

Flugplatz Werdohl-Küntrop, im Februar 1998

Nach einigen Überlegungen, ob es zu vertreten sei, einen Teil meiner eigenen fliegerischen Biographie, so weit sie die Kriegsjahre betrifft, mit der Geschichte unseres Vereins zu verknüpfen, weil sie immerhin 63 Jahre in diese Gemeinschaft von Fliegern eingebunden war, habe ich mich schließlich zu dieser Erweiterung unserer Vereinschronik in erzählender Form entschlossen. Meine Erinnerungen beginnen, einige Jahre vor der Gründung unseres Vereines, in den späten 20'ern. In dieser Zeit werden schon jene Anstöße und Motive erkennbar, da tauchen jene Persönlichkeiten auf, die wenige Jahre danach - auf dem Boden einer Werdohler Luftfahrt-Tradition - die in die Zeit vor den ersten Weltkrieg zurückreicht, die Gründung eines Luftsportvereins Werdohl bewirkt haben. Meinen Anmerkungen, soweit sie die Technik der Luftfahrt betreffen, bitte ich nachzusehen, daß sie Jugenderinnerungen eines technischen Laien sind. Ich habe mich, so gut es mir möglich war, um exakte Darstellung, auch dieses Bereiches bemüht. Weil es praktisch unmöglich ist, aufgrund fehlender Dokumente, alle unseren Verein betreffenden Ereignisse exakt dem Jahr zuzuordnen, in dem es geschehen ist, habe ich mich damit begnügt, Ereignisse, Trends und Wendemarken in der Geschichte unseres Vereins, zu denen auch der Bau von Hallen, Häusern und Flugzeugen, sowie der Kauf von Flugzeugen gehören, wenigstens "jahrzehntegenau" zu plazieren. Was unter den späten 60er Jahren oder was unter den frühen 80er Jahren gemeint ist, wird jedem verständlich sein. Unpolitisch kann dieser Versuch, eine Vereinschronik vor dem zeitgeschichtlichen Hintergrund der 30er Jahre zu erzählen, schon deshalb nicht sein, weil der Luftsport, als er mich vereinnahmte, längst durch die Jugendpolitik der Nazizeit usurpiert worden war. Heute, da die Absichten und die auf einen Krieg ausgerichteten Pläne der damals Verantwortlichen klar zutage liegen, mag ich schon deshalb diese Jugendjahre als Flieger nicht ohne politische Marginalien schildern, weil mehr als die Hälfte meiner Jugendfreunde im Krieg gefallen sind.

Ein Ort am Lenne-W

In Werdohl qualmten am Ende der 20'er Jahre die Schlote von sechs größeren Fabriken um die Wette. Neben den sechs Großen existierten noch eine Reihe von "Kotten" oder "Quetschen", wie der Sauerländer etwas abträglich kleinere Firmen nennt. Dann gab es da auch noch zwei Volksschulen, eine weiterführende Rektoratsschule, eine Menge Kneipen, 14 Brücken über die Lenne und Soppe. Mit zwei Bahnhöfen konnte Werdohl aufwarten, dem Reichsbahnhof, an dem aber Eil- und D-Züge achtlos vorbeifuhren, trotzdem dieser Ort mit damals 14.000 Einwohnern die größte Gemeinde Deutschlands, aber immer noch keine Stadt war. Ja - und gleich neben dem großen Bahnhof lag der Endbahnhof der Kleinbahn, KAE oder auch "Schnurre" genannt, die von hier wegen der unzähligen Stationen im Versetal eine Stunde benötigte, bis sie in Lüdenscheid einlief. Merkwürdig genug ist die Geschichte, wie dieses Kleinbähnchen dazu kam, mit seinem Güter-Umschlagplatz hinter ihrem Bahnhöfchen ein "Kapitelchen" Werdohler

Luftfahrtgeschichte beizusteuern. Der pensionierte Reitergeneral, Graf Zeppelin, war zwangsläufig mit dem sauerländischen Commerzienrat Berg zusammengekommen, als er seine starren Luftschiffe entwickeln wollte. Nur in Eveking und Lüdenscheid hatte man damals im ganzen Deutschen Reich ausreichende Erfahrungen mit dem 1890 auf den Markt gekommenen "neuen Metall", Aluminium genannt, das leicht genug war, um als Gerüst für die neuen Zeppeline zu dienen. So wurden dann, als der Graf dem sauerländischen Commerzienrat Karl Berg in Eveking seine Aufwartung gemacht hatte, nach 1900, in Eveking, die Gerüste für die ersten vier Zeppeline der Welt gebaut, die in Lüdenscheid, in einer eigens gebauten Riesenhalle, zur Probe montiert und anschließend nach Friedrichshafen zum Zusammenbau geschickt wurden. In Bergs Fabrik in Eveking wurde aber auch das Gerüst für das Schwarz'sche halbstarre Luftschiff gebaut. Die ersten fünf Luftschiffe entstanden in Eveking und Lüdenscheid. Der Vierte dieser Baureihe, der LZ 4, ist nach einer Notlandung im Rahmen einer, vom Deutschen Reichstag geforderten 24-Stundenfahrt, bei Echterdingen verbrannt. Zwei Eggen und ein Apfelbaum hatten als Verankerung - wie geschehen - für den LZ4 nicht ausgereicht, als den eine Boe traf, die ihn an einen Bahndamm trieb, wo er dann verbrannte, während der alte Graf Zeppelin bei Bekannten derweil ein Mittagsschläfchen hielt. Die Aluminium-Trümmer wurden nach Werdohl verfrachtet, und dort am Kleinbahnhof auf die Schnurre umgeladen, die sie nach Eveking brachte, wo sie umgeschmolzen wurden. Als Aluminiumbestecke "wiederauferstanden", haben sie zum Ergebnis der "Nationalflugspende" von 6 Millionen Goldmark beigetragen - damals eine ungeheure Summe - die den Chef der Zeppelin-AG in die Lage versetzten, weitere Zeppeline für Zivilluftfahrt und des Kaisers Marine, die dazu gehörigen Maybach-Motoren und später auch Dornier-Flugzeuge zu bauen. Der Chef des ersten deutschen Luftfahrt-Konzerns, der sich aus der Zeppelin AG entwickelte, war ein Werdohler, er hieß Alfred Colsman. Die Werdohler nannten ihn "den ollen Commerzienrat". Er hat den Luftsportverein Werdohl zweimal - vor und nach dem Krieg - mitgegründet. Als am 14. April 1945 die Amerikaner "vor den Toren Werdohls" standen, hat Colsman die Stadt an die Amerikaner übergeben. Die Stadt hat diesem ebenso tüchtigen, wie tapferen Mann viel zu verdanken. Der Stadtrat hat einen Platz nach dem Chef des ersten deutschen Luftfahrtkonzerns benannt. Die Gründung unseres Vereins erfolgt, nachdem sich im Herbst 1932 erste Fusionsgespräche mit den Plettenberger Fliegern, an denen auch der Plettenberger Flug-Pionier Ernst Fastenrath teilnimmt, zerschlagen haben, im Frühjahr 1933. Das geschieht, im Hotel zur Post, unter einem Leuchter aus Zeppelin-Trümmern. Die Alu-Trümmer hatten Werdohler Lausejungen des Jahres 1908 von den Güterwaggons der Schnurre "geklaut". Doch bis 1933 ist es noch ein bißchen hin. Vom Zeppelin-Kapitel Werdohler Luftfahrtgeschichte hatten wir schon als Lausejungen im Heimatkunde-Unterricht der Grundschule mit roten Ohren gehört. Ganz stolz wurden wir Dreikäsehochs, wenn der Graf Zeppelin, der LZ 127, auf Deutschlandflügen über Eveking und Lüdenscheid eine Ehrenrunde zu Ehren von Karl Berg fuhr, der immerhin die ersten drei Zeppeline - man stelle sich das einmal heute vor - aus eigener Tasche vorfinanziert hatte, bis der Reichstag die Entwicklungskosten in Höhe von 3 Millionen

Gold-Mark erstattete. Aber, da war Karl Berg schon verstorben. Daß der Zeppelin einmal sogar am einem Vormittag Werdohl überflog, so daß wir auf dem Schulhof dieses Ereignis, das übrigens unter Glockengeläut stattfand, bestaunen konnten, machte uns den Zeppelin besonders sympathisch. Unterrichtsausfall, einerlei wodurch bewirkt, war uns Flegeln aus der letzten Bank immer hochwillkommen. Mein Berufswunsch tendierte, damals ganz unüblich, nicht zum Lokomotivführer, er schwankte zwischen Luftschiffkapitän, wie der berühmte Dr. Eckener einer war oder Pilot. Nur, für die Piloten der damals erst zwei Jahre alten Lufthansa war die Bezeichnung Kapitän noch gar nicht üblich. Luftfahrttechnisch gesehen lag damals, in den 20er und 30er Jahren, die Luftschiffahrt, die schon einen regelmäßigen Liniendienst für Passagiere von Deutschland nach Südamerika betrieb, was ihre Transportleistung betraf, noch meilenweit vor der Motorfliegerei. Immerhin hatten Zeppeline, vor 1914 schon 40 000 Passagiere transportiert, und Flughäfen wie Düsseldorf-Lohhausen, Dresden, Frankfurt Rhein-Main und Echterdingen waren ja ursprünglich Zeppelin-Flugplätze.



Waren das noch Zeiten, da ein Postflugzeug der Lufthansa, eine einmotorige Roland-Rohrbach (die Ju 52 war noch nicht erfunden) nach einem Motorausfall im Flußlauf der Verse in der engsten Stelle des Versetals bei Bärenstein landen konnte. Etwa 1929.

Aber dann kam es doch bald, Ende der 20er Jahre, zu einem ersten etwas dramatischen Kontakt der Werdohler mit einem Lufthansa-Postflugzeug. Der einmotorigen Rohrbach-Roland, einem Hochdecker, war über dem Sauerland der einzige Motor ausgefallen und das ausgerechnet auch noch über dem engen Versetal. Bezeichnend für die Harmlosigkeit damaliger Verkehrsflugzeuge war die Tatsache, daß der Pilot sein kastenähnliches Flugzeug, dessen unglaublich dickes Tragflügelprofil es als ebenso langsames, wie harmloses Fluggerät auswies, im Flußbett der Verse, unweit des heutigen Sportplatzes bei Bärenstein, notlanden konnte, ohne sich selbst oder das Flugzeug allzusehr zu beschädigen.

#### Ein erster Flugtag

Nach den Werdohlern staunen wenig später die Neuenrader, und ich achtjähriger Bengel staune mit, nachdem ich mich in den Pilgerstrom von Neugierigen einreihe, der dem

Notlandeplatz entgegenstrebt, auf dem ein Pilot mit seinem Raab-Katzenstein-Doppeldecker, östlich der Wilhelmshöhe bei Neuenrade, auf dem Bergsporn glatt gelandet ist. Meine kleinen Freunde von der Neuenrader Straße und ich bestaunen zum ersten Mal in unserem Leben ein Flugzeug am Boden. Ich ahnte damals nicht, daß die Flugzeugbau-Firma Raab-Katzenstein aus Kassel ihre Piloten solche "Notlandungen inszenieren" ließ, als deren Ergebnis stets die Feststellung der "Notlande-Fachleute" ergab, daß diese Gegend eigentlich zur Veranstaltung von Flugtagen recht geeignet sei. Der erste Werdohler Flugtag findet auch prompt ein halbes Jahr später, im Herbst 1930, südlich des Gutes Neuenhof, am heutigen Höhenweg statt. Veranstalter, wen wundert's, der TuS Jahn Werdohl, zusammen mit den Raab-Katzenstein-Werken. Als Achtjähriger bestaune ich zum ersten Mal in meinem Leben ein Segelflugzeug und halte die Luft an, als Fallschirmspringer sich aus den Doppeldeckern fallen lassen. Das Segelflugzeug ist aber aus heutiger Sicht eher ein Doppeldecker-Gleiter, der immerhin im F-Schlepp gestartet wird, eine Startart, die offiziell erst zwei Jahre später in Deutschland eingeführt wird. Der segelt auch nicht, sondern gleitet, nachdem er unmittelbar vor dem Platz ausgeklinkt wird, dank Gleitwinkel 1:Klavier steil zu Boden und landet ohne irgendeine Kurve geflogen zu haben im Acker. Immerhin, ein Flugzeug ohne Motor! Die Werdohler strömten damals schon zu Tausenden nach Neuenhaus. Daß dieses Ereignis noch keinen Anstoß zur Gründung eines Luftsportvereins gibt, liegt auf der Hand, denn, die schlimme Wirtschaftskrise der frühen Dreißiger läßt damals die Schlange der Arbeitslosen die am Arbeitsamt in der Brüderstraße zum "Stempeln" anstehen, von Woche zu Woche länger werden. Die großen, bis dahin privaten Betriebe Werdohls fallen als Mäzene für die Fliegerei aus, weil sie wegen der Depression sämtlich bei großen Konzernen VDM oder Vereinigte Stahlwerke "unterkriechen" deren Verwaltungssitze weit von Werdohl entfernt liegen. In den Familien der Arbeitslosen wird gehungert, in den Schulen gibt es in der großen Pause einen Milchbrei mit Stuten für Kinder von Arbeitslosen. In den Straßen marschieren und schlagen sich Kommunisten und SA-Leute. Im nahen Hagen schießen sie sich sogar tot, wie man schauernd aus der Zeitung erfährt. Auf den Müllkippen warten die armen Teufel, die Ausgesteuerten, die kein Arbeitslosengeld mehr erhalten und von der "Fürsorge"= heute Sozialhilfe, leben müssen, das aber nicht können, auf jede Pferdekarren-Müllfuhr, um Konservendosen und anderes Metall herauszuklauen, das sie an Schrotthändler verkaufen. Nein, die Not dieser Jahre - mit der augenblicklichen Krise in unserem Land überhaupt nicht vergleichbar - bietet keine Basis für irgendwelchen Luftsport. Als sich im Frühjahr 1933 Männer, wie Alfred Colsman, Willi Dahme, Weltkrieg-1-Pilot, Ludwig Hermesmann und Willi Dahme mit Walter Schulte, der im Dortmunder Luftsportverein den Luftfahrt-Pionier Ernst Fastenrath aus Plettenberg kennengelernt hatte, in Walter Schultes Hotel zur Post, in Werdohl, zur Gründung eines Luftsportvereins Werdohl zusammensetzen, da hat sich die wirtschaftliche Lage noch keineswegs geändert. Wohl hat sich die politische Lage radikal umgekehrt. Die Nazis sind an der Macht, auch in Werdohl, und es sind vor allem Nazi-Rabauken, den "Glatzen" unserer Tage nicht unähnlich, die zunächst den Ton angeben. Dieser rabiate Ton und die Partei, die ihn duldet, paßte damals vielen

gutbürgerlichen Leuten nicht. Um aber der rabiaten Vereinnahmung durch die Nazis in deren Partei zu entgehen, schlossen sich damals viele Deutsche sogenannten "nationalen Organisationen" an. Vom Volksbund für Auslandsdeutsche bis zum Bund der Kinderreichen reichte diese Palette und der Deutsche Luftsportverband war auch eine solche nationale, aber eben doch keine Nazi-Organisation, wie man damals naiv meinte. Schließlich hatte auch der Kronprinz 1910 selbst Flieger werden wollen, was ihm Papa Wilhelm II. verbot. Die Einweihung des Fliegerdenkmals auf der Wasserkuppe wurde, allein durch die Anwesenheit des Generals Ludendorff, der bald darauf Mittäter des Hitler-Putsches des Jahres 1923 werden würde, und von zahlreichen Deutschnationalen, eine extrem nationalistische Veranstaltung. Übrigens bei einem Sturm, der am Einweihungstag mehrere tödliche Abstürze zur Folge hatte, weil natürlich zur Einweihung des Denkmals auf Biegen und Brechen geflogen werden mußte. Chef des Deutschen Luftsportverbandes ist 1933 Görings ehemaliger Staffelfkamerad, Bruno Loerzer, linker Neigungen ebenfalls unverdächtig. Göring, damals preußischer Innenminister, hatte seinem ehemaligen Freund Loerzer "in die Hand versprochen" - wie es damals hieß - daß der Luftsportverband nie eine reine NS-Organisation, wie SA, SS, NSKK oder andere werden würde. Dieser Ausflug in die Innenpolitik der ersten Monate des Jahres 1933 erscheint mir notwendig, um darauf hinzuweisen, daß die Gründung einer Ortsgruppe des Deutschen Luftsportverbandes - so lautete die offizielle Bezeichnung eines Luftsportvereines damals - durchaus die Möglichkeit bot, in eine nicht gar so nazi-radikale Organisation einzutreten. In Werdohl war das, wie mir einige Gründungsmitglieder versicherten, bei vielen der Fall. Ein Flugzeug, ein Fluggelände besitzt der junge Verein in den ersten eineinhalb Jahren noch nicht, aber eine Musikkapelle hat er schon. Die gesamte Kapelle des katholischen Arbeitervereins, tritt geschlossen in die DLV-Ortsgruppe Werdohl ein. Vor irgendeinem Flugzeug hat er schon eine Musikkapelle. Die katholische Bevölkerung stand der Nazi-Bewegung sehr skeptisch gegenüber; auch war die Anzahl katholischer Vereinsmitglieder nach Werdohler Konfessions-Proporz berechnet - auffallend hoch. Aber auch in Neuenrade und in Balve entstehen Fliegergruppen, die beide in den Jahren nach 1933 je einen Zögling bauen. In Balve geschieht das in der Werkstatt des Schreinermeisters Preuß.

Am Anfang war der "Drahtverhau"

So, jetzt hätte es ja losgehen können, das geht aber nicht, denn es fehlt an allem. An Geld vor allem, am Fluggelände, an einer Werkstatt, einen Fluglehrer hat man auch noch nicht. Doch im Winter 33/34 bekommt der Verein eine Werkstatt, in der die ersten beiden Flugzeuge des Vereins gebaut werden, zwei ESG 9 - sogenannte Schädelspalter - die Edmund Schneider, der Vater des legendären Baby entworfen hat. Vielfach gespannte Gleiter sind das, die deshalb auch Schädelspalter genannt werden, weil der vordere Spannturmbalken unmittelbar vor dem Kopf des Piloten entlang verläuft, bei Unfällen soll der Balken tatsächlich einige Schädel gespalten haben. Damals ist es

strenge Vorschrift, daß nur mit Sturzhelm, dem sogenannten "Trudelbecher" geflogen werden darf.



So hat die Fliegerei in unserem Verein begonnen. Eine Grunau 9 - ein Entwurf des späteren Baby-Konstrukteurs Eduard Schneider - nach dem Gummiseilstart .

Im Frühjahr 1934 stößt dann auch Fluglehrer Walter Lotte zum Verein, dessen Vorstand inzwischen mit den Küntroper und Blintroper Bauern ausgehandelt hat, daß an den Hängen der Kuschert geflogen werden kann. Walter Lotte, ein leichtsinniger Flieger - wie sein späterer, höchst unnötiger Fliegertod beweist - verhilft uns Lämmeln aus der letzten Bank wieder einmal zu einer Freistunde. Er werde mit dem ersten, selbstgebauten Segelflugzeug des Vereins, mit dem Gummiseil - etwas anderes gibt es ja damals auch gar nicht - vom Rammelshagen starten und in Richtung Werdohl fliegen. Wenn's reicht auf den Ruhrwiesen, sonst in Gottes Namen in der Lenne landen. Die große Pause wird verlängert, auf dem Schulhof, von wo sich die Startstelle gut einsehen läßt, harrt alles des großen Ereignisses, nur, es kommt kein Flugzeug. Was wir erwartungsvollen Schüler nicht wissen. Walter Lotte hängt nach dem Gummiseilstart mit der ESG 9 in den hohen Buchen unterhalb seiner Startstelle, deren Höhe er wohl unterschätzt hatte. Der erste Bruch eines Vereinsflugzeuges, es sollten noch einige folgen. Immerhin kreierte man in Werdohl danach den Schlager "Oh Lotte, oh Lotte, Du bist 'ne dolle Motte!"

#### Der Beginn an der Kuschert

Den Flugbetrieb auf der Kuschert erlebe ich zum ersten Mal in meinem Leben im Sommer 1934 und der enttäuscht mich. Damals ich bin eben 12 Jahre alt, noch ein "Pimpf" im Jungvolk-Fähnlein Schlageter in Werdohl und auf dem Programm des "Staatsjugendtages" - damals ein schulfreier Samstag - steht ein Marsch zur Kuschert, wo seit neuestem die Flieger üben. In Carlsson Buch "über silberne Weiten" habe ich gelesen, wie großartig das Segelfliegen sein kann. Das ist also alles ?? Da rennen acht Mann am Gummiseil, während die ESG hinten von drei Mann festgehalten wird, und als der Fluglehrer "Looooos!" brüllt, rodelt sie zunächst den Hügel herunter, und der fliegende Drahtverhau hebt müde ab, fliegt in 3 - 4 m Höhe durch die Luft und schlägt

nach wenigen Sekunden schon wieder auf.



Gummiseilstart vom Feldherrenhügel - ein Zögling 33 wird mit dem Gummiseil in die Luft katapultiert. Etwa 1936.

Dieses Erlebnis ist es nicht, was mich zwei Jahre später veranlaßt, in die Flieger-HJ einzutreten. Doch, davon später. Aber so, wie beschrieben, spielt sich der Schulbetrieb auf der Kuschert ab. Ende 1934 verläßt Fluglehrer Walter Lotte den Verein, um als hauptamtlicher Segelfluglehrer an die Segelflugschule nach Borkenberge zu wechseln. Hier stürzt er mit einer Klemm 25 ab, weil er in diese zweisitzige Motormaschine verbotenerweise zwei junge Segelflugschüler in den Vordersitz geladen hat. Als er dann auch noch mit dieser Überladung Kunstflug macht, bricht die Klemm auseinander. Ein Kommentar ist wohl überflüssig. Als nächster Segelfluglehrer stößt im Jahr 1935 der Mendener Hans Fröhlich zum Verein und bleibt ihm 30 Jahre erhalten. Hans Fröhlich, von Beruf Schlosser bei der Firma Kracht, ist zudem ein technisch versierter Pfiffikus, so ein Alleskönner, den damals ein Luftsportverein, in dem alles noch selbst gebaut und repariert wird, gut gebrauchen kann. Aber, einen Fehler macht er als Fluglehrer auch. Als die Vereinsmitglieder es leid sind, tagsüber 5 bis 6 m hoch Hänge herunterzugleiten und abends " Wir segeln durch silberne Weiten" zu singen, entschließen sie sich im Jahr 1936 ihre erste, 60 PS "starke" Winde selbst zu bauen und in Betrieb zu nehmen.



Die erste selbstgebaute Winde des Vereins - ein 60 PS Adler-Personenwagen mit Keilriemenantrieb. Links unten Petscho sen. beim Mittagessen.

Hans Fröhlich, dem dabei nicht wohl zumute ist, wie er mir später versichert, gibt offenbar dem Drängen der alten Herren nach und setzt nach dem Motto: - der hat es verdient, hoffentlich kann er das auch - den um diesen Windenbau hochverdienten Ingenieur und Weltkrieg-1-Piloten, Ludwig Hermesmann, in die ESG zum ersten Windenstart. Der konnte zwar des Kaisers Rumpler-Taube, aber eben keine ESG 9 fliegen. Er "steigt" mit dem Drahtverhau, das immerhin schon eine Boot-Verkleidung besitzt, im Windenstart steil nach oben. Leider nähert er sich nach dem Ausklinken der Erde im gleichen Neigungswinkel, wie beim Aufstieg. Es wurde kein herkömmlicher Bruch, es gab einen Splitterbruch, die ESG zerschellt in "tausend Brocken" und Ludwig liegt, tot, wie's scheint, inmitten dieses Späne-Haufens. Als er aber noch atmet, flößen ihm seine Freunde - tatsächlich so geschehen - einen doppelstöckigen Schnaps, der damals noch zur Grundausstattung einer Fliegergruppe gehörte, ein. Der bringt Ludwig zunächst wieder auf, und als sie in der Kneipe Sasse seinen "Geburtstag" mit dem gleichen Schnaps feiern, endgültig von den Beinen. Ludwig ist übrigens noch 92 Jahre alt geworden. Damals reparierte ein Luftsportverein wirklich jeden Bruch, nur, dieser Splitterhaufen war beim besten Willen nicht mehr zusammenzuflicken. Bei der ESG, die sie im Gelände hatten stehen lassen, als sie zur langen Mittagspause in Sasses Kneipe gingen, war eine Reparatur möglich. Die Landewiese unterhalb der Kuschert war zugleich Weide für Kühe und Pferde. Als die "Aviatiker" wieder ins Fluggelände kommen, stehen die Pferde in der zum Boden geneigten Tragfläche und reißen genüßlich die Bespannung von den Spieren. Die Werdohler "Luftflotte" ist nach Hermesmanns Absturz praktisch halbiert. Zu erwähnen ist auch noch, daß die Alten - wie sie bei uns Jungen bald heißen würden - noch jene legendäre Wellblechhalle auf der Kuscherthöhe aufgebaut haben, die gebraucht von der Fa. Achenbach aus Siegen gekauft worden ist. Nach dem Krieg hat dieses häßliche Monstrum noch Jahrzehntelang vor sich hinrostend die Landschaft verschandelt, bis es in den 70er Jahren endlich verschwand. Der Bau ist nötig, denn, wer jemals erlebt hat, wie lange der Aufbau eines solchen Drahtverhaus, eines Zögling Schulgleiters 38 oder einer ESG dauert, dem ist klar, daß ein geregelter Flugbetrieb ohne aufgerüstete Flugzeuge gar nicht möglich ist.



"Laßt doch der Jugend ihren Lauf"

Für das Jahr 1936 und die noch verbleibenden drei Friedensjahre ist eines typisch, die Alten - die Vereinsgründer - gehen jetzt. Nicht, daß sie ihren Verein verlassen, aber, die meisten von ihnen hören auf zu fliegen, und die Jugend - zu damaliger Zeit natürlich die Flieger-Hitlerjugend - kommt und wird nach 1936 zum eigentlichen Träger des Flugbetriebes.



Fliegen in Deilinghofen: v.l.n.r.: Hans Jussa, Heini Kaiser, Günther Kind, Fluglehrer Ernst Ressel (Hemer), Heinz Gotzes, (liegend) Gerd Vetter

Sie bringt auch gleich ihren eigenen Fluglehrer mit, der heißt Herbert Bast, der hat damals zwar erst die B-Prüfung erfliegen, doch, mit der B kann man damals man Gleitfluglehrer werden, was bedeutet, daß man Anfänger bis zur A-Prüfung ausbilden darf. Herbert ist auch zugleich "Gefolgschaftsführer" der Flieger-Gefolgschaft 143, aber, das stört uns, das stört auch ihn wenig, wie wir's dann überhaupt mit unseren Hitlerjugend-Verpflichtungen sehr locker halten. Weil das Fliegen nun einmal unser A und O ist, drücken wir uns nicht selten vor der Teilnahme an den sogenannten "nationalen Feiertagen" den ungezählten ärschen dieser Jahre, weil die meistens an Wochenenden stattfinden, an denen wir statt dessen lieber fliegen wollen. Mir liegt nichts ferner, als uns - wie das mancher Senior heute gern tut, der irgendwann nach 1933 einmal eine Faust in der Tasche gemacht hat, - uns deshalb als "Widerständler" zu glorifizieren. Beileibe nicht, wir hatten ja gar nichts gegen das politische System, im Gegenteil, wir finden es damals prima. Nur Aufmärsche, Jubelfeiern und Fackelzüge an nationalen Gedenktagen - von denen es damals eine Unmenge gibt - scheint unnütz vertane Zeit und unserem "Führer und Fluglehrer" Herbert Bast geht das genau so. So kommt es am 1. Mai - 1937 - die Flieger-HJ fehlte wieder einmal, jetzt am "Tag der Arbeit" den übrigens erst die Nazis zum offiziellen Feiertag machten. Da kommt es im Fluggelände der Kuschert, zu einem lautstarken Auftritt, als der höchste HJ-Führer, der Bannführer "höchstselbst" dort erscheint und unseren Herbert Bast und uns fürchterlich herunterputzt. Als er unseren Gummiseil-Flugbetrieb eine Stunde miterlebt hat, hat sich sein Zorn gelegt und er meint, daß dies ja eigentlich auch wieder eine sehr gute Sache für Jungen sei. Und, interessanter als marschieren sowieso, meinen wir, aber wir sagen es nicht. Ich habe am 17. Juli 1936 mit der Fliegerei begonnen, ich weiß das deshalb

heute noch so genau, weil es der Tag ist, an dem der General Franco vom Marokko aus, gegen die demokratische spanische Regierung zu putschen begann. Ich entsinne mich dieses Datums deshalb so genau, weil abends in Sasses Kneipe diese Nachricht vom Reichssender Köln stolz herausposaunt wurde. Ebenso gut, wie an dieses Datum kann ich mich an die ersten von meinem Fluglehrer, Hans Fröhlich, an mich gerichteten Worte erinnern. "Du dämlicher Heringsbändiger, kannst Du Idiot nicht besser aufpassen?" Er hatte recht, denn, damals wie heute ist das Aus-, -und Einrangieren von Flugzeugen in die Halle keine einfache Sache, schon gar keine, für einen so blutigen Anfänger wie mich. Ich traue mir aber zu, die ESG am Tragflächenende steuern zu können und da kracht die mit der anderen Tragfläche gegen einen Hallenpfosten. Die Nasenleiste ist angeknickt. Nun war das damals - anders als heute - noch kein Grund, den Flugbetrieb einzustellen. Immerhin, ich fange meine "kometenhafte Flieger-Karriere" gleich mit einem Tag Startverbot wegen Dußligkeit an. Der böse Ruf, zwar vom Fliegen an sich etwas zu verstehen, technisch gesehen als der Dümme im Verein, bestenfalls nur als "abschreckendes Beispiel" dienen zu können, hängt mir seit diesen Tagen an. Das hat dazu geführt, daß ich mich 60 Jahre lang in vorwiegend technikfernen Bereichen für den Verein betätigt habe, die gibt es ja auch.



1939, wir bauen unser Heim in dem heute Roland Kuhlmann wohnt. Vorn auf der Schubkarre Fluglehrer Hans Fröhlich, der von seinen Schülern am Neubau vorbeigefahren wird.

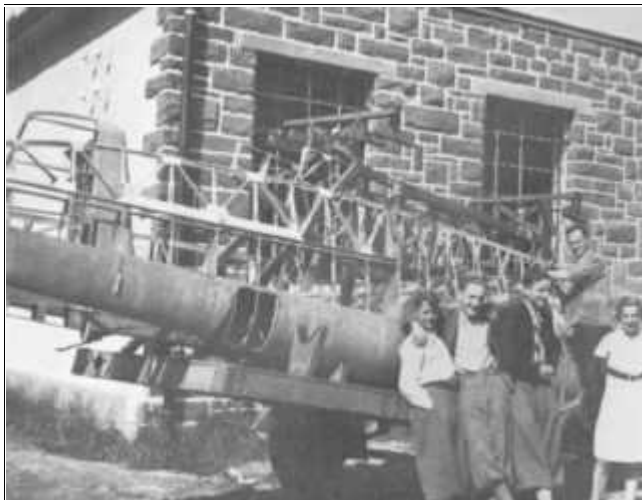
Die Ausbildung der Flugschüler geschieht in diesen Jahren ausschließlich in Einsitzerschulung. D.h. der Fluglehrer erklärt seinem Schüler, wie er's machen muß, vom ersten Rutscher bis zum "Hochstart" an der Winde ist der Flugschüler allein, erlernt das Fliegen nur nach vorheriger Anweisung seines Fluglehrers im "do-it-yourself-Verfahren", wie man heute sagen würde. Gerade noch, daß der Lehrer beim Gummiseilstart das Höhensteuer einstellt. Eine Maßnahme, die aber zumeist durch den Katapult-Ruck des Gummiseiles zunichte gemacht wird, wie sich das in der Praxis oft genug beweist. Die Methode ist solange relativ ungefährlich, wie die Starts am Gummiseil nie über 6 - 10 m Höhe hinausführen. Da aber diese Methode auch im Windenstart praktiziert wird, kommt es in Deutschland dieser Jahre häufig zu schweren, oft tödlichen Unfällen. Der erste tödliche Unfall, von dem aber kein Werdohler

Vereinsmitglied betroffen ist, ereignet sich dann auch im Windenstart in Deilinghofen im Jahr 1941. Unser Verein bleibt - dank des pädagogischen Geschicks unserer Fluglehrer - von solchen Unfällen verschont. Ich weiß aber noch genau, daß wir im Jahr 1937 - unser selbst gebautes Baby II war das erste Mal im Einsatz - jedes Wochenende einen mehr oder weniger kleinen Bruch zu reparieren hatten. Die Ausbildung am Gummiseil auf der Kuschert leidet vom ersten Tag an dem Handicap, daß es sich bei ihr um einen Nordhang handelt und Nordwind, meteorologisch gesehen, eher zu den Raritäten gehört. Man braucht den dort aber, um auch nur die 30 Sekunden einer A-Prüfung fliegen zu können, denn der Start muß dann, wenn diese 30 Sekunden erreicht werden sollten, etwas westlich von der Höhe, wo heute Roland Kuhlmanns Haus - unser früheres Fliegerheim - steht, erfolgen. Der A-Prüfling muß nach dem Gummiseilstart anschließend zwei Stacheldrahtzäune überfliegen, was er noch niemals in seinem Leben getan hat, um im Tal zu landen. Eine nicht ungefährliche Sache wenn der Wind nicht ausreichte oder gar von der Seite kam. Um diese Gefahr auszuschalten, findet die gesamte Anfängerschulung unten im Tal vom sogenannten Feldherrnhügel aus statt, der nach Westen abfällt. Später geht man dazu über, vom sogenannten "Westhang" wo heute ein Tannenwald rechts von der Straße nach Garbeck steht, zur A-Prüfung zu starten, da gab es wenigstens nur einen Zaun zu überfliegen. Oft genug erleben wir es, daß unsere Fluglehrer, die bei ungünstigen Windverhältnissen vom Kuschert hang starten, um den überaus lästigen Hand-Transport der Flugzeuge bis ins Tal zu vermeiden, vor dem letzten Zaun wegen zu geringer Höhe eine verzweifelte Krampfkurve drehen und im Acker landen. Willi Rentrop ist mal mit der Lüdenscheider "Fliege", als die Lüdenscheider die in Heedfeld flogen bei uns zu Gast waren, im Zaun gelandet. Ich habe es erlebt, wie er den Stahlrohr-Gitterrumpf der Fliege anschließend mit einem schweren Vorschlaghammer "kalt" gerichtet hat.

