Der Traum vom Fliegen

Autor(en): **Meyer, Peter A.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Zenit**

Band (Jahr): **- (2007)**

Heft 2

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-821029

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Der Traum vom Fliegen

Einst liebäugelte Luzern mit einem eigenen Flugplatz. Die Pläne zerschlugen sich. 1939 kam das Militär nach Emmen, und man sprach von einer Kombination von militärischer und ziviler Aviatik. Die Chronik einer fast endlosen Geschichte.

Schon 1910 starteten in Luzern Luftschiffe, betrieben von der Aero, der ersten Luftfahrtgesellschaft der Schweiz. Mangels Rentabilität wurde der Betrieb aber schnell wieder eingestellt. 1923 regte sich erneut der Wille, Luzern für den beginnenden Luftverkehr zu rüsten. Auf Initiative von Stadtpräsident Jakob Zimmerli wurde ein Flugplatz in das stadträtliche Programm aufgenommen. Die Allmend schien dafür geeignet. Das Eidgenössische Luftamt zweifelte aber an einem genügenden Verkehrsaufkommen und am Standort. 1928 schlug ein Komitee das Emmenfeld als Flugplatz vor. Nun riet das Luftamt, «die Erstellung eines Flugplatzes zu planen und das Terrain vor Überbauung zu schützen». Bei den Verhandlungen mit den Landeigentümern stellte sich aber Ernüchterung ein. Der Landwert wurde auf 920 000 Franken geschätzt, die Bauern wollten aber 1,5 Millionen. Damit lag das Vorhaben vorerst auf Eis.

Das Militär sollte helfen

In der Zwischenzeit signalisierte Emmen gegenüber der Stadt den Willen, die Pläne zu unterstützen. In der Folge bat die Stadt das Luftamt, ein Projekt auszuarbeiten. Um die Position gegenüber den Landbesitzern zu stärken, sollte die Möglichkeit einer Kombination zwischen Militär- und Zivilflugplatz erwogen werden. Das Projekt sah Kosten von 2,5 Millionen Franken vor. Zu viel für die durch die Wirtschaftskrise gebeutelte Stadt.

Nun wurde die Sektion Luzern des Aero-Clubs der Schweiz aktiv. 1934 handelte der Club mit den Landbesitzern ein auf zwei Jahre befristetes Vorkaufsrecht aus. Es erlosch, weil der Aero-Club das Geld ebenfalls nicht aufbrachte. Hingegen sorgten die politischen Verhältnisse für neue Perspektiven. Angesichts der Bedrohung durch den nationalsozialistischen Staat im Norden legte der Bund eine Wehranleihe auf, die weit überzeichnet wurde. Damit erhielten die Befürworter des Flugplatzes Rückenwind. Der Stadtrat schlug dem Bund vor, die an der Landesgrenze gelegenen Flugzeugwerke Altenrhein ins Zentrum der Schweiz nach Emmen zu verlegen. Der Bundesrat signalisierte in der Folge sein Interesse.

Die entscheidende Sitzung fand am 7. Juli 1937 im Luzerner Stadthaus statt. Die Vertreter des Eidgenössischen Militärdepartements gaben bekannt, dass der Flugplatz samt Montagehalle bis 1939 fertiggestellt werden müsse. Ferner räumten sie der Stadt das Recht auf Benützung des Flugplatzes für den saisonalen Zivilflugbetrieb ein. An die Kosten von 3,2 Millionen Franken sollte die Stadt insgesamt 660 000 Franken, der Kanton und die Gemeinde Emmen je 200 000 Franken beitragen. In Emmen war man begeistert. An der Orientierungsversammlung vom Januar 1938 drängten sich 750 Interessierte im Krauerschulhaus, und an der Volksabstimmung vom 24. April 1938 stimmten die Emmer Stimmbürger dem Kredit bei einer Stimmbeteiligung von 70 Prozent mit 1373 gegen 173 Stimmen überwältigend zu. Anders reagierte die Kantonsregierung. Sie fühlte sich unter Druck gesetzt und verweigerte ihren Beitrag. Man war verärgert, dass der Bund mit der Stadt und nicht mit dem Kanton verhandelt hatte. Bundesrat Rudolf Minger versuchte persönlich zu schlichten – ohne Erfolg.

