

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 176 (2010)

Heft: 06

Artikel: Die Geschichte des Flugplatzes Emmen

Autor: Studer, Jürg

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-109387>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Geschichte des Flugplatzes Emmen

Im Rahmen der Feierlichkeiten zum hundertjährigen Jubiläum der Luftfahrt in der Schweiz und auf den Tag genau 100 Jahre nach der Eröffnung der Luftschiff-Station in Luzern wird das Flugmeeting in Emmen am 24. Juli 2010 sicherlich der zentrale Hauptevent – und damit der eigentlichen Höhepunkt – des Jahres der Luftfahrt in der Schweiz sein. Der im Mittelland aber auch am Tor zur Urschweiz liegende Flugplatz hat erst letztes Jahr sein 70-jähriges Bestehen gefeiert, sein Ursprung liegt jedoch noch einige Jahre weiter zurück.

Jürg Studer, Redaktor ASMZ

Am 24. Juli 1910 eröffnete die Luftschiffstation Luzern ihre Tore und ermöglichte so den Anwohnern und Touristen der Region Luzern, deren Schönheiten aus der Luft zu betrachten. Die Entwicklung der Luftfahrt schritt im Anschluss an die ersten Flüge mit Flugzeugen mit grossen Schritten voran und so ist es nicht verwunderlich, dass die Behörden der Stadt Luzern über den Bau eines Flugplatzes in der Region nachdachten. Am 6. September 1924 beschloss der Stadtrat von Luzern, die Schaffung eines Zivilflugplatzes in die Luzerner Verkehrs- und Wirtschaftspolitik aufzunehmen. Das Eidgenössische Luftamt erstellte daraufhin 1926 ein Gutachten und regte an, anstelle eines Flugplatzes in der Stadt Luzern einen solchen in der

näheren Umgebung zu bauen. Für dieses Projekt bot sich das Gebiet westlich der Strasse Emmen–Waldibrücke an. Die beginnende Wirtschaftskrise machte jedoch dem Projekt einen Strich durch die Rechnung, das Vorhaben konnte vorerst nicht finanziert werden.

Das Fliegerwaffenkommando wurde bereits 1928 auf das Vorhaben aufmerksam und verglich es 1930 mit dem geplanten Flugplatz in der Ebene Buochs-Ennetbürgen-Stans, wo 1928 erstmals Militärflugzeuge ab Gras operierten. 1934 präsentierte das Eidgenössische Luftamt zwei Projekte für einen Zollflugplatz 1. Klasse auf dem Emmerfeld. Diese konnten die Stadtbehörden von Luzern immer noch nicht überzeugen aber auch deren Gegenvorschlag eines Flugplatzes südlich von Inwil wurde im Gegenzug vom Luftamt nicht akzeptiert. Ein vom Luftamt überarbeitetes Projekt zum Bau eines Zollflugplatzes nach Kategorie A1, auf welchem alle gros-

sen Verkehrsflugzeuge operieren könnten, scheiterte 1936 an den Kosten von 3 Millionen Franken.

