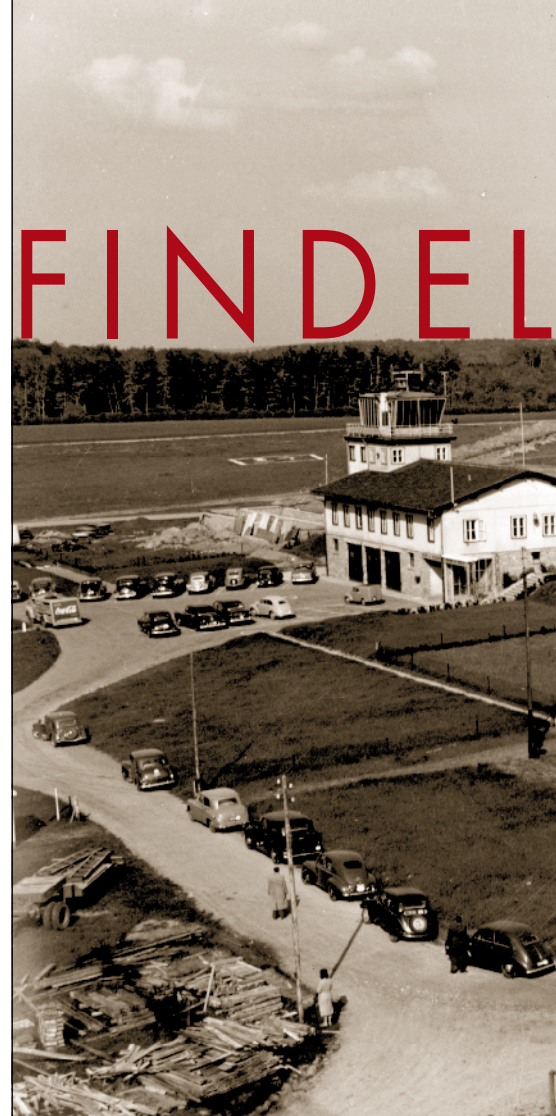


FLUGHAFEN

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 Modells „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