

Zeitschrift: Der Geschichtsfreund : Mitteilungen des Historischen Vereins
Zentralschweiz

Herausgeber: Historischer Verein Zentralschweiz

Band: 164 (2011)

Artikel: Kriegsflugplatz Littau

Autor: Lustenberger, Werner

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-513942>

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: 06.02.2025

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

Kriegsflugplatz Littau

1940–1945

Werner Lustenberger

Zum Ausbau der Flugplätze im Littauer Gebiet wurden zusätzliche Luft- und Landemöglichkeiten. Eine bedeutende Rolle war dem neu geschaffenen Militärflugplatz Emmen zugedacht, auf dem am 7. Juli 1940 die erste Maschine eintraf. Um eine gefährliche Maschierung der kostspieligen Flugapparate samt Bedienungsmannschaft und zugehörigen Einrichtungen zu vermeiden, brauchte es Plätze zum Dezentralisieren. So entstand südlich von Emmen, auf dem Littauer Boden, eine Start- und Landebahn, die für eine Fliegerkompanie als Kriegsstützpunkt vorgesehen war.

PLANUNG

Im Bundesarchiv ist ein Plan dieses Projekts im Massstab 1:5000 erhalten geblieben. Der Bandienst des Armeo-Flugparks legte ihn am 22. Januar 1940 vor. Die Grasfläche sollte südlich der schourgeraden Kantonsstrasse liegen, die von Emmenbrücke her zur Torenbergbrücke neben dem Littauer Bahnhof führt. Nordwestlich davon war der Geländestreifen bis zur kleinen Lunte noch bewaldet. Auf der andern Strassenseite breiteten sich Acker und Wiesen mit Obstbäumen aus, begrenzt von einem markanten Hang, der den sogenannten Littauer Boden von der höher gelegenen Terrasse mit dem Dorfkern trennt. Am Fuss des Abhangs lagen damals in einer Reihe die landwirtschaftlichen Betriebe des Bodens, Unterbodens, Schächens und Staldenhofs.

Im Begleitschreiben vom 1. Februar 1940 heisst es, zwischen den Zufahrtssträsslein zum Boden- und zum Staldenhof bestehe noch eine Piste von 100 bis 120 Metern verwirklicht. Es handle sich um gutes Kulturland von genügender Tragfestigkeit, doch müssten 120 Obst- und Nutzbaume gefällt, eine Telefondrängung in den Boden verlegt und ein Fahrweg eingebaut werden. Unter Beizug von Arbeitslosen würde dies von gewissenhaften Unternehmern ausgeführt. Fürs Erste werde man sich mit dem Bereitstellen der Start- und Landebahn begnügen. Bergitz am 27. Februar lag die bündnerische Bewilligung zum Bau des Littauer Stützpunkts vor.

Bei einer ersten Besprechung mit den zuständigen Beamten der Militärdepartements schlugen die vier betroffenen Grundbesitzer vor, den Schächenswald zu roden und den Flugplatz zwischen Kantonsstrasse und Kleiner Lunte einzurichten. Der Antrag fand aus technischen Gründen kein Gehör, besonders lebhaft, bisweilen gar ruppig, wurde verhandelt, als es um die Eisenbedingung der Landwirte ging. Leonhard Ammann pöchtel auf sich hin so Frank von Pachtzins

Planung	273
Ausbau	275
Stützpunkt der Fliegerkompanie 19	277
Ausbildung	279
Ein Unfall	280
Im Spätherbst 1944	281
Kriegsende und Rückbau	282
Im Rückblick	283
Anhang	284
Quellen	284
Literatur	284
Bildnachweis	284
Zeitzeugen	284

Während der letzten Jahre vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs setzte in der Schweiz ein fieberhaftes Aufrüsten der Armee ein. Allzu lang Vernachlässigtes sollte eiligst ersetzt oder erneuert werden. Die Flugwaffe zum Beispiel verfügte über französische Jäger und holländische Beobachtungsmaschinen, die den zeitgemässen Anforderungen ebenso wenig entsprachen wie die in der Schweiz konstruierten C-35. Als Rückgrat der Luftraumverteidigung erwiesen sich bei Kriegsbeginn Messerschmitt-Jagdflugzeuge, von denen eine beschränkte Anzahl in Deutschland gekauft und ab Ende 1938 ausgeliefert wurde.

Zum Ausbau der Flugwaffe zählte auch das Bereitstellen zusätzlicher Start- und Landemöglichkeiten. Eine bedeutende Rolle war dem neu geschaffenen Militärflugplatz Emmen zugeordnet, auf dem am 7. Juli 1939 die erste Maschine eintraf. Um eine gefährliche Massierung der kostspieligen Flugapparate samt Bedienungsmannschaft und zugehörigen Einrichtungen zu vermeiden, brauchte es Plätze zum Dezentralisieren. So entstand westlich von Emmen, auf dem Littauer Boden, eine Start- und Landebahn, die für eine Fliegerkompanie als Kriegsstützpunkt vorgesehen war.