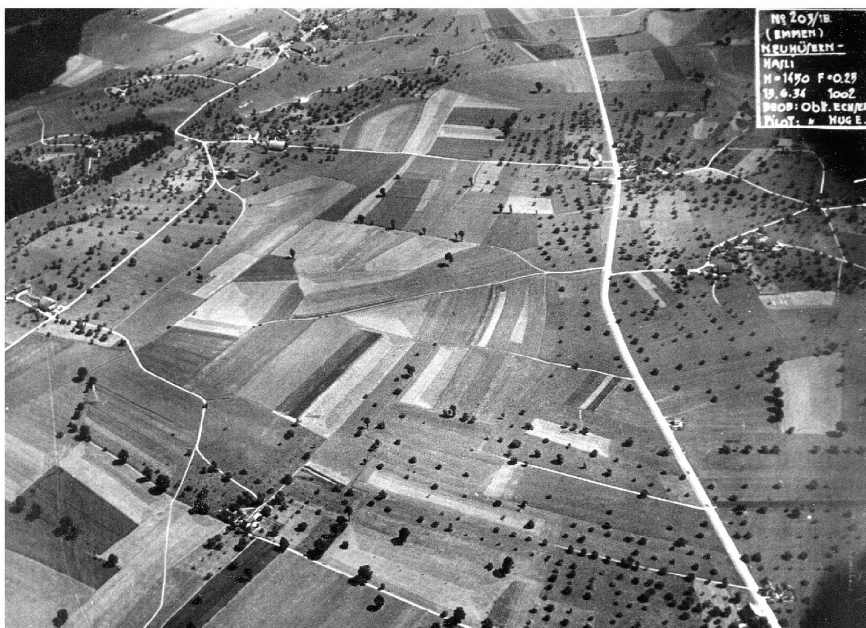
Das EMD übernimmt

Nun schaltete sich die Direktion für Militärflugplätze (DMP) ein, sie suchte einen neuen Trainingsflugplatz für die Flugwaffe, denn Dübendorf, Payerne und Thun platzten angesichts des Ausbaus der Flugwaffe aus allen Nähten. Mittels Wehranleihen brachte das EMD die erforderlichen Finanzen zusammen und konnte so der Gemeinde Emmen den Bau eines ständigen Militärflugplatzes inklusive einer Flugzeugfabrik vorschlagen. Im Februar 1937 sprach sich der Gemeinderat von Emmen einstimmig für den Bau eines Militärflugplatzes aus und ein Jahr später wurde an der Gemeindeversammlung vom Volk mit einem Ja-Anteil von 89% ein finanzieller Beitrag zum Bau desselben beschlossen. 1938 begann der Bau der vorerst 600m langen Hauptpiste, einer 600m langen Querpiste und der Flugzeughalle 1.

Am 7. Juli 1939 landete der Direktor der DMP, Oberstleutnant Burkhard, mit einem Trainingsflugzeug des Typs Bücker Bü-131 Jungmann zum ersten Mal auf dem neuen Flugfeld in Emmen. Ein Jahr später wurden die Flugzeughallen 2 und 3 gebaut und die Piste mit einem Hartbelag versehen. 1941 konnten die Flugzeugmontagehalle für die Kriegstechnische Abteilung (KTA) und die Flabkaserne erstellt werden. Im folgenden Jahr wurde die Hauptpiste auf 700 m verlängert und der Bundesrat beschloss, die Flugzeugproduktion von der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte in Thun nach Emmen zu verlegen und das Flugzeugwerke Emmen als selbständigen Regiebetrieb zu schaffen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Verhandlungen über eine zivile Mitbenutzung des Militär-

Das Emmener Haslifeld im Jahr 1934.

Bild: Flpl Kdo Emmen





Erste Landung in Emmen und 70-jähriges Jubiläum. Bilder: Flpl Kdo Emmen

flugplatzes wieder aufgenommen, das EMD lehnte jedoch das Gesuch des Stadtrates Luzern 1948 ab. Bereits 1946 war die Hauptpiste auf 1100 m verlängert worden.

Düsenflugzeuge in Emmen

Die Flugwaffe beschaffte nach dem Zweiten Weltkrieg total 175 Jetflugzeuge des Typs deHavilland DH-100 Vampire, welche ab 1949 in die Schweiz überflogen wurden. Am 8. Februar 1950 flog das britische Flieger-As John «Cat's Eyes» Cunningham das letzte Flugzeug der 1. Serie nach Emmen. Dieser Flug wurde auch unter dem Codenamen «Operation Snowball» bekannt, da Cunningham anschliessend Skiurlaub in der Schweiz machen wollte und deshalb seine Skier an den Heckauslegern seiner Vampire befestigt hatte! Im Rahmen des Schweizer Kampfflugzeugprojektes wurden in Altenrhein die P-16 und im Flugzeugwerk Emmen

die N-20 konstruiert. 1949 wurde zuerst die N-20.1, ein antriebsloser Gleiter im Modell 0,6:1 gebaut, welcher bei einem Landeunfall zerstört wurde. Die gleich grosse N-20.2 Arbalète absolvierte von 1951–1954 über 90 Testflüge ab Emmen und sollte der Vorreiter der N-20-10 Aiguillon sein, welche 1952 fertiggestellt wurde. Die Aiguillon führte jedoch nur einen kleinen Starthüpfer auf dem Flugplatz Emmen durch, da das Parlament die Finanzierung gestrichen hatte und das Projekt in der Folge beerdigt werden musste.

