROPORT DE LUXEMBOURG	
	22'	3											
	38	5											
		1											
	32	4											
	14	2											
	62	6											
	71	1											
	48	5											
	29	3											
	804	190											

Acc. Atterrissage à +80 m
2^e acc. à +20 m
3^e acc. à aux 902 à +45 m

Je soussigné Offi Bulliker moniteur de vol, auprès d'AIR SPORT certifie que Monsieur Vikar Pierre Fisch a effectué correctement les épreuves en vol relatives au brevet élémentaire de pilote d'aviation. Ces épreuves ont eu lieu en ma présence le 24.8.1956 à l'aérodrome de Luxembourg sur l'avion Piper L4 LX-AIC.

Offi Bulliker
Moniteur.

AEROPORT DE LUXEMBOURG

D'Himmelsdéierchen

Et war opgefall, den Emile, alias Mulles Blondinet aus der „Brigade volante“ vun de Parkwiechter op Trotinetten, hat op eemol vill Suen. Opgefall war et net nëmme senger Fra Sabina, mä och de Kollegen aus der Trotinettë-Brigade, fir déi hien all gudden Dag eng Tournée sprange gelooss huet, a ganz besonnesch de Wiertsleit tëschent Lampertsbiereg an Hollerech. Huet hie fréier näischt anesches gedronk wéi Béier, da war lo d'Rei un de gudden Drëppe beim Humpen oder un engem seelene Whisky, bei deem hie kee Béier méi gebraucht huet. Heinsdo, wann hie fir d'ganz Wiertschaft nees eng Tournée spendéiert hat, gouf hie gefrot, ob en an der Lotterie gewonnen hätt. Dann huet hie geschmonzt, de Kapp gerëselt a mat lueser Stëmm erkläert: „Nee, dat ass vu menger verstuerwener Mamm hirer décker Mouk, déi d'topeg Fra ënnert der Matress verstoppt hat.“ Datt seng Mamm gestuerwe war, huet gestëmmt, dat vun hirer Mouk allerdéngs net.

Et war ausgaangs Juni, wéi de Mulles am ieweschte Stadpark op senger Trotinette laanscht d'Kinnekswiss getrëntelt ass. D'Parkwiechter hunn eng gutt Nues, an 't war him op der Dot kloer, datt deen ale Mann, deen do op enger vun de Bänke bei deene sëllege schéine Blumme souz, a säi grousst Nuessschnappech ra gekrasch huet. Hëllefsbereet, wéi hien als Parkwiechter schonn ëmmer war, huet hie seng Maschinn widdert d'Bänk gestallt an sech selwer bei de Mann gesat.

„A wou feelt et dann, Meeschter?“

De Pätter huet traureg gelaacht. „Meeschter?, ech si säi Meeschter net méi, 't huet sech ausgemeeschtert.“

„Wat ass da geschitt?“

„Hutt Der mäin Himmelsdéierchen nëirends gesinn?“

De Mulles huet misse schlécken. „Wat gelift?“

„Mäin Himmelsdéierchen! 't ass mer fortgeflunn, 't huet mer op eemol einfach net méi gefollegt. Entschëllegt, mäin Numm ass Spatz, Nicolas Spatz, ech wunnen dohannen an der Stëftung Pescatore.“

„An ech sinn de Mulles“, sot de Mulles virsiichteg, „sot einfach Mulles zu mir. Asou, dann ass Äert Himmelsdéierchen lech fortgeflunn, dat ass jo allerhand! Wéi huet et dann ausgesinn?“

„Majo, wéi Himmelsdéierchen eben ausgesinn“, sot den Nicolas Spatz an huet säin Nuessschnappech an d'Paltongstäsch gestach. „Rout mat schwaaarz Punkten. 't steet och grouss, Himmelsdéierchen'drop, 't huet souguer vir e Rad, zwar nëmme ee Probeller, mä e fonkelneie Motor.“

„A sou“, sot de Mulles an huet sech de Mann méi no ugekuckt. Deen huet awer geschénkt, nach ganz richtig am Kapp ze sinn.

„Kuckt, hei ass d'Commande“, sot den Här Spatz, an huet an déi aner Paltongstäsch gegräff. „Ech hunn dee Modellflieger selwer gebaut, an en huet mer bis lo ëmmer gefollegt. Ech war fréier e richtige Pilot, musst Der wëssen, scho ganz am Ufank bei der Luxair derbäi. Ech weess zum Beispill nach, wéi op där schéiner, grousser, ronner Hal um Findel „Seven Seas Airlines“ stoung, a spéider „Interocean“. Haut kréien se jo d'Jumboe mat hire laange Schwänz mol net ganz an den Hangar. A jo! ... A lo dat do!“

D'Himmelsdéierchen ass e Modellflieger huet de Mulles erliichtert geduecht, dee Mann ass net geckeg, mä genial a just nëmme eng Grëtzt traureg.