PLANUNG

Im Bundesarchiv ist ein Plan dieses Projekts im Massstab 1:5000 erhalten geblieben. Der Baudienst des Armee-Flugparks legte ihn am 22. Januar 1940 vor. Die Graspiste sollte südlich der schnurgeraden Kantonsstrasse liegen, die von Emmenbrücke her zur Torenbergbrücke neben dem Littauer Bahnhof führt. Nordwestlich davon war der Geländestreifen bis zur Kleinen Emme noch bewaldet. Auf der andern Strassenseite breiteten sich Äcker und Wiesen mit Obstbäumen aus, begrenzt von einem markanten Hang, der den sogenannten Littauer Boden von der höher gelegenen Terrasse mit dem Dorfkern trennt. Am Fuss des Abhangs lagen damals in einer Reihe die landwirtschaftlichen Betriebe des Boden-, Unterboden-, Schachen- und Staldenhofs.

Im Begleitschreiben vom 3. Februar 1940 heisst es, zwischen den Zufahrtssträsslein zum Boden- und zum Staldenhof lasse sich eine Piste von 950 x 165 Metern verwirklichen. Es handle sich um gutes Kulturland von genügender Tragfestigkeit, doch müssten 120 Obst- und Nussbäume gefällt, eine Telefonleitung in den Boden verlegt und ein Fahrweg eingeebnet werden. Unter Beizug von Arbeitslosen würde dies von ortsansässigen Unternehmen ausgeführt. Fürs Erste werde man sich mit dem Bereitstellen der Start- und Landepiste begnügen. Bereits am 27. Februar lag die bundesrätliche Bewilligung zum Bau des Littauer Stützpunkts vor.

Bei einer ersten Besprechung mit dem zuständigen Beamten des Militärdepartements schlugen die vier betroffenen Grundeigentümern vor, den Schachenschwald zu roden und den Flugplatz zwischen Kantonsstrasse und Kleiner Emme einzurichten. Der Antrag fand aus technischen Gründen kein Gehör. Besonders lebhaft, bisweilen gar ruppig, wurde verhandelt, als es um die Entschädigung der Landwirte ging. Leonhard Ammann pochte auf jährlich 60 Franken Pachtzins

FLIEGERSTÜTZPUNKT LITTAU 1940 – 1945

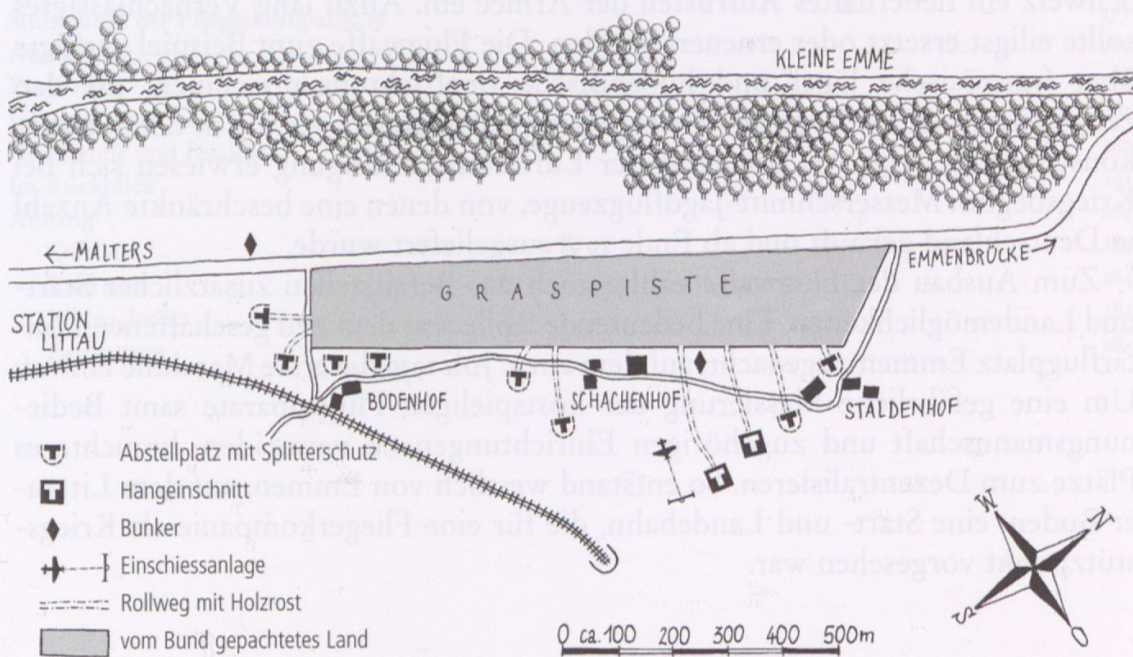


Abb. 1: Der Plan versucht, den Ausbau des Littauer Flugplatzes vom Mai 1945 wiederzugeben. Er basiert auf dem Projekt des Baudienstes vom 22. Januar 1940 mit Nachträgen bis 25. März 1943 und auf Dokumenten über den Rückbau.

pro Jucharte. Nach zweieinhalb Stunden einigte man sich dann auf durchschnittlich 21 Franken und 40 Rappen. Als Begründung wurde angegeben: Höhere Inkonvenienzentschädigungen wären nicht gerechtfertigt, da man die Servitute keineswegs als besonders einschneidend beurteile. Damit waren Auflagen gemeint, die die Landwirte künftig zu befolgen hatten. So durften sie rund um den Flugplatz keine Weidezäune und keine andern Hindernisse errichten, auf dem verpachteten Gelände nicht ackern und nicht anpflanzen oder ohne Bewilligung weder Sträucher noch Bäume roden, um die Tarnung der Anlage nicht zu beeinträchtigen.