### "Schön war die Jugendzeit"

Gewiß ist sie schön, diese unbeschwerte Jugendzeit, in deren Mittelpunkt die Fliegerei und sonst gar nichts steht. Zum Flugplatz fährt Onkel Hans mit einem umgebauten Mercedes-Kompressor-Wagen dessen 5-Liter-Motor "nur" 36 Liter Sprit auf 100 km verbraucht. Später besorgt das ein uralter Zubringerbus, den der Flughafen Dortmund "abgelegt" hat. Wir Jungen teilen uns in der alten Wellblechhalle einen Raum für uns ab, bauen unsere eigene Unterkunft innerhalb der Halle - so, wie es heute das Headquarter ist. Wir verleben das ganze Wochenende dort oben. Emmi Fröhlich, die sie analog zu ihrem Mann, der unter uns nur "Onkel Hans" heißt, "Tante Emmi" nennen, kocht für uns auf dem Holzfeuer - das Holz "besorgen" wir Jungen gern - das in einer durchlöchernten Benzintonne brennt, Erbsensuppe. Mein Tages-Etat damals: 1 Mark gliedert sich so auf: 30 Pfennig Fahrtkostenanteil, 30 Pfennige für die Erbsensuppe und 40 Pfennig zu freier Verfügung. In Sassens Kneipe auf der Kuschert kostet ein Bier - für uns Hitlerjungen übrigens streng verboten - 30 Pfennige. Eine Zitrone 20 Pfennige. Sassens Kneipe mausert

sich in diesen Jahren zum Vereinslokal. Wir sind schon deshalb eine große, verschworene Gemeinschaft, weil damals zum Fliegen wenigstens 12 Jungen gehören, eine Startmannschaft, 8 Figuren, wie man sie damals nennt, eine Haltemannschaft, 3 Figuren und ein Pilot eben. Nur, bei Einsatz einer Startfalle - eine Haltezange, die der Fluglehrer, wenn er selbst die Tragfläche hält, von dort mit einer Leine bedient - genügen auch 9 "Figuren". Damals wird abends am Lagerfeuer noch viel gesungen. Durchweg Lieder der Bündischen Jugend, die in der HJ untergegangen, aber als "Liederlieferant" wieder "auferstanden" sind. Ähnlich romantisch, wie die Bündischen sind wir damals ja auch geprägt, die wir unsere Flugzeit nach Sekunden ins Flugbuch eintragen, aber abends am Lagerfeuer dann " wir segeln durch silberne Weiten" singen. Wir ahnen nicht einmal entfernt, daß " die da oben" uns diese kleinen Flugerlebnisse, die es in Wirklichkeit doch nur sind, auch deshalb ermöglichen, weil sie uns dazu bringen wollen, für die Fliegerei in Krieg und Frieden, vor allem aber im Krieg, wie wir spätestens 1945 wissen - zu entscheiden. Nein, nicht unsere Fluglehrer, nicht die Vereinsvorsitzenden wollen das, aber "die da oben" wollten, wie es inzwischen vielfach nachzulesen ist, die wollten das schon, und ihre Absicht ist ihnen nur zu gut gelungen, wie sich's bei Kriegsausbruch erweist.



Das selbstgebaute Baby II, vom Bauprüfer nicht abgenommen, wird auf dem Transportwagen nach Köln gefahren. v.l.n.r.:Karl Dunker, Heini Kaiser, Walter Lohmann, Inge Fröhlich auf dem Transportwagen stehend "Priem" Klute.

Doch, bis zum Krieg hatte es noch gute Weile. 1936 schon versuchsweise, 1937 endgültig, wird die Segelflugschulung aufgeteilt Unser Verein besitzt, wie schon geschildert, als erster in Südwestfalen eine Winde, eine 60-PS-Adler-Winde mit Keilriemenantrieb, wenn es geregnet hat oder auch nur feucht ist, bekommen die Keilriemen "Schlupf" und nichts geht mehr. Diese Winde steht jetzt, 1937 in Deilinghofen, wo auf der großen Fläche ein Truppenübungsplatz für die Garnisonen Iserlohn und Hemer eingerichtet wird, den wir aber als Winden-Startgelände nutzen können. Die Anfänger bleiben mit Herbert Bast bis zur A-Prüfung auf der Kuschert, und als dort ein 12-Meterzögling zur "Schädelspalter-Flotte" hinzukommt, kann dort vom

Gummiseil, bei gutem Nordwind, sogar die B-Prüfung (60 Sekunden) geflogen werden. Ansonsten sind die fliegerischen Aussichten per Gummiseilstart eher trübe. Hans Fröhlich unternimmt mit dem 12-Meterzögling bei starkem Sturm Probestarts vom Balver Wald, auf den wir die Einzelteile des Flugzeugs geschleppt haben, sowie von Hängen bei Amecke und in Müschede, um wenigstens einmal längere Zeit am Hang zu segeln. Die Ausbeute dieser Versuche - ganz 7 Minuten Flugzeit am Balver Hang. Wegen der meistens vorgelagerten Hänge ist das Aufwindfeld gestört. Aber, dank der Winde und Deilinghofen und nach dem Selbstbau eines Baby Ila haben wir ab 1937 endlich bessere fliegerische Möglichkeiten vor Augen. Im Winter 36/37 wird in der neuen Werkstatt, in Ütterlingsen das Baby Ila selbst gebaut. Die Bauausführung - wir leimen mit Kasein-Leim und achten im Winter nicht auf die Temperatur - fällt so katastrophal aus, daß der Prüfer - der Mensch hieß auch noch Hammel - den Rohbau in Grund und Boden verdonnert und keinen Endbau durch den Verein zuläßt. Das Baby wird bei der Firma Horten in Köln - die damals mit dem Bau eleganter schwanzloser Segelflugzeuge beginnt - zu Ende gebaut. Hans Fröhlich überführt es im Schlepp einer Klemm 25, deren Pilot sich über dem Sauerland hoffnungslos verfranzte nach Werdohl, als die Stadt - wider Erwarten - nach eineinhalb Stunden Schleppzeit !! dann doch noch unter ihm auftaucht. Er landet neben dem Sportplatz im Ohl, wo zugleich auch mit Gas der Firma Brüninghaus zwei Ballons gefüllt werden und starten. Ein im damaligen Werdohl viel beachtetes Ereignis.

Wir werden "gleichgeschaltet"

Gleichschalten wird Heutigen nichts mehr bedeuten, es war ein NS-Terminus und bedeutete extrem gesehen dies, daß eine Organisation - sagen wir ein biederer Brieftaubenverein, sich plötzlich über Nacht sozusagen, als Ortsgruppe des NS-Reichsbundes deutscher Taubenzüchter wiederfand. Die Taubenväter waren also gleichgeschaltet worden, anders, gesagt, sie waren jetzt eine sogenannte NS-Organisation. Genau so ergeht es unserer Ortsgruppe des Luftsportvereines Werdohl Mitte Mai 1937. Ich weiß noch gut, wie wir lachen, als wir unseren "Onkel Hans Fröhlich" mit den Dienstrangabzeichen eines Obertruppführers angetan in einer Uniform antreffen, die genau so aussieht, wie eine SA-Uniform, nur daß sie eben fliegerblau ist. Über Nacht ist aus der Ortsgruppe des Luftsportvereines Werdohl der Sturm 2 des "Nationalsozialistischen Deutschen Fliegerkorps" in der NSFK-Standarte 58 in Siegen geworden. Jetzt sind auch wir gleichgeschaltet.



Einer der verdientesten Fluglehrer unseres Vereins, Hans Fröhlich, (musste nach der Gleichschaltung immer in NSFK-Uniform schulen) hält die Tragfläche eines Schulgleiters, mit dem ein Schüler gleich am Gummiseil starten wird. Die Aufnahme wurde am damaligen "Feldherrenhügel" geschossen.

Der Präsident des Deutschen Luftsportverbandes, Bruno Loerzer tritt zurück, seine Stelle übernimmt der DO-X-Flugkapitän Christiansen Das sollte Folgen haben, zunächst aber für uns durchaus angenehme. Ab sofort werden Segelflugzeuge und Winden, überhaupt alles Material, vom Staat gestellt. Man muß seine Flugzeuge nur noch reparieren, Der Selbstbau ist zu Ende und geht ein Flugzeug unreparierbar zu Bruch, wird bald ein neues nachgeliefert. Die weitere Folge fürs Vereinsleben sind gravierender: In Deilinghofen müssen jetzt alle Luftsportvereine ihre Windenschulung konzentrieren, Flugzeuge und Winden aller Vereine stehen jetzt allen zur Verfügung. Uns junge Burschen stört auch das wenig. Wir lernen jetzt die Jungen aus den Vereinen von Iserlohn, Hemer, Plettenberg und Altena kennen, auch die Fluglehrer sind ab sofort austauschbar. Unser "Onkel Hans" wird hauptamtlicher Fluglehrer und Leiter der Nebenstelle Kuschert der Reichs-Segelflugschule Deilinghofen.



1938 - Wir veranstalten am Sportplatz in Werdohl einen Flugtag. Mit Brännighaus-Gas werden zwei Freiballon gefüllt, da muss die Flieger-HJ mit ran. v.l.n.r."Pillar" Hoffmann, Lothar Gerhardt, Heinz Gotzes, Gerd Vetter

Nachdem 1938 das für uns so arge Handicap der C-Prüfung, die Bedingung, nach einem Gummiseilstart 5 Minuten über der Startstelle zu segeln, abgeschafft und durch die

Bedingung von 10 Windenstarts über 3 Minuten Flugzeit ersetzt wird, geht es was die Prüfungen angeht, sichtbar vorwärts. Bis 1938 müssen wir in wochenlangen Kursen zur Wasserkuppe, nach Oerlinghausen sogar bis Sylt fahren, um die alten C-Bedingungen zu erfüllen. Die meisten kommen ohne die dritte Möwe im Segelflugabzeichen wieder nach Haus, denn die Bedingungen - starker Westwind - treten gerade in dem Ferienmonat- und das ist damals immer der August - so gut wie nie ein. 1938 habe ich zudem in denkbar schlechter Erinnerung, weil ich mit meinem Fluglehrer Hans Fröhlich über Kreuz bin, bekomme ich den ganzen Sommer keine 10 Starts. Es liegt aber auch daran, daß wir ab dem Ferienende mit den Ausschachtungsarbeiten für den Bau unseres Fliegerheimes beginnen, das heute Roland Kuhlmann gehört. Da ist damals, wie heute, statt Fliegen anläßlich solcher "Hau-Ruck-Aktionen" nur noch Arbeit angesagt. Trotzdem wird der Neubau erst im zweiten Kriegsjahr, 1940 vollendet. Erst im April 1939 fliege ich an der Segelflugschule Harsberg an der Hainleite in Thüringen meine B-Prüfung. 1939 - man hat mich eben von der Penne gefeuert, nicht zuletzt deshalb, weil mir die Fliegerei viel wichtiger als Gleichungen 2. Grades war - gehöre ich auch zur Rückholmannschaft von Onkel Hans, der als erster Pilot des Vereines mit einem Baby IIb - dem "Standardflugzeug" dieser Jahre - zur Westdeutschen Segelflug-Meisterschaft nach Oerlinghausen fährt. Dort schafft er, der im Jahr zuvor am Teuto seinen 5-Stundenflug erflogen hatte, auch die 50 km-Strecke für die Silber-C als erster im Verein. In Oerlinghausen bestaune ich alle damals modernen Segelflugzeugtypen, wie den Rhön-Adler, den Rhön-Sperber, den Rhön-Bussard, die Minimoa und den "Clou" dieses Jahres, die MÜ13.D, die ich nur von Ansichtskarten her kenne. Diese Maschinen werden aber damals fast ausschließlich von "Profis", also von Segelfluglehrern geflogen. Bei Vereinen ist beim damaligen "Standardflugzeug", dem Baby IIb, das "Ende der Fahnenstange" erreicht. Unser Verein bekommt erst im April 1939, als Geschenk von dem Fabrikanten Pfeiffer aus Ohle, einen Rhön-Adler. Als der 3 Jahre später, kaum geflogen, auf dem Boden der Flugzeughalle der Kuschert vergammelt und 1943 wohl verbrannt wird, wissen wir endgültig, daß solche Flugzeuge für unseren Ausbildungsstand eine Nummer zu groß sind.. Doch da ist längst Krieg. Unsere Flugzeuge tragen da schon aus gutem Grund einen Tarnanstrich Als die Amerikaner in großen Bomberströmen nach Deutschland einfliegen, haben deren Begleitjäger auch Segelflugzeuge, die in der Luft waren, abgeschossen. Doch von Krieg spricht damals niemand, von uns jedenfalls. Da veranstaltet 1938 im Sommer, die NSFK-Standarte 58, in Deilinghofen, einen Großflugtag, der den Namen schon verdiente. Der "Auftritt" des eben frisch gebackenen deutschen Kunstflugmeisters, Albert Falderbaum, dem wir als Vereinsgruppe nach dem Krieg wieder begegnen sollten, auf einem Bücker-Jungmeister ist mir noch gut erinnerlich und auch die Fallschirmspringer, die einen Schirm abwarfen, sich durchfallen ließen und eine zweite Fallschirmkappe ziehen, was einen Aufschrei bei den nach Zigtausenden zählenden Zuschauern zur Folge hatte. Den ersten Motorsegler erleben wir dort, ein Baby II mit einem Motorrad-Motor, daß eine unendlich lange Startstrecke benötigt. Im Sommer 1938 haben wir, und habe ich wenig später, ein ganz besonderes Erlebnis. Da landet doch tatsächlich, von der Wasserkuppe her, wo gerade

die deutschen Segelflugmeisterschaften laufen, eine Minimoa in Werdohl auf der Königsburg. Natürlich spricht sich das unter uns Segelfliegern herum und wir helfen dem Piloten, das war ein Herr von Adel, der Graf Treuburg, bei der Demontage der Minimoa und weil ich wohl besonders eifrig bin, verspricht mir der Graf, mich, samt meinem Fahrrad im Transportwagen zur Wasserkuppe mitzunehmen. Man muß wissen, daß die Rückholwagen dieser Jahre damals wahre Kolosse waren, die neben der abgebauten Maschine und vielem Gerät sogar noch Matratzen- Schlafgelegenheiten für die Rückholmannschaft boten. Eine Matratze würde schon für mich frei sein, meinte der Wettbewerbspilot. War aber nicht, als die Rückholmannschaft aus der Rhön eintrifft, sind alle Matratzen belegt und ich bin maßlos enttäuscht. Nicht lange, denn jetzt entschieße ich mich spontan - mit Genehmigung der Eltern - dann eben mit dem Fahrrad zur Wasserkuppe zu fahren, der "kleine" zwei Jahre jüngere Bruder, begleitet mich auf seinem Kinderfahrrad. Es wird eine strapaziöse Tour. Wir starten am Donnerstag und am Sonntag gehen die Meisterschaften zu Ende. Das schreckliche Gewitter, in dem in diesem Wettbewerb damals über der Wasserkuppe mehrere Piloten ums Leben kommen, weil sie, nachdem sie aus ihren Flugzeugen ausgestiegen sind, die im Gewitter zerbrachen, von ihren automatischen Fallschirmen, in den Wahnsinnsaufwinden bis auf 8000 m Höhe getragen wurden, erleben wir beiden in Marburg, wo wir in der Studentenbude unseres gemeinsamen Veters übernachten. Als wir am Abend darauf nach 150 km Fahrt durch Bergland - eine Strapaze sondergleichen mit einem Fahrrad ohne Gangschaltung - die Jugendherberge in Gersfeld erreichten, sind wir restlos k.o. Das hindert mich aber nicht daran, am Samstagmorgen, dem letzten Wettbewerbstag, meinen kleinen Bruder aus dem Bett zu scheuchen. Als wir dann unsere Räder drei Stunden zur Wasserkuppe geschoben haben, haben wir als Segelflieger, sozusagen ein "Urerlebnis". Da sind sie ja alle noch da, die großen Piloten dieser Tage, denn der Start wird erst am Nachmittag freigegeben. Wolf Hirth war zu Besuch gekommen, der Rhönvater Ursinus wieselte herum, Wolfgang Späthe, Weltrekordler Bräutigam, der Dauerrekordler Kurt Schmidt liefen dort zum Anschauen herum, ja und die berühmte Hanna Reitsch beschäftigte sich soeben mit ihrer Maschine, dem berühmten Reiher. Mit aufgerissenem Mund staunten wir darüber, daß die großen Könner bei 0 Wind, aber großer Hitze sich vom Südhang mit dem Gummiseil ins Tal katapultieren lassen und dann, viel tiefer als die Wasserkuppe, tatsächlich irgendwo Thermikanschluß finden und das Tagesziel, die Milsenburg, umkreisen. Mehrere Arado 66, 240 PS starke Doppeldecker, sind als Schleppflugzeuge eingesetzt. Nur, wer für den Tagespreis im F-Schlepp startete, bekam nicht so viel Punkte, wie ein vom Gummiseil gestarteter Pilot. Alles, was damals an Segelflugzeugen "Namen und Rang" hatte, ist dort versammelt. Neben den bereits bekannten Typen, liegen am Südhang die neue Rheinland, der Reiher, die Weihe, den klobige Doppelsitzer Kranich sehen wir zum ersten Mal. Nase und Mund bleiben uns offenstehen, als wir am Sonntag - wieder drei Stunden Fahrradschieben - aus Anlaß des Abschluß-Flugtages den damals berühmten Piloten Bräutigam mit dem Kunstflug-Habicht bei seiner Akrobatik bewundern können. Da kann ich natürlich daheim auf den Putz hauen, denn soetwas



hatte im Verein noch niemand erlebt. Die politische Lage ist schon auf das Äußerste angespannt, als wir, etwa 25 Jungen, aus ganz Südwestfalen, in den Sommerlehrgang 1939, nach Aripe bei Deilinghofen einrücken.. Nur, 16 und 17jährige, die aufs Fliegen versessen sind, kümmert politisches Donnerrollen wenig. Noch weniger kann ich mir vorstellen, daß dieses "selbstbewußte" BDM-Mädchen Gisela, das einfach so, vor allem uneingeladen mit uns zum Start zieht, und dessen Eltern im gleichen Heim in dem wir untergebracht sind Ferien machen, dermaleinst meine Frau werden würde. Unsere Sicht der Dinge ist völlig von der herrschenden Propaganda geprägt. Richtig ist es nach unserer Meinung, daß die "Pollacken" weil sie - wie das Goebbels jeden Tag wiederholt - dort lebende Deutsche terrorisieren, einen auf das Haupt kriegen. Wir kennen die Meinung des Auslandes überhaupt nicht, von dessen Nachrichten wir in den letzten 6 Jahren systematisch abgekoppelt worden sind. Der "Führer wird's schon richten" wie immer. bisher. Für Fliegerjugend dieser Tage ist es von weit größerem Interesse, daß man uns zugesichert hat, dieser Lehrgang würde für jene, die vier Wochen bleiben könnten, in seiner zweiten Hälfte als F-Schlepplehrgang laufen, das wäre die Krönung unserer Fliegerlaufbahn, denken wir. An Polen, an Krieg denkt damals kein Mensch.

#### Das "Abenteuer" Krieg beginnt

Unserem Lehrgang stehen 6 Maschinen und als Fluglehrer Hans Fröhlich und Walter Daum, der wenig später, im Mai 1940, als Lastenseglerpilot nach der Landung neben den Geschützkuppeln der belgischen Festung Eben-Emael im Mai 1940 fallen sollte, zur Verfügung. Ideale Voraussetzungen also, und die neue 90-PS-Ford-Winde schleppt uns, die wir damals noch mit der Bugkuppelung starten, immerhin auf 250 - 300 m.

Fliegerherz, was willst Du noch mehr ? Auf einem Leporello des Typs BMW-Dixi lernen wir sogar noch nebenbei Autofahren, wie seither alle Fliegerjugend des Vereins. Nur Synchrongetriebe wie heute sind damals unbekannt und beim Dixi kracht das Getriebe oft beängstigend. Eines Abends landet bei uns ein Doppelsitzer vom Typ Goevier, den Walter Amelunxen, Leiter der Segelflugschule Schüren, mit einer Klemm 25 geschleppt hat, die auch dableibt. Es würde morgen losgehen, wir sind begeistert, erstmals im Leben Doppelsitzerschulung im F-Schlepp!!! Da macht es auch nichts, daß ein Junge aus Siegen inzwischen das älteste Lüdenscheider Baby bei der Landung hingemacht und Edmund Baum aus Sundern das neueste Baby lib nach einer halben

Trudelumdrehung aus geringer Höhe völlig zerspant. Beiden ist nichts außer dem Schreck passiert. Inzwischen hat sich wohl die Einsicht durchgesetzt, daß zumindest der F-Schlepp, sich nicht nach der Einsitzerschulmethode "do-it-yourself" praktizieren läßt. Der nächste Tag bringt eine der größten Enttäuschungen meines Lebens. Als wir morgens ausrücken wollen heißt es, hierbleiben, Fliegerkombis und Brillen abgeben, Buden aufräumen, Deutschland macht mobil, morgen fällt eine Staffel Me 109 in Deilinghofen ein. Der Lehrgang wird abgebrochen. Nicht, daß es wohl Krieg geben würde, bekümmert uns so sehr, aber, daß wir keine F-Schlepps mehr machen dürfen,

empfinden wir als eine mittlere Katastrophe. Nicht nur die Nachricht vom bevorstehenden Kriegsausbruch erschreckte Ende August unsere Väter. Die Reaktion von uns "schnodderigen" 17 und 18jährigen entsetzten die Vätergeneration geradezu, von der fast alle den 1. Weltkrieg erlebt haben. Mich alten Mann in den jetzt Neunziger Jahren schreckt unser damaliges Verhalten auch heute noch bei dem Gedanken, wie leicht manipulierbar junge Menschen sind, wenn nur ein diabolischer Verführer als "Drummer" auf die richtige Trommel haut. Als wir uns jetzt fast alle in höchster Eile als Freiwillige zur Luftwaffe melden, hilft es überhaupt nichts, daß unsere Väter uns händeringend erklären, daß sie solch einen Unsinn bei Ausbruch des 1. Weltkrieges auch gemacht hätten und den schon bald, vor Verdun zum Beispiel, bitter bereut hätten. Es ist auch wenig hilfreich, daß sie uns, "Kriegsfreiwillige" wenn ihre ernstgemeinten Ermahnungen nicht anschlagen, dann als "Kriegsmutwillige" verspotten. Sie vermögen gegen den damaligen Zeitgeist wenig auszurichten. Als da auch ihr Spott nichts fruchtet, verweisen manche Väter auf die erstaunliche Tatsache, daß eben 20 Jahre nach Ende des 1. Weltkrieges bei Ausbruch des 2. Weltkrieges die unglaubliche Kriegsbegeisterung vom August 1914 völlig ausbleibt. Das stimmt allerdings, das Volk - sonst bei jedem "Parteifeiertag" zu wildesten Ovationen fähig - bleibt im September 1939 stumm. Ob stumm vor Entsetzen weiß ich nicht. Wir aber, von der Flieger-HJ, stürzen uns, wie die Lemminge ins Wasser, in diesen Krieg, der in unseren Augen eher ein spannendes Abenteuer ist. Der Wahn, der Krieg könnte ohne uns zu Ende gehen ist größer, als die Angst vorm Krieg. Pilot, mindestens aber "fliegendes Personal" will jeder werden. Den meisten erfüllt sich dieser Wunsch, nur, die Hälfte der Werdohler Flieger-Hitlerjungen haben ihn mit ihrem jungen Leben bezahlt.

"Es ist so schön (Luftwaffen) Soldat zu sein"

***In diese bisherige Vereinsgeschichte die ich als fliegerische Biographie vorgestellt habe, seien hier meine Kriegserlebnisse, allerdings nur die fliegerischen, eingefügt. Ich habe sie eingefügt, um zu schildern, wie leichtsinnig junge Flieger oft handeln. Es handelt sich um die Darstellung von fliegerischen Grund-Situationen, wie sie auch heute jederzeit auftreten können. Wenn ich fast alle diese Kapitel mit dem Vers "und die Moral von der Geschicht" abschließe, geschieht das in der guten Absicht, junge Leser dieser Zeilen davon abzuhalten, solchen fliegerischen Blödsinn, wie er da geschildert wird, erst gar nicht zu versuchen, bzw. sich niemals ohne Not in solche Lagen - die allerdings oft kriegsbedingt sind - zu bringen.***

Das Lied "es ist so schön Soldat zu sein Roooooosemarieeee!!!" müssen wir im Herbst 1940 als Rekruten, bis zum Erbrechen auf dem Exerzierplatz unserer Kaserne grölen. Die steht in Königsberg, dem heutigen Kaliningrad.. Die ganze Rekrutenschinderei und die

Herabwürdigungen durch die "Rekruten-Dompteure", wie wir die Ausbilder nennen, nehme ich gelassen hin, das ist in meinen Augen nur der Übergang zur Flugzeugführerschule. So kommt's dann auch. Ich lande in der Flugzeugführerschule AB 125. Die liegt in Neukuhren, einem Seebad an der Samlandküste, ein idealer Standort. Dort gehöre ich zu einer Gruppe von 30 Jungen, die alle Segelflieger mit mindestens der C-Prüfung sein müssen. Man will an unserer Gruppe erproben, inwieweit sich Segelflug-Vorschulung abkürzend auf die Motorflug-Ausbildung auswirkt. Unsere Fluglehrer sind entsetzt, obschon der Versuch im Sommer 1941 durchaus erfolgreich verläuft. Als wir unsere ersten Überlandflüge über Ostpreußen beginnen, staunen wir darüber, daß alle Straßen voll marschierender Heeres-Einheiten sind. Meine erste Überland-Einweisung erhalte ich von einem ehemaligen Werdohler Vereinsmitglied, von Theo Zyprian, der jetzt als Lehrer in Ortelsburg lebt und als Reservist Fluglehrer an unserer Schule ist. Weil diese Riesenaufmärsche des Heeres unübersehbar sind, erklärt man uns, daß ein "Schlag gegen Schweden" geplant ist, weil das Land uns angeblich kein Erz aus Kiruna mehr liefern will. Als wir Mitte Juni alle Flugzeuge "auslagern" und auf der riesigen Weide eines adeligen 10 000-Morgen-Schlusses landen und sie dort unter Bäumen verstecken müssen, glauben wir immer noch an die Schweden-Mär. Wir sind wie vor den Kopf geschlagen, als am 21. Juni der Krieg gegen Rußland beginnt. Die DC 3 der Aero-Flot - die Russen waren doch unsere Verbündeten - haben wir am Nachmittag des 20. Juni noch vorbeifliegen sehen. Bald schon sehen und erleben wir, was in den eroberten Gebieten geschieht. Nachdem Riga gefallen ist, fliegt eine W 34 (einmotorige JU) nach dort und kommt mit einer ganzen Ladung von Pelzmänteln zurück. Die haben vorher jüdischen Frauen gehört, bekommen wir bald heraus, und als wir später bei Überlandflügen wegen Wetters in Ostpolen "hängenbleiben" erleben wir erstaunt, mit welcher Angst Juden vom Bürgersteig auf die Straße treten, wenn ein deutscher Soldat kommt. Unseren "Gruppenführer", kein militärischer Dienstgrad, den mußte jede Gruppe als ihren Interessenvertreter wählen, ist ein fanatischer HJ-Führer. Wir "wählen ihn ab" als er in Siedlce, in Ostpolen, einen alten, weißbärtigen Juden ohrfeigt, als der auf dem Bürgersteig nicht vor ihm ausweicht. Das war sogar für ehemalige Hitlerjungen des Schlimmen zuviel. Man hörte so allerhand, auch, daß man die Juden, die wir bei zunehmenden Außenlandungen in Polen noch in den Städten erlebten, jetzt in Arbeitslager verlegen würde. Man kannte zwar keine Details, aber so ganz ahnungslos war man doch nicht. Typisch für diese Zeit finden wir solches Verhalten zwar nicht gut, im Grunde kümmert uns das nur am Rande, wir fliegen, schwimmen in der nur 5 Minuten entfernten Ostsee, lieben mehr oder weniger heftig unsere Königsberger Mädchen, schulen auf 10 bis 12 verschiedenen Flugzeugtypen, kurz, das Leben verläuft für uns Flieger "in dulce júbilo" genau so, wie wir uns das vorgestellt haben. Was unsere Väter nur für komische Sorgen haben !! Im Herbst 1941 bekomme ich ersten Heimaturlaub und quartiere mich in der Segelflugschule Kuschert ein. Hans Fröhlich veranstaltet jetzt ständig Segelflug-Lehrgänge da oben. Er "ernennt" mich, der ich zwar jetzt über einige Motorflugerfahrung verfüge. in meinem Urlaub einfach zu seinem Stellvertreter. Der Ferienjob als Segelfluglehrer macht mir Spaß und ich staune nicht

einmal, daß bei meinen Flugschülern die Kriegsbegeisterung noch keineswegs abgeklungen ist. Wie denn auch ? Wir siegen ja an allen Fronten. Die Jahrgänge nach uns wollen - immerhin haben wir die Luftschlacht um England verloren - nur, das hat außer den Betroffenen noch niemand so richtig gemerkt, immer noch so schnell wie möglich zur Luftwaffe um möglichst Jagdflieger zu werden.

#### Woina-Woina - der Krieg kommt

Woina ist polnisch und das Wort heißt Krieg. Urplötzlich ist er vor unserer Tür, dann nämlich, als unser Flugplatz Neukuhren im Winter 1941/42 zum Nachschub-Platz für den Kessel von Demiansk wird. In Demiansk ist statt des versprochenen schnellen Kriegsendes in Rußland jetzt eine ganze deutsche Armee eingeschlossen. Die muß durch die Luft versorgt werden. Woina vor der Tür, das kratzt zum ersten Mal an unserer "Bruder-Leichtfuß-Einstellung" zum Krieg. Wie auch die Tatsache, daß von unserem Flugplatz aus Schulmaschinen von allen C-Schulen, uralte JU86 über Riga in den "Kessel" fliegen müssen. Zweimotorige Maschinen, von denen auch wir schon wissen, daß sie lahme und langsame "Krücken" sind, die so gut wie nichts tragen können, somit denkbar ungeeignet sind. Aber, als ich Anfang 1942 mit einem Teil meiner Gruppe nach Ohlau bei Breslau an die C-Schule 19 versetzt werde, wo wir auf größere Maschinen, He 111, JU 52, JU 86 und JU 88 weiter geschult werden, erscheinen uns diese Wintererlebnisse schon eher wieder, wie ein Betriebsunfall. Es macht uns der dort immer wieder eintretende zeitweilige Spritmangel nicht einmal stutzig. Der ärgert uns allenfalls, denn, anstatt zu fliegen, müssen wir exerzieren und überhaupt, so etwas Lächerliches, wie Infanterie spielen, militaristischer Kram, den wir Einfaltspinsel als etwas ansehen, das weit unter unserer Würde als angehende Flugzeugführer steht. Arrogant also auch noch. Daß unser "süßes Leben" als Flieger in Breslau-Gandau dem Verkehrsflugplatz von Breslau fortgesetzt wird, entspricht ganz unseren Vorstellungen von einem Fliegerleben, "comme il faut". Daß wir's bis zur Neige auskosten können, verdanken wir dem Leutnant Beiersdorf, dem Junior der Hamburger Nivea-Werke, der dort unser Gruppenfluglehrer ist. Der Hamburger läßt uns, weil er selbst ein Playboy von hohen Graden ist, an der ganz langen Leine laufen. Fliegerisch sind hier nur die Landungen über jene 5stöckigen Wohnhäuser, die unmittelbar am Platz stehen und der Start auf jene hohen Fabrikschornsteine am westlichen Platzrand zu, in die wenig später der berühmte Jagdflieger Mölders krachen sollte, nachdem der zu Udets Beerdigung geflogen war, ein Problem, Ach ja und, auf die Lufthansa-JU-52 muß man aufpassen, weil sie Vorflugrecht bei der Landung hat. Funksprech, wie heute, gibt es damals noch nicht und Funker sind bei Schulflügen nicht an Bord. Und wie wir dann im Frühsommer 1942 in dem fast noch friedensmäßigen lebenden Breslau an dieser "langen Leine laufen!!" die der liberale Hanseat und Leutnant Beiersdorf, uns läßt. Der ist ja schon zufrieden, wenn wir morgens, etwas vor ihm - damit er's nicht sieht - mit der ersten Straßenbahn an der Haltestelle Flugplatz eintreffen. In Breslau erlebe ich in einem feinen Wein-Lokal (

Flieger sind ja feine Pinkel) den berühmten Dichter Gerhardt Hauptmann, der damals schon ein schlohweißer Greis ist. Gleich gegenüber dem Eingang zum Fliegerhorst liegt außerdem ein großes Freibad, in dem es jede Menge Mädchen anzubaggern" gibt, nur, damals gab es diesen Ausdruck noch nicht.

Aus "süßem Leben" nach Stalingrad

Das Leben hält Veränderungen parat, die Dich so entscheidend treffen, daß Du sie nie vergißt. War das ein Schock.!!! Gestern noch sind die Einhaltung - besser das Auseinanderhalten - der vielen Verabredungen mit den Breslauer Mädchen das wichtigste Tagesthema, drei Tage später hockst Du auf einer Strohschütte in einem ruckelnden Güterwagen, der Dich 2500 km weit, von Wien bis Stalino, dem heutigen Doneszk, bringen soll. Hatten die besorgten Väter doch recht, warum mußtest gerade Du und eben nicht alle, dem "Süßen Leben" in Breslau entsagen. Warum geschieht das nur der Hälfte unserer Playboy-Truppe? Warum das alles ? Nun, bemerkt haben wir's, die wir mit unseren Maschinen praktisch nur über Schlesien, allenfalls einmal über Berlin "herumgurken" schon längst. Es gibt keinen Sprit mehr für jene 20 000 Überlandkilometer, die für den ELF-Schein gefordert werden. Da schickt man uns, 300 C-Flugschüler sollen wir in diesem Zug sein, einfach als Co-Piloten zu Transportverbänden an die Front. Da sollen wir die Kilometer "abreiten". Mit uns im riesenlangen Güterzug, Kosaken und Aserbeidschaner, Moslems also, die auf unserer Seite mitmachen, eine ungarische Honved-Einheit ist ebenfalls dabei, wie deutsche Gebirgsjäger. Wahrhaftig eine Multikulti-Gesellschaft, wie man das heute nennen würde. Den Liederabend auf dem Lemberger Verschiebebahnhof vergesse ich lebenslang nicht, als unser Zug wieder einmal unendlich lange steht und wir dort auf den Gleisen ein Lagerfeuer anfachen, an dem jede Nation ihre Lieder anstimmt, während einige von uns dem Mullah der Aserbeidschaner den Kompaß erklären, damit er künftig seinen Männern vor dem Abendgebet die Richtung nach Mekka weisen kann. Nach 12 Tagen Fahrt, in denen ich mich als Amateur-Heizer auf der Lok betätige, rollen wir eines Abends in den riesigen Verschiebebahnhof Jassinowataia ein und erleben einen russischen Luftangriff auf unseren 12 km entfernten, künftigen Flugplatz Jusowka. Der Angriff hat kaum Schäden verursacht, das ist unsere erste Erfahrung :Wenn man außerhalb des Flugplatzes einige Ölfässer mit Altöl anzündet, werfen die Russen alle Bomben dahin, wo's schön brennt. Zwei Tage später: Der Boß meiner neuen Besatzung, zu der ich jetzt gehöre, heißt Unteroffizier Koch, und der stammt aus Lüdenscheid, der Willi Rentrop. Natürlich kennt. Er sitzt auf dem Co-Pilotensitz, und sieht seelenruhig zu, wie ich beim Start der mit Artilleriegranaten und Panzerminen überladenen JU 52 ins Schwitzen komme, weil die erst nach 120 km/ abhebt. Dann erfahre ich, wie man in Rußland fliegt. Kurssteuerung reinhauen, eine Stunde fliegen, dann gucken, wie Kamensk-Schachtinski, die letzte Stadt vor der Steppe zum Kurs liegt, Kurs korrigieren, dann kommt nur noch Steppe. Eine Stunde in 100 m Höhe weiterdösen und abwarten,

bis die Grundmauern der Häuser von Kalatsch am Don-Knie unter uns durchhuschen, die von den Luftdruckgeschossen der 6. Armee beim Donübergang bis auf Kniehöhe abrasiert wurden. Dann nur noch 10 Minuten 90 Grad steuern jener riesigen Staubwolke entgegen, die man bei trockenem Wetter schon fast von Kalatsch aus sehen kann, und unter der Stalingrad liegt, das soeben, Anfang September 1942, von der 6. Armee angegriffen wird. Dann aber aufpassen, den Flugplatz Pitomnik nicht verpassen, der hat nämlich außer einer Baracke keine Gebäude, sie leben dort in Erdbunkern. Koch fliegt jetzt und zeigt mir, wie weit man an die Stadt ranfliegen darf, ohne abgeschossen zu werden. Scheißhausparolen wollen davon wissen, daß die "Weiberflak" (angeblich Frauen) von der nahen Wolgainsel auch horizontal feuert und so angeblich schon einige JU's abgeschossen haben soll. Als wir die Motoren abstellen, schlägt mir das Dröhnen des Krieges die Bomben, -und Granateneinschläge von Stalingrad erstmals ins Ohr, ich weiß jetzt, der Vater hatte doch recht, jetzt hat er mich, der Krieg. Dieses Mal sind Urlauber und Postsäcke die Rückladung. Für den Rückflug müssen wir jenes 200-L-Faß tanken, das wir mitgebracht haben. Pitomnik hat keine Tankstelle und die 2400 Liter reichen nicht aus für den Rückflug. Als wir wenige Tage später mit mehreren Maschinen unserer Staffel in einem Dalka, einem der tief eingeschnittenen Trockentäler nordöstlich von Stalingrad landen, wirbelt das eine Unmenge Staub auf. Wir landen frech und gottesfürchtig bei 0 Sicht in diese Staubwolke hinein und, als ich mich umwende, erkenne ich, wie eine nach uns gelandete JU von hinten auf uns zurennt. Bremsen hilft bei der nicht mehr viel, sie kracht mit ihrer linken Fläche hinten rechts in unsere rechte Tragfläche. Und dann staune ich. Die Bordmechaniker schneiden ein Stück zeretzter Landeklappe und auch aus dem Querruder einfach raus, hämmern das verbogene Wellblech der rechten Tragfläche wieder gerade und Koch startet tatsächlich mit diesem "Wrack" und kommt bis nach Haus. Die andere JU startet mit zwei Motoren und schafft es ebenfalls bis Stalino. Meine Ehrfurcht vor Der JU 52 und ihren Technikern wächst. Als wir später neben einem Hauptverbandsplatz landen, wo die Kriegs-Chirurgen ihrem blutigen Job nachgehen, erlebe ich 19jähriger "Playboy-Bubi" nach welchen Kriterien Schwerverwundete für den Lufttransport ausgesucht werden, und mir werden die Knie vor Entsetzen weich, als ich erkenne, daß die Sanitäter "hoffnungslose Fälle" bei 30 Grad Hitze einfach auf ihren Bahren zum Sterben liegenlassen, als sie die Verwundeten zum Lufttransport aussuchen. Übel wird mir von dem Gestank, den Benzin, Schweiß, verkrustetes Blut, Wund-Eiter und Uringestank im Laderaum verursachen. Die Schmerzensschreie der Schwerverwundeten beim Start auf den holprigen Feldflugplätzen gellen mir heute noch manchmal im Traum in den Ohren.