„Ech halen d'Ae mol op“, huet en zum ale Pilot gesot, „a wann ech d'Himmelsdéierche fannen, da weess ech jo, wou ech lech fannen, fir lech et rëmzebréngen. Allez, de Kapp héich, e Flieger geet seele verluer!“

„Wier et alt wouer“, sot den Här Spatz ganz lues, an de Mulles huet him d'Hand gereecht.

*

Am Märeler Park huet een den Dag drop dräi Uniforméierter gezielt. Fir d'éischt zwéi Polizisten, déi gemittlech do getrëppelt sinn, an um Enn am klengen Bistro bei enger Taass Kaffi an engem Croissant eng Grëtzt gerascht hunn.

Virum drëtten Uniforméierten ass awer nach en Zivilist duerch de Park getrëppelt. Et war e chic gekleeten Här ëm déi véierzeg, en eleganten Hutt op, e schwaaarz Mantel mat wäisser Pochette un, an eng Krokodilsliedermallette an der rietser Hand. Dir denkt, deen hat bestëmmt och Liederhändschen un, an domat leit Der richtig.

Wéi deen déi zwéi Polizisten op sech duerkomme gesouch, gouf e bleech an Gesiicht an en huet ëm sech gekuckt, wéi en Hues, ronderëm dee véier Juegdhënn ze bille stinn.

Deen eleganten Här war nämlech keen anere wéi den europawäit gesichte kalabresche Gangster Fausto Malepartus, deen eng knapp Stonn virdrun um Boulevard Royal déi sizilianesch Bank „Pecunia & Nonolat“ iwwerfall an ongeféier 500 000 € a säi Krokokoffer gestoppt hat.

Just virum sech, lénks um Wues, gesouch de Fausto Malepartus eng modern Skulptur, eng Statu, déi e jonke Kënschtler



dee leschte Summer hei gezwaft hat: e chic gekleeten Här mat elegantem Hutt a Mantel, an an der rietser Hand e genee sou elegante Këfferchen. „Le banquier“ stoung ënnen op engem Kofferschëldchen. A well dee skulptéierte Banquier an der lénksen Hand näischt hat, huet de Bankraiber net laang gezéckt: Hien huet dem bronzenen oder stolene Männchen säin eegene Këfferchen mat der hallwer Millioun an déi eidel Hand gedréckt, an de Këfferchen ass wierklech hänke bliwwen. Firwat den Artist dem Bankmann e klengen, schrecklech bemoolte Flieger op den Hutt gesat hat, konnt de Gangster net verstoen, mä hie war jo och kee Kënschtler, jiddefalls kee vun där Zort.

De Mann aus Kalabrien huet d'Kéier gemaach an ass am klengen Restaurant verschwonnen, wou en sech en Espresso bestallt huet. Vun do aus gesouch hien d'Polizisten. Hie gesouch se ee Moment bei der Statu stoe bleiwen an diskutéieren. Liichten Häerzens gesouch hien se duerno weidergoen, mä riicht op de Restaurant lasssteieren. Eng Minutt méi spéit souzen s'an senger Noperschaft an hunn e Kaffi mat engem Croissant bestallt. Dat war alt nees eng Kéier gutt gaangen. „Cool, Fausto!“, sot en zu sech selwer, „cool!“

Sou kann ee sech iren. Eng Minutt drop kouw nämlech e Mann bei der Statu laanscht. Deen drëtten Uniforméierten ass op enger Trotinette gefuer a bei der Statu mat den zwou Wallisse rofgeklommen. Deen huet sech dee blöde Flieger uewen um Hutt ugekuckt an en um Enn rofgeholl; richtig geklaut. Awer domat net genuch:



Dynamo

Deen onverschimte Kärel huet sech dee Koffer an der lénksen Hand vum metallene Banker ugekuckt, ass méi no gaangen, huet de Koffer aus der lénksen Hand geholl, en opgemaach, an duerno huet e ronderëm sech gekuckt, wéi wann en e Verbrieche begaangen hätt.

De Fausto Malepartus hätt sou gären zu deenen zwéi Poliziste beim Croissant gesot: Heit, kuckt doënnen, do klaut ee meng Suen! Mä dat konnt e jo net gutt maachen. A sou huet de Bankraiber mam Fanger am Mond missen nokucken, wéi deen uniforméierten Déif op der Trotinette mat Fliger a Wallis verschwonnen ass.

*

De Këfferche mat deene ville Suen ass eng zweete Kéier verschwonnen, an zwar hannert ale Bicher op engem Regal am Mulles sengem Keller. Natierlech hat de Mulles am Keller direkt nogezielt, wéi vill där Euroen et da wieren, a wéi en du bis raushat, datt all déi 200- an 100-Euro-schäiner am Ganzen eng Hallef Millioun ausméichen, du ass en dach erfieiert.

