Airport Bad Mondorf

Die Geschichte der Luxemburger Luftfahrt wird museal nicht am Findel erzählt, sondern mitten im Areal des Thermalbads von Bad Mondorf – und zwar aus gutem Grund: Denn wo man sich heute von kleinen und großen Gebrechen erholt, haben die ersten Piloten im Land einst den Himmel beziehungsweise ihre eigenen Leben unsicher gemacht.

Text und Fotos **Frank Göbel**

Auch, wenn immer mehr eher nüchtern-funktionale Architektur die Straßen Mondorfs säumt, so strahlt die Stadt beim Ortsbesuch doch noch immer mühelos mondänen Charme aus. An einem üppig-warmen Junitag versteht man sofort, dass es sich hier, im und um das Areal der Thermalquelle, besonders gut erholen lässt.

Was man jedenfalls nun eher nicht mit dem Ort verbinden würde, wäre wohl emsiger Flugbetrieb: Nach der Massage durch die Grünanlagen zu wandeln, während knatternde Motoren über einem den stahlblauen Himmel zersägen und womöglich noch die frisch eingecremte Haut fein mit Kerosin benetzen, ist eine eher bizarre Vorstellung. Doch so ging es hier tatsächlich einmal zu, sogar mit dem Segen der Gemeinde und des Staates. Auch davon erzählt das „Fliegermuseum", das mitten in der Anlage wohl schon manche Besucher überrascht hat. Tatsächlich hat aber die Luxemburger Luftfahrt hier ihre Wiege – und nicht etwa am Findel oder in Esch/Alzette, wo auch einst ein wichtiges Flugfeld war.

Dabei ist diese Geschichte eng mit der Erholungsanstalt verknüpft, in Person von Charles Bettendorf. „Der hatte als Direktor von ‚Eaux de Mondorf' sein Vermögen mit dem Verkauf des Heilwassers gemacht und war außerdem ein Technikenthusiast", erklärt Jean-Claude Jacoby, Präsident des „Fligermusée"-Vereins, der die Erinnerung an die luxemburgischen Luftfahrt-Pioniere lebendig halten will und 2012 das auf mehr als 200 Quadratmetern neu geschaffene Museum ausstatten durfte.

Ein Macher hebt ab

Zu echten Devotionalien und solchen in Modellform gehören auch Tafeln, auf denen unter anderem erklärt wird, was Bettendorf 1910 in Mondorf veranstaltet hat: die erste Flugschau des Landes. „Er war mit anderen Luxemburgern im Jahr zuvor in Reims bei der ‚Grande Semaine d'Aviation de la Champagne', dem ersten großen Flugfest überhaupt in Europa. Dort war man so begeistert, dass beschlossen wurde, so etwas auch bei uns durchzuführen." →

Nathalie Huppert, Beauftragte für das städtische Marketing, mit Ernest Kirpach (links) und Jean-Claude Jacoby von der „Fligermusée ASBL“ vor einem zentralen Schmuckstück des Museums: Von der „Klemm L25“ aus dem Jahr 1934 gibt es nur noch zwölf Exemplare.

Das Museum befindet sich da, wo der Bergbautechniker Carl Gotthelf Kind 1846 auf der Suche nach Salz auf eine Thermalquelle stieß.

Die Gemeinde Mondorf als Träger und das Wirtschaftsministerium wollen das Museum für eine Million Euro runderneuern. Diese Modelle sind dann vielleicht nicht mehr zu sehen.

Tipp für Besucher

Die rund eine Million Euro teuren Umbauarbeiten am Museum sollen frühestens im Herbst beginnen – einen Besuch ist es aber unbedingt auch vor der Umbaupause wert. Zu sehen gibt es nicht nur mehrere komplette kleinere Luftfahrzeuge und Teile aus größeren, sondern etwa einen Film über die wilden Pionierzeiten. Der kostenlose Eintritt ist mittwochs bis sonntags von 14 bis 18 Uhr möglich. Informationen, etwa zu Führungen, gibt es telefonisch (unter 23 666 9690) oder per Mail (info@fligermusee.lu).