Mit einer Entschädigung von 150 Franken pro gefälltten Obstbaum waren die Bauern ebenfalls nicht einverstanden. Weil sie keine Erhöhung durchzusetzen vermochten, veranlassten sie ihren Gemeinderat, beim Kommando des Armeeflugparks in Dübendorf zu intervenieren. Auch dieser Vorstoss blieb erfolglos: es gebe keinen Grund, hier mit anderer Elle zu messen als anderswo. Ein Entgegenkommen fanden die Grundeigentümer lediglich, als sie darum baten, die Pachtdauer von zwanzig auf zehn Jahre zu senken. Ende Juni 1940 waren die Verträge, die je 10 bis 11 1/2 Jucharten betrafen, unterzeichnet und vom Eidgenössischen Militärdepartement genehmigt.

Inzwischen hatte sich das Gros der Armee ins Reduit zurückgezogen. Dort entstanden damals in erstaunlich kurzer Zeit neue Start- und Landebahnen, so zum Beispiel in Nid- und Obwalden, im Berner Oberland und im Wallis. Andererseits machte man zwischen Zentralraum und Jura mehrere Flugplätze unbrauchbar. Über den Rotsee wurden Drahtseile gespannt, Gräben und mit Schutt gefüllte Benzinfässer schützten die Luzerner Allmend vor Luftlandungen. Littau und Emmen entgingen solchem Schicksal, weil man ihre Pisten benötigte und weil sie knapp vor der Pilatuskette, also nah an der Reduitgrenze lagen. Für die oberste Führung hatten die Plätze im Zentralraum Vorrang, der Ausbau von Littau hingegen liess auf sich warten.

Im Herbst 1941 standen zwei Bunker bezugsbereit, die mit ihren Telefonanschlüssen als Kommandoposten vorgesehen waren. Der eine lag westlich des Staldenhofs in Pistennähe, der andere am westlichen Ende des Flugplatzes ennet der Kantonsstrasse. Am 30. September quittierte Gemeindepräsident Elmiger den Empfang der Schlüssel zu den beiden Bauten, die damit bis zum Eintreffen der Truppe der örtlichen Behörde anvertraut blieben.

Dass man in diesen Kommandoposten auch Waffen eingerichtet hätte, ist unwahrscheinlich, denn ebenfalls im Sommer 1941 schloss die Armee mit den Grundbesitzern vier weitere Verträge ab, um Feldbefestigungen errichten zu können. In ihrem Schutz sollten vom Gebiet der Höfe her mit Maschinengewehren Ziele auf dem Flugfeld bekämpft werden. Bau, Tarnung und Unterhalt der insgesamt fünf Waffenstellungen waren Sache der Truppe.

Im übernächsten Jahr, am 22. Februar 1943, befahl der Generalstabschef, der Flugplatz Littau sei zu verminen, um ihn notfalls zerstören zu können. Denselben Befehl erhielt auch Emmen, dessen Verminungsplan noch vorliegt. Zwei Reihen von Kammern waren in die Piste einzugraben und jede mit einem Minenrohr zu versehen, das den Sprengstoff enthielt. Der Abstand zwischen den Ladungen betrug zehn Meter. Eine elektrische Zündung würde alle gleichzeitig detonieren lassen. – In Littau dürfte man ähnlich vorgegangen sein.

Seit Ende August 1940 konnte dort zwar gestartet und gelandet werden, doch erst im zweiten Quartal 1943 entstanden für die Flugzeuge zwölf gesicherte Abstellplätze, alle südlich der Piste. Zehn davon waren auf drei Seiten von Splitterwehren umgeben. Es handelte sich dabei um zwei Meter hohe Doppelwände aus Holz, gefüllt mit Geröll. Dies genügte, um Explosionsdruck und Bombensplitter aufzufangen. Einem Beschuss durch Bordwaffen hätten sie hingegen nicht standgehalten. Umso wichtiger war es daher, die Anlagen mit Zeltblachen und Netzen zu tarnen. Zwischen Schachen- und Staldenhof hob man zudem zwei sogenannte Hangeinschnitte aus, in denen je ein Flugzeugrumpf Platz fand, während die Flügel am Gelände auflagen. Diese beiden Plätze dienten besonders zum Retablieren einzelner Maschinen.