„Du muss déi Suen op d'Police brén-gen“, sot hien sech deen anere Mueren, wéi en an der Zeitung gelies huet, datt genee déi Zomm bei engem Iwwerfall op d'„Pecunia & Nonolet“-Bank geklaut gi war. Fir d'éischt awer wollt hien deem léi-wen alen Här Spatz säin Himmelsdéierchen zrëckbréngen, an hien huet sech lo schonns op deem säi frouit Gesicht gefreet.

Genee sou war et och, wéi hien nach am Virmëttg an der Fondatioun Pescatore opgedaucht ass, an de Portier him iwwer Telefon den Här Nicolas Spatz geruff huet. Dee kouw och gläich a kouw sech es net zou. En ass dem Mulles bal ëm den Hals gefall, huet Tréine gelaacht an dem Mulles 50 € als kleng Mercé an de Grapp gedréckt. Deen ass rout ugelaft, an den Här Spatz konnt sech net erkläre firwat.

An deene Wochen a Méint déi lo koumen, huet de Mulles lues a lues vergiess, datt e mat deene ville Sue jo eigentlech wollt bei d'Police goen. All puer Deeg a geschwë bal all Dag huet e sech sou en Honnerter aus der Mallette gefëscht, a wann nees an der Zeitung stoung, vum Brigang géif nach ëmmer all Spur feelen, dann huet e gegrinst an sech zweeërlee gesot: Wann d'Police ze domm ass, fir dee Brigang ze fänken, da kréien s'och keng Sue vu mir. An zweetens huet hien dru geduecht, datt d'Sue jo enger Bank gehéiert hunn. Déi Bank war mat Sécherheet verséichert, war selwer bestëmmt net ëmmer éierlech, an um Enn gëtt se nach vun der Regierung gestäipt, wann et er schlecht geet. Neen, déi kritt näischt rëm. Hien, de Mulles, ka besser mat deene Suen ëmgoen.

Sécher, hien huet sech heinsdo e gudde Patt geleescht, och alt mol zwee oder dräi, seng Trotinette stoung bei verschidene Wiertschafte ronderëm déi Stater Parken alt méi laang wéi soss, a bannen an de Bistron hat hien ëmmer méi lëschtg Kollegen an ëmmer méi frëndlech Wiertsleit ronderëm sech. Mä et war fir ze ver-zweiwelen, hien huet gemierkt, datt hien u

Gewiicht richtig zougehol huet, mä deen immense Koup Sue wollt einfach net richtig ofhuelen. En huet enges Daags senger Fra Sabina 1.000 € an de Grapp gedréckt an erkläert, en hätt der 2.000 an enger portugisescher Lotterie gewonnen. Dat war natierlech gelunn a schonn zimlech geféierlech, well an de Bistron huet hien ëmmer vu senger Mamm hirer Mouk verzielt, an seng Fra huet hie bei där portugisescher Lotteriesgeschichte zimlech gelunge vun der Sait bekuckt. Neen, dat do war gutt fir eng Kéier, awer keng zweemol. Um Enn weess ee jo net méi, wou ee wat zu wat fir enge Leit gesot huet!

Gelungenerweis huet säi schlecht Gewësse sech no engem hallwe Joer ze réieren ugefaangen, well hien ass jo awer ëmmer en éierleche Bierger gewiescht. Datt hien an de Bistron fir eng gutt, domm Mëllechkou gehale géif, ass him ëmmer méi kloer ginn, an déi Heemlechkete géintiwier sengem Sabina sinn him all Dag méi op de Wecker gaangen. Am Keller hunn hien nach ëmmer ronn 490.000 € béis ugekuckt, wann en de Wallissendeckel opgemaach huet, an enges Daags huet hien eng grouss Entscheidung getrafft. Op d'Police konnt hien net méi gutt goen, awer eng flott Organisatioun raussichen, där hien all dat Geld kéint schenken, dogéint konnt kee Mënsch eppes hunn.

D'Telefonbuch huet sech zoufälleg selwer op der Sait mat de Kannerchrëchen opgeschloen, an hien ass bal vum Stull gefall: Do gouf et eng an der Rue Bellevue, déi huet dach tatsächlech „Bei den Himmelsdéierchen“ geheescht. Dat war et, do war sech net méi laang ze sichen, dat war e Wénk vum Himmel.

Seng Fra war Kommissioun maachen, de Moment war also gënschteg. Hien huet d'Uniform aus- an e ganz normale Kostüm ugedoen, huet d'Wallis mat de Suen erwëscht an ass schonn zéng Minutte méi spët an der Géigend vun den Himmelsdéierchen op- an ofspazéiert. Wéi sollt hien dat lo maachen?