→ Und da man Bettendorf heute wohl als „Macher" bezeichnen würde, beließ er es nicht nur dabei, mit dem neu begründeten „Aero Club" namhafte Piloten aus aller Welt einzuladen, sondern schaffte sich auch gleich ein eigenes Flugzeug an: die „Voisin", einen 1908 gebauten Doppeldecker, der mit seinem sage und schreibe 50 PS „starken" Motor bereits über Italien, Frankreich, Belgien und Großbritannien geflogen war.

Den Diekircher Mechaniker Jacques Wiesenbach, der bis dahin mit seinem Vater eine Autowerkstatt betrieben hatte, stellte er als seinen Mechaniker ein – und als Piloten. Als solcher machte er im April, Wochen vor der eigentlichen Flugschau, tatsächlich erste Flugversuche.

„Das waren aber mehr so Hüpfereien gewesen, vielleicht mal so zwei Meter hoch und hundert Meter weit", erklärt Jean-Claude Jacoby dazu – doch damit will der selbst erfahrene Hobbypilot die Bedeutung des Mechanikers nicht schmälern: „Er hat wohl während dieser Zeit die ersten Luxemburger Flugversuche unternommen!" Das sei zwar damals leider nicht richtig dokumentiert worden, die lokale Bevölkerung habe das Geschehen aber registriert.

Umso mehr wurde aber bemerkt, welche Bodenhaftung Wiesenbach demonstrierte, als vom 5. bis zum 12. Juni die eigentliche Flugschau stattfand. Ob er plötzlich eingeschüchtert war zwischen all den Haudegen, die miteinander wetteiferten, wer am längsten, schnellsten, weitesten, höchsten fliegen könnte, oder er ganz einfach Angst bekam, darüber will Jacoby nicht mutmaßen.

Pionier mit Bodenhaftung

„Er hat es die ganze Woche jedenfalls nicht einmal in die Luft geschafft", berichtet der Vereinspräsident. Zwar habe Wiesenbach in einer der vielen Hallen, die sein Chef extra für das Großereignis bauen ließ, immer mal wieder den Motor laufen lassen, um wohl zu zeigen, dass er „etwas machen wollte". Dass es dabei allerdings auch blieb, brachte ihm schließlich die fristlose Kündigung ein. „Dann verliert sich seine Geschichte auch irgendwie", stellt der Vereins-Chronist fest.

Während der Flugwoche wurden die Trophäen dann von anderen eingesammelt. In der fein säuberlichen Auflistung im Museum stechen zwei Namen besonders heraus: Der belgische Ingenieur Josef Christiaens, der alles liebte, was Motoren schnell über die Straße, das Wasser oder durch die Luft beförderten, schaffte etwa in einer guten Stunde mit seinem „Farman"-Doppeldecker die weiteste Distanz und war mit fast drei Stunden kombinierter Flugzeit am längsten in der Luft, während der in Belgien lebende Russe Alexander de Petrowski einen von der Regierung ausgelobten Preis einheimste, für den er mit 102 Metern die größte Flughöhe erreichte.

Tatsächlich führt die museale Auflistung allerlei Preise auf, die vom Land, der Gemeinde oder den Bürgern Mondorfs gestiftet worden waren: Nach anfänglichem Widerstand waren sie alle nämlich voll an Bord bei der großen Schau, die Heerscharen von Schaulustigen anzog, darunter natürlich auch das großherzogliche Paar (dem wegen des schlechten Wetters zu Beginn der Woche allerdings nur fünf Minuten an Flugzeit geboten werden konnte).

„Das waren mehr so Hüpfereien gewesen, vielleicht mal so zwei Meter hoch und hundert Meter weit."

Jean-Claude Jacoby über die ersten Flugversuche im Land

Dass der Unternehmer Charles Bettendorf ihnen sein eigenes Flugzeug nicht vorführen konnte, war nicht die einzige zu verkraftende Enttäuschung: Weil viele Besucher sich keine Eintrittskarten kauften, sondern das Spektakel einfach von den umliegenden Feldern und Höhen genossen, war die Veranstaltung ein wirtschaftlicher Misserfolg – obwohl geschätzte 100.000 Menschen gekommen sind. →

„Wir möchten auch den Fokus auf die Jugend legen und viel mehr Schulklassen hierhin bekommen."