Soldaten der Fliegerkompanie hatten die dezentral abgestellten Apparate jeweils von den gesicherten Plätzen an den Pistenrand zu schieben. Wo der Boden nicht fest genug war, erleichterten ihnen Holz-Rollroste den Transport.

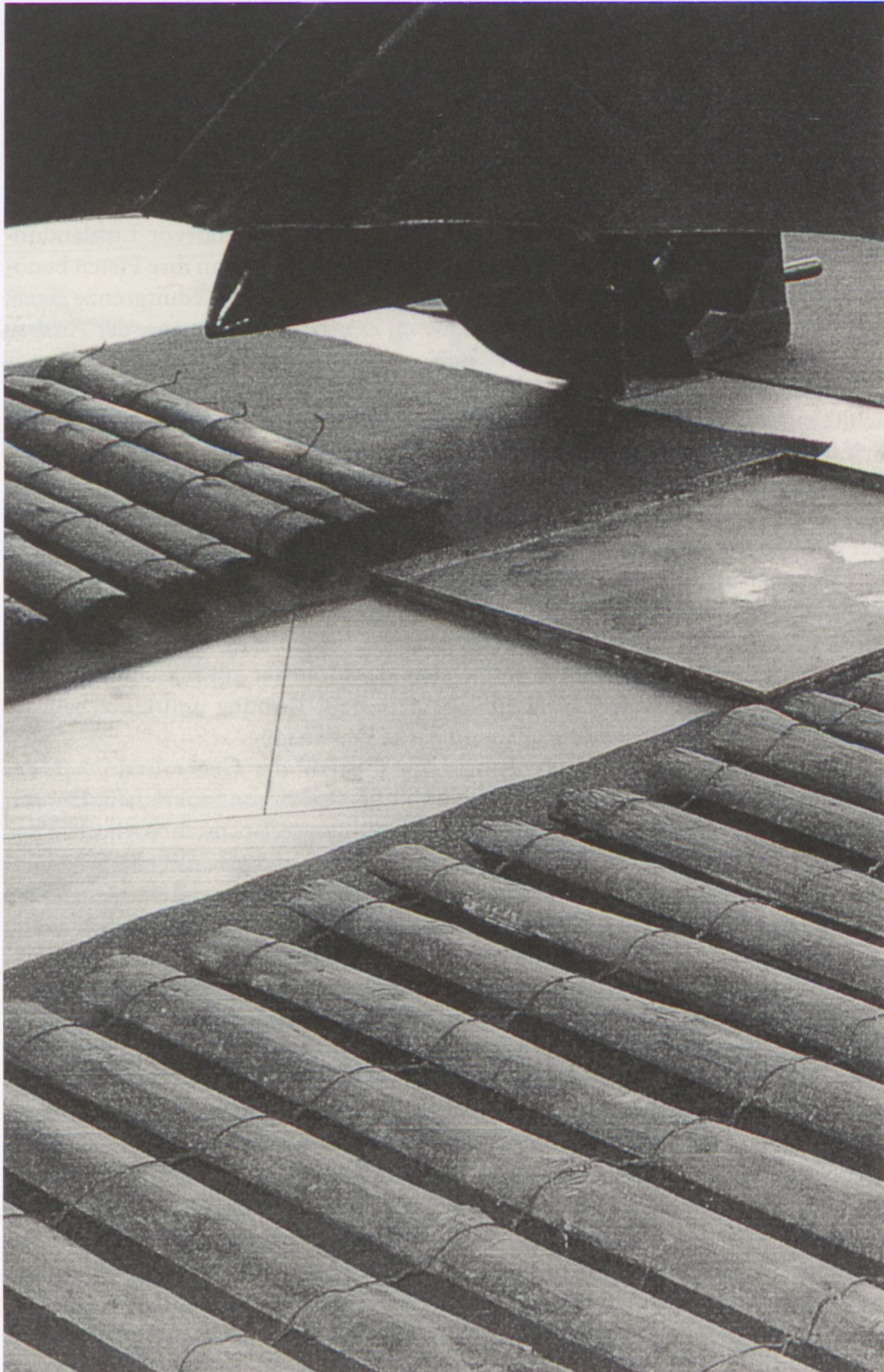


Abb. 2: Holz-Rollrost im Fliegermuseum Dübendorf

Sie bestanden aus gespaltenen Rundhölzern, die durch kräftigen Draht miteinander verbunden waren. Die Roste kamen aufgerollt auf den Platz. Am einen Ende liessen sie sich an einer Kette ausziehen. Der Beschaffenheit des Littauer Bodens entsprechend, war jeder Abstellplatz durch einen Holz-Rollrost mit der Start- und Landepiste verbunden. Im Dübendorfer Fliegermuseum ist eine Maschine auf einer derartigen Unterlage zu sehen.

Stand die Fliegerkompanie im Dienst, lag der Flugplatz im Schutz von 20 mm-Flabgeschützen aus der Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon. Ein Zeitzeuge erinnert sich an drei Gruben, die man oberhalb des Staldenhöfs für diese Kanonen ausgehoben hatte.

