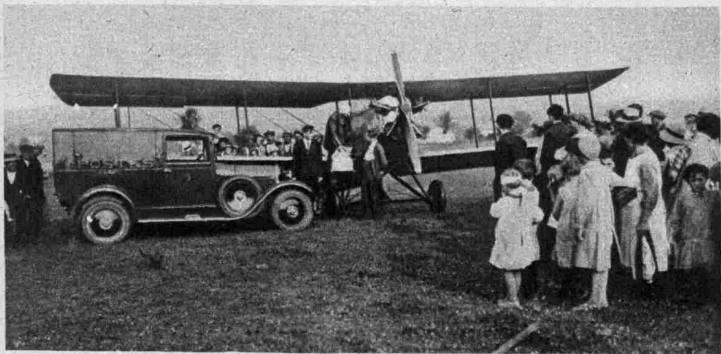




Louis Hemmer als luxemburger Postflieger.

selbstgebauten Flugzeug in die Lüfte zu erheben, fand seine epochale Erfindung begeisterte Anhänger in allen Ländern der Welt und überall wurde versucht, Aders Können nachzuahmen. Sogar in unserm Lande machten sich die Herren N. Brimeyer und H. Schmit ans Werk. In einer im Cerele veranstalteten Photoausstellung konnte man bald einige von ihnen erbaute Flugzeuge bewundern. 1910 wurde bereits der Luxemburger Aero-Club gegründet. Die HH. Camille Brasseur als Präsident, Aug. Speten als Vice-Präsident, Jules Schaul als Sekretär, N. Brimeyer bildeten mit etwa 40 Mitgliedern diesen neuen Verein. Bald sollte der Luxemburger Aero-Club ein Flugzeug besitzen. Herr Bettendorf aus Mondorf kaufte ein französisches Flugzeug («Voisin»-Zweisitzer), zu dessen Piloten einstimmig Herr Wiesenbach gewählt ward. Mit der neuen Ehrencharge sollte es jedoch leider nicht so schnell gehen, und nach allerhand erfolglosen Bemühungen entschloß man sich, fremde Flieger mit ihren Flugmaschinen nach Mondorf zu verpflichten, um dort eine sensationelle Fliegerwoche zu veranstalten. Namen wie Baron de Caters, Petrovsky, Christians und Molien figurierten neben Herrn Wiesenbach auf der Teilnehmerliste.

«Eine derartige Sensation hatte Luxemburg noch nicht erlebt. Tausende und Abertausende von Zuschauern, Luxemburger und Fremde, harrten tagelang geduldig des Augenblickes, um diese fliegenden Menschen bewundern zu können. Nachdem sämtliche fremden Flieger ihr Können bewiesen und reichlichen Beifall geerntet, kam die Reihe an Herrn Wiesenbach. Statt begeisterten Jubels jedoch ging im Publikum bald das Gerücht um — «de Wiesebach huet gesot: halt mech un, soss gin ech an d'Lucht». Und dabei sollte es auch bleiben.

«Um den Flugsport zu ermutigen, stiftete der Luxemburger Aero-Club einen Preis von 500 Franken für den ersten Luxemburger, der auf dem Luftwege Luxemburg mit Mondorf verbinden sollte. Um diesen Preis zu erringen, begaben sich die HH. M. Schanen und Gebrüder Hilbert ans Werk. Ein Flugzeug Typ Train ward gebaut. Im ganzen Lande wurde bekanntgegeben, daß nun alles zum großen Ueberlandflug Luxemburg—Mondorf bereit sei. Erneute, unbeschreibliche Spannung im Lande! Der erste Startversuch endete erfolglos in einem Getreidefeld; ein zweiter Aufstieg ward gewagt, der jedoch unglücklich abließ. Denn kaum hatte das Flugzeug eine gewisse Geschwindigkeit erlangt, als es senkrecht gegen Himmel aufstieg, einen Wald überflog und auf einer dicken Eiche landete, wo es zerschellte. Glücklicherweise kam der wackere Pilot mit dem bloßen Schrecken davon, und der Aero-Club überwies dem Armenbüro den ausgesetzten Preis. Man kann die erwähnten Herren als die Apostel unseres Flugsportes bezeichnen. Unermüdlich blieb unser Aero-Club am Werk. Im Jahre 1911 fand die erste Luxemburger Flugpost statt und zwar zwischen Luxemburg (Merlerwiese) und Colmar-Berg. Die Flieger Lanzer, Lamblot und Fernand Wagner wurden daraufhin am Hofe empfangen.