E klengt Meedchen, dat aus der Schoul kouw, bruecht hien op eng Iddi. Hien huet dem Kand d'Wallis an déi riets Hand gedréckt a gesot, hatt soll d'Wallis bei d'Himmelsdéierchen bréngen, da krit hatt herno och fënnf Euro vun him.

Datt huet dat Klengt sech net zweemol soe gelooss an d'Kommissioun propper gemaach. D'Sekretärin vun der Crèche war verwonnert, huet d'Wallis opgemaach, wéi d'Meedche scho fort war, huet bal e Schlag kritt, wéi se dat sëlleg Geld gesouch, an huet duerch d'Fënster gesinn, wéi e Mann deem kleng Meedchen eppes ginn huet.

„Ech gi geckeg!“, huet d'Sekretärin haart geruff, „dat ass dach menger Cousine Sabina säin Alen!“

Josy Braun

Was bedeuten die Straßennamen der Stadt?

Unioun (*Allée de l'*)

Durch Schöffensratsbeschluss vom 19. März 1979 erhielt die Straße, die von der Glacis-Kapelle über den Boulevard de la Foire hinweg bis zum Eingang des Friedhofs von Notre-Dame führt, diesen Namen.

Im Laufe der deutschen Besatzungszeit hatte sich unter der Bevölkerung der Widerstand gegen Invasion und Naziterror gefestigt. So entstanden verschiedene Resistenzgruppen, die sich oft unabhängig voneinander entwickelten. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang die „Lëtzebuurger Patrioteliga“, der „Lëtzebuurger Fräiheetsbond“, die „Lëtzebuurger Fräiheetsbewegung“, die „Lëtzebuurger Vollekslegioun“, „d'Lëtzebuurger Fräiheetskämpfer“ oder „De Lëtzebuurger Roude Léiw“. Auch die kommunistische Partei leistete im Untergrund aktiven Widerstand gegen die Nazi-besatzung, wurde jedoch ab August 1942 durch zahlreiche Verhaftungen geschwächt. Da aus offensichtlichen Gründen keine Mitgliedskarteien geführt wurden, ist nur schwer zu schätzen, wie viel Prozent der Bevölkerung in den diversen Organisationen aktiv waren. Die „Unioun“ geht von 3,44 % aus.

Am 23. März 1944 schlossen sich die verschiedenen Widerstandsbewegungen zu einem Dachverband, der „Unioun vun de Lëtzebuurger Fräiheetsorganisatiounen“ zusammen, die 35 Jahre später der „Allée de l'Unioun“ ihren Namen gegen sollte.

Nach der Befreiung begann sich das politische Leben zu organisieren. Die „Unioun“ fühlte sich berufen, die Säuberung unter den Kollaborateuren und Mitläufern durchzuführen, bis die aus dem Exil zurückgekehrte Regierung sich dieser Aufgabe mit mehr Kompetenz und größerer Legitimation annahm.

Nach dem Ende der Besatzung kam es auch zur Neubildung der politischen Parteien. Aus der Rechtspartei wurde die CSV, die Arbeiterpartei nannte sich fortan „Lëtzebuurger Sozialistes Aarbechterpartei“ und auch die Kommunistische Partei nahm wieder aktiv am politischen Geschehen teil. Die liberale Partei entstand aus der Resistenzbewegung und nannte sich zunächst „Groupement patriotique et démocratique“, um sich dann als „Parti démocratique“ fest in das politische Leben einzubinden.



Van der Meulen: L'investissement de Luxembourg (1684)

Vallée (*Rue de la*)

So benannt seit 1925, verläuft diese Straße an der Petruß entlang und verbindet die Rue de la Semois mit der Route d'Esch.

Van der Meulen (*Rue Antoine François*)

Durch Schöffensratsbeschluss vom 25. November 1952 trägt die Straße, welche die Rue Cyprien Merjai in Beggen mit der Route d'Echternach am Ausgang von Dommeldingen verbindet, den Namen van der Meulens, eines flämischen Malers, der im Dienste Ludwigs XIV. stand.

François Antoine (auch Adam) van der Meulen wurde 1632 in Brüssel geboren. Seine künstlerische Ausbildung erhielt er in Brüssel bei dem Schlachtenmaler Pierre Sneyers. Später studierte er in Antwerpen, bis er in den Dienst der spanischen Erzherzöge trat. Er war ein Meister der Landschaftsmalerei und tat sich besonders in der Darstellung von Pferden hervor. Sein Ruhm drang über die Grenzen der spanischen Niederlande hinaus und auf Vorschlag von Charles Le Brun, dem ranghöchsten Maler am Hofe Ludwigs XIV., wurde er nach Paris an den Hof des Sonnenkönigs berufen, zu dessen Verherrlichung seine Kunst beitragen sollte. Er folgte dem französischen König in all seinen Schlachten und begleitete ihn auf all seinen Reisen. So wurde er zu einem unmittelbaren Zeugen der militärischen Geschichte der Regierung Ludwigs XIV. In seinen Gemälden zeigt er mit äußerster Genauigkeit Jagd- und Schlachtszenen, Belagerungen und Parademärsche, aber auch die zahlreichen Arbeitsvorgänge am Rande einer Belagerung. Besonders bestechend sind seine Darstel-