## Zwei sehr verschiedene Notlandungen

Zwei Notlandungen erlebe ich damals. Einmal, als unserer, mit zwei Me-109-Motoren überladenen Maschine der rechte Motor ausfällt. Jetzt rächt sich die Phi x Daumen-Navigation, das stundenlange Dösen mit eingeschalteter Automatik über der Steppe, die

nicht beachtete Karte - wozu hat man ein Funkgerät? - Wir können auch mit zwei laufenden Motoren die Höhe nicht halten. Unser Funker fragt uns verzweifelt nach einem genauen Standort, den er durchgeben kann, wir wissen es nicht. Dann müssen wir in der Steppe runter. Die Landung ist überhaupt kein Problem, nur wir wissen nicht, wo wir sind. Auf unserer Verpflegungsliste mit allen Köstlichkeiten der Welt, steht eine 1, 5 to schwere Kiste. Ich erlebe zum ersten Mal, was es heißt zu hungern. Es fällt der erste Schnee und dann dauert es zwei Tage, bis ein Fieseler Storch uns gefunden hat und dreieinhalb Tage sogar, bis der LKW unserer Techniker-Kolonnen, die einen Ersatzmotor dabei hat, vom Storch bis an unsere Notlandestelle geleitet werden kann. Ich staune, wie schnell unsere Mechaniker den kaputten Motor auswechseln. Nachdem der LKW mit den Technikern die beiden Me-109-Motoren übernommen hat, starten wir leer ohne Probleme von unserer Notlandestelle aus. Die Scheißerei, die wir uns eingehandelt haben, als wir die vom Storch mitgebrachten Schweinefleischbüchsen gierig aufgefressen haben, macht uns eine Woche krank. Wir fliegen nicht nur nach Stalingrad, sondern auch zur Krim, nach Charkow und vor allem in den Kaukasus, unter anderem auch in die Nähe einer Stadt Grosny genannt, die auch Heutigen wohlbekannt sein dürfte. Als wir am Spätnachmittag des 19. November 1942 bei Dunkelheit und fürchterlichem Schneeregen in Maikop landen, wo die Russen alle Ölbohrtürme gesprengt haben, werden wir nachts um 3 Uhr alarmiert. Der Grund des Alarms überrascht uns nicht: Die Russen sind bei Stalingrad durchgebrochen heißt es, Ladungen rausschmeißen, und sofort leer nach Stalingrad starten. Welche Armeen die Russen nördlich und südlich von Stalingrad bereitstellten, haben uns die Kumpels einer Fernaufklärerstaffel, die, wie wir am gleichen Platz lag, schon erzählt und, was sie nicht durften, auf Luftbildern, die sie gemacht hatten, gezeigt. Einem Gefreiten im ersten Dienstjahr hätte klar sein müssen, zu welchem Zweck das diente. Dem nämlich, diese Spitze, die 6. Armee, die nach Stalingrad hineinragte, abzuschneiden. "Die machen den Sack zu, und jeder weiß das," hatte uns ein alter Oberstleutnant vom Generalstab, den wir in unserer JU wenige Tage zuvor bis Tazinskaja mitgenommen hatten, auch bestätigt. Es herrscht ein unsägliches Wetter und in 10 m Höhe fliegen wir bei 0 Sicht nach Norden Perelosowskaja entgegen und finden es auch dank Dauer-QDM's die unser Funker ranholt. Es ist kaum zu glauben, hier weiß kein Mensch vom Durchbruch der Russen, wohl habe man schwere Artillerieduelle in der Nacht vernommen. Wir sollen doch bitte zum Essen kommen. Noch etwas baff vor Staunen tun wir das auch und sehen dann, wie plötzlich solche Leichtverwundete mit Kopf, -und Armverbänden, solche also, die noch laufen können, plötzlich über den dünnen Schnee in Richtung Flugplatz humpeln. Unseren Gastgeber von einer Nahaufklärungsstaffel bleibt das Essen im Hals stecken. Also stimmt es doch. Weil es keine Schwerverwundeten gibt, laden wir 22 von den Leichtverwundeten ein, und als wir eben in der Luft sind, sehen wir, wie die Nahaufklärer unten zwei ihrer "Bel Amis" Focke Wulf 189 Maschinen mit irgendwelchen Pannen, in die Luft jagen weil die wohl, bis die Russen kommen, nicht mehr repariert werden können. Bei allen anderen drehen sich schon die Propeller, die türmen also.



Szenen, wie sie "Pilla" als Pilot in einem Transportgeschwader im Krieg häufig erlebt hat. Hier schaufeln im Stalingrad-Kessel Landsr eine Ju 52, die sich im Schnee festgerannt hat wieder aus den Schneewehen.

Wir fliegen durch schauerhaftes Wetter blind bis nach Haus und sind entsetzt, als unser Funker gesteht, daß er den Schlüssel für das Blindlandegerät nicht dabei hat und es somit nicht auf die Baken-Frequenz von Jusowka umschalten kann., was also heißt, daß wir in Stalino kein QGA "fahren" können, ein, dem heutigen ILS ähnliches Blindlandeverfahren. Da bleibt nur die Notlandung, zumal der Sprit knapp wird. Der erste Versuch in dem Schneesturm durchzustößen "endet" vor einem der Kohle-Fördertürme des Donez-Kohlegebietes. Ich bewundere Koch heute noch, daß es ihm gelingt, die JU vor dem Förderturm in einer Steilkurve herumzureißen, vor allem aber, weil er es schafft, aus dieser Extremlage im Niedrigflug wieder in normalen Blindflug überzugehen. Zehn Minuten später, alle Sprituhren stehen endgültig auf Null, versuchen wir es noch einmal und haben Glück, als wir unter uns im Schneesturm einen Acker wahrnehmen, da die Klappen längst auf 45 Grad=Landung stehen und wir nur noch mit 130 km/h dahinschlabbern, nur noch Gas wegnehmen und die JU nach dem Aufsetzen so schnell abbremsen wie es geht, daß der Rumpf dabei hinten hochfliegt und die Verwundeten hinten schreien, weil sie durcheinanderfliegen. Glück im Unglück, wir sind bei Null Sicht neben und nicht in einem Dorf, das gleich nebenan liegt, gelandet. Hier gibt es sogar eine Heeresseinheit, die einen LKW hat. So werden wir unsere Verwundeten los und können am nächsten Tag als sie uns vom Flugplatz Jusowka ein 200-L-Faß Benzin gebracht haben, wieder von diesem Acker starten. Wir fliegen bis zum 6. oder 8. 12 1942 - ich weiß es nicht mehr genau - über Tazinskaja, wo wir Ladung nehmen, noch zweimal in das eingeschlossene Stalingrad. "Der Führer wird uns schon hier raushauen!!" Diese Zuversicht der halb verhungerten Landsr im Stalingradkessel, die enttäuscht darüber sind, daß wir Munition, statt Brot geladen haben, ist schon erstaunlich.."Kettenhunde" = Feld-Gendarmen, kontrollieren die Flugzeugbeladung, nur Schwerverwundete mit Bescheinigung aus ihrem Lazarett dürfen mit. In diesen Tagen sterben fast ein Drittel der nur notdürftig versorgten Schwerverwundeten schon auf dem Rückflug nach Tazinskaja oder Stalino. Es war jedoch nicht nur Stalingrad zu "versorgen",



ebensooft wie nach Stalingrad fliegen wir auch an die Kaukasusfront und in die Kalmückensteppe nach Elista, von wo es zum Kaspischen Meer näher ist, als zum Schwarzen Meer. Denn, das weiß jeder, wenn die Kaukasus-Armee bei Rostow abgeschnitten wird, gehen eineinhalb Millionen Mann in Gefangenschaft. Dann, Anfang Dezember erlebe ich einen Verwaltungsakt der Militär-Bürokratie, wie er absurder nicht gedacht werden kann. Wir, jene 300 C-Piloten, die wir unsere 20 000 Überlandkilometer längst abgerissen haben, die wir inzwischen gelernt haben durch dick und dünn, tags und nachts und zudem fast immer überladen zu fliegen, schickt man, als die Katastrophe von Stalingrad auf ihren Höhepunkt zutreibt, nach Haus. Die Begründung : Die Leute haben noch keinen Blindflugschein ( was ja stimmte) die müssen erst einmal "heim ins Reich" zur Blindflugschule. Damals schütteln wir nur den Kopf, heute weiß ich, daß diese, damals geradezu idiotisch scheinende Anordnung, wenigstens mir das Leben gerettet hat, denn die Apotheose von Stalingrad stand ja erst bevor. Da rollen wir irgendwann Anfang Dezember 1942 wieder zehn Tage im Güterwagen durch den russischen Winter nach Haus und staunen daheim darüber, wie wenig die zu Hause Gebliebenen über die Lage in Stalingrad wissen. Wir erledigen in Ohlau noch die wenigen Flüge bis zum ELF-Schein und werden dann zur Blindflugschule nach Terespol bei Brest-Litowsk gebracht. Das Einpauken von Blindlandeverfahren gehört gemeinhin nicht zu den Höhepunkten eines Fliegerlebens. Drei Ereignisse aus dieser Zeit haben sich mir unvergeßlich eingeprägt: Einmal, daß inzwischen die Sabotage der polnischen Widerständler auch uns treffen kann. Die "Belegschaft" unserer Nachbar-Bude - vier Kroaten - stürzt ab, als in ihrer Maschine, gleich nach dem Start eine Zeitbombe explodiert. Jenen Apriltag, an dem wir gerade unter einer dicken Kaltfront durchgeflogen waren, und 500 - 700 m unter der Basis einer riesengroßen, aber einzeln für sich stehenden, rabenschwarzen Cumulus fliegen, vergesse ich auch nie. Den Cumulus-Nimbus, wohl als "Rest" der Kaltfront übriggeblieben, unterfliegen wir einige hundert m unter dessen Basis. Heute weiß ich, daß man soetwas mit einem Metallflugzeug nicht tun sollte. Mit einem fürchterlichen Knall, wie ich ihn seitdem in meinem Leben nie wieder gehört habe, schlägt ein Blitz in unsere Maschine. Zwar gleitet der nach dem Prinzip des Farady'schen Käfig um die Do 17 Z herum. Mein Fluglehrer ( der stammte übrigens aus Arnsberg) brüllt Flak...Flak!!" und drückt die DO in einen irren Sturzflug, bis ihm der Funker zuruft, "keine eigene Flak, ein Blitz, alles, was bei mir elektrisch ist, ist kaputt!" Tatsächlich, gerade daß die Motoren noch laufen, unsere Antennen sind weggeschmort, alle Funkgeräte im Eimer. Drehzahlmesser ausgefallen, der Kompaß rotiert, wie ein Karussell. Immerhin, die Theorie des alten Herrn Farady von seinem Blitzkäfig hat gestimmt. Der Blitz ist außen am Flugzeug entlang weiter in die Erde geschlagen.

Hier die Moral von der Geschicht' - trau dicken Cumulanten nicht

Das dritte, schlimme Erlebnis: Wenn wir in dieser Zeit, März-April 1943, ein GCA (ILS ohne Höhenbake) in Warschau fliegen, erkennen wir rechts unter uns, das brennende Getto von Warschau. Daß man die Juden dort zusammengepfercht hatte, weiß ich von

meinen Spaziergängen bei stundenlangen Umsteige-Stops in Warschau. Die Juden dort hätten "Rabbatz" gemacht heißt es schnodderig, und jetzt bekämen sie "Saueres, " lautet die naßforsche Auskunft. Heute möchte man sich dafür schämen, daß einem damals nicht schon deutlich wurde, daß es die schiere Verzweiflung war, die diese bedauernswerten Getto-Bewohner zum Aufstand veranlaßte.

Gott sei dank sitzengeblieben

Daß Sitzenbleiben - in der Penne habe ich das gleich zweimal geschafft - auch Leben retten kann, erfahre ich zwei Jahre später. Jeder, der weiß, welche Voraussetzungen für astronomische Navigation erforderlich sind, kann heute nur darüber lächeln, daß dieses Fach an Blindflugschule 1943 eingeführt wird, als in den Flugzeugen jede Voraussetzung für das Arbeiten mit Oktanten zum Schießen von "Standlinien" fehlt. Da ich schon wegen "Mathe" von der Penne geflogen bin, falle ich natürlich mit Glanz und Gloria durch diesen Kurs, anders gesagt, "ich bleibe sitzen" Als ich den "Astro-Kurs" in der nächsten Schulgruppe nachhole, ist "Astro" kein Prüfungsfach mehr. Erst Im Februar 1945 berichtet einer der 13 Fähnriche, mit denen ich in Terespol in einer Bude gelebt habe, daß 10 unserer damaligen Kumpel 1943 gerade noch so früh zu einem Gigantengeschwader versetzt wurden, daß sie bei den letzten Flügen für die Rommel-Armee nach Tunis sämtlich abgeschossen wurden. Einen guten Teil meines Kurzurlaubs, im Mai 1943, verbringe ich wieder auf der Kuschert. Wie's denn "da draußen" aussähe, wollen die Jungs wissen, die auch jetzt noch ganz wild darauf sind, Jagdflieger zu werden. Ganz schlimm wird's für mich, als es sich in Werdohl herumspricht, daß ich auch (nur ganze dreimal) im eingeschlossenen Stalingrad war. Die Frauen von Soldaten, die in Stalingrad vermißt sind, wollen von mir wissen, ob ich denn nicht ihren Mann gesehen habe!" Fluglehrer Hans Fröhlich ist auch nicht mehr so fröhlich. Von seinen Flugschülern sind schon viele gefallen, Gerd Fischer mit Me 109 abgeschossen, Gerd Vetter mit einer HE 111 bei einem Geleitzugangriff im Nordmeer. Hans Jussa mit einem Lastensegler abgestürzt Günther Bötius mit einer JU 88 abgestürzt. Die Liste sollte noch viel länger werden. Ein fröhlicher Erholungsurlaub wird's nicht. Der, einzige Lichtblick: Mein bester Jugendfreund aus Kuschert-Tagen, Hans Diblik, der das Segelfliegen nur so schwer lernte, kommt vom Lazarettaufenthalt auch zum Kuschert-Urlaub. Hans ist Leutnant und mit einer HE 111 ist er nach dem Start in Celle in eine 100 000-Volt-Leitung gekracht und wurde schwer verletzt. Seinen ersten England-Einsatz auf einer JU 88, ein Jahr später, hat er nicht überlebt. Es mag typisch für meine damalige Einstellung sein. Als ich zu einer Transportstaffel nach Weimar versetzt werde, schreibe ich dort sofort ein Versetzungsgesuch zur "Reichsverteidigung". Nach meinem Ausbildungsstand also zur zweimotorigen Nachtjagd. Die Vorstellung zur "Nachschubkolonne" bei der - wie man weiß - keine Ritterkreuze verdienen kann, erscheint mir so schmachvoll, ja, entwürdigend, daß ich dieses Gesuch am Tag meiner Ankunft noch abgebe und bei meinem neuen Staffelkapitän natürlich sofort "schlechte Karten" habe. Heute frage ich

mich, habe ich denn wirklich so "gesponnen?" Ja, so war's wohl. Die JU-52-Staffel zu der ich versetzt werde, ist mit schweren Verlusten vom Stalingrad-Einsatz nach Weimar-Nohra verlegt worden. Wir dienen zur "Auffrischung". Als ich meine Crew beim Chef melden will, ist mir nicht ganz wohl zumute, denn als einziger der Crew kenne ich die "ungeschriebene Bekleidungsordnung" von Frontverbänden. Aber, die übrigen drei meiner neuen Crew sind so stolz auf die Friedens-Designer-Klamotten, daß ich aus Solidarität mit ihnen auch mit eingebeulter Schirmmütze, Schlips und Kragen, langer Hose mit Bügelfalten und anhängendem Fliegerdolch im Flieger-Playboy-Outfit im Staffel-Geschäftszimmer antrete. Da biegen sich zwei alte "JU-Kutscher" vor Lachen. Oberfeldwebel, an deren Orden man - wie es damals hieß - "die Tonleiter rauf-und runterklimpern konnte". "Legt bloß, bevor der Chef Euch in dem Karnevals-Kostüm sieht, ganz schnell den Schlips und die Schirmmütze ab, vor allem, das idiotische "Käsemesser", Euren Fliegerdolch verstaute ganz hinten in den Spind, daß den niemand sieht! Spätestens jetzt wissen wir - ich hätte es eigentlich wissen müssen - daß der Krieg solchen Firlefanz obsolet gemacht hatte. So, nach zweieinhalb Jahren der Ausbildung, bin ich jetzt selbst der Chef an Bord und weil man mit 21 Jahren noch nicht trocken hinter den Ohren ist, soll das folgende auch keine "Landsergeschichte" üblichen Zuschnitts werden. Meine Absicht ist es, die mir nachfolgenden jungen Flieger, mit selbst überlebten, hoffentlich abschreckenden Beispielen vor jenen Anfällen von fliegerischem Wagemut, dessen Ursprung zumeist Leichtsinn ist, vor Nachahmung zu warnen.

### Flug durchs Gewitter

Das beginnt sofort im Mai 1943 als ich eine JU 52 von Goslar, wo sie in der Werft war, nach Weimar überführen soll. Der Meteorologe warnt bei der Flugberatung vor Gewittern über dem Südharz. Ich, Bruder Leichtfuß, schlage das in den Wind, nach dem Motto: Wozu haben wir denn den Blindflugschein gemacht", steige mit Südostkurs in ein Wolkengebirge über dem Harz ein. Bald darauf kracht es, Blitze zucken, ich erlebe erstmals St.-Elmsfeuer an den Luftschraubenspitzen und - keine Minute später weiß ich - trotz frischem Blindflugschein - nicht mehr was oben oder unten ist. Die JU ist spürbar schlimmen Positiv, -und Negativbeschleunigungen ausgesetzt. Ich nehme das Gas völlig weg, um die Zelle nicht noch mehr zu belasten und lasse die Steuersäule los. Erstmals werde ich panisch und erlebe auch bei den anderen an Bord. Panikzustände. Nach wieviel Zeit weiß ich nicht, finden wir uns in wolkenbruchartigem Regen in einem Waldtal wieder, in dessen Längsrichtung wir zufällig hineingestoßen sind. Immerhin habe ich noch soviel Geistesgegenwart festzustellen, wie wir denn zum Verlauf des Waldbaches, 20 m unter uns fliegen. Fliegen wir bergauf, ist alles zu spät, eine 180-Grad-Kurve unter diesen Bedingungen wäre ausgeschlossen. Ich atme tief durch, als ich anhand kleiner Wehre im Bach feststelle, daß wir "bachabwärts" fliegen. Minuten später hören die Berge auf und, ohne, daß wir etwas dazu können, liegt in Blitz, Donner und Wolkenbruch, auf

einmal der Flugplatz von Nordhausen - wie und warum weiß keiner - rechts, neben uns. Als wir aussteigen, will mich der Bordfunker, er gehörte nicht zu meiner Stamm-Besatzung, vor Wut über diesen lebensgefährlichen Leichtsinns verhaften. Kein Wunder, er ist verheiratet und Vater zweier Kinder. Die Ohrfeigen können die anderen noch so eben verhindern. Die Schläge hätte ich wahrhaftig redlich verdient.

Und die Moral von der Geschicht': "Flieg nie in ein Gewitter nicht!!"

Und hier ein Beispiel dafür, daß man als Flieger gefährlich lebt, wenn man sich unter Druck gesetzt fühlt: Soetwas kommt aus Prestige Gründen, aus Zeitnot oder anderen Ursachen auch heute immer wieder vor. Die Staffel fliegt von Jena, nach Garz auf die Insel Usedom Dort soll Gerät für Marseille abgeholt werden. Nach der Beladung erweist sich auf der Waage, daß ausgerechnet meine Maschine total überbeladen ist. Ich weigere mich auf dem nur 800 m langen Platz mit dieser Überladung an diesem Tag auch noch über 3stöckige Kasernen hinweg zu starten. Ein Major macht mich furchtbar zur Sau und befiehlt mir den Start. Wir steigen ein und beschließen einen Fehlstart zu machen. Gas rein, im letzten Flugplatzdrittel noch nicht abgehoben, "in die Eisen, " bremsen wie verrückt und 150 m vor den Kasernen am Flugplatzrand steht sie dann. Siehe da, auf einmal wird meine Maschine um die Überladung erleichtert. Auf dem Flug nach Marseille richten wir es so ein, daß ich in Salzwedel gleich zwei ehemalige Kuschert-Indianer besuchen kann. Egon Voßloh, der Gruppenfluglehrer an der dortigen AB-Schule ist, und meinen Bruder, Flugschüler in Egon's Gruppe. Am nächsten Morgen begleiten mich Egon und mein Bruder in einer W 34, der "einmotorigen JU" als "Verbandsflugübung" ist der Schulflug getarnt, noch ein Stück des Weges nach Frankfurt. Sommer 43, in Neapel. Seit Wochen transportieren wir jene Fallschirmjäger, die später bei Monte Cassino den amerikanischen Vormarsch in Italien aufhalten sollten, von Avignon, Orange oder Istres bei Marseille nach Süditalien. Bei der Gelegenheit nahm ich zwei ehemalige "Deilinghofener" vom LSV Iserlohn, als Fallschirmjäger mit meiner Maschine mit. Die freuen sich wie die Schneekönige, daß sie vorn im Cockpit mal die Steuersäule für eine Minute halten dürfen. Das komische Geräusch beim Anlassen des rechten Motors in Avignon entpuppt sich beim Anlaßversuch in Neapel als böse Panne. Offenbar ist die Anlaßklaue des Schwungkraftanlassers gebrochen. Der Motor läßt sich am Boden nicht mehr starten. In diesem Augenblick gibt es Fliegeralarm, als die Flak an der Küste schon auf einen Ami-Verband von Liberator-Bombern schießt, der so unverschämt niedrig fliegt, daß man den Flugzeugtyp ohne Fernglas ausmachen kann, entscheide ich mich, mit nur zwei Motoren zu starten. Die Maschine ist leer, mehr als der halbe Sprit rausgeflogen, das müßte gehen. Geht auch, nur habe ich Idiot, der sein Flugzeug, wie üblich beim Start, in Richtung der Startbahn ausrichtet, nicht daran gedacht, daß der Schub des linken Motors jetzt nicht mehr vom Gegenschub des rechten Motors aufgehoben wird. Es wird ein Start um die Ecke, meine Ju dreht, ohne daß ich es mit dem Seitenruder ausgleichen kann - immer mehr nach rechts und rennt auf die am Seitenstreifen stehenden Büsche und einen hier abgestellten Fieseler Storch zu. Mein cleverer Bordmixer hat, als wir in

fast 40 bis 50 Grad zur eigentlichen Startrichtung wenige hundert m vor diesen Hindernissen immer noch keine Abhebefahrt haben, vorher die Klappen von Start fast auf Landung herausgedreht, seiner Geistesgegenwart haben wir es zu verdanken, daß ich die JU wenige Meter über diese Hindernisse heben kann. Als wir, draußen auf See erst 120 Fahrt haben, die den Propeller des rechten Motors aerodynamisch durchdreht, ist es eine Kleinigkeit, den dritten anzulassen und mit 3 Motoren nach Haus zu fliegen. Als geradezu lebensgefährlich erweisen sich die Verbandsstarts von ganzen Staffeln (12 Maschinen) auf dem "Wüstenflugplatz" von Istres bei Marseille. Die hinter dem Staffelführer startenden Maschinen sind im Augenblick des Gasgebens in die riesige Staubwolke eingehüllt, die 36 Propeller aufwirbeln. Wir starten praktisch blind und fragen uns, welche fliegerische Ignoranten Idioten wohl solche Befehle geben. Daß während der 2 Monate dort keiner mit seinem Vorder-, -oder Nebenmann zusammengestoßen ist, scheint uns ein wahres Wunder. Mein erstes Wiedersehen nach dem Krieg mit Fritz Geske, der lange Jahre nach dem Krieg Segelfluglehrer beim Plettenberger Verein und als Berufspilot bei der Firma Fastenrath flog, war etwas peinlich. Der Grund: Ich bin in einem großen Verband, jedenfalls mehr als 30 JU 52, als rechter Cazmarek des Gruppenkommandeurs, also, als die nächste Maschine, rechts hinter ihm, von Marseille-Istres nach Foggia an die Adria gestartet. Aus irgendeinem technischen Grund, scheidet die Kommandeurs-Maschine irgendwo in der Toscana aus und landet irgendwo dort. Nun sieht es das Reglement vor, daß der rechts hinter der Führermaschine Fliegende, dann die Führung des Verbandes übernimmt. Das tue ich auch und ärgere mich über einen Flugzeugführer einer JU, der ständig versucht, sich vor uns zu setzen und uns zu verdrängen. Ich erkenne nur an der schneeweißen Schirmmütze des Piloten, der das immer wieder versucht, daß es sich um einen Offizier handeln muß, der es offenbar nicht nötig hat, die FT-Haube aufzusetzen. Zwischen Korsika und Sardinien im Niedrigflug durchhuschend, bringe unseren Verband nach Foggia und lande dort auch als Erster. Ich bin eben aus der Maschine geklettert, als ein Leutnant, der mit der weißen Mütze - mit "Schaum vorm Maul"- mich anbrüllt, was mir als kleinem Gefreiten einfällt, einen Großverband führen zu wollen und er wird das melden. Die gleiche Schirmmütze trägt er, obschon uns des "Ernstfalles" wegen der Stahlhelm befohlen wird, weil eine Latrinenparole davon wissen will, daß die Amis im Juli 1943 an der Mittelmeerküste landen wollen. (die landeten dort erst ein Jahr später) Wir amüsieren uns über den aufgeregten Leutnant, der wie das spätere HB-Männchen der Zigarettenreklame herausspringt, und uns nachts in den Klippen über dem Mittelmeer, wo wir mit unseren armseligen Flinten den bösen Feind erwarten sollen, aufgereggt von einer Stellung zur vermeintlich noch besseren herumjagt. Dieser aufgeregte Leutnant ist ebenfalls Fritz Geske. Als wir uns 1954 auf dem Flugplatz am Habbel wiedersehen, erinnere ich ihn an seine Auftritte, ich weiß nicht genau, ob ihm das dann peinlich war. Als ich diese Stories den Plettenbergern am Flugplatz erzähle, lachen die sich schief und meinen "So ist der heute noch!" Ein warnendes Beispiel aus dieser Zeit an alle Flieger die meinen, daß man den Verbandsflug so nebenbei mit der linken Hand machen könne. Wir fliegen in einem kleinen Verband von 6 Maschinen von

Pratica di Mare bei Rom, zurück nach Marseille. Verbandsflug im lockeren Verband ist tödlich langweilig, und als mein Funker, denn ich schon öfter einmal am zweiten Steuer habe fliegen, lassen mich darum bittet, ihn noch mal ranzulassen, tue ich das auch, obschon ich in diesem Augenblick ziemlich dicht, links von der Führermaschine fliege und von meinem Sitz aus die Lage nicht so gut übersehen kann. Als mein "Co-Pilot." plötzlich ruft, "das Querruder geht nicht mehr!" will ich das nicht glauben, übernehme das Ruder, hebe ich Tragfläche mit dem Querruder - das geht doch - kurz rechts hoch und drücke die Tragfläche sofort wieder mit einem Ruck in die Waagerechte. Da gibt es einen Ruck, ich sehe die Führermaschine vor mir in einem steilen Neigungswinkel aufs Mittelmeer abtauchen. Ein Fetzen fliegt in der Luft herum. Es ist das halbe Höhenruder der uns vorausfliegenden Maschine, ich habe es mit dem Ruck und dank der starken Hebelkräfte der 30-m-Tragfläche abgeschlagen. In der Maschine sitzen 20 Urlauber aus Italien, ich bin entsetzt, dann merke ich, daß der Flugzugführer seine Maschine abfangen kann und ganze 50 m hoch über das Mittelmeer nach Haus krebst. Ich fliege mit ihm, wie die Henne ums Küken, und bekomme für das Vergehen 3 Tage gelinden Arrest. Wäre herausgekommen, daß es mein Funker war, hätte man mich vor ein Kriegsgericht gestellt und Strafkompagnie wäre wohl das Gelindeste gewesen.

Moral und "gutbürgerliche" Nutzanwendung: "Wenn einer, der mit Mühe kaum, gekrochen ist auf einen Baum, schon meint, daß er ein Vogel wär', so irrt sich der." (W. Busch)

Damals, wie heute, sollte man den Umstand respektieren, daß Flugplätze aus verschiedenen Gründen gesperrt sind. Als wir vom Italien-Einsatz "ins Reich" zurückfliegen, sollen wir in Paris-Le Bourget Ladung nehmen und die nach Pommern fliegen. Den Namen Le Bourget hören wir gern, denn das weiß man, nur dieser Verkehrsflugplatz hat Bus und U-Bahnanschluß nach Paris. Als wir südlich von Paris angekommen sind, erkennen wir im Norden eine riesengroße Brandwolke. MYO= im Funk, Fliegeralarm, hatten mein Funker mir schon gemeldet. Als wir über Le Bourget ankommen, stellen wir fest, daß unser Zielflugplatz das Angriffsziel der Amis war. Da unten in der Startbahn wimmelt es von Bombentrümmern, Flugzeuge und Gebäude brennen lichterloh. Da werden wir wohl nicht landen können, also nach Villacoublay oder St-Cyr, irgendeinen der zahlreichen Flugplätze um Paris (ohne Bahnanschluß?) Dann zeigt mein Funker aufgeregt nach unten, "sieh mal!" brüllt er, "die äußere Begrenzung dieses kreisrund angelegten Flugplatzes bildet eine Rundrollbahn. Da könnten wir doch, " meint er "oder?" Vier junge Burschen, scharf, wie eine Packung Rasiermesser auf Paris, die "Lichterstadt" vor Augen, riskieren schon was. Um's kurz zu machen, mit leicht eingeschlagenem Seitenruder, linke Fläche leicht hängend mit Mindestfahrt - die Maschine ist ja leer - setze ich tatsächlich auf dieser Kurven-Landebahn auf. Und rolle, linke Bremse angezogen, sozusagen im Kreis, in der Nordkurve aus. Natürlich trägt uns das einen fürchterlichen Anschuß ein, den wir gelassen ertragen, denn die folgende Botschaft hören wir gern: "Hauen Sie bloß ab, machen Sie erst einmal Quartier in Paris, hier tut sich in den nächsten 5 Tagen nichts."

Daß wir gleich im Bermudadreieck der Sünde, am Abhang des Montmartre einquartiert werden, finden wir wegen der kurzen Wege zu den jeweiligen Sündenpfühlen, höchst praktisch. Und stellen nach 5 Tagen, vom Pariser Nachtleben ziemlich geschafft fest, daß wir eine "Schieber-Ladung" in der JU haben, Rotweinfässer und Sauternesweine vom Feinsten aus Bordeaux in Flaschen für ein pommersches Offiziers-Kasino.

Hier die Moral von der Geschicht': Für'n Puff lande gefährlich nicht!!

Daß man sein Flugzeug nur in körperlich gesundem Zustand fliegen sollte, erfahre ich vier Wochen später in Albanien. Wir bringen von Bitolij in Süd-Mazedonien aus Gebirgsjäger nach Albanien, hauptsächlich nach Tirana und Durazzo. Die Italiener sind soeben, es ist September 1943, samt ihrem Marschall Badoglio, zu den Alliierten "übergelaufen". Wir müssen morgens um 6 Uhr starten, weil jene Maulesel, die wir nebst Gebirgsgeschützen nach Tirana bringen sollen, nicht, wie Kühe wiederkäuen können und bei Thermikböen am eigenen Gekotzten ersticken würden. Als plötzlich in 2500 m Höhe zwei italienische Fiat-Jäger hinter uns hängen, wissen wir nicht, was sie, die ja seit zwei Tagen unsere offiziellen Feinde sind, wohl tun werden. Sie haben nicht geschossen. Gottlob hat aber auch nicht einer unserer Bordschützen panisch reagiert und den Finger an seinem MG "krumm gemacht." sonst schriebe ich diese Zeilen nicht. Nach 8 Tagen Superstress - wir müssen unsere Maschinen von Hand aus Fässern tanken, 2400, Liter aus 12 Fässern !" falle ich bei einer Flugbesprechung ohnmächtig um und werde in einem Primitiv-Lazarett zwischen schwerverwundeten und sterbenden Landsern wach. Ich weiß nur noch, daß es unerträglich heiß ist, ich habe hohes Fieber und bin nur stundenweise bei Bewußtsein. Dann heißt es eines frühen Morgens, es fliegt eine JU mit Verwundeten nach Belgrad. Ich werde ebenfalls zum Flugplatz gefahren, sieh an, da steht meine Crew neben meiner JU 52 grinst mich ebenso unschuldig, wie erwartungsfroh an und meint ganz treuherzig: "Das schaffst Du doch sicher, die bis Belgrad zu fliegen, sonst kommen wir hier nämlich nie raus! " Die haben also das Ding, mit der JU52, die nach Belgrad fliegt - die Staffel ist schon drei Tage weg - eingefädelt. Ich steige mit zitternden Knien ein und tappe mit Mühe zum Cockpit. Mein Bordmixer muß helfen, die Steuersäule beim Start nach vorn zu drücken, weil ich das unmöglich allein schaffe. Auf "halbem Wege" nach Belgrad, mitten über dem "wildem Balkan" bei Kraljevo, tanzen mir dicke schwarze Flecken vor den Augen. Ich baue ab, muß sofort runter! Wie ich die Landung in Kraljevo geschafft habe, ist mir schleierhaft, wie fast alles, in diesen Tagen. Zwei Stunden später kommt eine JU meiner Staffel aus Belgrad, die hat einen zweiten Piloten an Bord, und der fliegt mich, der ich jetzt erstmals in meinem eigenen Flugzeug neben den 6 Schwerverwundeten, die wir an Bord haben auf meiner Bahre liege nach Belgrad. Nach 10 Tagen Lazarett eröffnet mir der Stabsarzt bei der Entlassung, daß ich Papadachi, die Vorstufe der Malaria hatte.