Unmittelbar östlich dieses Hofes verfügte die Truppe über eine Baracke. Sie bot Platz für 40 Mann. Noch im Sommer 1944 installierte der Baudienst des Armee-Flugparks zugehörige Waschröge und Feldaborte.

Weil der Stützpunkt ausserhalb des Reduits lag, standen nur Mittel zur Verfügung, um das Allernötigste vorzukehren. Logistisch hing Littau weitgehend von Emmen ab. So verfügte der Platz weder über eine grössere Munitionsdotierung noch über ein Bombendepot. Ein Lagerschuppen fehlte ebenso wie Vorräte an Flugbenzin. Die Maschinen wurden zuerst mit Handpumpen aus Blechfässern, später aus Zisternenfahrzeugen aufgetankt.

STÜTZPUNKT DER FLIEGERKOMPANIE 19

Am 29. März 1943 bezog diese Einheit erstmals ihren Kriegsstützpunkt. Um 02.30 war Tagwache, um halb sechs musste der Platz betriebsbereit sein. Eine halbe Stunde später traf die erste von Emmen her kommende Morane ein. Leider war die Piste an diesem Morgen so feucht, dass sie nach der siebten Landung gesperrt werden musste.

Während der ganzen Zeit seines Bestehens blieb der Flugplatz Littau als Kriegsstützpunkt dieser Kompanie 19 zugewiesen. Hier absolvierte sie vier ihrer Aktivdienste, nämlich

1) 29. März bis 1. Mai 1943

Bei diesem Dienst ging es ums Einrichten des Platzes, ums Angewöhnen der Piloten an die besondern topographischen Verhältnisse und um Ausbildung, besonders im Verteidigen des Flugfeldes. Einsätze gegen fremde (lies: deutsche) Eindringlinge waren damals untersagt.

2) 2. bis 11. Dezember 1943

Teilnahme an Manövern des vierten Armeekorps

3) 10. Juni bis 18. Juli 1944

Als die Invasion der Alliierten in der Normandie begann, hatten alle Fliegertruppen auf ihren Kriegsstützpunkten einzurücken.

4) 18. Oktober bis 19. Dezember 1944

Ein Ablösungsdienst mit Aufgaben beim Überwachen des Luftraums



Abb. 3: Morane im Flug, zur Verfügung gestellt durch Max Kägi, Dübendorf, Fliegermuseum.

In diesen Jahren war die Führung einer Fliegerkompanie eine ungewöhnlich schwierige Aufgabe, weil der Kommandant sowohl für Ausbildung und Einsatz der Piloten als auch fürs Warten der Maschinen und für Betrieb und Verteidigung des Flugplatzes die Verantwortung trug. Die meisten Angehörigen waren Spezialisten: Flugzeug-, Funk- und Waffenmechaniker, Telefonisten und Funker, Fotografen, Motorfahrer, Sanitäter.

Zu diesen eigenen Kräften hinzu kamen unterstellte oder zur Zusammenarbeit zugewiesene Truppen. In unserem Falle waren dies ein halbes Flab-Detachment sowie Landsturm- und Hilfsdienstpflichtige, die für die Bewachung und den Unterhalt des Flugplatzes zu sorgen hatten. Ohne diese «Zugewandten» zählte die Kompanie im ersten Littauer Dienst 15 Offiziere sowie 193 Unteroffiziere und Soldaten. Das Gros der Mannschaft war im Schulhaus untergebracht, die Offiziere logierten in Zimmern, die Piloten vom Spätherbst 1944 an im nahen Schösslein Thorenberg.

Die Trennung der schwerfälligen Einheit in eine Fliegerstaffel für den Luft-einsatz und eine Kompanie, die den Dienst am Boden zu übernehmen hatte, erfolgte erst nach dem letzten Aktivdienst.

Bei Kriegsbeginn flogen die Piloten der Kompanie 19 noch Dewoitine D-27-Doppeldecker. Doch schon im April 1940 erfolgte die Umschulung auf Morane D 3800, eine Maschine französischer Herkunft. Ab 1938, als die entsprechende Lizenz erworben war, durfte sie nachgebaut und zuerst in Thun und Altenrhein, ab 1941 im eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen zusammengebaut werden.



Abb. 4: Am 29. März 1943 trafen die ersten Morane-Flugzeuge auf dem Littauer Boden ein und nahmen Deckung unter Obstbäumen. Jost Wyss, damals 17-jährig, fotografierte sie durch ein Fenster des Staldenhofs.

Der einmotorige Tiefdecker, ein Jagdeinsitzer, war mit einer Bordkanone im Rumpf und zwei Maschinengewehren in den Tragflächen, mit Bomben und Signalraketen ausgerüstet. Die erste Serie flog mit 860-PS-Motoren, die nachfolgenden Exemplare verfügten über eine Leistung von 1000 PS. Abgesehen vom Besuch einzelner «Gäste», standen in Littau ausschliesslich Morane im Dienst.