lungen edler Pferde. Auch verfasste er zahlreiche Vorlagen für die „Manufacture des Gobelins“. Am 15. September 1690 starb van der Meulen in Paris. Das Pescatore-Museum der Stadt Luxemburg besitzt von van der Meulen einen Plan der Stadt Luxemburg und ein Porträt des österreichischen Erzherzogs „Don Juan d'Austria“.

Vannerus (*Rue Henri*)

Diese Bonneweger Straße erstreckt sich zwischen der Rue Jean-Baptiste Gellé und der Rue des Prés und verbindet die Rue Pierre Krier mit der Rue Xavier de Feller.

Henri Vannerus war der Sohn des Diekircher Bürgermeisters und Notars Fr. Julien Vannerus. Am 29. Juli 1833 in Diekirch geboren, schlug Henri Vannerus die juristische Laufbahn ein und wurde Präsident des Bezirksgerichts in Diekirch. Von 1864 bis 1866 war er Mitglied der Regierung Torna-co und von 1867 bis 1868 Generaldirektor (Minister) für Justiz in der Regierung Servais. 1874 wurde Henri Vannerus Mitglied des Staatsrates, dessen Vorsitz er zweimal innehatte: ein erstes Mal von 1888 bis 1889, dann von 1895 bis 1914.

Henri Vannerus starb 1921 in Paris. Sein Sohn Jules machte sich als Archivar und Numismatiker einen Namen und verfasste zahlreiche historische Abhandlungen.

Fanny Beck

Quellen:

- Paul Dostert: Luxemburg zwischen Selbstbehauptung und nationaler Selbstaufgabe. Luxemburg, 1985;
- Gilbert Trausch: Le Luxembourg à l'époque contemporaine. Luxembourg, 1975;
- www.histoprism.cte.lu: Die organisierte Resistenz in Luxemburg;
- <http://lb.wikipedia.org>: Henri Vannerus;
- <http://fr.wikipedia.org>: A.F. van der Meulen.

La Grande-Duchesse revient d'exil

Le C47 Dakota qui le 14 avril 1945 avait à son bord la prestigieuse passagère, aurait appartenu au général Eisenhower en personne.



Collection Marcel Schroeder © Photothèque de la Ville de Luxembourg

Le 14 avril 1945, le moment tant attendu par la population luxembourgeoise était arrivé: la Grande-Duchesse Charlotte revenait d'exil. Presque cinq ans après son départ, celle qui – tout en étant absente – avait réussi à soutenir moralement les Luxembourgeois exposés aux vicissitudes du régime nazi, revenait, symbolisant par son retour la fin définitive d'une période difficile et dangereuse. A 16h26 son avion atterrissait et quatre minutes plus tard, la Grande-Duchesse descendit de l'appareil, accueillie sur le tarmac par le Premier ministre Pierre Dupong.

L'avion qui ramenait la souveraine du Luxembourg dans sa patrie était un C47 Dakota, la version militaire du DC3, fabriqué par Douglas Aircraft Company aux États-Unis. Consommant peu de carburant, le DC3 était un avion rentable à grande autonomie, ce qui allait révolutionner le trafic aérien entre la côte atlantique et la côte pacifique des États-Unis. Doté du surnom affectueux de «Gooney Bird» et très apprécié par l'armée américaine, le C47 était employé sur tous les champs de guerre pendant la Deuxième Guerre mondiale, servant tant au transport de

troupes qu'au parachutage d'unités de combat. 953 C47 ont été produits dans une nouvelle usine que Douglas avait fait construire à Long Beach, avant qu'elle ne fut chargée de la fabrication de quelque 3000 C47A, dotés d'un réseau électrique de 24 volts (au lieu de 12 volts sur les C47). Une deuxième usine installée en Oklahoma fabriquait 2099 C47A, quand on lança la production des C47B destinés aux vols à très haute altitude (16.500 pieds) dans la région du Himalaya.

Le C47 Dakota qui le 14 avril 1945 avait à son bord la prestigieuse passagère, aurait appartenu au général Eisenhower en personne. Le vol qui ramenait la Grande-Duchesse Charlotte de son exil londonien à Luxembourg était escorté par cinq avions de chasse de la US Air Force, ayant sans doute pour mission d'assurer la sécurité de la souveraine du Luxembourg.