«Im Laufe der Jahre fanden dann immer wieder Flugveranstaltungen internationalen Charakters statt. Namen wie

Emil Kariger, M. Thilges, Raymond Hummer und René Wolff tauchten auf, bildeten die ersten einer Reihe, die bestimmt noch nicht erschöpft sein wird!»

— Welche Ansicht haben Sie über einen Luxemburger Flughafen?

«Es ist über die Vor- und Nachteile eines offiziellen Luxemburger Flughafens bereits soviel gesprochen und geschrieben worden, daß man eigentlich, angesichts des Resultates, den Mut verlieren könnte. Zwar sind ja augenblicklich alle Hebel in Bewegung, und es dürfte in nächster Zukunft liegen, daß Luxemburg seinen eigenen Flughafen besitzt. Niemand wird dann seines Daseins stolzer sein als der Luxemburger Aero-Club, der, seit 1929 von der Fédération Aéronautique Internationale anerkannt, regelmäßig Anfragen nach flugtouristischen Werbezeitschriften und Landungsgenehmigungen zugehen. Am bekömmlichsten wäre ein Flughafen vor allem unserm Tourismus, und daß diese Behauptung nicht aus der Luft herausgegriffen ist, beweisen die zahlreichen Anfragen beim Aero- und Touring-Club. Flugtouristen, die sehr zahlreich um uns herum vertreten sind, muß man eine negative Antwort geben, obwohl wir von ihnen, wegen unserer neutralen Lage, am ehesten aufgesucht würden.

«Vom Standpunkte unserer zentralen Lage bildete Luxemburg, falls es einen Flughafen besäße, die Verbindungsbrücke zwischen mehreren internationalen Lufttransportlinien; nicht zu sprechen von der neuen Industrie, die durch das Flugwesen bei uns erblühen kann.»

— Abschließend möchte ich noch einige Einzelheiten über Ihre Fliegerschule erfahren!

«Die Möglichkeiten, Pilot zu werden, sei es zu Liebhaber- oder Berufszwecken, waren bisher nicht sehr groß. Man mußte im Auslande entweder eine Privatflugschule besuchen oder als Freiwilliger in die Armee eintreten. Diese Tatsache bewog mich, vor ca. einem Monate im Verein mit der weltbekannten Firma Henri Potez hier in Walferdingen eine Fliegerschule zu eröffnen. Das Programm erstreckt sich auf Theorie, Praxis und Alleinflug; der praktische Kursus wird auf drei verschiedenen Typen von Apparaten durchgeführt. Zehn Schüler und eine Schülerin besuchen augenblicklich den Kursus, wo ihnen unter den günstigsten Bedingungen die Möglichkeit geboten wird, Pilot zu werden. Nachdem der Schüler die vorgeschriebenen Stunden in Begleitung des Lehrers geflogen ist und so genügend Erfahrung im Fliegen hat, macht er seinen ersten Alleinflug — bildet sich so allmählich im Fliegen und Landen aus. Hat er die nötige Praxis bestanden, so erhält er ein internationales Fliegerzeugnis, das ihm erlaubt, in jedem Lande zu fliegen. Ich glaube, ich brauche Ihnen nicht näher auseinanderzusetzen, welche Aussichten die Zukunft für manchen bieten kann, der als Schüler in der Heimat begonnen hat, und als Pilot im Auslande oder sogar in der Heimat reussiert.»

Tony JUNGBLUT.

Einweihung des Stadion Emil Mayrisch am 30. Mai 1935.

Photo René Peiffer.



Startbereit zum Schulflyg.

Flugzeugstaffel der Fliegerschule Hemmer.

Schülergruppe vor dem neuen Potez-Apparat.