Gemäss Operationsbefehl von 1943 gehörte die Fliegerkompanie 19 als Teil der Abteilung 7 zum Fliegerregiment 3, dessen Schwergewicht südlich und westlich des Vierwaldstättersees lag. Eine der Kompanien hielt den Flugplatz Mollis besetzt.

AUSBILDUNG

Den Befehl an die Fliegertruppe, im Jahr 1943 die zugewiesenen Kriegsstützpunkte zu beziehen und deren Verteidigung einzuüben, war von General Guisan persönlich unterzeichnet. Um das Littauer Bodenpersonal im Abwehrkampf zu ertüchtigen, stellte der Waffenplatz Luzern den Instruktor Robert Nünlist tag- oder halbtagsweise zur Verfügung. Der Hauptmann im Generalstab und spätere Kommandant der Schweizergarde in Rom unterwies die Fliegersoldaten im wirkungsvollen Einsatz von Karabiner und Leichtem Maschinengewehr. Übungen im scharfen Schuss fanden in Lötschers Kiesgrube statt.

Zum Training der Piloten gehörten Schiessen auf Ziele im Sempacher- und Pfäffikersee, im Ried von Kloten und auf der Axalp. Wenn erhöhte Bereitschaft befohlen war, mussten die Morane eine Stunde vor Sonnenaufgang bis eine Stunde nach Untergang am Pistenrand bereitstehen und die Piloten in der Nähe warten, um bei Alarm in kürzester Zeit starten zu können.

Wurde die Fliegerkompanie entlassen, hatte jeweils ein Füsilierzug die verminte Piste zu bewachen. Meist gehörte er zu einer Einheit, die den Flugplatz Emmen sicherte. Diese versorgte die abkommandierten Kameraden in der Baracke neben dem Staldenhof täglich mit Essen, Post und Material.

Der Flugplatz war nicht nur am Boden zu verteidigen, sondern auch vor Angriffen aus der Luft zu schützen. Dafür hatten, neben den Flabgeschützen, die Piloten zu sorgen, wenn sie Befehl erhielten, allfällige Angreifer im Luftkampf zu vernichten oder wenigstens zu vertreiben.

EIN UNFALL

Bei einer solchen Übung kam es am 19. April 1943 zu einem Absturz. Zwei Fliegerformationen griffen Littau von Emmen her an. Die eine stellte den Jagdschutz sicher, die andere hatte den Auftrag, die Fliegerabwehr auszuschalten und parkierte Maschinen zu zerstören. Als die Späher den feindlichen Anflug erkannten, hiess der Kommandant zwei Doppelpatrouillen aufsteigen. Kaum hatte die zweite den Flugplatz hinter sich, wurde sie unweit der Kirche Gerliswil ange-



Abb. 5

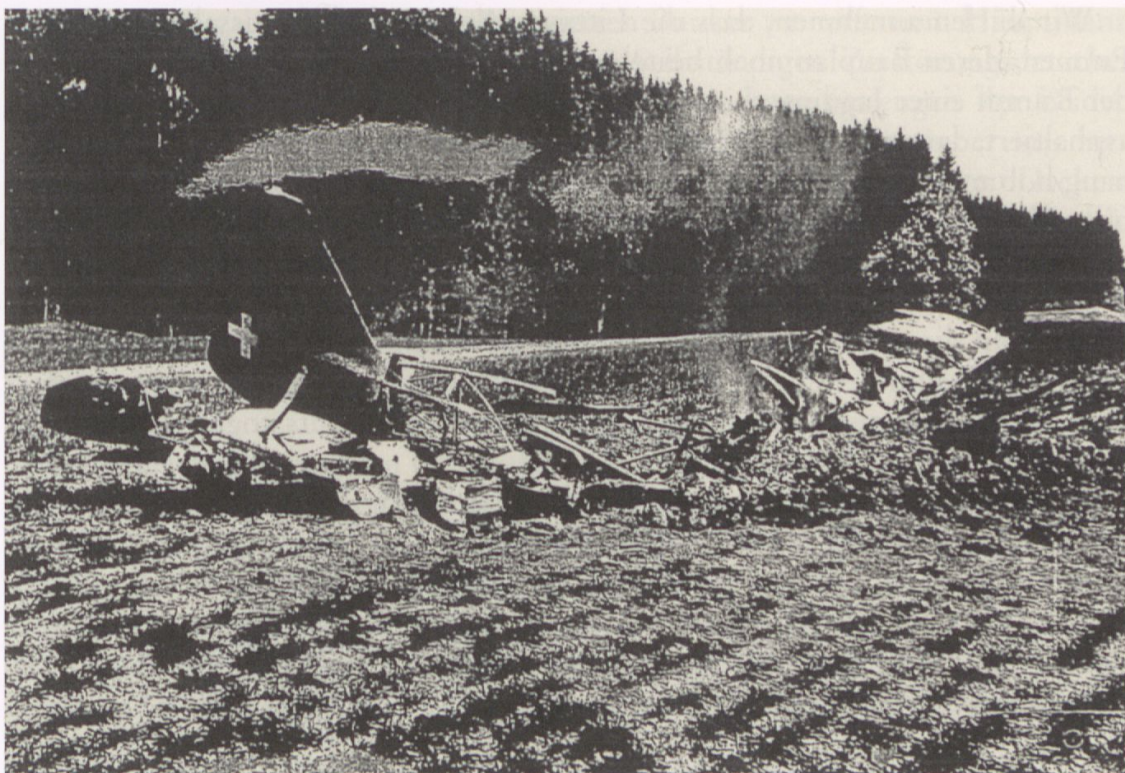


Abb. 5 und 6: Trümmer der Morane J-7 westlich des Erlen-Schulhauses, Gerliswil.