Ce sont les mêmes raisons de sécurité qui ont retardé le retour de la Grande-Duchesse, rentrant au Luxembourg quelque huit mois après le Prince Félix et le Prince Jean. Comme les alliés voyaient leur avance vers le centre de l'Europe retardée, ils craignaient pour la sécurité de la souveraine du Luxembourg et préféraient la voir revenir dans sa patrie une fois sa sécurité personnelle garantie. L'offensive des Ardennes qui allait ravager le nord de notre pays fin 1944 début 1945 montrait que leurs craintes étaient plus que justifiées. La liesse de la population qui accueillit la Grande-Duchesse Charlotte à son retour d'exil n'en fut que plus grande, incitant le commentateur du «Tageblatt» à de véritables envolées lyriques, la comparant à «eine Wirklichkeit gewordene Fata Morgana nach fünfjähriger Seelen-Wüsten-Nacht». (tageblatt du mardi 17 avril 1945, à consulter et à déguster sur www.eluxemburgensia.lu).

Simone Beck

BEKANNTE LEUTE

Sehr in Mode ist es heute,
Dass sich die bekannten Leute
In gewissen Situationen
Präsentieren, wie sie wohnen.

Manche lassen sich auch blitzen,
Wie sie mit dem Cabrio flitzen,
Um noch einmal zu erleben,
Wie Blondinen für sie beben.

Auf den Fotos in der Presse
Zeigen sie gern ihre Fresse.
Dabei dürfen Fotografen
Sie selbst knipsen, wenn sie schlafen.

Zur Erbauung für den Pöbel
Wird im Nu das schönste Möbel
Vor die alte Uhr gerückt,
Selbst wenn diese nicht mehr tickt.

Auch setzt man sich gerne lose
In die väterliche Pose,
Lässt sogar zum Imponieren
Hund und Kinder defilieren.

Manchmal wirkt es auch ganz cool,
Wenn man sich auf seinem Stuhl,
Ohne Hose oder Hemd,
Die Angorawäsche kämmt.



Ein Kamin als Hintergrund,
Wiederum mit Kind und Hund,
Wirkt natürlich leicht bescheuert,
Wenn man seinen Hund verfeuert.

Ferner macht es sich sehr gut,
Wenn man hilft – oder so tut –
Bei der Kinder Hausaufgaben
Und der Jagd auf Küchenschaben.

Freilich wird die Sache schlimmer
Beim Porträt im Arbeitszimmer.
Will man dort Respekt erheischen,
Gilt es Bildung vorzutäuschen.

Also steht man elegant
Vor der großen Bücherwand.
Um ein Bild davon zu schnappen,
Reichen ohnehin Attrappen.

Wichtig sind dann auch die Sachen,
Die den Mann erst tüchtig machen.
Sichtbar neben goldenen Stiften,
Liegt ein Stapel alter Schriften.

Als belesen gilt nicht selten
Der Verweis auf Überwelten.
Deshalb macht sich neben Brecht
Eine Bibel gar nicht schlecht.

Dann gehört zum Repertoire,
Außer diesem Bücherpaar,
Ein Koran und eventuell
Friedrich Schillers Wilhelm Tell.



Nicht von schlechten Eltern ist
Eine Büste von Franz Liszt.
Eine von dem Mann aus Trier
Wär riskant zu Lande hier.

In der Jugend war man schräger,
Heut ist man Entscheidungsträger.
Trotzdem will der Geist der Zeit,
Dass man offen und gescheit.

Als Ästhet und Freund von Dali
Spricht man mitleidsvoll von Mali.
Deshalb hängt sie auf dem Klo,
Die Handwerkskunst aus Bamako.



Eingerahmt prangt an der Wand
Ein Diplom mit Wappenrand.
Es bescheinigt Konsulsehren,
Die man hat, um Geld zu mehren.

Im Sessel wird sich wohlfühlt,
Denn es ist ein Chesterfield.
Der passt recht gut – weiß Gott,
Zum üblichen Designerschrott.

Sofern im richtigen Moment
Der Künstler seine Chance erkennt,
Dann wird er beim Fotografieren
Den schönen Schein mal abstrahieren.

Es ist von diesen ganzen Granden,
Die stundenlang Modell gestanden,
Dann leider – wenig fotogen –
Nur noch der Furz im Kopf zu sehn.

Jacques Drescher



PIT WEYER

Edmond Goergen

Né à Steinsel le 12 décembre 1914
et décédé à Luxembourg, le 28 avril 2000

La Collection Luxembourgeoise du Musée National d'Histoire et d'Art



Edmond Goergen est né comme deuxième de quatre enfants du couple Anne Schleich et Willy Goergen. Son père, paysan de profession, tient à ce que son fils fasse des études. Il l'envoie d'abord à l'Institut Emile Metz à Dommeldange, puis, à partir de 1928, à l'Ecole des Arts et Métiers, où Goergen suit des cours chez Pierre Blanc, Josy Meyers et Kurth. Ensuite le jeune homme part pour Paris où il fréquente d'abord l'Ecole Universelle, ensuite l'Ecole Supérieure des Beaux-Arts.