Und die Moral von der Geschicht': "Bedenke: Kranke fliegen nicht!"

Wochen später in Athen treffe ich gleich drei Werdohler, zwei alte Kuschert-Freunde und einen Verwandten. Der eine ehemalige Kuschert-Indianer ist Hans Bonath, einziger

Ritterkreuzträger aus Werdohl, der kam aus unserem Verein. Damals, in Athen-Tatoi, ist er Oberleutnant und Pilot einer Fernaufklärer-Staffel. Aber, der läßt am Telefon mir gegenüber dermaßen den Oberleutnant heraushängen, daß ich auf ein Treffen verzichte. Der andere aber, auch Oberleutnant, Winfried Kaiser, auf der Kuschert nannten wir ihn nur "Combi", der kommt sofort, nachdem ich ihn am Flugplatz von Eleusis, wo "Kombi" beim LG1 eine JU 88 fliegt und wo ich gerade einmal "vorbeigelandet " bin anrufe. Bevor er eintrifft, kommen aber die Amis mit einem Geschwader Liberator-Bomber. Ich muß im Alarmstart raus, denn, Eleusis haben die Amis heute auf dem Korn. Ich sehe, gerade noch im Start, wie "Kombi" seinen VW-Kübel auf der Hacke herumdreht, als die ersten Bomben, allerdings weit draußen, in die Weinberge fallen. Erst 1945 sollten wir uns unter dramatischen Umständen wiedersehen. Der dritte Werdohler ist mein eigener Vetter, der ist in Agrinion in Nordgriechenland in meine Maschine eingestiegen, weil ich schon im Cockpit sitze, als der hinten einsteigt, habe ich das gar nicht bemerkt. Wir fliegen nachts, dies hat mein Vetter aber auch bemerkt, daß uns über Athen die eigene Schiffsflak aus dem Hafen von Piräus beschießt, als wir dort in 1500 m Höhe ankommen. Das ist " sehr unangenehm" und die Angst ist ja noch nicht vorbei, nachdem wir uns per Erkennungs-Signalmunition aus der Not-Leuchtpistole als Deutsche "ausweisen" und "die da unten" aufhören zu ballern. da sind ja leider noch einige Magazine 2-cm-Granaten zu uns "unterwegs". Na schön, es ging gut, und nach der Landung stelle ich erstaunt fest, daß mein Vetter unter meinen Passagieren ist, de staunt auch nicht wenig. Eigentlich sollte ich seit jenem Novembertag 1943 endgültig wissen, daß es nicht nur nötig ist, das Betriebshandbuch eines Flugzeuges auswendig zu kennen, sondern, daß es ebenso wichtig ist, zu wissen, wo sich die Hebel und Bedienknöpfe befinden, von denen in diesen Büchern die Rede ist. Wir sind nachts - wie immer - von Iraklion auf Kreta mit etwa 22 Urlaubern nach Athen unterwegs. Die Nacht ist für griechische Verhältnisse ungewöhnlich dunkel, pechschwarz weil Neumond ist und zudem in 700 m Höhe eine dicke Wolkenschicht hängt. Wir dümpeln mit eingeschalteter Kurssteuerung auf Nordkurs Attika entgegen, und bekommen soeben das Leuchtfeuer von Kap Sunion, an Attikas Südostspitze in Sicht, als meine JU plötzlich in einer engen Rechtskurve nach unten spiralt. Als ich mit aller Kraft mit dem Seitenruder links nicht gegenhalten kann, ist mir klar, daß die Rudermaschine stärker ist als ich. Technisch ist dies passiert: Ein elektrischer Widerstand in der eingeschalteten Kurssteuerung ist ausgefallen, der Defekt läßt die Rudermaschine, das Seitenruder, so ausschlagen, daß das Flugzeug mit 6 bis 8 Grad pro Sekunde dreht und so in den Spiralsturz geht. Irgendwann im Technik-Unterricht hat man das gelernt. Verzweifelt suche ich mit der rechten Hand, irgendwo unten, am Gashebelblock den Schalter für die Kurssteuerung, um sie auszuschalten. Bis mein Bordmixer, mit dessen suchenden Händen sich meine dabei kreuzen brüllt:"Hände weg!!" Sekunden später merke ich, daß ich das Seitenruder wieder betätigen kann, er hat den Ausschalthebel gefunden. Aufatmen können wir aber immer noch nicht, denn, jetzt sind meine Blindfluggeräte nach diesem beginnenden Spiralsturz so "durcheinanderfrisiert, " daß ich es kaum schaffe, die JU im Blindflug nach dem künstlichen Horizont, oder mit Kugel und "Pinsel"



des Wendezigers vor dem pechschwarzen Vordergrund, der nicht eine Ahnung von Horizont bietet, wieder in Normallage zu bringen. Das gelingt mir in dieser düsteren Nacht erst, als ich das Leuchfeuer von Kap Sunion als optische "Aufrichthilfe" benutze. Als wir, nachdem das lebensgefährliche Drehen endlich beendet ist, erstmals wieder auf den Höhenmesser starren, erkennen wir den Ernst der Lage. Der zeigt noch ganze 200 m an. Als ich 40 Jahre später Kap Sunion erstmals betrete, bringe ich nicht dem "Genius Loki" - dem Meeres-Gott Poseidon in dessen Tempelruine dort ein "Opfer", die Dose Bier, widme mich lieber dem Leuchtturm dort, dessen Licht ich - und 23 andere auch - vermutlich unser Leben verdanken.

Und, die Moral von der Geschicht': "Weh' kennst Du Deine Knöpfe nicht!"

Frohgemuten Alpen-Überquerern in unserem Verein dies als Lektüre: Was Lev mit der arg untermotorisierten Tobago über dem Penserjoch erlebt hat, dies nämlich, daß Dich bei strahlendem Wetter über dem Hochgebirge Abwinde plötzlich so jäh herunterdrücken, daß Du, wie er, am Penserjoch nur noch eine Blitz-Notlandung machen kannst, ist mir mit der JU 52, die ebenso "untermotorisiert" war wie die Tobago, über den 2800 m hohen Rhodopen, im südlichen Bulgarien passiert. Die JU 52 hatte, wie unsere Sportflugzeuge auch, nur Bodenmotoren, d.h. Motoren ohne Höhenaufladung die ein Erreichen größerer Höhen unproblematischer machen. Jeder Gebirgsflug in Höhen über 3000 m - vor allem beladen - war mit unseren, durchweg "ausgelutschten" Motoren ein Abenteuer. Nach Abenteuer sieht es aber bei prächtigem Winterwetter des 14. Dezember 1943, mit Sicht von Pol zu Pol gar nicht aus, als ich mit der routinemäßigen Kuriermaschine unserer Gruppe in Athen starte und nach der Zwischenlandung in Saloniki nach einer Dreiviertelstunde endlich 3000 m Höhe erreicht habe. An Bord einige Urlauber, ansonsten eine Unmenge Weihnachtspakete, die ich an der Bahnrampe des Flughafens Wien-Aspern ausladen soll. Ein wenig bockig ist es hier oben schon, aber in knapp einer Stunde würden wir in Sofia-Wrasdebnä zwischenlanden. Dann erwischt es uns, als wir nichtsahnend soeben einen Hochgebirgs-Talkessel, über dem eine dünne Hochnebelschicht hängt, überqueren. Eine unsichtbare Faust - so scheint's - haut uns mit einem Fallen am Vario mit mehr als 5 m pro Sekunde runter, und es hilft schon gar nichts, daß ich die Gashebelsperre rausnehme und die Notleistung von 110 Prozent in die drei BMW-Sternmotoren schiebe. Wie zum Hohn drückte es mich mit drei auf Übertouren dröhnenden Motoren unter die Hochnebeldecke, im nächsten Augenblick stecken wir, wie eine Wespe im Einmachglas, in einem Hochgebirgskessel, der noch eben groß genug ist, mich darin wie verzweifelt herumkurven zu lassen, ohne an die Felsen zu stoßen. Durch die Kurverei mit hoher Schräglage sinkt meine Maschine noch tiefer in dieses abwindträchtige Felsenloch, aus dem es scheinbar kein Entrinnen mehr gibt. Bis mein Bordmixer brüllt, "Da, da geht's raus !" indem er auf eine Gebirgsscharte weist, in der schwacher Nebeldunst, von der Sonne angeleuchtet, wie ein auf die Spitze gestelltes Dreieck aussieht, das um uns herumsaust, da wir ja weiter Vollkreise in großer Schräglage fliegen müssen. Das Aufrichten der JU in Richtung rettendes Kar muß ruckartig geschehen und dann bleiben

uns nur 2 Sekunden, um die Maschine auf die Mitte dieser, in dünnen Dunst gehüllten Felsscharte auszurichten, auf die wir, vor Angst bibbernd, ob sie denn wohl breit genug ist, um uns mit unseren 30 m Spannweite durchzulassen. Nun, es hat gepaßt. Schier unfaßbar dieser Kontrast, eben noch in höchster Lebensgefahr durch Abwind geraten, mit Panik an Bord, herrscht jetzt geradezu idyllische Ruhe. Unsere aufgeregten Passagiere haben sich beruhigt und sortieren die durcheinandergeflogenen Pakete neu. Wir fliegen im nächsten Augenblick ohne jeden Meter Höhenverlust, mit normaler Tourenzahl, als wenn nichts gewesen wäre, über die tief verschneiten "Postkartenlandschaft" der Rhodopen und landen ohne Probleme in Sofia.

Und die Moral von der Geschicht': "Weh' Dir, wenn Abwind Dich erwischt!"

Hier ein hoffentlich abschreckendes Beispiel dafür, daß man vor einem Flug nicht so viel saufen sollte und, wenn man's dann doch wieder einmal getan hat, sich auf keinen Fall in eine gefährliche Lage bringen sollte. Wir sind beim Verlegungsflug der Staffel von Athen nach Jena Sylvester 1943 in Wien gelandet und haben dermaßen bei unseren Freundinnen in der Josephstädterstraße gefeiert, daß wir im Stillen hoffen, am 1. Januar nicht starten zu müssen. Mußten wir aber, denn das Wetter war zwar nicht gut, aber gut genug, um nach Dresden zu starten. Eine Kaltfront stehe derzeit irgendwo nördlich von Berlin, aber die würde Dresden erst am Abend erreichen. Nach dem Start zunächst die übliche Langeweiler-Tour im sturen, etwas aufgelockerten 12er-Verband. "Meine Fresse" oder ähnliches rufe ich meiner Crew zu, als wir in Höhe von Karlsbad sind. Von Norden rollt eine senkrechte, pechschwarze Wand, deren Wolkenmassen man von unten nach oben rotieren sehen kann auf uns zu. Die Berliner Kaltfront, ein meteorologisches Monster geradezu., die hat Böhmen schon erreicht. Die 2. Staffel, deren Chef war Blindfluglehrer, dreht ab und landet mit seinem Haufen in Prag. Unser Chef, vom Fliegen und vom Wetter keine Ahnung, donnert mit uns in diese Kaltfront hinein. Sofort bricht an Bord von 12 Maschinen Panik aus. 12 Flugzeuge in gleicher Höhe fliegend und ohne Sprechfunkverbindung untereinander, haben bei Sicht Null und Wolken bis unter den Rasen alle ein Ziel, den Flugplatz Dresden Klotzsche. Das kann nicht gut gehen, das geht auch schief. Jetzt setzt ein wilder Funkverkehr mit dem Peiler in Dresden ein. Jeder will sein QDM haben. Ich setze mich erst einmal in größere Höhe ab, bekomme ein QDM von Klotzsche von 90 Grad, bin also schon westlich vorbei. Rings um uns eine wahnsinnig bockige "Schnee-Hölle" und plötzlich erkenne ich, als sich für Sekunden eine Schneelücke auftut, vielleicht noch 150 m hoch, unten im Schnee, eine abgestellte JU52. Der Flugplatz!!! An ein ordentliches Blindlandeverfahren ist nicht zu denken, die Peiler-Mannschaft kann uns unmöglich alle mit QDM's bedienen. Also mit unvorstellbarem Fracksausen - wo sind die anderen? - "Phi x Daumen. Vier mal 90 Grad, Klappen voll raus, Mindestfahrt und erneuter Anflug im Schneesturm auf den Platz, zu, wo die JU steht. Dann taucht sie schemenhaft vor mir auf, Gas ganz raus, in dem tiefen Schnee steht die JU, zusätzlich gebremst nach 250 Metern. Als wir aussteigen wundern wir uns, Straßenbahnen klingeln und Autos anfahren zu hören, sehen kann man nichts in diesem Schneesturm. Eigenartig auch, daß kaum eine Tür an den Flughafengebäuden

offen ist. Als wir endlich eine offen finden, erschrecken wir eine Putzfrau zu Tode. Wo um Gottes Willen denn wir herkämen, Nun, entgegnet mir von Wien und sind froh, daß wir Dresden-Klotzsche gefunden haben. Die Gute ist paff, "Enääää, des hier is scho lang geen Fluchhafen mehr, des is Dres'dn-Heller, dees war emal en Sportflugplatz, midden in d'r Stadt da putz ich heute am Neujahrstag Büros." Als die Kaltfront aufreißt stellen wir fest, daß es stimmt, wir sind mitten in Dresden auf dem alten Sportflugplatz Heller gelandet. Da haben sie vor Jahren einmal eine alte JU 52 abgestellt erfahren wir. Als wir die vierstöckigen Häuser ringsum erkennen, beschließen wir an diesem Abend noch einmal Geburtstag zu feiern. Das Fazit dieser Wahnsinnstat eines fliegerisch unbedarften: Staffelkapitäns: Sechs Maschinen haben Klotzsche gefunden, fünf sind im Raum Pirna notgelandet eine mit 100 Prozent Bruch und ich liege in Dresden-Heller. Eine Stunde später starte ich, Gas rein, Gas raus und lande in Klotzsche. Das Schlimme ist, für solche Wahnsinnstaten mußten sich jene unter unseren Herren Offizieren, die nach einigen, jüngst erschienenen Berichten über die Transportgeschwader zum guten Teil "ausgemusterte Typen" waren, die man sonst nirgendwo gebrauchen konnte, da sie weder fliegen konnten noch irgendwelche Ahnung vom Fliegen hatten, niemals verantworten. Auch für den Tod jener vier Besatzungen nicht, die bei diesem Verlegungsflug von Athen "ins Reich" auf das meteorologisch unglaubliche Ansinnen, durch einen Schneesturm über den Rhodopen von Saloniki nach Belgrad gestartet waren und alle wegen Vereisung heruntergefallen sind. Den nächsten Jugendfreund aus der Werdohler Flieger-HJ treffe ich, als wir im tiefen Schnee in Jena-Zwätzen gelandet sind. Zwätzen ist ein Berg-Flugplatz, wie heute Altena Hegenscheid, dies zum Verständnis für die Situation, die ich hier schildere. Da treffe ich auf Kuschert-Indianer Paul Schmelter, der ist Bordmechaniker in einer Transportstaffel, die dreimotorige italienische "Beutemaschinen" vom Typ Savoia-Machetti fliegt. Paul steht an dem Steilhang der den Flugplatz begrenzt und schimpft, wie ein Rohrspatz auf den verfluchten Maccaroni-Bomber. Den hatte er am Silvesterabend dort abgestellt, wo der Flugplatz schon etwas abfällt. Bremsklötze hatte er nicht hinter die Räder gelegt- wie es eigentlich hätte sein müssen - und, weil die Brems-Arretierung über Nacht nicht gehalten hat, ist sein "Maccaronibomber" rückwärts in den Wald gerollt und lag jetzt da unten als Totalschaden.

Hört die Moral von der Geschicht': "Gehorcht Wahnsinnigen nicht!"

Das tun wir auch nicht, als wir im März 1944, vom damaligen Verkehrsflughafen Köln-Butzweilerhof, täglich nach Köln-Wahn fliegen müssen, um dort Fallschirmjäger abzusetzen. Als man uns befiehlt, bei 100 m Wolkenhöhe, strömendem Regen und 1 km Sicht nach Wahn zu fliegen und das auch noch im Verband, was für jeden, der etwas von Verbandsflug kennt, als der schiere Wahnsinn vorkommen muß. Als sich der "Verband" schon im Start in 50 m Höhe auflöst, was ich als selbstverständlich erwartet hatte, fliege ich sofort weit nach Norden. Vom linken Niederrhein her, schleichen wir uns, sachte tiefer fallend, zu einer Zeit mit QDM's an unseren Platz heran, als unser Peiler uns noch ganz allein bedienen kann. Als der übrige Haufen der natürlich in Wahn nicht landen

kann wieder einfällt, herrscht auf der Platz-Frequenz jenes lebensgefährliche Funk-Chaos, das zu erwarten war. Einer Überladung wider Willen, fallen wir im April 1944, um ein Haar zum Opfer. Wir fliegen jetzt nachts vom rumänischen Galatz aus über das Schwarze Meer zur Krim, wo die 17. Armee, von der blitzartigen Eroberung der gesamten Krim durch die Rote Armee überrascht und, auf den Raum um Kap Chersones unweit von Sewastopol zusammengedrängt, ihrem sicheren Ende entgegensieht. Ich baue auf dem Platz von Chersones nachts eine solch harte Durchsack-Landung, daß uns der Not-Hauptschalter, und der ist irgendwo im unteren Rumpf, ausfällt. Die Folge, das Bordnetz fällt aus, wir können die Maschine nicht mehr starten. In diesem Endzeit-Chaos von "Stalingrad'schen Dimensionen " Bomben und Granaten schlagen unweit des Platzes schon ein, Leichtverwundete stehen in Achterreihen hunderte von Metern an den Verladestellen, ist an eine Reparatur bei Nacht, die ein Aufschrauben der unteren Rumpfplatten bedingt, überhaupt nicht zu denken. Ein Batteriewagen muß her, den beschafft mein Mixer Loisl in diesem Tohowabohu als es wieder hell wird, von der letzten, hier fliegenden Me-109-Staffel. In Minutenabständen greifen russische IL2-Schlachtflieger und russische Boston-Bomber (amerikanische Leihgaben) den Platz an. Wir können aber unsere Motoren starten.. 27 Leichtverwundete (weil die stehen können) haben wir eingeladen, als wir jetzt auf einmal auch noch sieben Rot-Kreuz-Schwestern mitnehmen sollen. Das ist Wahnsinn, wir sind mit 27 Verwundeten schon überladen. Weil Frauen aber im Falle russischer Gefangenschaft ein fürchterliches Schicksal erwartet, laden wir erstmals, so lange ich eine JU fliege, tatsächlich 34 Menschen ein. Das geht aus Schwerpunkt-Gründen nur so, daß alle stehen müssen und mit einem dicken Tau im vorderen Teil des Rumpfes "zusammengebonden werden, damit niemand nach hinten gehen kann. Trotzdem überrascht mich das erwartete Aufbäumen der Maschine nach dem Start, der zudem noch während eines Schlachtfliegerangriffs erfolgt, doch sehr. Ich muß bei voll kopflastig getrimmter Maschine die Steuersäule voll gedrückt halten und kann das nach kurzer Zeit nicht mehr allein. Mein Bordmechaniker muß drücken helfen, die JU macht 40 km Fahrt weniger als normal und schwabbelt mit 10 km/h über der Landegeschwindigkeit und hoch erhobener "Schnauze" über das Schwarze Meer. Als uns beiden die Arme vom Drücken fast abfallen, kommt Mixer Loisl auf eine grandiose Idee: Er tritt mit beiden Beinen gegen die Steuersäule. Wir brauchen drei Stunden für die Überquerung des Schwarzen Meeres und landen in Conntanza mit fast voll laufenden Motoren. Als wir hier den Strick um unsere "Gefangenen" lösen, fallen einige von ihnen um. Sie waren während des dreistündigen Fluges ohnmächtig geworden, nur eingeschnürt, wie sie waren, konnten sie nicht umfallen. Die Mädchen aber fallen uns aus Dankbarkeit für ihre Errettung vor den Russen weinend um den Hals.

Hier, die Moral von der Geschicht': "Prüf' vor dem Start Dein Fluggewicht!"

Mit dem nächsten Werdohler Segelflieger, der mir über den Weg fliegt, bin ich eng verwandt: Es ist mein eigener Bruder, der mit acht anderen JU-52-Besatzungen zur Auffüllung unserer, im Krimeinsatz arg gerupften Staffel, eines Tages in Prosnitz in Mähren, wo wir "in Ruhe liegen, " als Flugzeugführer einer JU 52 eingeschwebt kommt.

14 Tage später, treffe ich bei einer Zwischenlandung in Schlesien auf Karl Wilhelm Kind, Kuschert-Gefährte aus Eveking- dem ersten Nachkriegs-Geschäftsführer unseres Vereines - wo der gerade auf die JU 86 umschult. Gottlob muß mein fliegerisch völlig unerfahrene Bruder am 6. Juni, dem Tag der Invasion, nicht mitfliegen, wo meine Crew, zusammen mit zwei anderen den Selbstmord-Befehl, einen Flugplatz, 150 km hinter der Invasionsfront am helllichten Tag anzufliegen einfach nicht ausführt. So weit ist es inzwischen gekommen, wir werden uns zu drei Flugzeugführern einig, diesen Unsinn, so wie er befohlen ist, nicht mitzumachen. Immerhin beherrschte die US-Airforce den gesamten Luftraum ab 1, 50 m Höhe. Wir starten frech und selbständig, wie wir geworden sind, zu dritt von Metz aus einfach schon vier Stunden früher als befohlen. Nebenbei gesagt, das hat auch für uns überhaupt keine Folgen. Trotzdem werden wir aber schon morgens um 5, 30 Uhr über unserem Bestimmungs-Flugplatz Montdidier, von zwei amerikanischen Thunderbolts angegriffen. Aus unserem Dreier-Verband der zu diesem Zeitpunkt schon in Lande-Konfiguration eben noch 100 m hoch anschwebt, scheidet, als uns die Leuchtspur aus den 12 MG's der Amis um die Ohren fliegt, Gerd Raiser, links neben mir, aus. Er versucht, den Amis in ein Tal auszuweichen, dort wird er sofort von den Thunderbolts, die uns im Landeanflug nicht getroffen haben, abgeschossen. Er und seine Crew fallen, zusammen mit den sieben mitfliegenden Technikern einer Jagdstaffel, die wir alle an Bord haben. Wir, die durchgelandet sind, liegen derweil hinter einem Stapel solider Feldbahnschienen in sicherer Deckung. Unsere beiden Maschinen sind - auch nach einem zweiten Anflug der Thunderbolts - nicht getroffen worden. Wie kann man solche "30-m-Scheunentore" nur verpassen? Über 50 Prozent der Maschinen meiner Staffel wird abgeschossen, weil die wirklich erst, wie die unverantwortlichen Befehlsgeber angeordnet hatten, um 6 Uhr morgens gestartet sind. Am Abend des Tages, da mich meine, 1 1/2 Jahre zuvor beantragte Versetzung zur Nachtjagd, die ich am ersten Tag als Transportflieger eingereicht habe, erreicht, verliere ich noch einen guten Freund als der einem Idiotenbefehl von der "Sonderklasse" zum Opfer fällt. der so lautet: Es ist Nacht-Verbandsflug zu üben, aber ohne Positionslichter. Als ich abends meine Sachen packe, weil ich nach Berlin zur Sichtung" für die Nachtjagd fahren muß, höre ich die Explosion, die entsteht, als mein Kumpel als "Cazmarek, " d.h. hinter dem Verbandsführer startend, mit dem zusammengestoßen ist. Beide JU's verbrennen, mit ihnen ihre 8 Mann Besatzungen. Solchen Blödsinn konnten sich auch nur Leute ausdenken, die vom Fliegen bei Tag kaum und vom Nachtflug überhaupt keine Ahnung haben. Natürlich bleibt dieses für uns als alte JU-Kutscher vorhersehbare Desaster für die idiotischen Befehlsgeber wieder einmal folgenlos.

Und die Moral von der Geschicht': "Gehorche Idioten nicht!"

Von Berlin-Gatow aus, wo sie mir Nachtjagdauglichkeit bescheinigten, werde ich nach Neuburg an der Donau, zur Umschulung auf "schwere Nachtjagd" d.h. zweimotorige Nachtjagd, in meinem Fall auf die DO 217 N versetzt. Die sieht dann so aus. Nach drei Wochen kann ich endlich mit einem erfahrenen Flugzeugführer auf dem rechten Sitz, ohne Doppelsteuer, einen Einweisungsstart machen. Auf die Frage : "trauen Sie sich den

Alleinstart zu" sagt damals jeder -ich auch - "jawoll!" Jede anders lautende Antwort hätte automatisch zur Versetzung in ein Fallschirmjägerregiment geführt. Krieg mit der Flinte in der Hand, eine Horrorvorstellung. Drei Wochen nach dieser "Umschulung" auf ein, für meine Verhältnisse technisch hochkompliziertes Flugzeug, ist wieder mal ein Kesselwagen Sprit, den die Begleitjäger der US-Bombergeschwader abzuschießen vergessen haben, nach Neuburg gekommen. Jetzt soll ich meinen ersten Alleinflug machen. Der endet in einem Desaster, weil mir die Besatzung, die die DO 217 vorher geflogen hat, nicht einmal sagt, daß sie mit dem Ausfahren des Fahrwerks große Probleme hatten. Der unendlich lange Start, die DO 217 ist ein hoch tragflächenbelastetes Flugzeug und braucht Dreiviertel der damals schon 2 km langen Neuburger Startbahn klappt gut, die Platzrunde auch, und als ich mit 210 km/h anschwebe, knipst mein Bordmechaniker das Fahrwerk (elektrisch) raus. Ich werfe einen schnellen Blick auf die Fahrwerkschächte und sehe, wie das Rad herauskommt. Dann war bei Fahrwerksmaschinen normalerweise alles klar. War's aber nicht, denn in der Leitung zum Fahrwerk ist ein Wackelkontakt und ich erkenne auf dem verwirrenden Paneel der Triebwerks- und Fahrwerksklappen und anderer Anzeigelichter nicht, daß unser Fahrwerk, fröhlich "Jo-Jo " rauf und runterfährt, aber nicht endgültig einrastet. Mit halb ausgefahrenem Fahrwerk krache ich mit dem 14 Tonnen schweren Nachtjäger auf die Betonbahn, das macht nicht nur ein unangenehm knirschendes Geräusch, es erzeugt auch beim Abrieb des Duralaluminiums auf dem Beton zwei Sekunden später einen erstickenden weißen Qualm. Ich erlebe erstmals, daß man auch ohne Feuer in solchem "kalten Qualm" ersticken kann. Hätte mein Bordmixer nicht das Dach zum Aufziehen gefunden, würde ich diese Zeilen nicht schreiben. Obschon die Maschine über 20 Prozent Bruch und vier verbogene 2-cm-Kanonen hat, was damals automatisch zu einer Kriegsgerichtsverhandlung gegen den Piloten führt, geschieht das in meinem Fall nicht. Die ahnen wohl, daß ich dank dieser "Umschulmethode" wohl freigesprochen worden wäre. Die 5 Tage Knast für die Bauchlandung sitze ich "auf einer Backe" ab.

Und die Moral von der Geschicht: "Trau einer Blitz-Umschulung nicht!"

Es bleibt aber bei dieser Brachialmethode, als ich beim Nachtjagdgeschwader 1 in Parchim in Mecklenburg gelandet bin. Weil ich mich darüber beschwert habe, daß ich gar nicht mehr zum Fliegen komme, läßt mich der Staffelkapitän eine kleine Bucker-Doppeldecker, eine Bü 131, die ein Flugschüler bei Lübz notgelandet hat, durch mich abholen, weil Flugschüler, damals wie heute noch, nach Notlandungen nicht selbst wieder starten dürfen. Der Notlander erzählt mir etwas von Wasser im Sprit. Ich halte das für eine Notlüge, mit der er die Notlandung kaschieren möchte. Mein mitgeführter Mechaniker findet aber im Vergaser wirklich Wasser, macht den sauber, wir lassen den Motor über 5 Minuten durchdrehen, er läuft rund, und weil es schon stark dämmerig ist, rufe ich in Parchim an, sie möchten die Nachtbefeuerung anmachen, damit ich den Platz finde. Beim Start ist es praktisch Nacht. Im Licht eines Dreiviertelmondes bin ich, eben erkennbar, 300 m hoch über Lübz, da fängt der HM 504 vor mir an zu kotzen. "Also, doch Wasser im Sprit!" durchfährt es mich. Nur zum Abspringen bin ich mit 300 m viel zu

niedrig. Ich halte das Motorchen mit dem Anlaßsprit den man beim Anlassen mit Hilfe einer kleinen Pumpe aus einem Minitank fördert, am Tuckern, Er verweigert aber die Gasannahme über den Gashebel, und in meiner Verzweiflung lasse ich die Bücken neben einer, im Mondlicht erkennbar naßgeregneten Straße runtergehen. Soviel weiß ich, Mecklenburgs Straßen sind mit Alleebäumen bestanden, halt Dich gut neben dem naß glänzenden Streifen, da liegen meistens Felder. Aber auch Sandgruben, wie ich zu meinem Entsetzen im Augenblick des Abfangens im Mondlicht erkenne. Ich schwebe auf die grauweiße Wand einer Sandgrube zu und es ist die schiere Verzweiflung, die mich den Gashebel reinhauen läßt und dann geschieht das Wunder. Der Motor, der seither nur tuckernd gekotzt und gestottert hat, nimmt jetzt, da ich in diese Sandgrube eintauche diesen Schuß Gas voll drehend für Sekunden an. Er kotzt dann zwar sofort wieder, doch das kann mir gleich sein. Der Schuß Gas hat mich, wie das "Häschen in der Grube" aus der Grube gehoben, und weil der kleine Doppeldecker ein so überaus weich gefedertes Fahrwerk hat, bemerke ich nicht einmal, daß er inzwischen butterweich auf einem Acker aufgesetzt hat. Meine erste Nacht-Notlandung war geglückt. Als ich mit dem Fallschirm auf dem Buckel an einem Haus, neben der Straße klinge, öffnet mir eine Frau, und die schreit, als sie mich sieht entsetzt: "Nein, nicht schon wieder!!!!" Gleich darauf erfahre ich, warum sie so erschrickt. Wenige Tage zuvor hat ein abgeschossener Nachtjäger der abgesprungen war, mit seinem geöffneten Fallschirm ebenfalls an ihrer Tür angeklopft. Die Verblüffung meines Mechanikers, der die Bücken am Notlandeplatz startklar gemacht hat, und den ich wenig später auf dem Marktplatz von Lübz in seinem DKW anhalte, läßt sich kaum noch beschreiben.

Und die Moral von der Geschicht': "Nachts notlandet man besser nicht!"

Am 6. Dezember, werde ich bei meiner neuen Nachtjagdstaffel in Parchim in Mecklenburg wieder einmal per Brachialmethode "umgeschult". Jetzt auf die mir völlig unbekannte JU 88 G1, die modernste Nachtjagdausführung der JU 88. Nach einer gelungenen Landung läßt man mir sofort drei Techniker, die müssen neben mir im Cockpit stehen, und einen blutjungen, eben der Funkerschule entsprungenen Bordfunker ein, denn wir verlegen nach Finow bei Berlin. Es wird nicht nur dunkel, ich würde mit dieser, mir völlig unbekannten Maschine als zweite Landung gleich eine Nachtlandung machen müssen, was mir ehrliche "Manschetten" macht. Es kommt noch schlimmer. Als ich ein QDM von Finow haben will, tönt mein "Funker-Frischling" von hinten, ich bekomme nur negative Zeichen in mein Funkgerät. Funk-Maschine kaputt, nix QDM also. Der Funker und ich könnten ja aussteigen, wir haben Fallschirme, aber die armen Teufel, die Techniker, die haben keine. Was tun?? Ich fliege weiter, bis ich unter mir, trotz der Verdunkelung, Berlin erkenne und schieße ein Not-Signal und staune gleich darauf, denn rings um Berlin, das längst nur noch ein Trümmerhaufen ist, leuchten die Befeuerungen mehrerer Flugplätze auf. Ich fliege den am nächstliegenden an, zumal es jetzt auch noch zu regnen beginnt. Als wir am Platz ankommen, schalten die plötzlich wegen Fliegeralarm auf Notbeleuchtung um. Die Briten und mit ihnen die Nachtjagd-Mosquitos kommen! Aus Sorge um jetzt nicht mehr beleuchtete Hindernisse

schwebe ich viel zu hoch auf jene wenigen, trüben Not-Lämpchen auf der Landebahn an. Die Höhe drücke ich brutal weg und komme so auf viel zu viel Fahrt. Ich setze nicht auf, ich knalle förmlich auf den Beton, und meine JU 88 macht einen gewaltigen hohen und weiten Sprung, dann "hüpfen " wir weiter, bis ich verzweifelt bremsend, die Maschine ganze 20 m vor dem Flugplatz-Zaun, längst auf dem Gras, zum Stehen bekomme. Als wir zur Flugleitung rollen, erkenne ich im Licht meiner Landescheinwerfer die Inschrift: "Finow-West". Ach ja, dahin wollten wir doch! Zufälle gibt's, aber es kommt noch besser. Eine Minute nach uns stürmt ein Werkmeister (technischer Oberfeldwebel) in die Flugleitung und brüllt, : "Wo ist der Idiot, der eben gelandet ist?" Von dem erfahren wir, daß er gerade dabei war, eine Focke-Wulff 190, die am Anfang der Landebahn am Nachmittag auf dem Bauch gelandet war, mit Hindernis-Leuchten zu bestücken. " Da kommt dieser Idiot, " schreit er "knallt vor der Focke-Wulff auf die Landebahn und springt mit der 88 drüber hinweg. Ihr könnt aber heute Geburtstag feiern!" Wir, die das Hindernis auf der Bahn nicht gesehen haben, tun das an diesem Nikolausabend des Jahres 1944 ausgiebig.

Hier die Moral dieser Geschichte'? "Landest Du nachts, da brauchst Du Licht!"

