



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.

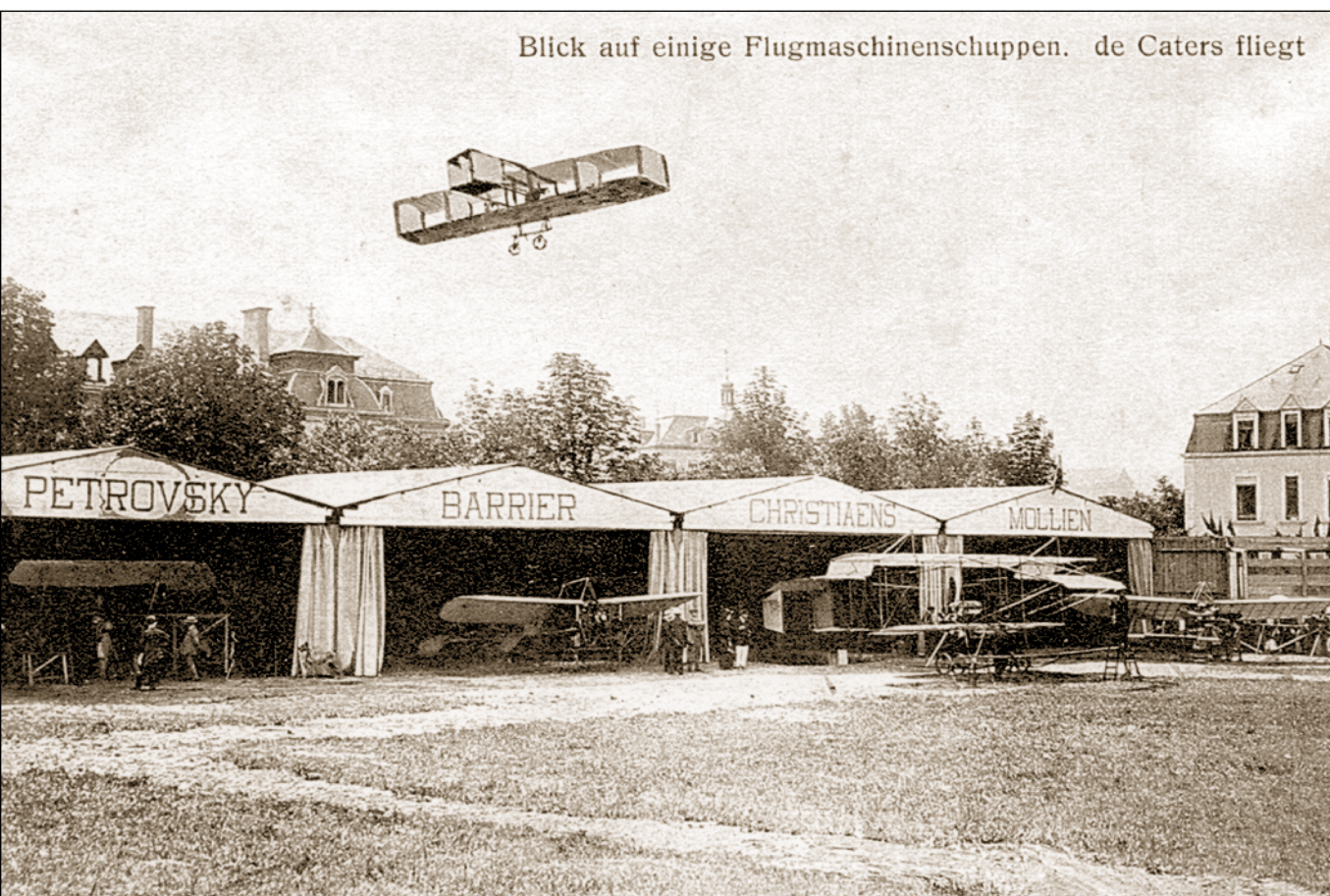
Am 4. Juni 1910 um 5.15 Uhr führte von Petrovsky den ersten Flug auf luxemburgischen Boden aus. In einer Höhe von etwa fünfzig Metern flog er ganze drei Minuten lang. Bei der Wendung versagte sein Motor, so dass er landen musste. Dabei wurde die Gleitvorrichtung leicht beschädigt. Die Reparatur dauerte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