Grâce à l'enseignement de la technique, Goergen est embauché, à son retour au Luxembourg en 1934, comme technicien de haute fréquence à la Radio et Télévision de Luxembourg.

Par ailleurs sa jeunesse est marquée par son activité sportive. En effet Goergen est un athlète exceptionnel: il établit un nouveau record national de lancement du javelot.

Puis la deuxième guerre mondiale se déclenche et Goergen met son talent au service de la Résistance. Grâce à ses connaissances en matière de haute fréquence, il établit des contacts radio entre le Luxembourg et les alliés, ce qui lui coûte son arrestation le 14 décembre 1943. Il connaît les camps de Hinzert, de Sachsenhausen et de Mauthausen. Ces expériences atroces le marquent à vie.

Afin de conserver un témoignage direct à la postérité, le luxembourgeois réalise, durant sa captivité, des croquis d'une acuité humaine insupportable. Ces dessins sont publiés entre autres dans le livre de Christian Calmes «Les geôles sanglantes» (1947) et dans «Dessins de Mauthausen» (1975).

Après la guerre Goergen reprend des études artistiques à Paris où il suit entre autres des cours de restauration sous la direction du professeur Goullinet. Ce dernier lui permet de participer entre autres à la restauration d'un des chefs-d'œuvre du Louvre: les «Noces de Cana» du peintre italien Paul Véronèse, mesurant 10 sur 8 mètres et étant la toile la plus grande de ce musée.

Riche de telles expériences, il est évident qu'à son retour au Luxembourg en 1948, Goergen participe à différents travaux de restauration de monuments luxembourgeois. Il est d'abord engagé au Musée national où il devient chef du service des peintures et de la restauration (1966), plus tard il est nommé conservateur auprès du Service national des sites et monuments (1977). ►