Abenteuerlich hatten wir "Teenager" des Jahres 1939 uns den Krieg zwar vorgestellt, daß es aber nur Abenteuer sein würden, für die man keinen "Eisenschlips" ( das Ritterkreuz) bekam, sondern solche, in deren Verlauf man mit Mühen sein bißchen eigenes Leben retten sollte, das hatten wir uns nicht träumen lassen. Den letzten meiner Kuschert-Jugendgefährten, Winfried Kaiser, der mich in Eleusis damals verpaßte, treffe ich irgendwann im Februar 1945, als ich eine JU 88 G1 von Werneuchen bei Berlin nach Gütersloh überführen soll im Werneuchener Fliegerhorst. Seine erste Frage an mich lautet: "Weißt Du mir keine 500 Kilo-Bomben?" Was der verrückte Kerl damit will? Nun, auch er soll eigentlich nur eine JU 88 S3, einen Bomber, von hier nach Varel überführen. Da die Russen aber schon an der Oder stehen und noch einige Brücken dort heilgeblieben sein sollen, will er auf dem Überführungsflug " mal eben auf die Schnelle " eine von den heilen Brücken noch kaputtwerfen!" Wem das heute ungeheuerlich erscheint, der mag zumindest ahnen, zu welchen Landsknechttypen wir alle inzwischen verkommen sind. Umschulung brutale! Wenige Tage später erlebe ich die brachialste Umschulung von der Sorte "Härte 10" in meiner Fliegerlaufbahn. Wir sollen irgendwann Mitte Februar 1945, das Feuer des brennenden Dresden haben wir einige Tage zuvor im Norden Berlins als roten Glutstreifen am Süd-Horizont erlebt, von Ohrdruf in Thüringen, JU 88 für unsere Staffel nach Finow bringen. Wir steigen, unsere Fallschirme auf dem Buckel, aus dem Bimmelbähnchen das uns von Gotha nach Ohrdruf gebracht hat und fragen nach einem Flugplatz. Kein Mensch kennt hier einen Flugplatz bis endlich ein Mann meint: " Sie, dees is äwwer geheem!" =(geheim) Er weist uns darauf hin, daß seit einigen Wochen hoch oben, in fast 800 m Höhe, auf dem Kamm des Thüringer Waldes, ein Flugplatz angelegt worden ist. Das wird's wohl sein, denken wir und stampfen im 30 cm hohen Pulverschnee, den Fallschirm auf dem Buckel, in der Winterkombi furchtbar schwitzend, den Berg rauf. Oben fallen wir von Erstaunen in Entsetzen. Einmal über den



sogenannten Flugplatz. Um alle möglichen Flugzeuge vor den Amis zu verstecken, hat man dort, wo der Thüringer Wald etwas eben ist, eine 800 m lange und eben 60 m breite Schneise in die hohen Tannen geschlagen und unter die Tannen haben sie alles gut getarnt versteckt, was damals an Flugzeugen wertvoll schien. Entsetzt sind wir darüber, daß wir JU 88 G6 überführen sollen. Keiner von uns hat diesen völlig neuen Flugzeugtyp je gesehen, geschweige denn geflogen, wir haben ihn noch nicht einmal von innen gesehen, Bord-Handbücher haben sie nicht. Weil unser Staffelpkapitän dabei ist, können wir uns schlecht weigern einzusteigen. Das tue ich dann auch und ein Techniker weist mich bei 15 Grad minus 5 Minuten lang ein. Er zeigt mir alle Bedienhebel und erklärt zu meiner Erleichterung, daß die Motor, -und Luftschraubenverstellung an diesem Flugzeug vollautomatisch sei. "Du mußt nur einen Spritverbrauch von 300 Liter pro Motor reinschieben - eine Rundskala zeigt den farbig an - dann läuft alles automatisch!" Meine stille Hoffnung, daß die Motoren wegen der Kälte vielleicht nicht anspringen, erfüllt sich nicht. Sie haben den Motoren einen Kaltstart "angerührt" 10 Prozent der Ölmenge an Benzin in die Öltanks gekippt. Technisch heißt das, man muß sofort nach dem Anspringen der Motoren starten. Schön, ich kenne den Kaltstart längst aus Rußland, aber mit einer völlig unbekannten Maschine, oben auf dem Thüringerwald??? "Leider" - ich bedauere das - springen beide Motoren auch sofort an. Das hat zur Folge, daß ich sofort nach dem Anspringen der beiden 1800 PS starken Motoren ans Ende dieser Lücke im Tannenwald rollen und sogleich, nachdem sich der Schneestaub gelichtet hat, den unser Staffelpkapitän mit seiner Maschine aufgewirbelte gelegt hat, Vollgas reinschieben. muß. Diese Risiko-Komponenten: Kaltstart auf einem völlig unbekannten Flugzeug, zu kurzer Not-Startplatz und eine, nur mit dem Besen "enteiste" Maschine, verursachen mir ein solches "Muffensausen" wie noch bei keinem Start bisher. Als ich die JU 88 am Ende dieses "Flugplatzes" mit zu wenig Fahrt förmlich aus dem Schnee reiße, kann ich mich - und das ist das einzig Gute an diesem Höhenflugplatz - erst einmal ins Tal stürzen, um überhaupt genügend Fahrt zu bekommen. Wenige Minuten später landen wir auf dem Flugplatz Erfurt-Bindersleben zum Nachtanken, denn nur für 30 Minuten Sprit hatten wir drin. Hier wird mir nachträglich noch übel, als die Techniker uns erzählen, wieviel Eis sie von den Tragflächen "nachenteist" haben. Daß der Bock überhaupt noch geflogen ist !!!

Hier, die Moral von der Geschicht': "Flieg unbekannte Flieger nicht!"

Als das Ende dieses Krieges in Berlin "eingeläutet" wird, bin ich um ein Haar beim Finale dabei.. Am Abend des 19. April 1945 steige ich im Anhalter Bahnhof in Berlin in einem D-Zug, der mich - zur Umschulung auf Düsenbomber" wie es in meinem Marschbefehl heißt - nach Bayern bringen soll. Das ist jedoch nicht mehr möglich, weil die im Süden Berlins durchgebrochenen Russen dort bereits "die Fahrkarten kontrollieren" Der Zug läuft wieder in den Anhalter Bahnhof zurück. Was ich aus vielen Landser-Erzählungen im Krieg erwarte, geschieht, gleich nachdem die Landser auf den Bahnhofsvorplatz strömen. Dort stehen schon die "Häscher" = Feldgendarmen, und teilen alle Zuginsassen, einerlei, welcher Truppengattung, in Marschkompanien zur Berlin-

Verteidigung ein, wie es offiziell heißt, Zur Schlachtbank- wie das die armen, überraschten Kerle wohl wissen. Ich habe oft von solchen "Heldenklau-Aktionen" gehört und habe geahnt, daß soetwas hier auch geschehen könnte. Ich entgehe den "Kettenhunden", indem ich mich in einem total zerbombten und furchtbar stinkendem Herrenklo im Bahnhofinneren so lange verstecke, bis der Spuk draußen vorbei ist. Besser stinken, aber überleben. Nach der Flucht aus Berlin mit dem letzten offiziellen Personenzug vom Stettiner Bahnhof aus, und nach abenteuerlicher Eisenbahnfahrt lande ich letztlich am Flugplatz von Schwerin.

Flieger, bring mich in die Heimat

Zum Schluß erging mir's wirklich, wie es die Schnulze aus Kriegszeiten besingt. "Flieger, bring mich in die Heimat!" Warum ich hier, am 30. April 1945, das Angebot eines Kumpels aus Stalingrad-Tagen, der mit seiner JU52 dort landet nicht annehme, mit ihm nach Dänemark zu fliegen um dort abzurüsten, wovon in den letzten Kriegstagen ganz offen gesprochen wird, weiß ich heute noch nicht. Mein Versuch, bei irgendeiner der hier noch nach Berlin fliegenden Staffeln, Bombern oder Schlachtfliegern "anzuheuern" scheitert kläglich. Als mich ein Marschbefehl zur Fallschirmjägerdivision "Großdeutschland" in Flensburg erreicht, wird's kritisch. Ich finde beim NSK4 eine Planstelle. In Wirklichkeit handelt es sich bei diesem Haufen um eine AB-Anfänger-Schule aus Kaufbeuren, die bis hier getürmt ist und jetzt, da in letzter Stunde Infanterie droht, nachts mit Panzerblitzen - einer Panzerfaust mit Raketenantrieb, mit ihren 100-PS "starken" Bucker 181, feindliche Panzer abschießen will. Ein kindisch-lächerliches Vorhaben. Immerhin, ich bekomme ein eigenes Flugzeug, wenn es auch nur um eine Bucker 181 mit "Maria-Hilf-Motor" ist. Das brauche ich auch, um das letzte Abenteuer dieses Krieges realisieren zu können. Die Russen rasen von Osten heran, die Briten lassen keinen Landser über die Elbe, wenn ich nicht in russische Gefangenschaft fallen will, bleibt nur die Flucht per Flugzeug. Die Flucht ergreife ich endgültig, als am Abend des 1. Mai bekanntgegeben wird, daß Hitler "gefallen" sei und der irrsinnigste aller Befehle, der mich jemals im Krieg erreichte, gegeben wurde, der so lautet: Im total zerstörten, praktisch aufgegebenen Berlin, sollen wir nachts mit der Bucker auf der Ost-West-Achse (unter den Linden) landen, und dort einen Major Maier abholen und den zur Insel Fehmarn zurückfliegen. Zwar starte ich, als der Einsatzbefehl in der Nacht zum 2. Mai gegeben wird, wieder einmal mit einem Flugzeug, daß ich noch nie geflogen habe in die Nacht. Nach einer Minute Flugzeit in Richtung Berlin drehe ich die Bucker auf 240 Grad, Kurs Heimat. Ich werde an der Elbe von den hier aufgestellten Scheinwerfern der Briten ausgeschaltet werden, als ich anfliege sozusagen "durchgelassen". Drei Stunden später - inzwischen ist es taghell - drehe ich drei Ehrenrunden über Werdohl und lande wohlbehalten, südlich von Neuenrade auf den Wiesen hinter der Gaststätte Wilhelmshöhe. Eine Minute nach dem Aussteigen beschießen mich zunächst zwei GI' der amerikanischen Army, die ja Werdohl schon drei Wochen zuvor erobert hat - und, als

ich- wie im Western brav "hands up" mache, nehmen sie mich gefangen. Das ist mir - zumal ich das erwartet habe - zunächst völlig gleichgültig, denn ich habe diesen Krieg überlebt.

Bitt're Moral dieser Geschicht': "Zieh nie in einen Weltkrieg nicht!"

Bis alles in Scherben fällt!!

Oft genug hatten wir es als Hitlerjungen gesungen, dieses Lied "Wir werden weitermarschieren, wenn alles in Scherben fällt!" dessen zweite Zeile so ausklingt: "Denn, heute hört uns Deutschland, und Morgen die ganze Welt!" Unsere HJ-Führer brachten wir damals immer zur Verzweiflung, weil wir stets "gehört uns Deutschland und morgen die ganze Welt!" sangen, was streng verboten war. Das half wenig, wir sangen es in dieser "imperialistischen Version" schon deshalb, um unsere Führer zu ärgern, weil die nämlich verboten war. Daß uns die Welt sowieso bald gehören würde, davon waren wir "Lümmel aus der letzten Bank" damals sowieso überzeugt. Da stehen wir, die das Desaster überlebten, nachdem der Rauch des Krieges sich verzogen hat, tatsächlich vor einem Scherbenhaufen, den wir herbeigesungen haben, Nur, daß es deutsche Scherben sein würden, hätten wir frohgemuten Kriegsfreiwilligen uns 1940 niemals träumen lassen. Das mit den Scherben, gilt im übertragenen Sinne auch von unserem Verein. Die Flugzeuge in der Kuschert-Halle haben russische Fremdarbeiter kurz und klein geschlagen. Das selbstgebaute Heim ist als Nazi-Vermögen enteignet, unsere Flugzeughalle auf der Kuschert dient noch Jahrzehnte den Bauern als Scheune. Ebenso sieht es in Deilinghofen aus. Jegliche Fliegerei - der Segelflug auch, den Sieger des Jahres 1918 noch nicht verbieten konnten, weil es ihn da noch nicht gab, ist jetzt von den Alliierten verboten. Die Erinnerung an die vielen, gefallenen Freunde schmerzt, über die Hälfte unserer Jugendgruppe ist im Krieg geblieben oder, wie man nach und nach hört, in langer und harter russischer Kriegsgefangenschaft. Da in dieser schlimmen Zeit jeder ums eigene Überleben zu kämpfen hat, gehen wir überlebenden "Landsknechte", die wir in 5 Jahren geworden sind, in dem sicheren Bewußtsein auseinander, im diesem Krieg zum letzten Mal in unserem Leben geflogen zu sein.

Ein Auftakt mit Musik

So wäre es auch wohl gekommen, wenn nicht die ideologischen Gräben, die sich zwischen den Siegermächten auftun dazu geführt hätten, daß für uns Segelflieger als ersten, plötzlich ein "Silbersteifen am Horizont" auftaucht. Obschon das Flugverbot weiter besteht, dürfen 1950 Luftsportvereine als Modellflugvereine gegründet werden. Auf dieses Signal hin kommen wir, Anfang 1951, im Hotel zur Post, wo unser Verein 1933 gegründet wurde, wieder zusammen. Zwar sind die "Alten" von der Gründer-Generation wieder dabei. An erster Stelle der jetzt schon wirklich uralte "olle Kommerzienratat"

Alfred Colzman, und Walter Schulte, 1933 zum 1. Vorsitzenden gewählt, wird erneut dieses Amt angetragen, und er übernimmt es auch. Selbstverständlich sind auch unsere beiden Fluglehrer, Hans Fröhlich und Herbert Bast aus dem Krieg heil heimgekommen, mit von der Partie. Von dem übermächtigen Wunsch angetrieben, bald wieder fliegen zu können, geht aber die eigentliche Initiative schon von uns, von der Kriegsgeneration aus. Von Karl und Friedrich Wilhelm Dunker, von Petscho Reith zum Beispiel, Karl Wilhelm Kind wird Kassierer und Reinhold Breitbach Geschäftsführer des wiederauferstandenen Vereins., und Werdohl staunt, wie der aufersteht. Sofort wird mit dem Geldverdienen begonnen, zu dem Zweck werden die "Paderborner Husaren" - sämtlich Mitglieder einer früheren Standort-Blaskapelle der Wehrmacht engagiert. Die spielen für uns im Hotel zur Post auf, das Konzert wird ein großer Erfolg, das erste Geld klingelt in der Kasse. Da der Segelflug immer noch nicht zugelassen ist, engagieren wir Ernst Jahtmann, den Inhaber des deshalb inoffiziellen Dauer-Weltrekordes, weil Deutschland, als er ihn 1943 an der Samlandküste in Ostpreußen erflog, aus dem Luftsport-Weltverband ausgestoßen war und sein Rekord somit nicht anerkannt wurde. Mit Jahtmann zusammen plädiert der Inhaber des offiziellen Dauer-Weltrekordes im Segelflug, der Franzose Guy Marchand, der weniger Stunden geflogen war als Jahtmann in diesen Vorträgen für die Wiederzulassung des Segelfluges in Deutschland. Im August 1951 veranstalten wir auf der Wilhelmshöhe über Neuenrade, einen ersten Flugtag, nach Lage der Dinge konnte es nur ein Modellflugtag sein. Daß erstes Geld in die Kasse kommt, ist vonnöten, denn im Winter 1951/52 bauen wir in unserer alten Werkstatt aus Vorkriegszeiten ein Baby III und finden in einem Steinbruch zwischen Altena und Werdohl einen 90-PS-Ford-LKW der einen Benzinmotor von 90 PS hat und der dort "ABGELEGT" worden ist. Viel stärkere Benzinmotoren gibt es zu dieser Zeit kaum. Der LKW wird zu einer abenteuerlichen Winde mit Hinterradantrieb umgebaut, Geld benötigen wir auch für den Kauf eines SG 38. Das Baby tauft im Frühjahr 1952, der Sohn des Zeppelin-Mäzens, Rudolf Berg, auf den Namen seines Vaters, Karl Berg. Werdohls Bürgermeister tauft den Schulgleiter auf den Namen Stadt Werdohl, es wird ein rauschendes Fest, diese Doppel-Taufe im Garten des Hotels zur Post. Im Frühjahr 1952 - der Segelflug ist inzwischen wieder erlaubt - sind wir wieder startklar. Zu Pfingsten 1952 beginnt der Segelflug genau so und genau dort, wo er 1945 aufgehört hat. Als Einsitzerschulung in den Hönnewiesen unterhalb der Kuschert im Windenbetrieb. Gottlob stehen nicht alle 150 Gründungsmitglieder die der Verein 1951 hat am Start. Die Arbeit am Baby und an der Winde hat schon dafür gesorgt, daß nur noch ein "harter Kern" übriggeblieben ist. Die einzige technische Änderung gegenüber der Vorkriegszeit: Wir starten jetzt mit einer Schwerpunkt-Kuppelung am BabyIII, die erreichbare Höhe wird größer. Dann machen wir 4 Wochen später einen Kardinalfehler, weil wir nun eben so "fluggeil" sind, kreisen wir mit dem Baby auch über der Küntroper Fronleichnamsprozession. Statt fromme Weisen zu singen, gucken die Küntroper Männer nach oben. Das hätten wir besser unterlassen, wir haben noch gar keinen Vertrag mit den Bauern unterschrieben, da flattert uns am Tag darauf schon die Kündigung für unser Fluggelände ins Haus. Macht nichts, sagen wir, da fliegen wir eben

in Deilinghofen. Macht aber doch was, denn, wer hat 1952 schon ein Auto??? Zur Kuschert konnte man bequem mit dem Fahrrad ja, sogar zu Fuß kommen. Deilinghofen liegt viel zu weit weg. Nun, dank genauer Absprachen mit den drei Autobesitzern im Verein und dank Dunkers DKW-Lieferwagen, in dem wir stehend, weil so mehr Figuren reinpassen, schaffen wir es, eine ausreichend große Zahl von Mitgliedern nach Deilinghofen zu karren, wo inzwischen - außer den Plettenbergern, die am Habel fliegen - auch alle Vereine, mit denen wir dort seit 1938 "zwangsvereinigt" geflogen sind, wieder am Start stehen. Iserlohn. Hemer, Menden und Altena fliegt dort. Fluglehrer-Überprüfung auf dem klobigen Altenaer Doppelsitzer-Baby nimmt Willi Rentrop ab. Nun, Deilinghofen, die Kasernen sind ja noch nicht gebaut, ist damals groß genug für alle. An einem ersten Segelflug-Wettbewerb im hessischen Hirzenhain nehmen wir auch teil, damals geht es noch darum, wer fliegt am längsten ? Die Frage beantwortet Karl Dunker, der mit unserem Baby III eine Stunde und ein paar Minuten am Hirzenhainer Hang segelt. Als bei der Rückfahrt auf abschüssiger Straße der Transportwagen ein Rad verliert und das an dem Zugfahrzeug vorbei ins Scheinwerferlicht rollt, brüllt eine "Knack-Eule" "Ein Wildschwein, ein Wildschwein!!" und schießt mit einem Ballermann auf den eigenen Anhängerreifen. Das Jahr 1952 findet einen unguten Abschluß. Sepp Vogel, ein dritter Fluglehrer, den der Krieg nach Werdohl verschlagen hat, landet beim Nachhauseflug des Baby III des abends, wegen der weiten Transportwege in Deilinghofen jedes Mal bis in die Nähe jenes Schafstalls bei Aprike, in dem es untergestellt war, in einem Apfelbaum. Das Flaggschiff ist hin, der Ärger riesengroß, und wegen der aus diesem Bruch resultierenden Querelen, verläßt Sepp Vogel den Verein.

#### 1952/53 - Jahre der Herkulesarbeit

Nie wieder ist in unserem Verein so viel Arbeit geleistet worden, wie in dem Winter 1952/53. Da wuchten wir die Teile einer gebrauchten Baracke das Lennesteilufer zum sogenannten Kalkofen, wo heute Arnold Menshens Fabrik steht empor, und bauen die zur Werkstatt aus. In dieser Werkstatt wird unter Anleitung von Werkstattleiter Wilbert Dahme nicht nur der schwere Baby-Bruch repariert, es werden auch die Tragflächen für eine Olympia-Meise gebaut, deren Rumpf in der Gütersloher Jugend-Strafanstalt im Rohbau erstellt wird. Hinzu kommt der Neubau einer 100 PS Querschleppwinde mit einem 100 PS Horch-Motor, den wir von der Firma Voßloh "erben." Auch ein viel zu schwerer und beim Transport furchtbar schlingernder Transportwagen für die Meise wird gebaut. Während in der Werkstatt die Fachleute werkeln, antichambrieren die "Knack-Eulen" mit den "beiden linken Händen", Petscho und Süderländer-Verleger Klaus Flug zum Beispiel, bei jenen Werdohlern, die wir im Verdacht haben, zu viel Geld zu besitzen. Sie bringen tatsächlich jene 9000 DM auf, die damals ein Doppelsitzer vom Typ MÜ 13 E kostet., und den Atze Ahrens in Wuppertal baut. Eine solche Gesamtleistung, solche Herkulesarbeit, ist bis heute noch nicht wieder erbracht worden. Im Frühjahr werden wir in Deilinghofen aufgrund unserer modernsten "Luftflotte" Olympia-Meise, Baby III,

Schulgleiter 38 und Doppelsitzer MÜ 13 E weit und breit von den anderen Vereinen, die es allenfalls zu einem Baby und einem Schulgleiter gebracht haben, beneidet. Trotzdem wir in diesem Sommer die ersten Stundenflüge in der Thermik mit der Meise und der MÜ schaffen, sitzen die Vorurteile aus der Vorkriegszeit noch tief, die z.B. so lauten: Den Fünfstundenflug kann man nur im Hangwind schaffen. Dieser Einsicht gemäß fahren wir Anfang September 1953 zum Klippeneck, dem höchsten Berg der Schwäbischen Alb. Daß unser Fluggerät in zwei Bahn-Waggons bis Spaichingen rollen kann, hat damit zu tun, daß Adolf Rohrmann, der inzwischen Walter Schulte als 1. Vorsitzenden abgelöst hat, als Chef der Fa. Brüninghaus den Bahntransport in den "Büchern der Firma" unterbringt". Wir erleben wunderschöne Ferien auf der Alb, und, weil uns Richard Kapschick mit Dingen bekocht, die wir zum guten Teil schon zu Haus geschnorrt und in einer Eiskiste nach hier mitgebracht haben, kostet dieser erste 14tägige Fliegerurlaub inklusive Fahrt ganze 80 DM.- Für nahezu alle von uns ist dies überhaupt ein erster Urlaub nach dem Krieg und als wir am Ende mit sechs 5-Stundenflügen wieder nach Haus kommen, sind wir überzeugt, denn je, daß man eben diese Bedingung für die Silber-C nur am Hang erfliegen kann.

Wie wir zu dem Namen "Knackeulen" kommen

Geschehen ist in diesen Septembertagen auf dem Klippeneck dies: Petscho, der in seiner kriegerischen Vergangenheit auch Pilot in einer schwäbischen Lastensegler-Staffel war, trifft auf dem Klippeneck seine alten Freunde wieder. Pilla sieht seinen alten Staffelloffizier Fritz König aus Transportertagen wieder, der mit seinem Donaueschinger Luftsportverein dort fliegt. Petschos alte "Kriegsgurgeln" haben das Wappen ihrer alten Staffel mitgebracht. Der Uhu, der da ein Augenlid mit der Krallen herunterzieht, eine Geste, die unter Fliegern im Krieg soviel bedeutete "Holzauge, sei wachsam !" das Wappen gefällt uns gut. Petschos Frage, ob wir als Verein dieses Wappen nicht übernehmen können, beantworten die schlauen Schwaben so: "Ha jo, wann Du die Souferei von dem Abend heut' bezahlscht !" Natürlich ist das ein Jux, denn, wer hätte 8 Jahre nach dem Krieg noch ein Recht, ein Jux-Wappen das es damals schon war, zu "vergeben?". Petscho geht aber gern auf den Spaß ein, der am frühen Morgen draußen auf der Wiese endet, weil Wirt Hahn keinen mehr ausschütten wollte, weshalb die ausgemusterten Fallschirmjäger in seinen Keller eingebrochen sind, um dort Bierkästen herauszuholen. Als plötzlich der mitsaufende Segelflieger, der Baron von Kullwitz, nach Osten zeigt und "die Sonne...., die Sonne " lallt, wissen wir einmal, daß die Nacht wohl herum ist und zum anderen, daß wir uns jetzt "Knack-Eulen" nennen dürfen. Der Abend wurde Petscho sehr teuer. Ein wenig stolz sind wir auch darauf, daß der alte und neue deutsche Kunstflugmeister, Albert Falderbaum, der mit Stuttgarter Segelfliegern auf dem Klippeneck fliegt, auf unserer MÜ 13 E, zusammen mit dem versoffenen Baron den ersten eineinhalbstündigen Nacht-Segelflug nach dem Krieg macht. Zu erzählen wäre da noch, daß der Uhu in Süddeutschland deshalb "Knack-Eule" genannt wird, weil er

seinen unsymmetrischen Schnabel vor seinem nächtlichen Jagdflug so übereinander wetzt, daß ein laut knackendes Geräusch entsteht. Zurück zur Vereinsgeschichte. Im Verlauf der Flugsaison 1954, die eine der schlechtesten Wetterverhältnisse mit sich brachte, die wir erlebt haben, wissen wir, daß die MÜ13E kein idealer Schul-Doppelsitzer ist. Als wir im September 1954 wieder auf dem Klippeneck sind, treffen wir dort den bis dahin ganz unbekannten Alexander Schleicher mit seinem Konstrukteur, der heißt Kaiser. Die beiden führen ihren neuen, kleinen Schul-Doppelsitzer, die Lerche vor. Nach einigen Probestarts auf der Lerche wissen wir, das ist unser Flieger. Die MÜ 13E ist einmal im Bodentransport schrecklich unhandlich, ihre Flächen haben so weiche Holme, daß sie beim Landen auf dem, wegen der ersten Panzerspuren immer holpriger werdenden Deilinghofener Feld, nach dem Aufsetzen bis fast zum Boden durchschlagen. Wenige Wochen, nachdem wir im Herbst 1954 unsere MÜ13 E nach Dortmund verkauft haben, geschieht dort, was man wegen der dritten, denkbaren Schwachstelle des Doppelsitzers eigentlich immer ein wenig befürchtet hatte. Als die Dortmunder es nicht lassen können, bei 8 - 10 m Wind und 150 m Wolkenhöhe mit der MÜ13 an der Winde zu starten, passiert's. Die Tragflächen brechen, als die MÜ von der Winde bis in die Bewölkung geschleppt wird. Fluglehrer und Schüler sind tot. Die Briten beginnen 1955 ihre Kasernen in Deilinghofen zu bauen, ihre Chieftain-Panzer wühlen das Gelände so auf, daß wir ab 1954 oft erst einmal in stundenlanger Arbeit ein Landefeld planieren müssen, um einigermaßen sicher landen zu können. Die kleine Lerche bewährt sich jetzt hervorragend, obschon die anderen Vereine es nicht verstehen können, daß wir ein Leistungsflugzeug - nach damaligen Maßstäben - dafür weggegeben haben. Daß wir 1955 unseren ersten Segelfluglehrgang in Deilinghofen starten, liegt auch daran, daß die alten Kriegsfieger jetzt allmählich aufhören zu fliegen und die Jugend herandrängt. Wir "lassen die Kindelein (gern) zu uns kommen". Der Lehrgang wird ein Erfolg, zumal wir Fortgeschrittenen jetzt die ersten kleinen Überlandflugversuche von Deilinghofen aus unternehmen. Durch den Kasernenbau wird in Deilinghofen der Platz eng. Zwar bereuen wir ein halbes Jahr später diesen Beschluß, doch, wir entscheiden uns Ende 1955 dafür, die Fliegerei in Deilinghofen aufzugeben. Wir suchen und finden nach erfolgreichen Verhandlungen mit den Sundernern auch eine Möglichkeit in Seidfeld., wo wir ab September 1955 zu fliegen beginnen. Der große Vorteil, dieser Flugplatz ist von Werdohl aus - noch immer stammt das Gros unserer Vereinsmitglieder aus Werdohl - mit dem Fahrrad zu erreichen, denn noch immer kennen wir unter unseren Vereinsmitgliedern keine "Vollmotorisierung", wie sie heute üblich ist. Allerdings begehen wir - unbewußt - einen Fehler. Wir ziehen, wie gewohnt, flott und effizient unseren Flugbetrieb durch. Das gefällt der Sunderner Fliegerjugend so gut, daß die bei ihrem Vorstand durchsetzen will, daß dort ebenso zügig geschult wird. Das gefällt aber den "alten Herren", die es gern gemütlich gehen lassen, ganz und gar nicht. Die Folge: Als wir 1956 dort anrücken, um zu fliegen, bekommen wir von den Senioren der Sunderner "die rote Karte" gezeigt. Wir haben keinen Flugplatz mehr. Das ist damals, in der autoarmen Zeit schlimmer, als es heute scheint. Wir stehen ohne einen Flugplatz in der Nähe da. Wir versuchen das durch einen Sommerlehrgang und

gelegentliches Wochenendfliegen in Hünsborn zu kompensieren. Es erweist sich aber, daß die Anfahrt nach dort viel zu weit ist. Auch sechs Wochen Klippeneck -Lager, in dem wir uns gegenseitig nach drei Wochen ablösen, die wieder sehr schön sind, können diesen Mangel nicht kompensieren. Doch dann werden im Herbst 1956 für die Existenz unseres Vereins wichtige Weichen gestellt. Einmal können wir mit Finanzhilfe des Landes NRW am Kettling eine große, neue Werkstatthalle bauen, in der wir ein weiteres Baby III auf die Hellig legen. Wichtiger aber, Theo Helleckes, Kuschert-Indianer von ehemals, der in Hünsborn wieder zu fliegen begonnen hat, macht nicht nur den Vorschlag, wir sollten in den Wiesen, südlich vom Timmnersiepen bei Höveringhausen einen neuen Flugplatz anpachten. Theo verhandelt auch mit den vier in Frage kommenden Bauern, die sagen ja, und im Herbst 1956 können wir dort auf den abgeernteten Feldern die ersten Probestarts an der Winde machen, mit deren Verlauf wir sehr zufrieden sind. Im Frühjahr ist alles "in trockenen Tüchern" heißt es dann. Heute kann sich kaum jemand vorstellen, daß dieser Umzug die Weiterexistenz unseres Vereines gesichert hat.

"Hurrah, wir haben einen eigenen Flugplatz!"

Wir haben nicht nur einen eigenen Flugplatz, wir, d.h. die Bundesrepublik hat seit 1955 auch wieder die eigene Luft-Hoheit, was bedeutet, daß ab 1955 drei Jahre nach der Genehmigung des Segelfluges, der Motorflug wieder erlaubt ist. Das sollte bald schon von erheblicher Bedeutung für unseren Verein sein. Unser damaliger Flugplatz liegt, mit dem heutigen verglichen, 100 m nördlich, mehr zur alten Halle hin und ist in seiner ganzen Länge nach Norden geneigt, was sich später als Handicap für die Motorfliegerei erweisen wird. Er wirkt, verglichen mit unserem heutigen Flugplatz, der so seit 1968 aussieht, sehr provisorisch. Sieht im ersten Jahr so aus: Zwei Landefelder im Osten und Westen sind durch einen schmalen, zwischen Kornfeldern verlaufenden Schleppweg für den Leporello miteinander verbunden. Ein, im Kornfeld verwickeltes Windenseil verursacht 1957 einen argen Bruch des Baby III. Aber, es ist unser Flugplatz, wir haben wieder eine fliegerische Heimat, und die kann man per Fahrrad, ja, sogar mit den Mark-Sauerland-Bussen erreichen, ein Umstand, dessen Bedeutung man in unseren heutigen Tagen der "Vollmotorisierung" gar nicht mehr hoch genug einschätzen kann. Unser neuer 1. Vorsitzender, Rudolf Hopmann der in diesem Jahr Adolf Rohrmann, der von Werdohl verzieht, abgelöst hat, und Mops Breitbach als Geschäftsführer (zum Verständnis für Heutige, er ist der Onkel des derzeitigen Ausbildungsleiters Mops) machen mit den Verpächtern - des Kündigungs-Malheurs in Küntrop aus dem Jahr 1952 eingedenk - "wasserdichte" Verträge. Es kann losgehen, und wie das losgeht! Der nahe gelegene Flugplatz beschert dem Verein einen solchen Zulauf, vor allem an Jugendlichen, wie er nie wieder in der Vereinsgeschichte zu verzeichnen ist. Der Zulauf ist aber auch nötig, denn das Jahr 1957 bringt neben Erfolgen eine Menge Arbeit, wie selten zuvor. Zunächst aber versuchen wir irgendwie an das "Wunderflugzeug" dieser



Jahre, an die eben herausgekommene KA6 zu kommen. Die hat Rudolf Kaiser, der Konstrukteur von Schleicher in Poppenhausen entworfen, ach ja, den und seinen Chef, den alten Alexander Schleicher, kennen wir noch gut von ihrer Lerchen-Verkaufstour am Klippeneck. Jeder der als Pilot für die KA 6 in Frage kommt, stiftet als Mindestgebühr 50.- DM. Das ist damals viel Geld. Mancher, der's kann, stiftet erheblich mehr. So kommen 4000 DM zusammen. Eine KA 6 kostet aber damals 9500 DM, was tun ? Da weiß unser späterer Vorsitzende, Arnold Menshen, der in diesem Jahr wieder zu seinem alten Verein stößt, guten Rat." Zieht bei Thomee in Ütterlingsen Drahtschrott, den sie dort seit Jahrzehnten auf die Müllkippen werfen, aus der Kippe. Den Schrott kaufe ich Euch ab!" Gesagt - gewählt, eine furchtbare Drecksarbeit war's, an jedem Wochenende. Im April 1958 sind stolze 4500 DM für Drahtschrott beieinander. Die KA 6 wird bestellt, sie hat damals noch keine Lieferzeiten, wie Mercedes-Benz und steht im Frühjahr 1958, feierlich eingeholt, in unserer neuen Halle, Moment, das mit der Halle ist ja noch Zukunft. Als wir im April 1957 "mit Schmackes" in die neue Flug-Saison starten, ahnen wir nicht entfernt, was sie alles an Arbeit mit sich bringen wird. Da muß zunächst einmal das zweite Baby III als Winterarbeit in der neuen Werkstatt fertiggestellt werden. Beim Einfliegen erweist es sich als eine "aerodynamische Katastrophe" denn, offenbar sind die Tragflächen nicht sauber gebaut und nur mit "Bügelkanten aus Blech" an den Querruderenden ist es einigermaßen horizontal zu halten. Unsere Flugzeuge und die Winde werden in Scheunen, bei Höveringhauser Bauern untergestellt, trotzdem, die Nähe des Flugplatzes beschert uns einen erfreulichen Andrang von Jugendlichen. Es formiert sich in diesem Jahr, als wir den ersten Segelflug-Lehrgang, den wir in Zelten, und unsere Flugzeuge unter provisorisch aufgebauten LKW-Planen notdürftig überstehen, jene legendäre "Baby-Mannschaft" also jene Gruppe, die vom Ausbildungsstand das Flaggschiff - die Meise - noch nicht fliegen dürfen und die wenig später das Vereinsleben tragen sollten. Unsere Vorkriegs-Fluglehrer Hans Fröhlich und Herbert Bast leisten an manchem Wochenende Akkordarbeit auf der Lerche. Überzeugungsarbeit mißlang ihnen auf einem Sektor allerdings völlig, doch das ist nicht ihre Schuld. Die nämlich, ihre Flugschüler - und die Fortgeschrittenen auch - davon zu überzeugen, daß man hoch genug anschweben müsse, um den Platz zu erreichen. Dieses Apercu sei hier deshalb angeführt, weil es in der ersten Saison 27 Außenlandungen !!!! - wohlgemerkt, im Platzbetrieb gab. Arnold Menshen liegt so oft draußen, daß er am Ende der Saison mit allen Bauern ringsum per Du ist. Alle Außenlandungen verliefen aber glatt. Immerhin, auch erste fliegerische Erfolge stellen sich ein, Herbert Bast, und einen Tag später auch Karl Dunker, erfliegen jene 50-km-Strecke für die Silber-C, als sie beide an zwei aufeinanderfolgenden Tagen südlich des Baldeney-Sees mit der Olympia-Meise landen, die letzte Bedingung für diesen Orden, den man damals noch stolz trägt.