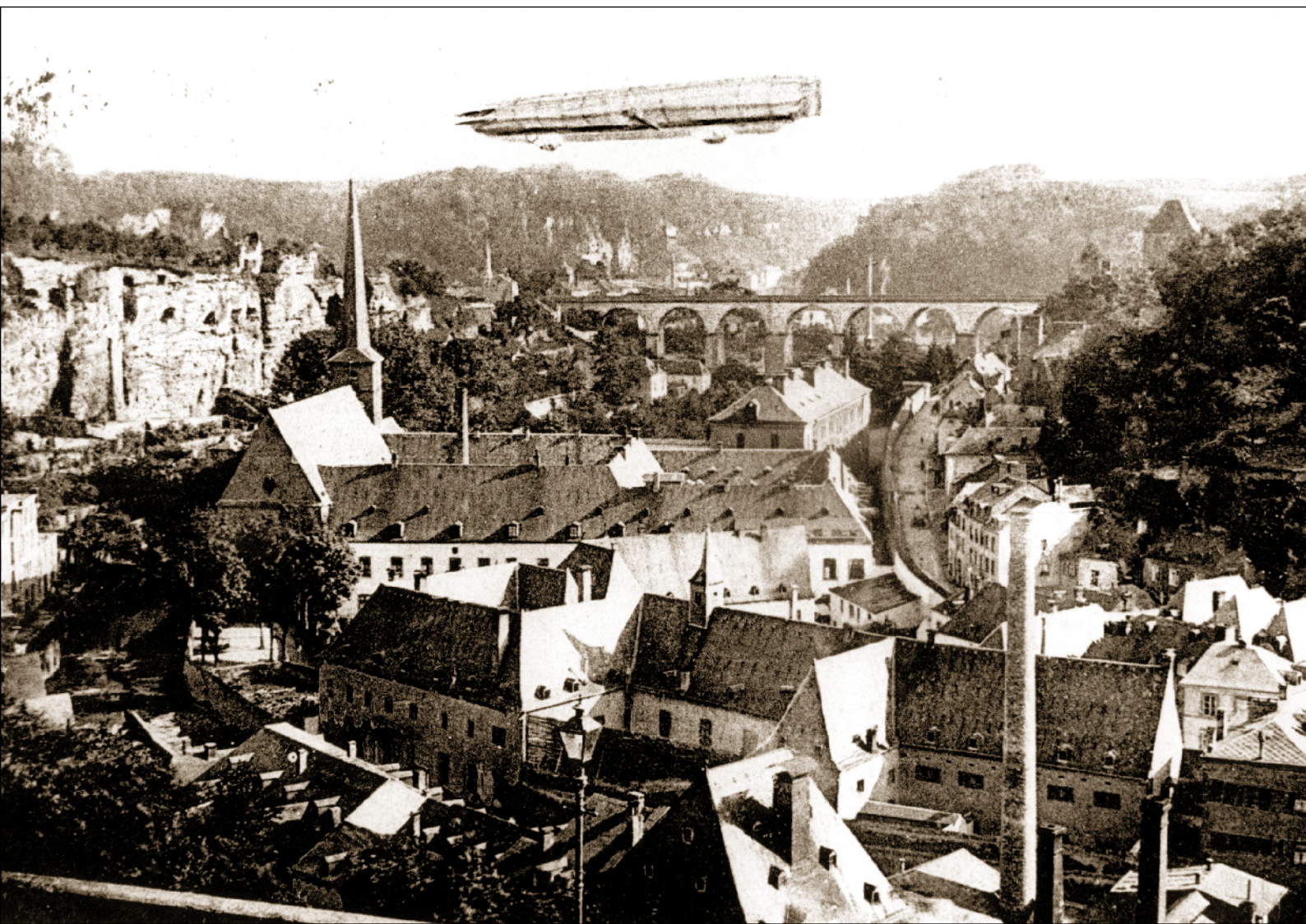
Flugwoche in den Merler Wiesen

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.