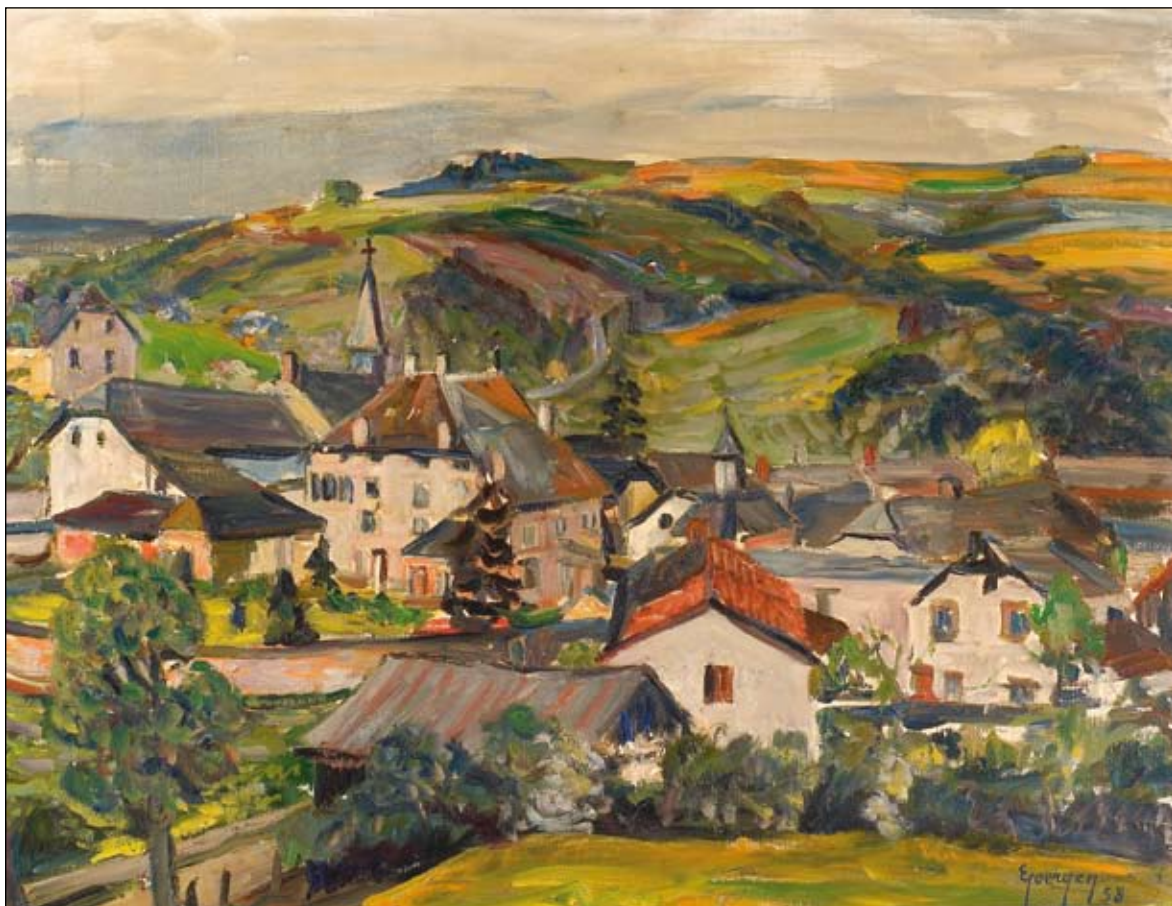
LA COLLECTION LUXEMBOURGEOISE
DU MUSÉE NATIONAL D'HISTOIRE ET D'ART



La Sûre luxembourgeoise, 1955
Huile sur toile, 68,5 x 92 cm

© MNHA

Edmond Goergen



Vue sur Enscherange, 1958
Huile sur toile, 66 x 86 cm

Sa notoriété comme restaurateur remonte aux années cinquante au moment de la découverte des fresques de l'église de Rindschleiden. Sous treize couches de couleurs, Goergen dévoile une précieuse série de fresques datant du quinzième siècle. S'en suit une série de travaux de restauration dans plusieurs églises du nord du pays: à Oberwampach, Niederwiltz, Diekirch, Lieler, Munshausen, Pintsch et Saeul.

Le peintre Edmond Goergen est peut-être un peu moins connu, étant donné que ses œuvres sont moins importantes en nombre, non pas en qualité. Ses occupations de conservateur et de restaurateur ne lui ont guère laissé le temps pour se dédier à l'art de la peinture. En effet les collections du Musée national d'histoire et d'art ne

comptent que peu de tableaux et une petite série de dessins au crayon.

Toutes ces toiles représentant des paysages, sont pleines de vitalité et de calme et ne laissent à aucun moment sentir le fait que Goergen ait passé deux années dans des camps de concentration.

Malgré une création artistique modeste, Goergen expose à plusieurs reprises, notamment au Salon des Artistes Français et au Salon d'Automne à Paris. A Luxembourg, il reçoit le Prix du Grand-Duc Adolphe en 1951.

Lors d'une exposition à Paris, la presse publie la critique suivante: «Der luxemburger Künstler bietet uns eine Serie von Gemälden an, mehrheitlich gewidmet seiner Stadt, seinem Land. Man spürt darin eine

«Der luxemburger Künstler bietet uns eine Serie von Gemälden an, mehrheitlich gewidmet seiner Stadt, seinem Land.

Man spürt darin eine ergreifende Zärtlichkeit für die wiederentdeckten, schlichten Schönheiten.»

ergreifende Zärtlichkeit für die wiederentdeckten, schlichten Schönheiten. Die alten Häuser vom Grund, das einfache Dorf, die Bäume unter dem Schnee, ein simples Glück, beinahe ängstlich ausgekostet im Schatten noch der vergangenen Bedrohung. Welch Herzlichkeit in alledem, doch auch welche Zurückhaltung und Scheu!»

Dès la fin de la guerre, Goergen s'engage pour la réconciliation entre l'Allemagne et les pays voisins. Etant donné qu'il peint souvent dans la région de Prüm, il entre en contact avec les artistes locaux. Ainsi il devient membre fondateur de la «Europäische Vereinigung Bildender Künstler» de l'Eifel et des Ardennes (1957) et contribue

aux échanges entre artistes allemands et ceux des pays voisins de la Grande-Région. En guise de reconnaissance le luxembourgeois reçoit en 1978 le Kaiser-Lothar-Preis de la ville de Prüm.

Dans sa monographie sur Edmond Goergen, Pierre Grégoire, l'ami de la première heure, décrit le talent du peintre comme suit: «En passant devant les paysages et les portraits d'Edmond Goergen, on participe à une aventure, une belle aventure spirituelle, aux multiples péripéties qu'on aimera. (...) Il est aussi exaltant que prolifique, ce Goergen, qui a vraiment tout le génie de l'art.»

Linda Eischen



Vue sur Bivels, 1960
Huile sur toile, 80,5 x 100 cm

© MNHA

L'exposition d'été de la Photothèque Municipale

IL N'Y A PAS SI LONGTEMPS



Pol Aschman © Photothèque de la Ville de Luxembourg

PHOTOS DE POL ASCHMAN DES ANNÉES 1950-1980

Du 10 juillet au 4 septembre 2009
«IL N'Y A PAS SI LONGTEMPS»
Exposition à l'Hôtel de Ville, place Guillaume.
Entrée libre du lundi au vendredi
de 8 à 12 heures et de 14 à 17 heures.