Wir bauen uns ein "Haus"

Der erste Sommerlehrgang in Werdohl-Küntrop findet ein unerwartetes Ende. Er ist gut verlaufen, will man von einem Bruch am Baby III absehen - aber so etwas reparierte man ja damals noch zu Hause - als Karl Dunker in den Lehrgangs-Abschiedsabend in den Küntroper Bahnhof, der damals noch Vereinslokal ist, mit der Mitteilung hineinplatzt, daß alle Mann morgen früh um 7 Uhr zu einem Arbeitseinsatz bereitstehen müssen. Der Grund: Wir bekommen eine 15 x 30 m große Holzhalle, mit der hat es aber eine besondere Bewandtnis. Die diente bisher der Firma VDM in Werdohl als Halle zur Herstellung von Guß-Modellen, weil in dem ursprünglichen Betrieb die belgische Besatzungsmacht eine Auto-Reparaturwerkstatt eingerichtet hatte. Am nächsten Morgen ziehen die Belgier endgültig aus und es wird bei VDM Übergabe-Inventur gemacht. Bis um 13 Uhr muß aber die Halle - weil sie nicht "in den Büchern steht" - verschwunden sein. Um's kurz zu machen: Es wird eine der schlimmsten Hau-Ruck-Aktionen in der Geschichte unseres Vereins.



Im ersten Lehrgang 1957 werden unsere Flugzeuge noch in einem solchen Verschlag aus LKW-Planen untergestellt.

Als wir morgens - mit einem dicken Kopf, wegen der Lehrgangs-Abschlußfeier - im VDM-Werksgelände, vor dem riesigen Holzhaufen stehen, glauben wir nicht, daß es möglich sein würde, den schnell genug wegzuräumen. Um 13 Uhr liegen alle Holzteile - und noch zahlreiche Bretter, die man später bei VDM schmerzlich vermißt - säuberlich geordnet und bezeichnet - bei uns am Flugplatz. Die Transport-Kolonne Menshen-Helleckes mit ihren Klein-LKW hat ganze Arbeit geleistet. Leute, das wurde auch höchste Zeit, denn, ein neuer Abschnitt der Vereinsgeschichte steht unmittelbar bevor, wir würden ein Motorflugzeug bekommen. Natürlich war im Spätsommer und Herbst 1957 an fliegen nicht mehr zu denken. Nur gut, daß wir im Frühjahr noch einmal zum Klippeneck gefahren waren, von wo wir freilich ohne größere fliegerische Erfolge zurückkommen, sieht man einmal von dem 50-km-Flug von Friedrich Wilhelm Dunker auf der Olympia-Meise ab. In einer beispiellosen Arbeitsleistung wird die damals neue und heute 50 Jahre alte Halle, im Zeitraum von 6 Wochen schlüsselfertig aufgebaut.



In 6 Wochen war die "alte" Halle schlüsselfertig erstellt. Eine Knochenarbeit, wie sie selten in diesem Verein geleistet worden ist, und die ohne die "Antreiber" Dunker, Helleckes, und Menshen nicht in dieser Zeit vollendet worden wäre.

Der Beton für die Fundamente muß am Küntroper Bahnhof, weil nur dort ein Stromanschluß besteht, in einer Uralt-Betonmischmaschine "angerührt" und von kleinen LKW bis zur Neubaustelle gefahren werden. Wie oft die Trecker des "ollen Severin" Werner Severins Vater, unsere, in der weichen Wiese steckengebliebenen LKW herausgezogen hat, weiß ich nicht mehr. Vorausschauend haben wir damals den heutigen Jugendraum - die ehemalige "Meisterbude" der VDM-Formgießerei - gleich mit aufgebaut. Der Werdohler Zimmermeister, der diese Halle damals schon bei VDM aufgebaut hat, geht uns "zur Hand". Viele Jahre später rechnet der Statiker und damaliger Geschäftsführer unseres Vereins, Hans Raschat nach, daß diese Halle, so, wie sie dasteht, nach den Gesetzen der Statik auf der Stelle einstürzen müßte. Der Hallen-Fußboden bleibt bis 1959 lehmgestampft, was sich als arges Handikap erweist, denn, die damals längst üblichen Hallenkuller sind nicht verwendbar, sie sinken unter dem Gewicht der Flugzeuge in den Lehm Boden ein, was zur Folge hat, daß alle Segelflugzeuge im "Mannschaftstransport" auf dem gebeugten Rücken nach draußen getragen werden müssen. Eine Transportart, die Egon Voßloh einige Tage Krankenhaus wegen Wirbelschadens einbringt. Immerhin, unsere Segelflugzeuge haben seit 1945 erstmals wieder ein "eigenes Dach über dem Kopf" unser neues Motorflugzeug bekommt auch eines, denn, noch während des Hallenbaues trifft die Tiger-Moth mit viel Jubel begrüßt. am Platz ein. Der haben wir ein eigenes Zelt aufgebaut, das dort provisorisch errichtet wird, wo heute der Brandfleck unserer Lagerfeuer das Wiesengrün unterbricht.



Sie markiert den Beginn des Motorflugs an unserem Flugplatz - die 130-PS starke Tiger Moth - die hier nach ihrer ersten Landung von uns begeistert begrüßt wird.

Der Jubel bricht vor allem deshalb aus, weil die Tiger-Moth unter den schwachbrüstigen Motorflugzeugen der 50er Jahre mit ihren 130 PS als veritables Schleppflugzeug gilt. Gekauft haben die gebrauchte Motte für 4100 DM (das billigste Motorflugzeug in der Vereinsgeschichte) vier Vereinsmitglieder, nachdem Karl Dunker und Egon Voßloh in der Motorflugschule des fliegenden Paters in Bonn-Hangelar auf diesem Doppeldecker ihre Scheine erneuert haben. Hans Schumacher und Pilla Hoffmann haben inzwischen ihre alten Kriegs-Scheine - was bis Ende 1957 noch möglich ist - ebenfalls verlängert, der Schleppbetrieb konnte losgehen, soetwas, wie eine Schleppgenehmigung für Motorpiloten kennt man damals nicht. Freilich steht die Motte nur wenige Wochen in ihrem provisorischen Zelt, dann rollt sie endgültig in die Halle, die nach sechs Wochen Wühlerei schlüsselfertig steht. Da die Winde soeben ohnehin "ihre Beine rausgestreckt hat" d.h. einen schweren Motorschaden erlitten hat, sieht man zum Ende der Flug-Saison 1957 nur noch F-Schlepps. Der Andrang nach dieser Berechtigung ist riesengroß, die Motte und ihre Piloten bekommen mächtig Arbeit, nur bei der Meise will's nicht so recht klappen. Der Grund: Die Olympia-Meise startet auf einer langen und sehr breiten Kufe, deren Reibungswiderstand vermögen auch die 130 Pferde der Motte nicht vom Fleck zu ziehen. Wir helfen uns da, indem eine Vierer-Mannschaft - an jeder Fläche zwei Mann - beim Start an der Endleiste mitschiebt, bis der Vogel sich sichtbar bewegt. Aber, da gibt es noch ein Problem, das uns vor allem im Spätherbst zu schaffen macht. Wir haben keinen Strom in der Halle und die Petromax-Leuchten der Fa. Graetz aus Altena sind nur eine unzureichende Hilfe, sie sind außerdem laut und stinken barbarisch. Da findet irgend jemand ein ehemaliges Aggregat für eine Flak-Scheinwerfer-Batterie aus dem Krieg. Das installieren wir in der rechten Hallenecke - wo heute die Putzeimer stehen - und werfen es abends an. Das Anlassen erweist sich als ein nicht ungefährlicher Akt. Bei Fehl- und Frühzündungen schlägt die mächtige Andrehkurbel, die man betätigen muß so heftig zurück, daß im Krieg - so hört man - einigen Flak-Kanonieren der Arm gebrochen wurde. Der zweite große Nachteil, Das Ding rumort lauter, als zehn Petromax-Leuchten zusammen. Zwar könnte man mit dem erzeugten Strom ganz Höveringhausen und Küntrop versorgen. Dafür frißt der Generator aber 10 bis 11 Liter Sprit in der Stunde. Die Kosten, unsere wenigen Glühbirnen damals zu erleuchten, liegen bei 10.-DM in der Stunde, ein teurer Spaß also. Sei dem aber auch, wie's sei, das Vereinsleben nimmt, dank der neuen Halle, die ja von der ersten Stunde an, bis heute, auch als unser Heim dient, einen ungeahnten Aufschwung. Ich bitte um

Nachricht, wenn ich das Jahr 1957 so ausführlich behandelt habe, es war für uns bis heute von größter Bedeutung. Eine Zäsur geschieht erst wieder 1960 und davon soll wieder ausführlichere Rede sein.

Wir segeln (endlich) "durch silberne Weiten"

Lange genug haben wir es ja gesungen, dieses Lied, vor allem, als wir noch vom Gummiseil katapultiert ganze zehn Meter hoch die Kuschelhänge heruntergeglitten sind und unsere Flugzeiten nach Minuten und Sekunden aufgeschrieben haben. Jetzt, 1958, wird es erlebte Wirklichkeit, als wir gleich sozusagen "im Dutzend" unsere Bedingungen für die Silber-C erfüllen. Wer heute über diese 5-Stundenflüge und die 1000 m Startüberhöhung und die 50 km-Strecke müde lächelt muß wissen, daß diese Marken damals das "Ende der Fahnenstange" im Leistungsbereich bedeuteten. Die KA6 trägt (oder soll man sagen schleppt) sogar den schweren Petscho Reith 50 km weit. Pilla Hoffmann landet (mit schlechtem Gewissen) und der KA6 zum zweiten Mal auf dem RAF-Flugplatz Gütersloh auf dem er schon einmal, 1945 mit einer JU 88 G1 gelandet ist. Immerhin, die Briten, sind da ganz Sportsleute "absaufen can happen". Sie ahnden diesen eigentlich groben Verstoß der auch noch genau passiert, als sie ihre Hawker-Hunter für einen vorgesehenen Nachtflugbetrieb fertigmachen, gar nicht. Im Gegenteil, sie zeigen ihm stolz die Flugzeuge ihrer Segelflug-Sportgruppe und, als sie erfahren, daß ihn eine Tiger-Moth zurückschleppen könnte, gestatten sie die Landung der Motte in Gütersloh sofort. Der Grund ist schnell erklärt: Haben doch die Älteren unter den RAF-Jetpiloten noch auf diesem Oldtimer das Fliegen erlernt, und die bekommen "Glanz auf die Augen", als Egon Voßloh mit dem alten Doppeldecker landet, um Pilla abzuholen. Diese Story sei deshalb erzählt, weil sie den Beginn einer Jahrzehnte währenden und für unseren Verein höchst einträglichen Flieger-Freundschaft markiert.

Der erste Flugtag- ein Erfolg

Acht Wochen später nimmt nämlich RAF-Pilot Flight-Lieutenant Roger Phyrre aus Gütersloh am ersten, von uns veranstalteten Flugtag, mit einer 100-PS-Chipmunk als Kunstflieger teil. Dieser Flugtag wird dank des Organisationstalentes der "Knack-Eulen" ein publizistischer und finanzieller Erfolg.



Im Rahmen eines unserer Flugtage tauft Uschi Menshen unseren Motorsegler RF4 auf den Namen "KNUT". Die ME 109 des kleinen Mannes erfreute sich im Verein größter Beliebtheit.

Er versetzt uns in die Lage, den damals bereits rühmlich bekannten Doppelsitzer, eine Ka 7 zu kaufen., dem bald schon auch eine KA 8 folgt. Das Jahr 1959 ist durch zwei Tatsachen gekennzeichnet. Es ist eines der heißesten seit Jahrzehnten und der neben Pilla Hoffmann neue Fluglehrer, Wilbert Dahme schafft als erster im Verein auf der KA6 ein 300-km-Dreieck über Kloster Maria-Laach-Marburg-Küntrop, um dessen Anerkennung wir uns lange bemühen müssen, weil ein Schenkel nach den FAI-Bestimmungen zu kurz ist. Der erste, von Pilla geleitete Sommer-Lehrgang bleibt als Sahara-Lehrgang in der Erinnerung. Die neue Halle bekommt in diesem Jahr einen Flugleitungsturm, den einige Jahre später ein Sturm abreißt, Ein Anbau - heute das Head-Quater- wird fatalerweise, weil wir's nicht wissen, auf einem Grundstück gebaut, auf dem ein altes Wegerecht liegt, damals als Unterstellschuppen für Winde und Leporellos an die alte Halle angebaut. Theo und Margret Helleckes übernehmen den heutigen Jugendraum als erste Kantinenpächter. Auch 1959 krönen wir mit einem höchst erfolgreichen Flugtag, bei dem der Segel-Kunstflieger "Sepp" (Herbert) Tilling unsere Gäste begeistert, Pilla besorgt die Ansage und die deutsche Luftwaffe schickt eine Staffel F 86-Bomber und einen Sikorsky-Hubschrauber. Wieder ist Roger Phyrre mit seiner Chipmunk dabei. Zu Beginn dieses Flugtages taufen wir unsere Olympia-Meise und das neue - kaum flugfähige, selbstgebaute Baby III (aber, wer weiß das schon ) und der Präsident des Aero-Clubs NRW ist erstmals bei uns aus diesem Anlaß zu Gast, er kommt mit seiner zweimotorigen Apache eingeschwebt. Solch ein Flugzeug beschafft sich im "Schicksalsjahr 1960" auch unser neuer Vorsitzender Heinz Rickmeier, der Rudolf Hopmann, der auch nur ein Übergangs-Vorsitzender sein wollte, ablöst. Die steht freilich in Düsseldorf. Aber die Brigadier, der "Böhmische Storch", deshalb so genannt, weil er ein genauer Abklatsch des berühmten Fieseler Storch ist, und den Heinz Rickmeier auch gekauft hat, der steht breitbeinig in unserer Halle und als Heinz uns anbietet, mit 20 000 DM soetwas, wie 50%-Anteiler an der Kunstflug-Maschine, Zlin 226 zu werden, die er ebenfalls in Tschechien gekauft hat, gibt es ernsthaften Zoff im Verein. 20 000 DM sind damals ein ungemein viel Geld, deshalb fliegen in der entscheidenden Versammlung Biergläser (volle, von Petscho geworfen - ich war dabei) an die Wand. Der Vorschlag wird nur deshalb nach turbulenter Sitzung mit knapper Mehrheit angenommen, weil es heißt, daß die Zlin mit 160 PS hervorragend schleppen könne. Hier

muß bemerkt werden, daß wir 1960 unsere gesamte alte "Luftflotte" also die Olympia-Meise, die beiden Babys und die Tiger-Moth auf einen Schlag für ganze 10 000 DM an den Verein in Hamm verkaufen, wo unsere gute Meise wenige Wochen später bei einer harten Landung förmlich "zerspant" wird, weshalb uns die Hammer nachträglich noch gerichtlich belangen wollen. Zwar hatte sich Karl Dunker einen 90-PS-Sperling bei der Fa. Schleicher gekauft, den er als Schleppflugzeug zur Verfügung stellt, nur, daß der "keinen Hering vom Teller zieht" bemerken wir schon bald, so gesehen war die Zlin als Schleppflugzeug schon notwendig. Daß die wegen der unzureichenden Kühlverhältnissen auf den letzten beiden Zylindern bei warmem Wetter den Schlepp wegen Öldruckabfall abbrechen mußte, erfahren wir erst, als sie im Verlauf des Sommers 1961 zur Verfügung steht, denn, gleich zu Beginn der Saison 1960 baut Karl Dunker mit diesem "Flaggschiff" nach Motorausfall im Start nach O7 eine Notlandung im Feld hinter dem Platz, bei der er der Zlin genau an der Straßenböschung am Platzrand das Fahrwerk abschert. Ein Flugzeug innerhalb eines halben Jahres zu reparieren war einem "realsozialistischem Betrieb" in der Tschechei unmöglich. Überhaupt, mit den tschechischen Motoren haben wir viel Ärger in diesen Jahren. Als Egon Voßloh - es muß 1963 gewesen sein, zusammen mit Werner Lebus nach Saarbrücken startet, um dort an der deutschen Kunstflug-Meisterschaft teilzunehmen bleibt der Motor, die Zlin ist gottlob noch am Boden, ruckartig stehen, Kolbenfresser.

#### Der neuer Sport - Fallschirmspringen

1960 inszeniert Petscho die Gründung einer eigenen Vereins-Fallschirmspringergruppe. Ihre ersten sechs Mitglieder werden auf einer Klemm 35 in Gelnhausen ausgebildet und wären daheim gern zu Dritt aus der Brigardier, dem "Böhmestorch" abgesprungen. Die Tage an denen das möglich ist, lassen sich pro Saison an einer Hand abzählen, ich weiß noch gut, daß immer dann, wenn der 240-PS-Motor der "Brigardier" nach stundenlangen Bemühungen mit unserem selbstgebauten Batteriewagen ansprang, am Platz großes Jubelgeschrei ausbrach.



Einer der erfolgreichsten Fallschirmspringer unseres Vereins ist Fritz Siedschlag - hier nach seinem 4000. Absprung.

Unsere Fallschirmspringer springen derweil als Einzelspringer aus dem Sperling und später aus der Piper-Cub. Immerhin, wir hatten (neben dem Modellbau) jetzt die dritte Luftsportart im Verein eingeführt und erster Fallschirm-Lehrer wird Rainer Bohuschke, der viele Jahre später bei einer Notlandung einer Cessna im Mittelmeer umgekommen ist. Der Modellbau, die älteste Luftsportart unseres Vereines, wird ab 1951 bis in die 60er Jahre von Heinz Reuter betreut. Bis in die Siebziger Jahre übernimmt Alfred Junker diese Abteilung Modellflug. Er wird in den ersten Jahren nach dem Krieg - da ist er noch reiner Segelflug-Modellbau - von den Hängen rings um unseren Flugplatz betrieben. Erst, als ein Modellflugplatz oberhalb von Neuenrade wegen des Motorlärms der neuen, ferngesteuerten nicht genehmigt wird, starten unsere Modellflieger, die sich natürlich inzwischen auch mit ferngesteuerten Modellen "motorisiert" haben, in der betriebsfreien Zeit am Flugplatz vom Startpunkt 07 aus. Was wohl niemand im Verein so recht weiß, dies nämlich, daß es unser Verein im Modellflug zu einem Deutschen Meistertitel gebracht hat. Charly Ritterbusch, der sich ab den 60er Jahren stets in der Klasse der magnetgesteuerten Segelflugmodelle spezialisiert hat, liegt zunächst in NRW-Modellflugwettbewerben stets an der Spitze. Später (Ich weiß nicht genau ab wann eigentlich) schafft er mehrmals den Titel eines Deutschen Meisters dieser Klasse. Irgendwann ist "Charly" dann von Werdohl verzogen, noch viele Jahre liest man von seinen Erfolgen im Aero, aber da ist er schon lange kein Vereinsmitglied mehr. Arnold Menshen ist es zu verdanken, daß zu Beginn der 90er Jahre unsere Modellflieger unmittelbar an unserem Platz endlich eine "Heimstatt" auf dem hier geschaffenen Modellflugplatz finden. Seit dieser Zeit ist unser Verein der einzige in NRW, auf dessen Flugplatz alle vier Luftsportarten (Segelflug, Motorflug, Fallschirmsport und Modellflug) betrieben werden, sondern, in diesen Luftsportsparten wird auch intensiv ausgebildet.



Die "Ingenieurschüler" kommen

Doch, zurück zu den "roaring sixties" der Vereinsgeschichte. Als einer der ersten Flugplätze weit und breit, führen wir bei uns Sprechfunk ein. Das Gerät hat Hans Schumacher, zusammen mit anderen Tüftlern selbst "gebastelt" und es gereicht unserer neuen Flugleitung, die wir auch 1960 an die damals neue Halle angebaut haben - und die heute als Fallschirmspringerraum genutzt wird - zur Zierde. Wir sind der erste Verein mit Platzfunk, der damals noch viele Jahre auf der Frequenz 123, 5 MHz abgewickelt wird, was schon bald zur Folge hat, daß man oben in der Luft vor lauter Sprachgewirr auf dieser Frequenz - wie übrigens heute noch - so gut wie keinen Spruch vom heimischen Flugplatz empfangen kann. Das bessert sich erst, als wir viele Jahre später die 123, 6 MHz zugeteilt bekommen. Bald darauf bauen wir auf die Halle, genau über den Eingang einen richtigen Tower. Dessen hervorragenden Sichtverhältnissen kann man aus der Perspektive eines damaligen und heute "immer- noch-Flugleiters" nur noch nachtrauern. Ja, und noch etwas entsteht 1960. Der brave Horch-Motor unserer Winde hatte 1959 sieben Jahre brav seine Pflicht getan, jetzt war er endgültig hin. "Imka" Middelhoff und "Kalle" Heiderich - inzwischen wenigstens als aktiver Arbeiter reaktiviert - bauen auf das gleiche Ford-Fahrgestell eine neue Winde. Das neue Antriebs-Aggregat, einen 140 PS starken Maybach-Motor für einen Panzerspähwagen der Wehrmacht, haben wir, noch in Ölpapier verpackt, irgendwo aufgetrieben. Es wurde höchste Zeit, daß wir eine neue Winde bekommen, denn bald schon kommen neue, wegen ihrer höheren Tragflächenbelastung schnellere Segelflugzeuge zum Einsatz, die zum sicheren Windenstart mehr Power benötigen. Doch, das ist noch einige Jahre hin. 1960 aber geschehen noch drei berichtenswerte Dinge. Geschäftsführer Reinhold Breitbach hat seinen Posten 1959 an Hubert Krewinkel abgegeben. Hubert, ein versierter Verwaltungsfachmann, der im Werdohler Rathaus alle möglichen Kniffe erlernt hat und sich auch nicht scheut sie anzuwenden, mausert sich zu einem, der erfolgreichsten Geschäftsführer, die der Verein je besessen hat. 1960 verlegen wir über die Pfingstferien die völlig verregnet waren, endlich eine Elektroleitung vom Höveringhauser Anschluß in die Halle. Es wird eine fürchterliche Wühlerei im Schlamm und den Baggerführer, den wir "engagiert" haben, halten wir mit viel Bier und Schnaps "unter Strom", daß er den Regen nicht allzusehr bemerkt. Hätten wir damals geahnt, welche Stromverbraucher sich noch an dieses Kabel "anhängen" würden, hätten wir natürlich einen passenderen Kabel-Querschnitt gewählt. Doch, wer ahnt das 1960 schon und, ob wir's damals hätten bezahlen können, ist auch noch die Frage. Teuer genug war der Anschluß sowieso. Wir haben meines Wissen, damals weit über 10 000 DM bei Eigenarbeit der Verlegung nur für das Kabel aufbringen müssen. Dann kommt 1960 irgendeines schönen Sommertages plötzlich ein Mensch quer über den Platz und erklärt im besten Berliner Dialekt: "Icke will hier fliegen!" Dieser Mensch stellt sich als Werner Lebus vor, und bringt den Vereinsmitgliedern allmählich bei, daß sie ihren Sport gefälligst unter Berücksichtigung betriebswirtschaftlicher Aspekte betreiben sollen. Zugleich entpuppt er sich als einer der besten Leistungsflieger dieser Jahre, der als erster einen 500-km-Flug nach

Frankreich schafft, genau am 8. Mai, dem Tag der deutschen Kapitulation, der in dem Dorf, in dem er gelandet ist natürlich groß gefeiert wird. Werner feiert und säuft Vin Rouge mit, die Franzosen natürlich auch, in solchen Mengen, daß sie nachher nicht mehr wissen, was feiern sie eigentlich, ihren Sieg über die Boches, oder die Landung eines Boche mit einem Planeur? Dann kommen noch welche in größeren Stückzahlen übrigens: Die Schüler-Fluggemeinschaft der damaligen Ingenieurschüler der Maschinenbauschule Hagen.



Ein Bild aus Jugendtagen. "Mops" Breitbach in der KA 6 - von diesem beliebten Flugzeugtyp besaß unser Verein drei Maschinen, mit ihnen wurde endlich der Traum vom "Segeln durch silberne Weiten" Wirklichkeit.

Heute bezeichnet man sie als Fachhochschul-Studenten des Ingenieurzweiges. Nun, damals war alles noch eine Nummer bescheidener. Die besitzen zwar eine eigene Lerche. Mit der dürfen sie aber als Anfänger am Fuß der Hohensyburg - wo sich damals der Hagener Segelflugplatz befindet und wo sie vom Aero-Club Hagen betreut wurden, - nicht mehr fliegen, weil es dort einen tödlichen Unfall gegeben hat. Die angehenden Ingenieure kamen - und sind bis heute geblieben, ein Umstand, dessen Bedeutung für die Weiterentwicklung unseres Vereines nicht hoch genug veranschlagt werden kann. Denn drei der damaligen "Hohensyburg-Flüchtlinge" : Klaus Peter Helmetag, Wili Eickhoff und Fritz Dohle, haben, jeder auf seine Weise, bis auf den heutigen Tag, Marksteine in der Geschichte unseres Vereines gesetzt. Die 60er sind in unserem Verein von einem Phänomen geprägt, daß damals für alle Lebensbereiche gilt und das heißt Wachstum. Die wirtschaftlichen Voraussetzung dafür schaffen wir in diesem Jahrzehnt durch die Veranstaltung gut besuchter Flugtage, die in dieser Zeit zu einem "Markenartikel" unseres Vereines und endlich auch zum größten Freiluft-Spektakel der ganzen Region Südwestfalen werden. Verdienstvoller Organisator dieser Flugtage ist damals Paul Gerd Pauly, der den Verein in den 70er Jahren verlassen hat. Wir sind damals in der Lage, nach jedem Flugtag ein Flugzeug zu kaufen. Da ich beim besten Willen nicht mehr das Beschaffungsjahr eines jeden Flugzeuges aufführen kann, bleibt mir nur die

Feststellung, daß wir es in den Sechzigern bis zu Beginn der Siebziger zu einer "Luftflotte" von 3 KA6, 2 KA8, einer KA7, und zwei Lerchen bringen, ach ja, und dann kommt die Standard-Austria. Das Ostiv-Siegerflugzeug der 1960er Weltmeisterschaft in Köln wollen wir auch haben und bestellen es auch bei Schmepp-Hirth, in Kirchheim, wo der neue Flieger gebaut wird. Das können wir aber erst, nachdem die "Alten Herren" der Hagener Ingenieurschule für den Flieger "gutgesagt" haben. Als der Wundervogel im Stall steht, stellen wir bald fest, was heute eine allgemein gesicherte Erkenntnis ist. Die Zeit der Holzflugzeuge ist passee. Der Gleitwinkel von 1 : 34 - eben vier Gleitpunkte mehr als die der KA6 - werden durch schwere Bauweise nahezu komplett beplankte Tragflächen und ein Schmetterlings-Leitwerk erreicht, dessen Eigenschaften nicht gerade begeistern. Ein Holz-Flugzeug mit einer Reisegeschwindigkeit von 110 km/ h und einer Operationsgeschwindigkeit, die nur wenig darunterliegt, ist kein Jedermann-Flugzeug, das stellt sich bald heraus. Immerhin, die Sechziger sind aber auch die Jahre, in denen wir richtig flügge werden. D.h. unsere Piloten qualifizieren sich fast regelmäßig zu Landes, -und Bundesmeisterschaften. Erfolgreichster ist da aber Klaus Peter Helmetag, der 1963 Dritter der deutschen Jugend-Segelflug-Meisterschaft auf der Wasserkuppe wird. Werner Lebus und Dietmar Clever bringen es bei der Deutschen Segelflug-Meisterschaft jeweils auf einen 17. Platz und höher ist eine "Knack-Eule" bei der Deutschen in diesen Jahren nie platziert gewesen. Mancher landete später unter "ferner liefen..." Bei den dezentralen Meisterschaften jedoch, sind wir seit 1961 immer vorn mit dabei, meistens sogar in irgendeiner der späteren Klassen, die es ja auch erst seit den 60ern gibt, unter den ersten Zehn.

#### Ein Ärgernis - Muffenspatz genannt

Da wir den Selbstbau von Flugzeugen nicht ganz verlernen wollen, kommen wir eines Tages, 1962 war das wohl, auf eine Idee, die am Klippeneck "geboren" wurde, wo wir in unserem letzten, hier abgehaltenen Ferien-Lager im Sommer 1961, zum ersten Mal einen Motorspatzen erleben. Ein L-Spatz mit einem Zweizylinder-Boxermotor. Die Teile könne man bei Scheibe bestellen und selbst zusammenleimen, heißt es, den Rumpf selbst schweißen und den 2-Zylinder-Motor dort einbauen, erfahren wir dort. Nach dem Motto: "Bestellt, wie gesehen, " lassen wir 1963 die Teile kommen und leimen, was an dem "Muffenspatzen" - wie wir ihn nennen - zu leimen ist, in diesem Winter 63/64 in unserer Werkstatt am Kettling zusammen. Zur Vorstellung des ersten Motorseglers in Nordrhein-Westfalen kommt, als der erstmals startet, sogar das Fernsehen. Gottseidank sind die schon wieder weg, als Pilla beim 4. Start auf diesem Wundervogel die Luftschraube wegflegt und zum Schrecken der Schwarzbunten, inmitten einer Herde Küntroper Kühe landet.



Der teil-selbstgebaute Muffenspatz SF 24 entpuppte sich, je länger er im Verein flog, wegen seines unzuverlässigen Motors als ein Vereinsärgernis erster Güte.

Auf den Muffenspatz trifft der Spruch zu: "Von nun an ging's bergab." Bald schon stellt sich heraus, daß der zweizylindrige Zweitaktmotor, der als Pumpenmotor in einer bayrischen Brauerei gute Dienste geleistet haben mag, als Flugmotor nicht die Bohne taugt. Wir bauen für den Spatzen dessen Bord-Batterie zum Anlassen nie ausreicht, einen eigenen Batteriewagen. Oft genug läßt er seine Piloten in der Luft im Stich, so z.B. Imka Middelhoff, der im etwas zu niedrigen Anflug auf 25 noch einmal Gas geben will, was der Zink-Brändel-Motor aber nicht annimmt. Was dann passiert ist kein Fliegerlatein. Der Spatz fällt genau in die Straße Küntrop-Garbeck. Der Aufschlag ist so hart, daß der Fahrwerks-Reifen platzt. Die "Explosion" läßt den Spatzen eben so hoch springen, daß er- jetzt auf der blanken Felge - genau am Flugplatzrand ausrollt. "Spüli" Pohl, dem der Zink-Brändel über Griminghausen einfach in der Luft stehenbleibt, muß in einem Acker eine Notlandung bauen, er überschlägt sich und der Muffenspatz sieht gar nicht mehr gut aus., er wirkt ziemlich zerlegt. Wir hätten ihn damals eigentlich nicht mehr reparieren sollen, haben es aber doch getan. Den Spatzen zu fliegen war stets ein Abenteuer. gepaart mit der Angst, daß der Motor stehenbleibt. Verkauft wird er so : Hubert Krewinkel war mal wieder auf vergeblicher Verkaufstour mit dem Muffenspatzen unterwegs.. Während dieser Zeit kommt am Flugplatz der Anruf eines Dortmunder Interessenten für dieses Vehikel an. Als sich Hubert über Funk zu Hause anmeldet, hört er den Spruch: "Mensch, flieg bitte gleich nach Dortmund, da will ihn einer haben, wenn Du erst landest, wer weiß, ob der Motor wieder anspringt.!" Hubert tat, wie ihm geheißen und für ganze 1500 DM werden wir diesen königlich-bayrischen Brauereimotor mit dranhängendem Segelflugzeug los. Es ist mit Flugzeugen, die e wir nach Dortmund verkaufen, ein Verhängnis. Der neue Eigner des Muffenspatzen - er hatte bei uns Segelflug gelernt - stürzt wenige Wochen später mit diesem Gerät tödlich ab. Der MÜ13E, die wir 1954 nach dort verkauft haben, erging es ja ebenso. Daß angesichts des immens zunehmenden Flugbetriebes unsere alte Eintrommel-Winde nicht mehr ausreicht, mag einleuchten. Klaus Peter Helmetag hat eine neue Doppeltrommelwinde gebaut, die ab 1966 oder 1967 in Betrieb genommen wird und wegen ihrer übersichtlichen Bauweise, fast von jedem bedient werden kann. Außerdem erhält sie einen Landes-Preis für ausgezeichnete Bauausführung. Lange vor den Asylanten der 80er Jahre, nehmen wir Flieger-Asylanten aller Kategorien bei uns auf. Mit den Ingenieurschülern fing das ja an. In den 60ern fragten auch die Segelflieger aus

Lendringser an, ob sie bei uns fliegen könnten. Die hatten "Knatsch" mit ihrem Fluglehrer. Der wollte in diesen Jahren noch, in Menden Barge, nach der Gummiseil-Methode ausbilden. Das Gummiseil brachten sie vorsichtshalber gleich mit. Die Lendringser hielten das nicht mehr für zeitgemäß und kamen mit ihrer Lerche (das war dann die Dritte am Platz) fast ein Jahrzehnt zu uns. Etliche Mitglieder des Luftsportvereins Hemer, die sich mit den anderen entzweit hatten, flogen auch 2 oder 3 Jahre in den 60ern an unserem Platz. Mit unseren beiden Vorkriegs-Fluglehrern Hans Fröhlich und Herbert Bast war jetzt Richard Dahlhaus, der Dritte im Bunde der Vorkriegsfluglehrer. Zum Ende des Jahrzehnts - die Lendringser hatten sich aber inzwischen schon mit den Mendenern vereinigt - "landen" dann auch die Mitglieder des Luftsportvereins Lüdenscheid, den es damals noch gab, in Küntrop. Jetzt haben wir neben einem L-Spatzen auch noch eine Do 27 im Stall, was für unsere Fallschirmspringer wichtig ist. Auch, wenn das kein Leser dieser Zeilen glauben will: In einem Orkan im Jahr 1972 oder 1973 fliegt eines Nachts, die vor dem Ikarus draußen abgestellte DO 27 vom Hallenvorplatz die 500 m weit bis auf jene Wiese, wo heute Modellflug betrieben wird und landet dort glatt, unbeschädigt. Wer's nicht glauben will, sollte Vereins-Veteranen fragen, ob das denn stimmt. Es stimmt. Von der Zlin 226 ist noch zu reden, an der wir - nach heutigem Sprachgebrauch - ja 50-Prozent-Shareholder sind. Nachdem es sich herausgestellt hat, daß diese zum Schleppen bei auch nur etwas wärmeren Temperaturen ungeeignet ist, wird sie nur noch als Kunstflugzeug eingesetzt. Die frühen 60er sind eine glanzvolle Kunstflug-Periode in der Vereinsgeschichte. Nicht nur Egon Voßloh erweist sich als veritabler Kunstflug-Pilot. Bald schon wird er von Hermann Venus übertroffen. Der ist 1954 noch Segelflugschüler im Verein, geht anschließend zur Bundeswehr wo er als Jet-Pilot eine F 86 fliegt und, der ist jetzt 1960 wieder da, inzwischen Co-Pilot bei der Fluggesellschaft LTU. Hermann fliegt so hervorragend, daß er 1963, bei der Deutschen Kunstflug-Meisterschaft in Flensburg, als Dritter auf dem Treppchen steht. Häufig leiht sich auch Sepp Tilling die Zlin zu Flugtag-Vorführungen. Als wir 1965 auch noch den anderen 50-Prozent-Anteil an der Zlin erwerben, geschieht das Unglück. Hermann Venus, der den Jet-Piloten von der 6. Squadron der RAF aus Gütersloh zum Dank für deren Jet-Einsätze bei unseren Flugtagen versprochen hat, mit ihnen auf der Zlin in Gütersloh Kunstflug zu machen, kommt mit einem britischen Jet-Piloten an Bord in geringer Höhe ins Flachtrudeln und stürzt ab. Beide Insassen sind tot. Hermann Venus ist der erste Tote in der Nachkriegsgeschichte des Vereines. Er sollte leider nicht der Letzte bleiben. Als das sechste Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts zu Ende geht, gibt es nicht nur in den Universitätsstädten die 68er-Unruhen. Auch in unserem Verein beginnt es zu brodeln und daran ist auch die Jugend "schuld", wenn man so will. Doch, davon im nächsten Kapitel.