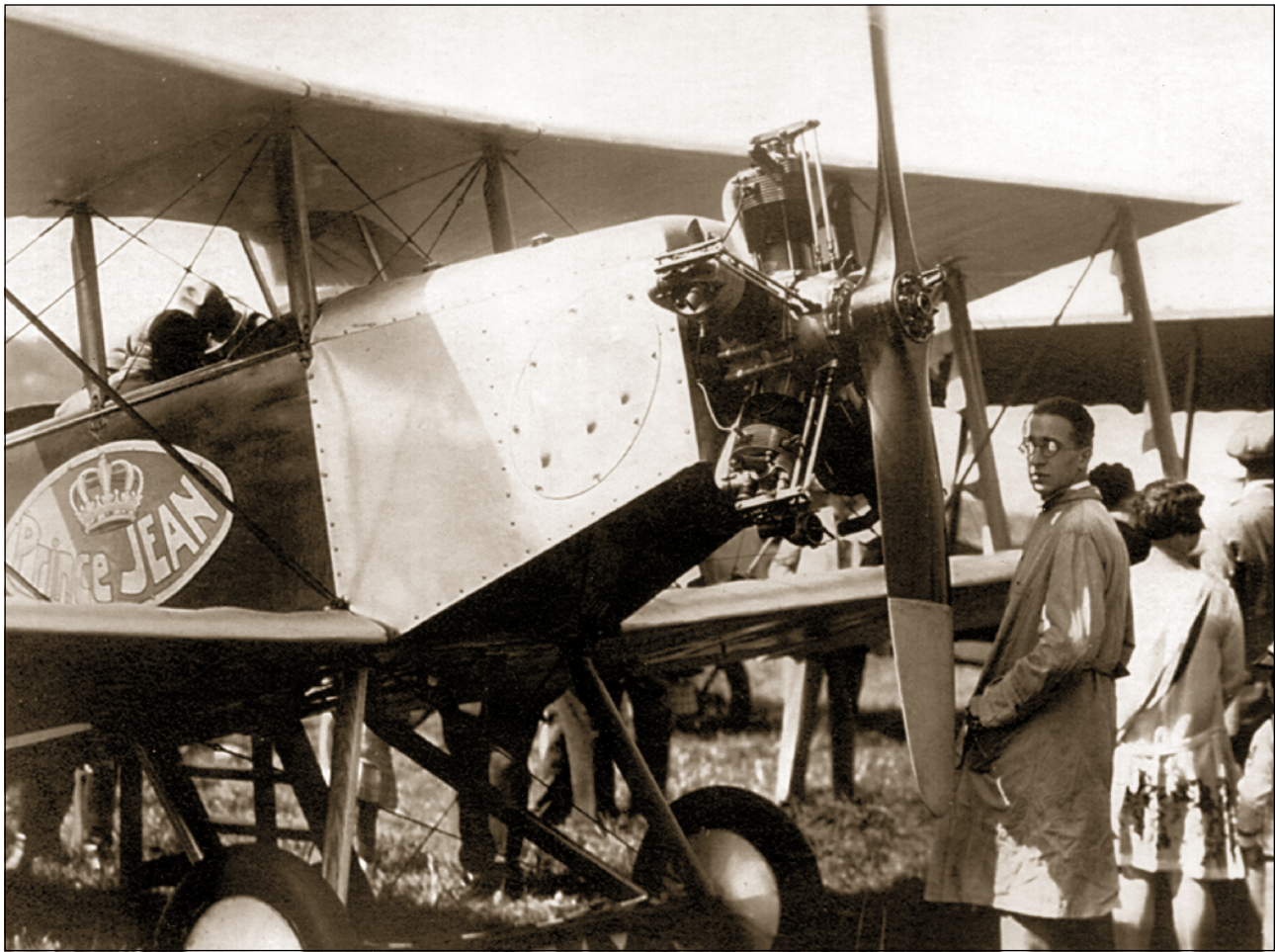
Doch so schnell gab der Mondorfer Industrielle Charles Bettendorf nicht auf. Nach einigen Mühen gelang es ihm schließlich, einen „Antoinette“-Doppeldecker, der dem Franzosen Henri de la Grange gehörte, zu erwerben. Für dessen Betrieb wurde Jacques Wiesenbach vorgesehen. Doch außer wochenlangen Vorführungen 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.