Die Hauptpiste wurde 1951 vorerst auf 1500 m und 1957 auf 2500 m verlängert. Mit den Evaluationsflügen der Flugzeugtypen Dassault Mirage III und Saab Draken flogen 1960 die ersten Überschallflugzeuge vom Militärflugplatz Emmen. 1964 wurde an beiden Pistenenden eine Aeraur-Flugzeugfanganlage und 1996 eine Kabelfanganlage eingebaut. Seit den siebziger Jahren kamen auch ausländische Transportflugzeuge zu Besuch nach Emmen. 1974 flogen amerikanische C-130 Herkules Boden- und Ersatzmaterial für die Tiger-Evaluation ein und britische Herkules transportierten die Bloodhound Flab-Lenk Waffen von Emmen nach Schottland für ein Versuchsschiessen. Nach der Beschaffung der leichten Kampfflugzeuge Tiger, welche in der Flugzeugfabrik Emmen endmontiert wurden, landete 1978 das damals grösste Flugzeug der Welt, die Lockheed C-5 Galaxy in Emmen mit den beiden ersten in den USA vormontierten F-5 Tiger im Rumpf.

Die Pilotenschule in Emmen

Mit dem Bau des «Fliegerdörfleins», wie die Pilotenunterkünfte genannt wurden, wurde 1956 ein Teil der Pilotenausbildung

Die Fluglehrer der Pilotenschule 282/90 auf dem Weg zum letzten Flug. Bild: Archiv J. Studer



nach Emmen verlegt. In der Folge waren Dutzende von Fliegerschulen auf Alouette und Vampire zu Gast in Emmen. Mit dem Einbau eines Jet-Trainers in der Halle 1 begann in Emmen das Simulator-Zeitalter. In der Blütezeit der Pilotenausbildung der Flugwaffe waren in den achtziger Jahren zuweilen 20 Pilotenschüler auf dem Jet-Schulflugzeug Vampire gleichzeitig im Einsatz. 1990 endete die Ära der Vampire mit einer würdigen Verabschiedung, zu welcher auch John Cunningham eingeladen wurde. Mit der BAe Hawk nahm 1991 ein neues Schulflugzeug Einzug in Emmen, das dazu gehörende Simulatorgebäude wurde 1990 der Truppe übergeben. Drei Jahre später wurde der Super Puma-Simulator eingeweiht. Bereits 2002 musste die Pilotenschule wieder Abschied nehmen vom Hawk und nach einigen Übergangsjahren auf F-5 Tiger werden die Pilotenanwärter heute in Emmen und Sion auf dem modernen Schulflugzeug Pilatus PC-21 geschult.

Patrouille Suisse Homebase

Im Jahre 1993 begann ein neues Kapitel in der Geschichte des Militärflugplatzes Emmen: Die Patrouille Suisse verlegte ihre Homebase von Dübendorf nach Emmen. Seit über 15 Jahren bereits vertrauen die Piloten der Patrouille Suisse für sämtliche In- und Auslandseinsätze nun schon auf die Groundcrew des Militärflugplatzes Emmen. Die Patrouille Suisse wird am Flugmeeting vom 24. Juli 2010 den Höhepunkt eines interessanten und spektakulären Programms anlässlich des Flugmeetings in Emmen bilden.

Hier schliesst sich der Kreis der Geschichte des Militärflugplatzes Emmen. Seit über 70 Jahre wird er von unterschiedlichen Verbrauchern genutzt. In dieser Zeit hat er einige bauliche Veränderungen gesehen und sich immer wieder den veränderten Bedürfnissen angepasst. Auch für 2010 ist eine erneute Anpassung vorgeesehen, indem während einiger Wochen Trainingsflugbetrieb auf der F/A-18 Hornet ab Emmen stattfinden wird. Geblieben ist die Tatsache, dass der Flugplatz Emmen der Luftwaffe bis heute als bedeutendes Ausbildungs- und Simulator-Zentrum zur Verfügung steht. ■

Quellen:

- Flugplatz Kdo Emmen
- DDPS, Monuments militaires dans le domaine des Forces aériennes
- <http://www.glique.ch/historyD.htm#Entwicklung>