griffen. Der ältere, erfahrene Patrouillenführer drehte brüsk nach links ab und entzog sich so einem Beschuss. Anders der Jüngere. Er wollte den Kampf aufnehmen und versuchte, einen Kreis zu fliegen, wohl um den Gegner im Rücken packen zu können. Weil er aber die Kurve zu eng nahm und dabei zuviel Geschwindigkeit einbüsste, stürzte er westlich des Erlen-Schulhauses ab und kam im brennenden Wrack um. In der Fachsprache hiess es, die betreffende Morane mit schwächerem Motor sei in Bodennähe über den untern Flügel abgeschmiert, auf die Nase gekippt, senkrecht abgestürzt und auf einem Acker zerschellt. Der Experte des Eidgenössischen Militärdepartements errechnete eine Schadenssumme von 230 270 Franken.

IM SPÄTHERBST 1944

Der vierte Littauer Dienst der Fliegerkompanie dauerte volle zwei Monate. Auch während dieser Zeit ging der Ausbau des Stützpunktes weiter. So erstellte der Baudienst des Armee-Flugparks damals südlich der beiden Hangeinschnitte eine sogenannte Einschiessanlage. Sie war nötig, um die in den Flugzeugen starr installierten Waffen zu justieren. Im Luftkampf sollten die Geschosse der Bordkanone zusammen mit den Projektilen der beiden seitlich angebrachten Maschinengewehre eine möglichst enge Garbe bilden, um die Wirkung des Feuers in einer bestimmten Distanz zu optimieren.

Wir dürfen annehmen, dass die Littauer Anlage ähnlich aussah wie die von Emmen, deren Bauplan noch besteht. Es brauchte einen ebenen Platz, wo sich der Rumpf einer Jagdmaschine aufbocken und verankern liess. Der Boden war asphaltiert, damit rotierende Propeller keine Steine aufwirbeln konnten. Im Zielhang hob man eine Nische aus, betonierte Seitenwände, Rückwand und Decke, füllte die Kammer mit Sand und stellte eine Scheibe davor. Eine Schussdistanz von 90 Metern genügte den Spezialisten, um das Trefferbild auszuwerten und die Waffen richtig einstellen zu können.

Zur Zeit dieses Ablösungsdienstes war der Kampf gegen fremde Flieger, die unsern Luftraum verletzten, wieder die Regel, doch ohne Radarausrüstung erwies sich ein zeitgerechtes Eingreifen als schwierig, nachts sogar als undurchführbar.

Als unsere Kompanie am 19. Dezember 1944 Littau verliess, wusste niemand, dass der Flugplatz für immer ausgedient hatte.

KRIEGSENDE UND RÜCKBAU

Am 9. Mai 1945 erklärten die Alliierten den Krieg in Europa für beendet. Grenzverletzungen, die im Vormonat mit 650 Überflügen den höchsten je verzeichneten Stand erreicht hatten, blieben von einem Tag auf den andern aus. Alle Fliegertruppen konnten entlassen werden. Zur Kontrolle des Luftraums genügte fortan das Überwachungsgeschwader, eine permanente Formation mit Berufspiloten.

Schon bald meldeten sich die Landeigentümer des Littauer Flugplatzes mit der Forderung, der Bund möge die Pachtverträge nun auflösen, die störenden Anlagen abräumen und das Bestellen der Äcker wieder erlauben. Ihr Anliegen stiess auf offene Ohren. Bereits im September erklärte der Kommandant der Flieger- und Flabtruppen, er sei mit einem Verzicht auf diesen Stützpunkt einverstanden.

Im Oktober war der Rückbau bereits voll im Gang. Erste Priorität hatte das Entfernen der Abstellfläche bei der Einschiessanlage. Mit dem Abbruchmaterial liess sich ein ehemals verlegtes Feldsträsslein wieder herstellen. Mitte November konnten auch die Splitterwehren als liquidiert und die Hangeinschnitte als zugeeckt gemeldet werden. Das Entfernen der Minen übernahm das Selbständige Zerstörungsdetachement 49, das über den 20. August hinaus im Aktiven Dienst verblieb und alle Hände voll zu tun hatte. Der Entminungsplan sah vor, Emmen und Littau gleichzeitig zu sanieren.