Wir platzen aus allen Nähten

Jedem, der diese Chronik bis hier gelesen hat, muß klar sein, daß sich dem Verein Ausgangs der 60er Jahre mehrere dringliche Fragen stellten. Das eine lautete: Sollen wir uns auf Kunststoff-Segelflugzeuge umstellen? Karl Dunker hatte das für sich schon realisiert, als er den ersten Phöbus von Werner Lebus kaufte, den der einige Jahre zuvor geflogen hat. 1969 kauft der Verein den Phoebus Karl Dunker ab, er ist das erste Kunststoff-Flugzeug des Vereins. Die zweite Frage lautete so: Wo um Himmels Willen, sollen wir nur alle Flugzeuge lassen ? In der einzigen Halle herrschte eine drangvolle Enge.



Auch sie platzen aus allen Nähten - Petscho senior und Fluglehrer Gustl aus Balingen - die beiden zweieinhalb-Zentner-Männer haben die Gövier auf dem Klippeneck wirklich geflogen, und der Balingen Doppelsitzer hat die Überbelastung klaglos ertragen.

Über die dritte Frage aber kam es zum Bruch zwischen dem alten Vorstand, dem Vorsitzenden Karl Dunker, der den Vorsitz 1965 von Heinz Rickmeier übernommen hatte und dem 2. Vorsitzenden, Egon Voßloh auf der einen Seite und Hubert Krewinkel und dem anderen Vereinsvolk auf der anderen Seite. Worum es geht? Einmal "müpfte die Vereinsjugend" ganz schön auf, verlangte lautstark das, was man heute Transparenz nennt und polemisierte auch heftig gegen die Gebührenpolitik im Verein, kurz, es herrschte gelegentlich "Bambule". Natürlich paßte das dem Vorstand überhaupt nicht. Letzter Anlaß war aber die Tatsache, daß der Verein sich ein vereinseigenes Schleppflugzeug kaufen will. Bisher hatte Karl Dunker seine Flugzeuge, den Scheibe-Spatzen und, als dieses schwachbrüstige Motorflugzeug z.B. eine Austria unmöglich schleppen konnte, seine 150-PS PA 18 Super-Cup zur Verfügung gestellt. Die schleppt seit 1963 zu aller Zufriedenheit ausgezeichnet. Der Verein hat aber eine 180-PS Morane im Auge, die schleppen und sogar Fallschirmspringer absetzen kann. Als Karl Dunker und der Inhaber einer alten Cessa 170, die am Platz steht das erfahren, bieten sie uns die Piper als Schleppflugzeug und die Cessna als Absatzmaschine freilich zu einem Gesamtpreis an, der dem Verein unannehmbar scheint. Als wir 1968 eine Morane bestellen, kommt es zum Bruch. Karl Dunker und Egon Voßloh treten daraufhin von ihren Ämtern zurück. Es bleibt sehr zum Wohl des Vereins, Hubert Krewinkel als Geschäftsführer. Als wir Arnold Menshen als neuen 1. Vorsitzenden "auf dem Schild

haben", ahnt niemand, daß er diesen "Job" 27 Jahre "ertragen" muß. Jetzt, nachdem die neue Vereinsführung im Amt ist, nehmen wir in einem neuen, umfangreichen Arbeitseinsatz den Bau der neuen Halle in Angriff. Da nun einmal sieben Segelflugzeuge und zwei Motormaschinen in der alten Halle unmöglich unterzubringen sind, zu denen jetzt auch, nach dem Verkauf des unglückseligen "Muffenspatzen", ein neuer Motorsegler, der RF4 gekommen war. Anmerkungen zum RF4, ein hübscher, schneller und vom VW-Motor her auch sehr zuverlässiger Einsitzer mit Einziehfahrwerk. Wegen dieser Eigenschaften auch schon einmal "die Me 109 des kleinen Mannes" genannt. Freilich, er ist ein Einsitzer, die Umschulung von Segelfliegern auf diese Maschine - einen doppelsitzigen Motorsegler haben wir nicht - Ein Flugzeug also, das eigentlich ein Klein-Motorflugzeug ist, bleibt - da es sich eben in diesem Fall wieder um "Einsitzerschulung" wie dunnemals handelt - höchst problematisch. Jene 100 Segelflugstunden, die zum Umstieg auf den RF 4 verlangt werden, reichen in manchen Fällen nicht aus. Bevor dem kleinen flotten Flitzer - der, wie wir Fluglehrer damals schnell heraushaben, doch wohl kein Flieger für alle ist - etwas passiert, verkaufen wir ihn, was vielen sehr leid tut, nach drei Jahren die er bei uns, von zwei Bauchlandungen abgesehen, die wegen des "vergessenen Fahrwerks" passierten, unlädiert überstanden hat.

#### Ein folgenschwerer Absturz

Nachdem die mehr oder weniger sanfte Revolution unserer Vereinsjugend ausgestanden ist, nimmt sich die neue Vereinsführung das nächste Großprojekt "vor die Brust", den Bau der neuen Halle, einer neuen Tankstelle, die Verlegung des Flugplatzes nach Süden, Bau eines Springerkreises, Einrichtung von Parkplätzen, Ausbau einer Werkstatt und einer vereinseigenen Gaststätte, sowie bald darauf die Anlage eines Kinderspielplatzes neben der neuen Halle. Etwas zu viel, wie ? War es auch und wir "verheben" uns finanziell, wie arbeitsmäßig an diesem Mammutprogramm ganz schön. Deshalb hat dann auch der Gesamtausbau fast vier Jahre, bis zum Jahr 1972 gedauert. Ohne Theo Helleckes, Werner Lebus, Lothar Ueckermann, Jochen Pierek und Hubert Krewinkel als Bauführer und Antreiber wäre auch wohl nichts daraus geworden. Alle Arbeiten, außer dem Stahlbau, also Ausschachten, Maurer, -und Klempnerarbeiten, Heizungs, -und Elektroinstallation übernehmen wir selbst. Da geschieht - die Halle steht eben im Rohbau, im Sommerlehrgang am 12. Juli 1969 das bisher schlimmste Unglück der Vereinsgeschichte. Hubert Krewinkel, der acht Wochen zuvor den Motorflugschein erworben hat, läßt als Flugzeugführer, anstatt wie vorgeschrieben nur zwei, drei kanadische Fallschirmspringer in die schwachbrüstige Cessna 140 einsteigen, mit der er Fallschirmspringer absetzen will. Ein Flugzeug, das sich im Start mit nur zwei Springern bei ihren eben 140 PS, wie Hubert genau wissen muß, schon unheimlich schwer tut. Es ist jedem der das Flugzeug kennt völlig unerklärlich, warum er diese Überladung bewußt in Kauf genommen hat, die ursächlich für den nachfolgenden

Absturz ist. Die Folgen der Überladung sehen so aus: Die Cessna kommt zwar am Platzrand auf den letzten 10 Metern frei, wie sehr sie vom Boden gerissen wurde, macht eine lange, tiefe Rinne klar, die das Spornrad der Cessna in den Boden gerissen hat. Das Flugzeug hebt in einem total überzogenen Zustand ab und gewinnt keinen Meter Höhe, als es jetzt in Richtung Küntrop fliegt. Als Hubert wohl bemerkt, daß er den Berg zwischen Küntrop und Neuenrade mit der überladenen Maschine nicht übersteigen kann, leitet er eine Linkskurve ein. Die völlig überzogene Cessna trudelt aus 20 m Höhe 50 m rechts von der Straße Flugplatz - Küntrop, fast in Höhe des Ortsschildes, aus höchstens 20 m Höhe, in den Boden. Hubert ist sofort tot, einer der kanadischen Fallschirmspringer stirbt noch am Absturzort bald darauf. Die beiden anderen Kanadier sterben wenige Tagen nacheinander im Werdohler Krankenhaus an den Folgen der erlittenen Verletzungen. Wir sind völlig geschockt und unsere holländischen Segelflieger-Freunde aus Nymwegen, die ihr erstes Sommerlager bei uns abhalten, ebenso. Unvergessen, jenes Totengedenken, das der Jugendleiter der Holländer, ein Pastor, am Abend des Absturztages in dem Hallen-Rohbau abhält. Am gleichen Abend noch bestimmt der erweiterte Vorstand Hans Raschat zum neuen Vereins-Geschäftsführer, ein Beschluß, der von der Vereinsversammlung später einstimmig bestätigt wird. Wir bestimmen, daß künftig kein Vorstandsmitglied mehr so viel Aufgaben übernehmen soll, wie das bei Hubert Krewinkel der Fall war. Der Verlust unseres Geschäftsführers Hubert Krewinkel, der "alle Fäden in der Hand hält" wiegt schwer für den Verein, aber auch für den Fortgang des Hallen-Neubaues. Hier kommt hinzu, daß uns jetzt auch noch das Geld zum Bauen ausgeht. Aus der Misere erlöst uns schließlich der Ertrag eines weiteren Flugtages. Erst 1972 ist der Gesamtkomplex fertiggestellt: 1972 holen wir zum ersten Mal eine westdeutsche Segelflug-Meisterschaft an unseren Flugplatz. Es erweist sich, daß unser schmaler Flugplatz für eine Meisterschaft mit 40 Maschinen nicht sonderlich geeignet ist. Gefallen hat aber allen Teilnehmern dieser Wettbewerb so gut, daß sie nach Jahre danach immer noch von dieser Meisterschaft erzählen. Zu allem Überfluß kommen bald die behördlichen Geldgeber bei der Bauabnahme der neuen Halle dahinter, daß wir, anstelle der vorgesehenen und bezuschußten Werkstatt, in diesem neuen Hallen-Komplex eine Wohnung für einen Pächter gebaut haben, als wir dahinterkommen, daß sich die Fliegerkneipe, ohne dazugehörige Wohnung wohl kaum betreiben läßt. Es hilft auch nichts, daß wir noch ganz schnell unsere heutige Werkstatt einrichten und die "vorweisen". Jene 15 000 DM, die wir für einen Werkstattneubau in der neuen Halle bekommen - und "verbraten" haben, müssen wir zurückzahlen. Das hatte uns gerade noch gefehlt!

"Exray-Oskar", die Unvergessene

Unser Flugzeugpark verändert sich jetzt entscheidend. Bedienten sich die Fallschirmspringer bisher der Dunker'schen Piper Supercub und später der DO 27 des



Lüdenscheider Vereins, die bei uns am Platz steht, die aber aus Altersgründen irgendwann außer Betrieb geht, können sie jetzt aus unserer neuen Morane springen. Die legendäre Exray-Oskar entpuppt sich als ausgesprochener "Mehrzwecker". Einmal schleppt sie weit besser, als alle bisherigen Schleppflugzeuge am Platz. Sie kann drei Passagiere spazierenfliegen und drei Springer können aus ihr abgesetzt werden. Sie ist der einzige Typ in ganz Deutschland, der diese Sondergenehmigung erhält. Ein "Geländer" macht's möglich, das, auf der rechten Tragfläche aufgeschraubt, den Springern, die nach dem Aufziehen der Haube auf die Tragfläche klettern, zunächst als eine Art Handlauf den nötigen Halt im Fahrtwind gibt, bevor sie sich nach hinten herunterfallen lassen. Das Ganze erlebt man als Pilot, dem der Fahrtwind von 120 km/h um die Ohren braust, dann gleich dreimal und besonders "apart" wird's, wenn die beiden hinten hockenden Springer von hinten nach vorn zum Aussteigen umsteigen. Also, etwas abenteuerlich waren sie schon, diese Absprünge aus der Morane, aber, wir haben damals diesen Job gern gemacht, denn spannend war solch ein Dreierabsprung aus einem Tiefdecker allemal. Daß die Fallschirmspringer-Gruppe des Vereins von diesem Flugzeug profitiert, indem sie an Zahl und Erfolgen zulegt, erscheint Heutigen ein wenig unglaublich, trotzdem ist es so gewesen. Ab den 70ern gewinnen unsere Fallschirmspringer mehrmals eine NRW-Meisterschaft, die unsere Fallschirmsportler organisieren. Höhepunkt bis heute ist die Deutsche Gruppen-Ziellande-Meisterschaft im Jahr 1978, ein wirklich großes Sportereignis, das weit im Land große Beachtung findet. Beliebt und stets international mit Holländern und Belgiern besetzt, ist auch der von unseren Fallschirmspringern veranstaltete Sauerland-Cup. Unsere Springer vorneweg Fritz Siedschlag und Clemens Leyhausen belegen in auswärtigen und Deutschen Meisterschaften Wettbewerben sehr oft vordere Plätze. Ein weitere, wichtige Wegmarke in der Vereinsgeschichte markiert die Einrichtung unserer Motorflugschule im Jahr 1969. Erste Fluglehrer sind Bernd Pleuger und Willi Rentrop - der in diesem Jahr vom Hegenscheid, wo er seit 1953 Motor-, -und Segelfluglehrer ist, zu uns wechselt - Bis kurz vor seinem Tod ist Willi Ausbildungsleiter der Motorflugschule und, weil er mit 85 Jahren noch schult, wohl auch der älteste aktive Motorfluglehrer der Bundesrepublik. Geschult wird im Anfang mit der 100-PS-Morane, die zunächst noch Theo Helleckes gehört, dazu kommt eine PA 18 die 90-PS-Piper, die wir günstig von unseren belgischen Freunden von der 17. Equadrille aus Werl im Wege einer NATO- Versteigerung erworben haben. Der Andrang zur Motorflugausbildung ist auch deshalb so groß, weil jetzt zahlreiche Vereinsmitglieder, die entweder schon den Motorsegler geflogen haben oder erfahrene Segelflieger sind, die Chance wahrnehmen, jetzt ihren Motorschein zu machen. Da es damals noch Zuschüsse für die Ausbildung Jugendlicher zu Motorfliegern gibt, macht auch mancher junge Bursche von der Möglichkeit Gebrauch seinen PPL A im Vereinsbetrieb zu machen. Das ist auch schon deshalb nötig, weil eine Umstellung des Schulbetriebes im Segelflug - wie wir damals meinen- unerlässlich ist. Die Starts in der Motorflugausbildung, die Gastflüge, der Fallschirmsprungbetrieb am Platz haben dank der neuen Möglichkeiten dermaßen zugenommen, daß die Ausbildung an der Winde kaum noch in den täglichen Betrieb zu integrieren ist. Daraus resultiert der

Beschluß, die Segelflug-Ausbildung nur noch im F-Schlepp durchzuführen, weil sich der Segelflug so besser in den immer mehr zunehmenden Gesamtbetrieb einordnen läßt. Bitter ist dieser Beschluß gewiß deshalb, weil die Befürworter der Winden-Ausbildung schon damals auf die höheren Ausbildungskosten hinweisen und ärgerlich ist's auch für Klaus Peter Helmetag, der erst wenige Jahre zuvor die moderne Doppeltrommel-Winde gebaut hat, die jetzt verkauft werden soll. Gegen die Argumente der Winden-Befürworter führen die Vertreter der F-Schlepp-Schulung - Werner Lebus vorneweg - ins Feld, daß die vereinseigenen Motormaschinen so besser ausgenutzt werden können. Keiner kann damals ahnen, daß die Steuerbegünstigung für Flugbenzin schon bald gestrichen werden würde, niemand weiß, daß die erste Ölkrise nach 1973 ausbrechen wird, die die Spritpreise enorm in die Höhe treiben wird. Nach einer Übergangszeit wird, endgültig ab 1972, nur noch im F-Schlepp im Segelflug ausgebildet. Weil Exray-Oskar jetzt ausschließlich als Schleppflugzeug benötigt wird, entschließen wir uns - ein weiterer Flugtag machte es möglich - eine zweite Morane Rallye-Commodore zu kaufen. Es kommt im Jahr 1972 die Lima-Romeo und - die ist heute, als diese Zeilen 27 Jahre später zu Papier gebracht werden, immer noch bei uns in Betrieb. 1972 ist auch das Jahr, in dem unsere neue Halle, die Gaststätte Ikarus und die neue Tankstelle endgültig in Betrieb genommen werden können. Den Segelfliegern bietet sich die Möglichkeit, vier Segelflugzeuge mit Flaschenzügen an die Hallendecke hochzuziehen, die so aufgehängt, unter der Hallendecke "parken." Das entlastet die extreme Raumnot in der alten Halle, die durch das Hinzukommen weiterer, auch privater Segelflugzeuge, nicht abgenommen hat, erheblich. Mitte 1975, sind wir übrigens, nach Mitgliederzahl gerechnet, der sechstgrößte Verein innerhalb des Werdohler Stadtgebietes. Zwei fliegerische Glanzleistungen dieser Jahre seien hier noch deshalb erwähnt, weil sie dem Verein zweimal ein Flugzeug gerettet haben. Die erste: Manni Becker startet mit der Morane im Flugzeugschlepp, als plötzlich, in ca 80 - 100 m Höhe ein Stück des Propellers wegfleht. Die Folge, eine fürchterliche Unwucht schüttelt die Maschine dermaßen durch, daß der Motor "auszusteigen" droht, d.h. er scheint aus seiner Aufhängung zu reißen. Manni nimmt das Gas weg, klinkt aus, drückt nach und schafft eine 180-Grad Kurve mit dem Flugzeug, das sich trotz Leerlauf immer noch schüttelt, "wie ein Hund der aus dem Wasser kommt". Zwar erreicht er den Flugplatz nicht mehr, aber, er landet die Morane glatt und unbeschädigt auf dem Feld, südlich des Platzes. Wir können sie "von Hand " wieder zum Platz zurückschieben. Ein akrobatischer Akt von ähnlichem Kaliber gelingt Fritz Dohle, ebenfalls mit der Morane. Wie wir später feststellen, war ein falsch angeschlossenes Massekabel die Ursache dafür, daß in seinem Fall der Motor in fast gleicher Höhe, wie bei Manni Becker, stehenbleibt. Nur, Fritz hatte kein Segelflugzeug auf dem Haken. Ihm gelingt nicht nur eine 180-Grad-Kurve aus dieser geringen Höhe. Er landet mit stehender Latte die Morane wieder auf dem Flugplatz. Zweimal hat die Cleverness unserer Piloten den Verein vor erheblichem Schaden oder gar noch Schlimmerem bewahrt. Bald schon stellt es sich heraus, daß dank der neuen Gaststätte und des regelmäßigen Fallschirm-Sprungbetriebes sich unser Flugplatz zu einem Ausflugsziel ersten Ranges für die Sonntagsausflügler der

gesamten Region entwickelt. Die Besucher bemerken - nicht so kraß wie wir - welche Schwierigkeiten wir haben, geeignete Pächter für den Ikarus zu finden. Wieviel Ärger wir mit den jeweiligen Pächtern haben- und die wechseln fast so oft, wie die dreckigen Hemden -, das würde zahlreiche Seiten füllen. Immerhin, unseren ersten Pächter, einen Schweizer, namens "Jockeli" den holt uns die Kriminalpolizei weg. Erst, als nach vielen Jahren das Ehepaar Becker aus Neuenrade den Ikarus übernimmt, erlangt unsere "Fliegerkneipe" den Rang eines renommierten EB-Lokales. Das hat aber viele "ärgeliche" Jahre bis dahin gedauert. Immer auf dem "Stand der Technik", führen wir auf Anregung von Werner Lebus, schon zu Beginn der Siebziger, die EDV-Abrechnung des ganzen Flugbetriebes ein. Große Verdienste um die Abschaffung der "doppelten Buchführung von Hand, " hat sich in den darauf folgenden Jahren, bis zum heutigen Tag, "Winni" Massmann erworben, dem es viel Mühe bereitet, auch den letzten "Vereinsmeier" davon zu überzeugen, daß nur per Computer und nicht mehr auf "die alte Väterweise", die komplexe Flugabrechnung eines Luftsportvereines unserer Größe noch zu bewältigen ist. Ja, und dann geschieht in dem ereignisreichen Jahr 1972 noch etwas: Im Bestreben, technisch "mit der Zeit zu gehen" beschließen die Segelflieger ihren Flugzeugpark von Holzflugzeugen auf Kunststoff-Flugzeuge umzustellen. Der Beschluß fällt um so leichter, weil wir bereits ein Kunststoff-Segelflugzeug fliegen, seit dem der Verein Karl Dunker dessen Phoebus abgekauft hat. Die Bestellung des ersten Schul-Doppelsitzers ASK13 zur gleichen Zeit scheint dazu im Widerspruch zu stehen, da dieses Flugzeug in der üblichen Metallrumpf - Holztragflächen-Gemischbauweise bei Schleicher hergestellt wird. Zur Erklärung nur soviel: Zu diesem Zeitpunkt wird noch nirgendwo ein Kunststoff-Schulflugzeug gebaut.



Seit 1981 schulen wir auf der ASK 21 - einem Kunststoffdoppelsitzer, der sich als hervorragendes Schulflugzeug erweist und die Segelflugausbildung erheblich voranbringt.

Das hätte nun so geschehen können, wie bisher. Flugtag machen - Flugzeug kaufen. Jüngere Flieger wissen oft gar nicht mehr, daß 15 Jahre vor Ramstein, jene erste "Ölkrise", die als Folge des israelischen Sechs-Tage-Krieges ausbrach, diese schöne Regel zum ersten Mal zunichte macht. Plötzlich ist alles anders, nicht nur der Sprit wird enorm teurer, auch die Luftwaffen, vor allem die RAF, die normalerweise unsere Flugtage mit Düsenjägern aller Klassen und Groß-Hubschraubern großzügig beschicken, halten sich plötzlich zurück. Ausgerechnet in das Jubiläumsjahr 1973, in dem wir den

40. Vereinsgeburtstag feiern, fällt diese Ölkrise. Immerhin, zur Geburtstagsfeier, die wir im Neuenrader Kaisergarten begehen, zu der gleich zwei Oberkreisdirektoren, vier Bürgermeister und sonstige Prominenz zum Gratulieren und Fred Weinholz, damals Vorsitzender der deutschen Segelflug-Kommission, hält den Fest-Vortrag hält, reicht es noch. Die vielen Oberkreisdirektoren und Bürgermeister kommen deshalb, weil unser Platz auf dem Gebiet zweier Kreise - damals noch Arnshausen und Lüdenscheid - der Märkische Kreis kam erst zwei Jahre später - sowie auf dem Areal zweier Gemeinden liegt. Zum 73er Jubiläumsflugtag - im September 1973 - kommen noch ganze zwei Jets, wie unsere Zuschauer meinen, recht leise Provost-Trainer der RAF. Unsere Besucher wollen aber bei unseren Flugtagen offenbar genau das hören, was sie damals in den Zeitungen in wütenden Leserbriefen attackieren, nämlich Düsengetöse von der "Härte zehn". Zwar reichen die Einnahmen des Flugtages noch aus, um einen ersten Astir bei der Fa. Grob zu bestellen, der als Einführungspreis nur 19 000.-DM kostet. Es langt später auch noch zu einem zweiten Astir, diesem damals beliebten Plastik-Segelflugzeug für Anfänger. Allerdings stellen wir nach eingehender Inspektion der neuen Segelflugzeuge fest, daß der Firmenname Grob wohl auch für die Bauweise in Mindelheim zu gelten hat. Immerhin, die Plastik-Aera im Verein ist "eingeläutet" und findet ihre Fortsetzung auf eine etwas ungewöhnliche Art und Weise.

Ein "Zeppelin" kommt

8 Tage, rund um die Pfingstfeiertage 1974 startet und landet auf unserem Flugplatz ein Zeppelin - genau genommen ist es der Blimp der Fa. Wüllenkemper, der damals für die Wicküler-Brauerei wirbt. - Vergeblich, wie man heute, nach Schließung der Wuppertaler Traditions-Brauerei weiß - nun, damals aber nutzen wir den Blimp-Auftritt clever aus und veranstalten einen "Flugtag" der eigentlich im Plan nicht vorgesehen ist. Denn die Firma Wüllenkemper hatte dem Grunde nach nur gefragt, ob sie ihren Zeppelin bei uns landen lassen könne, weil von hier Bierverleger und Wirte, die Wicküler ausschütten und verkaufen mit dem Blimp fliegen sollten. Wir organisieren um diese Wirte-Rallye herum nicht nur eine Lotterie, deren Hauptgewinn, eine Fahrt mit dem Zeppelin ist. Noch heute ist von den Gewinnchancen dieser Lotterie die Rede, die damals mit der mathematischen Formel  $1 : \text{Helleckes}$  umschrieben wird. Theo warf in eine ganze Badewanne voller Lose - ohne dabei schamrot zu werden - drei Gewinnlose und der erstaunten Verkäuferschar der Vereinsjugend erklärt er: "Die Mischung stimmt so!" Wir erinnern in allen Medien bis hin zum Fernsehen, an die große Werdohler Zeppelinbau-Tradition. Natürlich muß der Blimp auch Ehrenrunden über Evingen drehen, wo die ersten Zeppeline gebaut wurden. Wir haben alle Motormaschinen den lieben langen Tag unterwegs bei Gastflügen, und schließlich nehmen wir den Besuchern von denen jeden Tag Tausende kommen, noch eine Parkgebühr ab. Kurz: Als die "Zeppelin-Tage" vorbei sind, haben wir 30 000 DM "Im Sack" das reicht damals für den ersten Standard-Cirrus, der sogleich bestellt wird. 1974 ist auch das Jahr, in dem die Segelflieger wieder damit

beginnen, im In.-und Ausland zu fliegen. Natürlich waren kleinere Gruppen immer schon nach Innsbruck, oder Zell am See gefahren. Von Zell am See aus fliegend, hat in den späten 1965 Hubert Krewinkel die erste von uns gekaufte KA6 im Zillertal ziemlich zerlegt. Zum Wellenfliegen wird auch in den Sechzigern nach Issoire gefahren, Werner Lebus stellt mit 7000 m Startüberhöhung einen neuen Vereinsrekord auf. Im Sommer 1974 rollt eine große Truppe samt Flugzeugen nach Vinon, in die Provence. Allerdings stellt es sich bald heraus, daß der provencalische Hochsommer so heiß ist, daß die "Knack-Eulen" es halten, wie die Pariser Clochards auch und - der Hitze wegen - mehr unter der Brücke des Verdon im Schatten liegen, und ihre Beine ins kühle Wasser hängen. Immerhin, zwei Gold-C-Höhen und einige Schnupperflüge in die provencalischen Alpen kamen dabei herum. Anders gesagt, fliegerisch passierte bei diesen Ausflügen nach Vinon im Hochsommer nicht viel, aber unheimlich viel Spaß hat es gemacht und Land und Leute hat man kennengelernt, Marseille, Avignon und Orange hat man gesehen, den Horizont haben sie schon erweitert, diese Sommerläger in der schönen Provence. Nobody is perfect, " wir auch nicht, und so erweist sich innerhalb der ganzen Kunststoff-Aktion die Anschaffung eines Rennklasseflugzeuges vom Typ Mini-Nimbus. in den Siebzigern als "Flop". Nicht, daß der Mini-Nimbus ein schlechter Flugzeug gewesen wäre. Nur, aufgrund der Anforderungen, die es an seinen Piloten stellt, wird es von nur wenigen im Verein geflogen. Das wäre aber noch nicht so schlimm und war ja schon immer so. Unser Pech besteht vielmehr darin, daß wenige Monate nach unserem Kauf, die Firma Schmepp-Hirth bekanntgibt, daß sie als Nachfolgemodell des Mini-Nimbus jetzt den Ventus entwickelt habe, der auch bald auf den Markt kommt. Als wir nach wenigen Jahren den "Mini" verkaufen, unter anderem auch, weil er zu wenig geflogen wird, machen wir erstmals ein Verlustgeschäft. Tatsächlich ist es aber so, und das spricht für die hohe Qualität der KA 6en, daß unsere KA6, die wir in den Siebzigern Zug um Zug verkaufen, um dafür "Plastik" anzuschaffen, damals noch mit 13 000 - 14 000 DM "vom Tisch gehen", was, verglichen mit der Nutzungsdauer von 14 Jahren, und dem ursprünglichen Anschaffungspreis der KA6 von durchschnittlich 11 000 DM, ein stolzer Verkaufspreis ist. Mit einer Standard-Austria, das weltbeste OSTIV-Standardflugzeug des Jahres 1960, haben wir das letzte Holz-Flugzeug gekauft. "Holz" mußte es in diesem Falle schon sein, weil nämlich das meiste Geld für die Austria von den "Alten Herren" der Hagener Ingenieurschule, deren Studenten seit 1960 bei uns fliegen, kommt. Weil diese Jungen aber mal eben die B oder C-Prüfung geflogen haben, konnten wir nicht gut ein Kunststoff-Flugzeug kaufen, da mußte es schon ein Holz-Flugzeug sein.

Wir taufen einen "Bankert"

Es klingt ein wenig, wie eine Kolportage, die Geschichte, wie wir an die zweite Austria-Version gekommen sind, und deshalb sei diese nette Geschichte hier einmal eingeschoben. Im Sommer 1960 kommt ein Segelflieger zu uns und stellt sich als Hans

Böttcher vor. Es ist der Deutsche Segelflug-Meister des Jahres 1960. Er berichtet, daß er mit dem Konstrukteur Björn Stender vereinbart habe, mit dessen neuem Kunststoff-Segelflugzeug, der BS1, bei den südafrikanischen Meisterschaften zu starten. Leider ist Stender wenige Wochen zuvor, bei der Flugerprobung der BS1, mit seinem Flugzeug tödlich verunglückt. Wir "Knack-Eulen" besäßen wohl (damals als einzige in Deutschland) eine Standard-Austria, ob er die nicht von uns für die dortige Meisterschaft chartern könne, zumal doch die Meisterschaften in Afrika im Winter stattfänden. Clever, wie wir sind, sagen wir ihm nicht nur zu, daß er die Austria chartern kann. Wir handeln "ruck-zuck". dank einiger ehemaliger Ingenieurschüler die wie (Horst Pflügner), bei uns das Segelfliegen erlernt haben, und die inzwischen in Südafrika leben und arbeiten, dort in Krügers-dorp, den größten Segelflugverein in Südafrika gegründet haben. Die lassen wir dort in Luftfahrtzeitingen unsere Austria für richtig gutes Geld zum Verkauf anpreisen. Das Inserat ist erfolgreich. Ehe sich Hans Böttcher zusammen mit der Austria in Hamburg an Bord eines Dampfers einschiffet, der beide nach Durban bringen soll, kennt er schon den Namen jenes rhodesischen Farmers, der die Austria nach der Meisterschaft dort übernehmen wird.. Nur gut, daß Hans Böttcher Schreinermeister ist, so kann er während der Überfahrt jene Schäden, die in einem gewaltigen Sturm an der Austria auf See aufgetreten sind, während der Überfahrt nach Durban selbst reparieren. Die Austria bleibt wohl für alle Zeiten das einzige Vereinsflugzeug, das mitten im Indischen Ozean Bruch gemacht hat.



Lange Jahre war die Standard-Austria das weltbeste OSTIV-Segelflugzeug des Jahres 1960, das "Flaggschiff" unserer Segelflugzeug-Flotte.

Der Verkauf klappt reibungslos. Böttcher muß auf der Rückfahrt statt des Flugzeugs nur den Scheck mitbringen und der sehr ordentliche Verkaufserlös - schließlich hat der rhodesische Farmer die erheblichen Lieferkosten gespart - reicht aus, um die Zweitversion der Austria zu kaufen. Es handelt sich um eine, aerodynamisch etwas "entschärfte" Version des Ursprungsmodells. Um der Sache die "Krone aufzusetzen" diese Zweitversion, also einen "Bankert" schieben wir den Taufpaten der Austria, deren erste Version nicht von uns gekauft, sondern zum großen Teil von den "Alten Herren" der

Hagener Ingenieurschule gestiftet worden war als "Täufling" am 3. April 1965 "unter". Als die "hoch droben auf dem Berg", genauer, vor dem Kohlberghaus, das Sektklas am Austria-Bug zerschmettern dürfen. Da auch die zweite Austria -Version, trotz erkennbarer Verbesserungen ähnlich schwierig zu fliegen ist, wie ihre Vorgängerin, kann ich mich keiner Tränen erinnern, als sie in unserer, seit 1973 geplanten "Holz-(Verkaufs)-Auktion" von hinten zieht. Die Austria erweist sich als sehr schweres und mit 110 km Reisegeschwindigkeit und einer Manövriergeschwindigkeit, die kaum darunter liegt, als reichlich schnelles Flugzeug, das wegen seines Schmetterling-Leitwerkes in der Luft zudem schwierig zu "händeln" ist. Unsere Wettbewerbs-Piloten, die mit ihr auf einigen Meisterschaften geflogen sind, landen nämlich mit diesem Wundervogel auf keinen besseren Plätzen, als solchen, die sie zuvor mit der KA6 schon erreicht haben. Bei den KA6-Verkäufen der siebziger Jahre sind damals - symbolisch gesehen - eine Menge Tränen geflossen. Beim Verkauf der Austria blieben alle Augen "trocken." 1975 beginnen wir damit, an einem Wochenende, alte Mitbürger über ihrem Schornstein "spazierenzufliegen", eine Veranstaltung, die seither sicher auch zur Bildung eines guten Vereins-images" beiträgt. Beim Motorflug tut sich auch etwas. Es hat damit zu tun, daß, wegen der größeren Mitgliederzahl der Motorfluggruppe der Bedarf nach einem ständig verfügbaren Reiseflugzeug stärker wird. Nun mag mancher Heutige einwenden, wieso das, da stehen doch zwei Morane zur Verfügung? Nun, die eine fällt als Fallschirm-Absetzmaschine und Schleppflugzeug praktisch aus. Die andere Morane dient als Flugzeug für Gastflüge und Aushilfs-Schleppmaschine, aber auch zur Motorflugschulung, wenn der Schule ein Flugzeug ausfällt. Es kommt hinzu, daß zu Beginn der Siebziger der Wunsch der Motorflieger nach einer Maschine, die auch für längere Streckenflüge, vor allem über ein Wochenende hinaus zur Verfügung stehen sollte, immer stärker wird. Der Verein trägt diesen Wünschen durch die Anschaffung einer Cessna 172 Rechnung. Die Cessna wird auch zunächst gut angenommen. Allerdings, ihre Schwäche, eine gewisse Untermotorisierung, die sich an unserem Platz beim Start auf 25 wie auf anderen kurzen oder mit Hindernissen bestandenen Flugplätzen unangenehm bemerkbar macht, führt letztlich dazu, daß sie nach wenigen Jahren wieder verkauft wird. Inzwischen hat aber Willi Eickhoff als neuer Motorflug-Referent dafür gesorgt, daß "Pep" in die sonst wettbewerbsfrei und eigentlich sportlich wenig attraktiv betriebene Motorfliegerei kommt.