Nathalie Hippert, Marketing-Büro Bad Mondorf

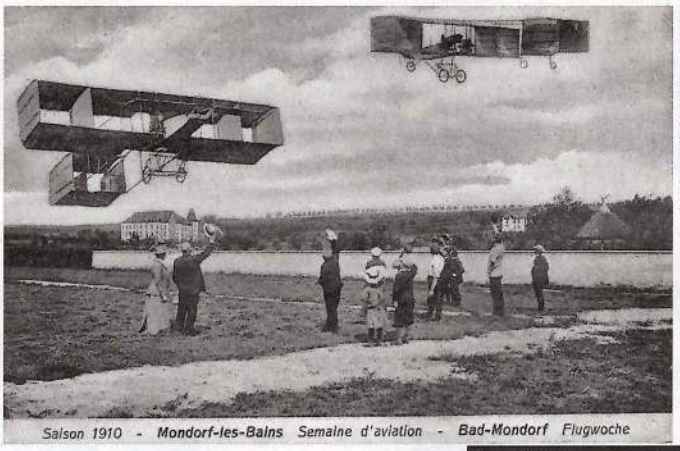
Jean-Claude Jacoby, Ernest Kirpach, Jean-Claude Glod und Eugène Elsen (von links) vom Verein, der das Museum in seiner bisherigen Form bestückt hat.

→ Heute genießt das Museum, das die Entwicklung nicht nur der Luxemburger Luftfahrt nachzeichnet, zwar nicht ganz solche Zahlen – doch immerhin habe man vergangenes Jahr fast 6.000 Besucher verzeichnen können, erklärt Nathalie Hippert, die das Marketing der Gemeinde mitverantwortet. Man sei aber nicht nur optimistisch, am Ende des laufenden Jahres noch mehr Besucher begrüßt zu haben, sondern will sowieso noch höher hinaus: Die Gemeinde wird, zusammen mit dem Tourismusministerium, das Museum umfangreich umbauen, wozu auch eine inhaltliche Neustrukturierung gehört.

In eine neue Ära

Wenn Hippert feststellt, dass die Mitglieder der ASBL erkennbar Herzblut in das Museum gesteckt haben, aber„doch irgendwie das stimmige Konzept dahinter fehlt", muss man ihr zustimmen: Die Vereinsmitglieder, fast alle selbst Sportpiloten, mögen gewöhnt sein, primär über Texte schnell viele Informationen aufzunehmen oder können sich für teils unförmige Apparaten begeistern – besonders junge Menschen verlangen aber wohl eine andere Präsentation, damit die Zeit für sie wie im Flug vergeht.

„Wir möchten auch den Fokus auf die Jugend legen und viel mehr Schulklassen hierhin bekommen", erklärt Hippert. Man muss kein Kulturpessimist sein, um zu wissen, was das heißt: „Das soll alles etwas aufgelockert werden, auch mit neuer Technologie, zum Beispiel mit kleinen Bildschirmen oder ‚taktilen Tischen', sodass man auch die Fliegerei ganz anders begreifen kann." Einen Ausschreibungswettbewerb hat das auf Museumsdesign spezialisierte „Tactile Studio" aus Berlin für sich entschieden, dessen Pläne schon weit gediehen sind.



© ARCHIV DER GEMEINDE MONDORF

Als Fliegen noch alles andere als Alltag war: Eine historische Postkarte erlaubt einen Blick auf die Flugschau in Mondorf 1910.

Beim revue-Besuch lassen die anwesenden Vereinsmitglieder durchblicken, dass es ihnen nicht leichtfallen wird, so einige der mehr als 200 von ihnen zusammengetragenen, oft selbst konstruierten Exponate bald nicht mehr vor Ort zu sehen. Sie wollen darüber aber nicht an die Luft gehen, sondern freuen sich, dass ihre Mission weitergeht: Die Begeisterung über das heute fast zu alltägliche Wunder des fliegenden Menschen zu vermitteln – und dabei auch die Luxemburger Pioniere zu ehren. ■