Nun unterbreitete das EMD der Stadt das Ansinnen, sie solle den Kantonsbeitrag von 200 000 Franken ebenfalls übernehmen. Luzern bezeichnete die Idee als absurd. Zudem stellte sich heraus, dass die Städter dem Flugplatz kritisch gegenüberstanden. Das Stadtparlament hiess einen Kredit von 550 000 Franken zwar mit 27 gegen 6 katholisch-konservative Stimmen gut. Dann trat Bürgenstock-Hotelier Fritz Frey-Fürst auf den

Bild: Peter A. Meyer

Plan und zerzauste das Projekt nach Strich und Faden. Es brauche keinen Flugplatz, um Touristen anzulocken, sondern Attraktionen und Unterhaltungsmöglichkeiten. Das Wort des gewichtigen Hotelkönigs wurde gehört. Am 11. Dezember lehnten die Luzerner den Kredit ab. Dies trotz der Ja-Parole von Wirtschafts-, Verkehrs- und Gewerbeverbänden, dem Hotelierverein, den Personalverbänden der öffentlichen Verwaltung, der Liberalen Partei sowie von den Sozialdemokraten und den Gewerkschaften. Stadtpräsident Zimmerli, der 14 Jahre lang für den Flugplatz geworben hatte, trug schwer an dieser Niederlage.

Der Flugplatz kommt doch

Weder die Opposition des Kantons noch der Ausgang der Luzerner Abstimmung konnten den Flugplatz allerdings verhindern. Der Bund realisierte den Flugplatz in eigener Regie, und Luzern hatte mit seiner ablehnenden Haltung die Möglichkeit einer zivilen Mitbenützung verspielt. Noch 1938 wurde mit dem Bau begonnen, und bereits am 7. Juli 1939 landete der erste Bücker. 1940 begann in der ersten Montagehalle die Montage des Abfangjägers «Morane», und am 4. Januar 1943 nahmen die Eidgenössischen Flugzeugwerke Emmen (heute Ruag) den definitiven Betrieb auf. Das Unternehmen des Bundes zeigte sich sehr innovativ, besonders was die Technik der Strahlflugzeuge anbelangte.

Der Kauf von 130 P-51 Mustang aus den Beständen der US Air Force in Deutschland war das beste Nachkriegsgeschäft der Fliegertruppen. Die Schweiz erstand nach dem 2. Weltkrieg die leistungsfähigste Ausführung für einen Stückpreis von lediglich 20 000 Franken.

So wurde in Emmen das Mehrzweckflugzeug N-20 entwickelt, während in Altenrhein das Erdkampfflugzeug P-16 entstand. Die zwei Projekte machten sich gegenseitig Konkurrenz. 1954 wurden die Entwicklungen in Emmen eingestellt – Altenrhein erhielt Ende 1957 nach einigen Kontroversen den Auftrag für 100 Flugzeuge des Typs P-16. Dann aber stürzte kurz vor Vertragsunterzeichnung im März 1958 ein zweiter Prototyp ab. Auf Druck des Militärs zog der Bundesrat den Auftrag zurück und gab damit dem Schweizer Düsenflugzeugbau den Todesstoss. **Peter A. Meyer**

Ein Musterbetrieb

Die ehemaligen Flugzeugwerke Emmen sind heute ein Unternehmen unter dem Holdingdach der Firmengruppe Ruag Suisse, welche vor rund 135 Jahren im Berner Oberland gegründet wurde. Neben der Ruag Aerospace mit Hauptsitz in Emmen wurden auch andere ehemalige militärische Bundesbetriebe in die Ruag Suisse integriert. Die Ruag Aerospace besteht aus den einzelnen Werken Dübendorf, Stans, Zweisimmen, Interlaken, Lodrino, Alpnach und dem Hauptsitz Emmen. Sie ist heute ein moderner aufstrebender Betrieb, welcher die Zusammenarbeit mit namhaften Firmen auf der ganzen Welt pflegt, unter anderem mit der europäischen Raumfahrtbehörde ESA, mit Flugzeugfirmen wie DASA, Eurocopter, Dassault Aviation, Dornier, Boeing, Saab oder der Airbusindustrie. Heute beschäftigt die Ruag Aerospace 900 Mitarbeitende und ist damit einer der wichtigsten Arbeitgeber der Region.