Weil der Flugplatz Emmen noch immer rege benutzt wurde, hiess es vorerst zuwarten. Erst am 11. Oktober erschienen die Mineure in Littau, entfernten die Ladungen, demontierten alle Installationen und deckten die Schächte wieder zu. Sprengstoff und Zündmittel lieferten sie im Munitionsdepot Menznau ab. Dann konnte das bisher geheime, stets wohlbewachte Minenobjekt 2020 als aufgehoben registriert werden.

Schliesslich galt es, die beiden betonierten Bunker zu entfernen. Hauptmann Hans Meier, Kommandant des erwähnten Selbständigen Zerstörungsdetachements, war persönlich dafür verantwortlich, dass beim Sprengen der beiden Objekte keine Drittpersonen zu Schaden kamen. Am 30. November 1945 zertrümmerte eine erste Ladung von je 5 Kilogramm Trotyl die armierten Decken. Eine zweite detonierte im Innern. Den Schutt wegräumen und das Terrain instand stellen, war dann Sache der Betriebsgruppe Emmen.

IM RÜCKBLICK

Bei Kriegsbeginn standen Graspisten bei den meisten Militärpiloten höher im Kurs als Start- und Landebahnen mit Hartbelag. Das änderte sich bei den Manövern im Jahr 1942, als nach einer Regenperiode zahlreiche Flugzeuge auf durchnässtem Boden nicht mehr zu starten vermochten. So erlebte es damals General Guisan in Buochs beim Inspizieren einer Alarmübung, als von neun Flugzeugen nur gerade drei abheben konnten. Die nachfolgenden «versanken bis an die Nabe im Dreck». Wichtige Plätze, darunter auch Emmen, erhielten nun Betonpisten.

In Littau stand ein Hartbelag nie zur Diskussion, obschon der Kommandant des Armee-Flugparks bereits im Februar 1943 festgehalten hatte, der Boden sei dort, abgesehen von zwei feuchten Stellen, zwar gut, bei Regen und Tauwetter aber nur beschränkt verwendbar. Das blieb so bis gegen Ende des Krieges, als der Chef der Betriebsgruppe Emmen seine Vorgesetzten wissen liess, dass «der Platz Littau schon nach kurzen Regenfällen jeweils für längere Zeit gesperrt werden muss, da der Boden weich ist.» Das erklärt, wieso die Fliegerkompanie 19 während des Aktivdienstes häufiger auf andern Flugplätzen stationiert war als auf ihrem angestammten Stützpunkt.

Nach dem Krieg gehörte der Littauer Boden wieder den Bauern. Gegen Ende des Jahrhunderts aber geriet das ebene, gut erschlossene Terrain zwischen Kantonsstrasse und Bahnlinie wie alles Land am Rand der Agglomeration Luzern in den Sog eines rasanten wirtschaftlichen Aufschwungs. Die Landwirte verkauften baureife Parzellen, Industrie und Gewerbe, Dienstleistungsbetriebe und Wohnhäuser nahmen das Gelände des einstigen Kriegsflugplatzes in Besitz. Heute erinnert nichts mehr an Militärpiloten, die dort einst mit ihren Propellermaschinen gestartet und gelandet waren.

Anschrift des Verfassers:
Werner Lustenberger
Luzern

ANHANG

Quellen

- BAR (Bundesarchiv Bern) E27 AKT 15913
E27 16745 – 16748
E 5790/2943, 2967 und 3361
E 3465 (A) 2002/220 und 3343.1
E 5466 1981/110.1 und 110.2

Gemeinde Littau: Gemeinderats-Verhandlungsprotokolle, 1940–1945

Armee-Flugpark: Ausbau von Flugstützpunkten, Beschrieb der Bauvorhaben vom 17.4.1943. Archiv Fliegermuseum Dübendorf

Ausbau Flugplätze, Erläuterungen vom 14.4.1944.
Archiv Fliegermuseum Dübendorf

Bericht des Kommandanten der Flieger- und Flabtruppen an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939–1945

Literatur

- GALLIKER, Josef/SCHÜRCH, Pius, Wie Emmen zu einem Flugplatz kam, in: Seetaler Brattig 1987, S. 34–40.
BROTSCHI, Peter, Gebrochene Flügel. Alle Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe, Zürich 2006.
RUTSCHMANN, Werner, Die Schweizer Flieger- und Flabtruppen 1939–1945, Thun 1989.
URECH, Jakob, Die Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppe seit 1914, Stäfa 1979.

Bildnachweis

- Armee-Flugpark, Baudienst: Übersichtsplan Stützpunkt Littau, 1:5000 vom 22.1.1940: (BAR E 27 16745)
KÄGI, Max, Dübendorf: Foto vom Holz-Rollrost, Fliegermuseum
WYSS, Josef, Menznau: Foto von Morane beim Staldenhof, März 1943
BAR E27, Akt 15913: Fotos vom Unfall bei Gerliswil, 19.4.1943

Zeitzeugen

Einwohner von Littau:
Koller Hans, Reussbühl
Roth Hans, Littau
Wyss Jost, Menznau

Flieger-Kompanie 19:
Löffel Fritz, Müntschemier
Huber Kaspar, Frauenfeld
Kern Otto, Brugg