Beim Deutschlandflug 1985 landeten die Piloten der Kategorie 3 auf unserem Flugplatz. Von Werdohl-Küntrop waren sie beim Start am nächsten Morgen sehr angetan.

Er sorgt dafür, daß die Motorfluggruppe seitdem ständig Vereins-Rallyes organisiert. Er selbst nimmt, zusammen mit Navigator Thomas Schaab, an zahlreichen Rallyes und Meisterschaften außerhalb unseres Flugplatzes höchst erfolgreich teil. So bringen beide von der Deutschen Motorflug-Meisterschaft, die in Brilon stattfindet, einen 5 Platz mit heim, und werden einmal NRW-Meister und 1991 Vize-Meister auf Landesebene. Bei ihrer ersten Teilnahme am Deutschlandflug 1985, landen sie auf Platz zehn, eine ganz hervorragende Leistung. In zahlreichen schwierigen Rallyes, die in Deutschland ausgeschrieben werden, liegen sie stets auf den vorderen Plätzen. Das gilt aber auch von der Crew Schauerte /Schauerte und der reinen Frauen-Crew Gudrun Eickhoff - Ulrike Lipps, die auf der kleinen Mike-Charlie fliegend, unter den Damen-Crews stets auf den vorderen Plätzen bei Rallyes im Umland landen. Was in diesen Jahren sportlich im Motorflug gebracht wird, kann sich auf Landes, -und Bundesebene durchaus mit den Leistungen im Segelflug und im Fallschirmsport messen.

#### Zum Äquator und über Grönland hinweg

Jetzt kommt auch die Zeit, da es manchen in fremde Länder, sogar in ferne Kontinente treibt. Den Beginn macht Paul Gerd Pauly, der mit einem belgischen Freund nach Tanger in Nordafrika fliegt. Das gleiche Ziel steuern mit ihrer Piper Dieter Schauerte und Achim Lebershausen an. In arabische Djebillahs gehüllt, schweben sie in Küntrop ein. Dietmar Clever und Thomas Schaab umrunden mit der kleinen Bölkow-Junior, die auch einige Jahre Vereins-Schulflugzeug war, bei äußerst schwierigen Wetterbedingungen das Nordkap und kommen über Finnland-Schweden wieder heim. Es ist dies auch die Zeit, da die Motorflieger mit "Geschwaderflügen nach Dänemark beginnen " die ab den 80ern auch auf Norwegen ausgedehnt werden, denn, in der neuen Halle stehen jetzt auch die Motormaschinen von Privathaltern, eine Spezies Motorflieger, die wir als Verein keineswegs ablehnen. Allerdings für die längsten Turns, die "Knack-Euken" bis heute unternommen haben, steht nichts Passendes im heimischen "Flugzeugstall". Unsere Kontinente-Flieger chartern sich daher für ihre Langstreckenflüge größere, vor allem schnellere Maschinen. Z.b. eine Mooney-Mark oder eine Cessna 206. Mit einer solchen Cessna fliegen Lev und Bernd Velow bis Spitzbergen wo sie in Longyearbyen landen, dem Flugplatz des Hauptortes von Svaland, wie die Norweger diese, ihr nördlichste Insel nennen. Den weitesten Flug leisten sich Rainer Levermann, Bernd Velow und Mitflieger, die mit einer Cessna 206 zunächst das Mittelmeer, und anschließend die Sahara überqueren und in Accra in Guinea am Äquator landen. Dort erleben sie auch afrikanische Korruption in Reinkukltur, denn die Tower-Crew in Accra will sie beim Rückflug nur dann an die nächste Flugsicherungsstelle weitermelden, wenn sie vier Flaschen besten Wisky dort lassen. Eine teure Startgebühr, finden die beiden. Immerhin dieser Flug vermittelt unglaublich eindrucksvolle Erlebnisse und gewährt unmittelbare Einsichten in die desolaten Verhältnisse der Sahel-Staaten, von denen man sich



hierzulande deshalb nichts träumen läßt, weil sie das Fernsehen so anschaulich auch nicht schildern kann. Den wagemutigsten Flug aber unternehmen Lev, Roland Kuhlmann und Wally Froese, als sie mit einer gecharterten Mooney-Mark zu einem Grönland-Flug aufbrechen. Über England und Schottland führt der zunächst bis zu den Faroerinseln, wo der Anflug zum Flugplatz durch eine geradezu furchterregende Schlucht führt, an deren Ende auch noch ein Wasserfall in das Meer stürzt. Dann wird der Nordatlantik via Island übersprungen und Reykiavik, Islands Hauptstadt angeflogen. Von Nord-Island, von Akureyri aus starten sie dann zum Flug nach Grönland. Sie landen an der Ostküste, der riesigen Eis-Insel. Neben den großartigen Eindrücken von der Ostküste, lernen sie die Schlittenhunde der Eskimos zu respektieren. Die sind eigentlich völlig verwildert und laufen im grönländischen Sommer, wie Kampfhunde frei draußen herum. Aber fliegerisch-abenteuerlich wird die Sache erst, als es gilt, das 3000 m hohe grönländische Inlandeis bis Gootehab an der Westküste zu überqueren. Nur gut, daß ihnen die Controler US-Station Thule, bevor die Funkverbindung mit Thule abreißt, eben noch über Funk mitteilen können, daß trotz des strahlend blauen Himmels über dem ewigen Eis orkanartiger Nordwind herrscht. So können sie sich, als sie die Westküste erreicht haben auch erklären, warum das VOR von Gotehab, ihres Zielflugplatzes, nicht aufzunehmen ist, sie sind extrem weit nach Süden abgetrieben worden. Erst, als sie "auf Verdacht" nach Norden fliegen, beginnt das Gotehab-VOR allmählich zu "zucken". und sie kommen dort an, wo sie den später legendären Polarflieger Michael Schulz, aber auch eine Reihe anderer "hart verpackter" Überführungsflieger aller Nationen antreffen, die auf diesem Weg kleinere, einmotorige Flugzeuge über die Inseln des Nordatlantik nach Europa fliegen. Michael Schulz zum Beispiel, schafft den Turn nach Amerika mit dem Motorsegler RF5. Michael Schulz hält später in unserem Verein einen interessanten Vortrag über diesen Flug. Trotz aller Gefahren, der letzte Teil des Fluges bei Regen und Sicht Null über die Nordsee, sei das gefährlichste dieses Grönlandfluges gewesen, beteuern die Drei, als sie wieder heil am Heimatflugplatz gelandet sind.

## Wir und der Umweltschutz

Um die Mitte der 70er Jahre erheben Umweltschützer rings um den Platz Protest gegen die Fliegerei. Wir tun jetzt, nach unserer Meinung, etwas Vernünftiges. Wir setzen uns mit ihnen und Vertretern der Kommunalpolitik zusammen und erklären uns bereit, jene Mittagspause, die von 13 - 15 Uhr Gültigkeit hat, und die wir vom RP Münster "aufs Auge gedrückt" bekamen, als wir eine Jahres-Startzahl von 10 000 Starts zu erreichen "drohten" freiwillig beizubehalten. Nachdem wir nämlich die Startzahl drastisch vermindern, brauchen wir diese Auflage der Luftfahrtbehörden nicht mehr einzuhalten. Gegenüber den Protestierenden erklären wir uns aber dazu bereit, obschon wir das offiziell nicht müßten, diese Beschränkung freiwillig aufrecht zu erhalten. Diese Bereitschaft, gegenüber den Beschwerdeführern, trägt einiges zur Entspannung der Lage bei. Wie auch die exakte Einhaltung einer lärmmindernden Platzrunde. Wir vermindern

nicht nur die Zahl der Motorstarts ab diesem Zeitraum mehr und mehr. In der örtlichen Presse verkünden wir zudem daß wir' s freiwillig tun. Wir vergessen auch nicht darauf hinzuweisen, daß wir alle unsere Motorflugzeuge, als letztes die Cessna der Fallschirmspringer, mit Schalldämpfern versehen haben. Natürlich verschweigen wir nicht, daß der "Spaß", zu dem sich eine 5000.- DM teure Vierblatt-Luftschaube der Schleppmaschine gesellt, fast 20 000 DM gekostet hat.



Seit einigen Jahren trägt unser Schleppflugzeug, die Remorqueur wegen ihrer hervorragenden Schalldämpfung den blauen Umweltengel.

Wir halten uns auch in diesem Fall, an das Motto des alten Autobauers Ford in Amerika, "Tue Gutes und schreib darüber!" Wir nehmen auch an Schallmessungen teil, die in Küntrop beim Überflug unserer Flugzeuge gemacht werden. Hier stellt sich heraus, daß die 1976 beschaffte Schleppmaschine, die Remorqueur, bei normalem Verkehrsgeräusch im Ort, Küntrop so gut wie überhaupt nicht mehr wahrgenommen werden kann. Unser Verhältnis zu den Umweltschützern darf man seitdem als kritisch-tolerant auf beiden Seiten bezeichnen. Uns selbst schützen wir vor möglichen "Umweltschäden" ziemlich schlecht. Obschon wir festlegen, daß einen Stellplatz für seinen Wohnwagen nur aufstellen darf, wer eine Funktion im Verein ausübt, ist inzwischen das Wohnwagen-Camp hinter der alten Halle auf beachtliche Größe angewachsen und wir benötigen - wie wir meinen - eine eigene Wasserversorgung.



Das "gesellschaftliche Leben" pulsierte ringsum die Wohnwagen des Camps nie wieder so lebhaft wie in den 70'er Jahren.

Nichts einfacher als das, denken wir und beginnen mit dem Bau eines Brunnens auf dem Camp-Gelände. In den fließt - unterirdisch gefiltert - wie wir meinen - - schon bald das Wasser aus dem nahen Timmersiepen. Die Wasserversorgung ist gesichert, hoffen wir. Bis zu dem Tag, da mitten in einem Sommerlehrgang, ein aufgeregter Vertreter der Firma Gelsenwasser bei uns reinschneit und den Gebrauch dieses Wassers "selbst zum Duschen", wie er ausdrücklich betont, auf der Stelle verbietet. Was war passiert ? Nun, irgendwann waren die "Wassermänner" aus Gelsenkirchen auch bei uns vorbeigekommen und hatten Wasserproben in ihr Institut zum Zweck der Untersuchung mitgenommen. Dieser Test ergab in den Augen der Biochemiker Schreckliches. So viel Millionen Kolibakterien pro Kubikzentimeter wie in unserem Wasser, hätten sie in ihrer Praxis noch nie gefunden. Es sei lebensgefährlich dieses Wasser zu benutzen. Warum die sich so aufregten, denken wir, das ist doch klar, oberhalb des Camps pinkeln die Höveringhäuser Kühe in ihrem Schatten-Unterstand ungeniert in den Bach, das erleben wir jeden Tag. Aber, wir "bakteriologischen Laien" sind eigentlich ganz sicher, daß die Bakterien durch die 20 m Erdreich zwischen Bach und Brunnen schon gefiltert würden. Schließlich ist bei uns noch niemand krank geworden, oder, waren wir gegen diese kleinen Tierchen immun geworden ? Sei dem aber, wie's sei. Dieser Test hat für uns fatale Folgen. Wir müssen von der neuen Halle her, die bereits ans Neuenrader Wassernetz angeschlossen ist, eine Leitung zur alten Halle verlegen. Das kostet schon Geld und Arbeit. Aber, es kommt noch schlimmer. Die Abwässer aus dem Betrieb der neuen Halle dürfen wir ab sofort nicht mehr im Straßengraben verrieseln, wie das bisher - offiziell genehmigt - geschieht. Eine neue biologische Kläranlage auch in diesem Fall ist "Bio", besonders teuer, eine Bio-Anlage also, "drücken sie uns auch aufs Auge". Die ganze zeitgerechte Wasserver- und entsorgung kostet - von der Arbeit einmal ganz abgesehen - "schlappe" 30 000 DM. Diese Kläranlage - und das ist ein weiterer Tiefschlag für uns - muß auch deshalb gebaut werden, weil sonst unser Campingplatz nicht zugelassen wird. Das haben wir allerdings gewußt und gehofft, daß niemand sich daran erinnert. Tatsächlich stehen unsere Wohnwagen dort seit 1960 nur aufgrund einer "vorläufigen Genehmigung". was immer man darunter zu verstehen hat. juristisch auf höchst wackligen Beinen. Und wenn das Camp bleiben soll, wird die Kläranlage nach

Personenzahl pro Wohnwagen berechnet, da haben wir den Salat und wissen, was andere Mitmenschen schon längst erfahren haben. Umweltschutz ist verdammt teuer! Leider kommt es 1977 wieder zu einem schweren Flug-Unfall. Peter Jost, einer unserer Segelfluglehrer ist an einer Stampe 4 - einem belgischen Doppeldecker-Oldtimer beteiligt, der einer Haltergemeinschaft gehört. Der Kauf dieser Maschine erweist sich als Flop, weil einmal nach dem Kauf an der Tragfläche erhebliche Schäden festgestellt werden. Als die dann für viel Geld repariert sind, streikt der Motor, wieder sind Reparaturen fällig. Mit dieser Stampe startet Peter Jost im Sommerlehrgang 1977, zusammen mit seinem Segelflugschüler, Dieter Sattler, und macht über dem Kohlberg - nach Zeugenaussagen - Kunstflug. Die Stampe war ja für einfachen Kunstflug zugelassen. Der Motor hat dabei wohl bis zum Stillstand ausgesetzt. Als Peter Jost auf das einzig mögliche Notlandegelände auf der Giebel einkurvt, trudelt der Doppeldecker, der wohl zu langsam geworden war, in der letzten Landekurve und stürzt in einen Acker. Aus dem völlig zerstörten Flugzeug kann Dieter Sattler nur noch tot geborgen werden.. Peter Jost stirbt vier Wochen später an den schweren Kopfverletzungen, die er bei diesem Absturz erlitten hat.

Der Verein hat vier Segelflug-Lehrer

Wir, das sind in diesem Fall die Segelflieger, haben es inzwischen zum zweiten Schul-Doppelsitzer der zweiten ASK 13 gebracht, nur, wir kommen, wegen der Startart F-Schlepp-Schulung gelegentlich "in die Bredouille", als die alte X-ray-Oskar verkauft wird. Der Vorstand faßt einen "weisen " Beschluß und bestellt - ausschließlich für die F-Schlepp-Schulung - im Frühjahr 1976 eine Jodel-Remorqueur Jetzt sind keine " Bittgänge" der Segelflieger um ein Schleppflugzeug mehr nötig, sie haben eine eigene Schleppmaschine. Und was für eine! Die Schleppiloten sind von diesem Holzflugzeug, das weit besser und schneller schleppt, als die alten Ganzmetall-Moranen höchst angetan. In diesen Jahren verstärken wir uns auch personell. Neben den bis dahin tätigen Segelfluglehrern Willi Eickhoff, Klaus Peter Helmetag und Pilla Hoffmann kommt Lothar Müller, bis dato Fluglehrer aus Bergkamen zu uns, und der erweist sich bald nicht nur als einer unser bester Leistungsflieger. Lothar ist auch ein "Impulsgeber" für den Leistungsflug der jetzt mehr und mehr organisiert und systematisiert wird. Es verstärken uns auch Norbert Lebock, seines Zeichens ebenfalls Segelfluglehrer und dessen fliegende Frau Helmi, die vom Hagener Verein aus Sümmern zu uns kommen. Helmi wird schon bald auf ihrer eigenen LS4 für die "Knack-Eulen" die besten Erfolge der Vereinsgeschichte einfliegen.. Zweimal landet Helmi auf Platz 4 der deutschen Frauen-Meisterschaft, belegt einen hervorragenden 7. Platz bei der europäischen Frauen-Segelflugmeisterschaft und wird bei einer weiteren Europa-Meisterschaft in Belgien Dritte. Bis zum tragischen Sport-Tod von Norbert Lebock ist es Helmi Lebock, die für uns "Knack-Eulen" auf den höchsten aller Treppchen steht. Helmi verläßt bald nach Norberts Tod. den Verein und fliegt in Schweinfurt, ein Umzug der viele Jahre später für

den Verein angenehme Folgen hat, als er 1993 von den Schweinfurtern zum Sommerlehrgang eingeladen wird. Im Jahr darauf sind die Schweinfurter unsere Gäste, und die staunen, wieviel Flugbetrieb auf einem so schmalen Flugplatz, wie dem unseren möglich ist.

## Über Land und Leute

Aber auch beim Leistungsflug innerhalb des Vereines hat die Umstellung auf Kunststoff-Flugzeuge die Streckenleistungen geradezu explodieren lassen. Am 1. Mai 1975 sind vier 500-km-Dreiecke an einem Tag im Geschwader geflogen worden Unvergessen auch der Rekordtag, vom 1. Mai 1976 am dem Dietmar Clever und Erich Reusch einen Vereinsrekord im Dreieckflug aufstellen, der bis in die 90er halten sollte, als sie über Würzburg-Trier ein 680 km-Dreieck umrunden. An diesem Tag sind, dank F-Schlepp, um 9, 30, nicht nur sieben Überlandmaschinen gestartet, sie sind um diese Uhrzeit schon außer Sicht. Bei der NRW-Segelflug- Meisterschaft in Paderborn kommt Erich Reusch als ältester Pilot in der Standard-Klasse fliegend, auf einen beachtlichen 4. Platz. In diese Jahre fällt auch die Gründung der ersten Schülerfluggemeinschaft des Vereins mit der Realschule Balve als Trägerschule. Theo Helleckes hat's angeregt und mit inszeniert. Die Sache läßt sich zunächst einmal gut an. Vor allem sorgt sie dafür, daß wir jetzt wieder mehr Flugschüler aus dem nahen Umfeld unseren Flugplatzes. ausbilden. Realschullehrer Bernd Held ist der erste Verbindungslehrer dieser SFG. Die Gründung erfolgt eben noch rechtzeitig genug, bevor die öffentlichen Quellen versiegen. Als wir in die Achtziger eintreten, tun wir die letzten Schritte, um den Beschluß aus dem Jahr 1973, den ganzen Segelflugzeugpark auf Kunststoff umzustellen, zu realisieren. Das geschieht im Fall der Bestellung des ersten Kunststoff-Doppelsitzers, der ASK 21, mit Hilfe der SFG.



Seit 1981 schulen wir auf der ASK 21 - einem Kunststoffdoppelsitzer, der sich als hervorragendes Schulflugzeug erweist und die Segelflugausbildung erheblich voranbringt.

Der Kultusminister "stiftet" damals noch die Hälfte der Anschaffungskosten in der Gesamthöhe von 60 000 DM. Mit Beginn der Flugsaison des neuen Jahrzehnts, steht der neue Vogel auf der Wiese. Der erweist sich vom Fleck weg als hervorragendes

Schulflugzeug. Nur ein Jahr später haben wir, die beiden ASK13, sicher nicht ganz ohne eine Träne im Knopfloch - verkauft und die zweite ASK 21 aus Poppenhausen abgeholt. Die Umstellung auf Kunststoff ist - fast - perfekt, aber, da ist ja noch die gute alte KA8. Die haben wir bis in die späten 80er-Jahre behalten. Ausgerechnet in ihrem letzten "Lebensjahr", das sie in unserer Halle verbringt, wird die KA8 von unbekannten Gewalttätern nach einem Einbruch erheblich beschädigt. Zusätzlich wird in 6 der Camp-Wohnwagen eingebrochen. Auch gegen den Verkauf der beliebten KA8 gibt es Widerstand, wenn auch längst nicht so heftig, wie in den Fällen unserer drei KA6en. Als aber 1988 der KA8-Ersatz, die ASK 23 geflogen wird, vermißt niemand mehr die KA8. 15 Jahre nach dem ersten Beschluß ist 1988 die Umstellung auf Kunststoff endgültig vollzogen, denn im Verlauf des oben beschriebenen Zeitraumes gesellen sich nach dem Verkauf von jeweils einem Standard-Cirrus nach und nach drei LS4 zu den übrigen Segelflugzeugen. Die technische Neuzeit kann also beginnen.

#### "Mit neuem Gerät zu neuen Ufern"

So ähnlich läßt sich der technische Fortschritt des kommenden Jahrzehntes, der 80er, beschreiben. Es wird in den frühen 80ern ja nicht nur die Umstellung des Segelflugzeugparks auf Kunststoff beendet. 1980 springen unsere Fallschirmspringer nicht mehr mit ihren alten Rundkappen-Schirmen. Sie segeln an Flächenschirmen - wegen ihres Aussehens auch "Matratzen genannt - die wie eine Flugzeugtragfläche aussehen und auch wie ein Segelflugzeug mit schlechtem Gleitwinkel gleiten.



Seitdem es Matratzen gibt, werden bei uns am Springerkreis die neuen Fallschirme sowie auch Tandem-schirme eingesetzt.

Die "Matratzen" sind hervorragend steuerbar und schnell sind sie auch, d.h. Gegenwind, der früher, vor allem bei Wettbewerben ein großes Handicap darstellte, ist nicht mehr von solcher Bedeutung, wie ehemals. Freilich, sie fordern von den Springern ein völlig neues Verhalten, einfacher im Handling, als die alten Schirme, sind sie sicher nicht geworden. Wie gefährlich auch, das erweist sich leider 1981, als Hans Joachim Beckmann von der Fallschirmspringergruppe bei dem Versuch eines sogenannten Kappen-Relativ, den man auch als Verbandsflug von Fallschirmspringern bezeichnen könnte, in Lippspringe, nach einem Absprung aus einem Bundeswehr-Hubschrauber, zu Tode kommt. Die Sache hat noch ein erhebliches Nachspiel, weil das Absetzen von "Zivilisten" aus BW-Hubschraubern offiziell verboten gewesen sein soll. Bei unseren Fallschirmspringern, "Zivilisten" also, die jahrelang an diesen Übungssprüngen der Bundeswehr-Sportspringer in Lippspringe wie selbstverständlich teilgenommen haben, löst diese Mitteilung der Bundeswehr größtes Erstaunen aus. Dies ist allerdings auch zu berichten. Irgendwann in den frühen 80ern bricht die erste Springermaschine, deren Pilot das durch den Propeller bewirkte Drehmoment, wohl unterschätzt hat, beim Start auf 07 nach links aus. Sie rennt durch den ersten Zaun, überschlägt sich im zweiten und bleibt gottlob einige zig Meter vor unserem Wohnwagencamp als Ruine liegen. "Nur" ein gebrochener Fallschirmspringerarm erscheint für einen Unfall dieses Kalibers noch ein glimpflicher Ausgang zu sein. Die neue Springermaschine, die "Sierra Whiskey", überlebt bis weit in die 90er Jahre ohne größere Querelen und wird wegen "Altersschwäche" aufgegeben und zu Beginn der 90er Jahre durch eine gecharterte Cessna 206 ersetzt. Für den Motorflug gilt die Feststellung der Überschrift ebenso. Da die Cessna 172 wegen ihrer Eigenschaften, schwachmotorisiert und etwas langsam nicht so recht ankommt, beschließt der Vorstand das "Neueste vom Neuen" zu beschaffen. Der exotische Name dieses Wunderflugzeugs: Tobago. Wunderschön sieht sie aus, diese elegante "Französin" mit dem caribischen Namen. 180 PS hat der schnittige Viersitzer unter der Cowling, , dazu noch eine Luftschraubenverstellung, und "leanen" muß man den Motor ab einer bestimmten Höhe auch. Im Start kommt sie, trotz Verstellerschraube allerdings auch nicht besser "aus dem Quark" als die Cessna, die in ihrem Fall dann doch keine Wunder bewirken kann. Freilich, erst einmal in der Luft, erweist sich aber dieses neue "Flaggschiff" als ein Flugzeug das, wie die Cessna auch, per Radsteuerung geflogen wird, als eine ideale Reisemaschine. Allerdings, beim Landeanflug muß man die Tobago, wegen ihrer höheren Flächenbelastung 10 bis 15 Prozent schneller anschweben, als alle bisher gewohnten Flugzeuge. Denkbar ist es, daß dieses technisch anspruchsvollere Flugzeug, eben wegen der Anforderungen die es an seinen Piloten stellt, von 30 bis 40 Prozent der Motorflieger nicht geflogen, oder, wie man es auch bezeichnen könnte, nicht so gut "angenommen wird."



"Lev" mit seinen Flugschülern auf der Moran-Galopin

Die Motorflugschule floriert indessen munter weiter. Statt der kleinen Mike-Charly, der 100-PS-Morane bekommt sie eine etwa 120 PS stärkere Version dieses Typs, eine Morane Galopin. Bei der erweist sich aber auch, daß die auf 120 PS vermehrten "Pferde" am Zusatzgewicht der Galopin so viel zu schleppen haben, daß sie kaum bessere Starteigenschaften aufweist, als die "Kleine Morane." Immerhin, Willi Rentrop ist mit diesem Flieger "verheiratet" sie dient "Generationen" von Motorflugschülern als Schulflugzeug und Maschine für die ersten Überlandflüge. Niemand hat ihr, in den Jahrzehnten ihres Hierseins ein Leid angetan. Im Gegenteil, Willi Eickhoff und Thomas Schaab erfliegen auf diesem Baumuster die größten Erfolge bei Rallyes und zahlreichen Motorflug-Meisterschaften. Von der PA 18, die ebenfalls von der Schule geflogen wird, kann man das nicht sagen. Sie "stirbt" einen unrühmlichen Tod. Im tiefen Gras lauert ein Eisenpfahl, gegen den sie, weil man den nicht sehen kann, gerollt wird. Die ganze Zelle wird durch diesen "Verkehrsunfall am Boden" so verzogen, daß eine Reparatur nicht mehr lohnt. Zuvor hatte sie beim Anflug eines Schülers auf 07 "Getreideberührung" bekommen und sich dabei überschlagen. Dem Piloten ist nichts geschehen. Unsere Vereinsschule erweist sich auch in ihrem Theorieunterricht als so gut, daß, daß es bei den immer schwieriger werdenden theoretischen Anforderungen der Unterrichtsfächer, kaum jemand bei der theoretischen Prüfung beim RP in Münster "durchfällt". Allenfalls muß jemand schon einmal ein Fach nachholen, das wär's aber auch schon.

#### Ein Fünziger "in seinen besten Jahren"

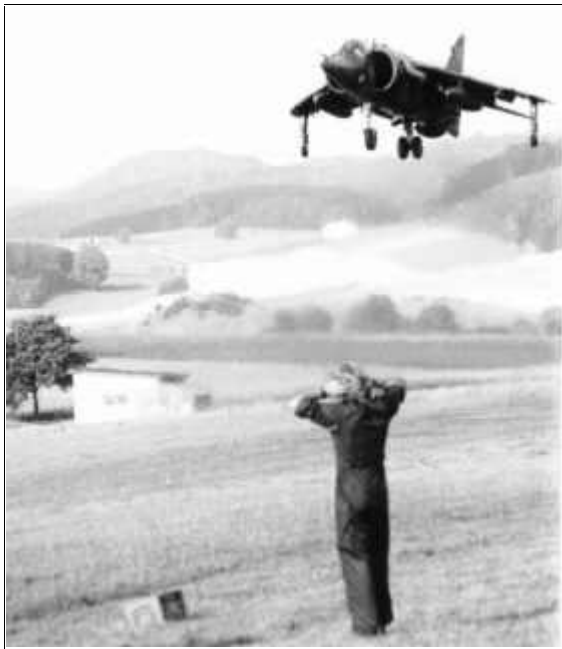
Für den 50. Geburtstag unseres Vereins haben wir uns einen besonderen Gag einfallen lassen. Wir singen auf einer Schallplatte das Lied von der "Knack-Eule" nicht schön, aber schaurig, Reinhard May erlaubt uns, dieses "Musikwerk" ohne Lizenzgebühren mit seinen Fliegerliedern zu ergänzen, als deren akustische Überleitung die Motorgeräusche englischer Motormaschinen herhalten müssen.





Höhepunkte unserer zahlreichen Flugtage war jedesmal der Auftritt der weltberühmten RED ARROWS. An vier unserer Flugtage hat diese Kunstflugstaffel die Zuschauer begeistert.

Ja, in England gibt es so etwas, Schallplatten, die ausschließlich Motorgeräusche von allen möglichen Flugzeugen enthalten. Im Cover dieser Schallplatte findet man Bilder aus der Vereinsgeschichte und eben die Vereinsgeschichte bis 1983 hat - im Schallplattenformat gedruckt - darin auch noch Platz Der Geburtstag selbst wird im August 1983, im ganz großen Stil begangen, jetzt aber in der Küntroper Schützenhalle, dafür hat Theo Helleckes gesorgt. Festredner ist kein geringerer, als der damalige NRW Innenminister Willi Weyer, der in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Landes-Sportbundes auch die Festrede hält. Daß Fußballspielen nicht nur statistisch, sondern auch tatsächlich gefährlicher ist, als Fliegen verkündet der Präsident, der's ja wissen muß, und seine Zuhörer vernehmen diese Botschaft mit Erstaunen. Freilich, während im Saal geradezu "Schützenfeststimmung" aufkommt, will sich die rechte Festfreude bei unseren, für den Flugtag unmittelbar Verantwortlichen nicht aufkommen. Der Grund leuchtet ein. Wir haben für den Sonntag darauf einen Großflugtag mit Red-Arrwos und den Falcons, kurz, ein Riesenprogramm geplant. Nur, als Willy Weyer die Festrede hält, gießt es rings um die Küntroper Schützenhalle dermaßen in Strömen, daß man das Rauschen drinnen hören kann. Trotzdem, Arnold Menshen und die übrigen "Knack-Eulen" feiern erst einmal, wie es sich für den Geburtstag eines strammen, gesunden Fünfigers gehört, zu dem wir natürlich auch die ältesten Adler eingeladen haben. Ludwig Hermesmann, über 90 Jahre alt - man entsinne sich, er war's der die erste ESG 9 des Vereins im Windenstart "zerlegte" - Einige Vereinsmitglieder werden an diesem Abend zu Ehrenmitgliedern ernannt. Im Gegensatz zum 40. Geburtstag, als sich unsere Gäste in dem viel kleineren Saal des Kaisergartens verloren, ist die weit größere Küntroper Schützenhalle aus Anlaß des 50. Vereinsgeburtstages an diesem Abend "brummvoll."



Wenn es nicht die RED ARROWS waren, setzten die Senkrechtstarter vom Typ Harrier mit ihrem Donnergetöse die Zuschauer unserer Flugtage in Erstaunen.

Als wir am Morgen danach in den Himmel gucken, verstärkt der erste optische Eindruck den Fest-Kater beträchtlich. Zwar regnet es nicht mehr, aber, die Wolken hängen grau auf den Bergen und die von den Meteorologen versprochene Wetterbesserung läßt auf sich warten. Wenn das so bleibt, dann, gute Nacht Flugtag. Eben noch rechtzeitig - denn, die Entscheidung der Flugtag-Besucher fällt in die Mittagstunden - reißt die Bewölkung am Vormittag auf. Daß diese Erscheinung nur ein Stundenhoch, eines von der schwächsten Sorte sein wird, erfahren wir zum Ende dieses insgesamt hervorragend verlaufenen Flugtages. Wir sind jedenfalls heilfroh, jetzt kann alles, wie geplant laufen, und das läuft, wie immer, weil Lev, der unsere Flugtage seit mehreren Jahren hervorragend organisiert, auch zum Jubiläum wieder beste Arbeit "abgeliefert" hat, hervorragend. Als fast zum Schluß des Programms die neun knallroten Red-Arrwos auf eine riesige schwarzgraue Schauerwand, die beängstigend - eindrucksvoll von Norden heranzieht, mit ihren rotweißblauen Rauchfahnen bizarre Kunstflug-Muster auf diese meteorologische "Projektionswand" werfen, ist der Höhepunkt unseres "Geburtstag-Flugtages" erreicht. "Jetzt kann's regnen !" tönt "Lautsprecher" Pilla dreist über sein Mikrofon über die Köpfe der 15 000 Besucher, aber, die meinen das wohl auch. Um Regen anzukündigen, bedarf es keiner Prophetengabe denn, das tut es prompt danach, wenn auch nur erfreulich kurz. Doch, das ist uns einerlei, wir haben nicht nur gehalten, was unsere Versprechen angeht, die wir in diesem Fall NRW-weit in allen Medien angekündigt haben. Wir haben uns - so meinen wir - mit diesem Flugtag sogar noch selbst übertroffen.



Herbert (Sepp) Tiling, erster deutscher Segelkunstflug-Meister war nicht nur auf allen unseren Flugtagen mit seiner LO 100 vertreten. Er leitete auch (siehe Bild) den ersten Kunstfluglehrgang des Vereins.

Vor allem aber, die immense Arbeit aller hat sich gelohnt. Das ist seit 1958 stets das Gleiche. Drei Wochen vor einem Flugtag kommt kaum noch jemand zum Fliegen, es sei denn, er trainiert für den Flugtag, so sehr nehmen die Vorarbeiten alle in Anspruch. In der Presse avanciert unser Flugtag zum größten Freiluftspektakel des Märkischen Kreises. Er bekommt ausgezeichnete Kritiken, wie eigentlich bisher alle Flugtage. Überschattet wird dieses Erfolgsjahr allerdings durch einen Unfall, der frohgemute Alpen-Überquerer nachdenklich machen sollte. Lev und Bernd Velow starten mit zwei Mitfliegerinnen mit der Tobago von Bozen in Richtung Heimat. Das Wetter ist gut, blauer Himmel, Sicht "von Pol zu Pol" geradezu optimal, kein Grund also, nicht den kürzesten Weg nach Haus über das 2200 m hohe Penserjoch zu wählen. Bernd Velow fliegt die Tobago die jetzt zwar in Turbulenzen gerät, die aber zu bewältigen wären, würde der gute Bernd nicht einen Augenblick zu langsam fliegen. Als die Tobago sich über die rechte Tragfläche in Richtung Penserjoch aus ihrer Höhe jäh verabschiedet - getrudelt hat sie nicht, aber viele hundert m Höhe beim Abschwärzen verloren - muß Lev eingreifen. Es hilft aber wenig, nach Vollgas reinzuschieben, der Motor ist in der Höhe viel zu schwach. Da kommt schon der Boden und die jäh erzwungene Notlandung auf der Paßhöhe gelingt zwar, nur, dem Felsen, der der Tobago beim "Ausrutschen entgegenrennt" - Ausrollen wäre der falsche Ausdruck, denn, das Fahrwerk ist bei dem harten Aufschlag schon weggebrochen - diesem Felsen "auszuweichen" kann nicht mehr gelingen. Das Flugzeug rammt den Felsbrocken und wird völlig zertrümmert. Alle Insassen der Maschine werden schwer verletzt. Lev liegt mit schwerem Gehirn-Trauma wochenlang in der Innsbrucker Uni-Klinik, bevor er an die Uni-Klinik in Bochum überführt werden kann. Die Tobago ist nur noch Alu-Schrott. Aber, zunächst einmal sind wir froh, daß niemand zu Tode gekommen ist. Soviel meinen wir aber jetzt auch zu wissen, gutes Wetter allein genügt nicht für eine Alpen-Überquerung, ein paar hundert PS mehr, als die 180 Pferde

der Tobago sollten - für den Fall der Fälle - schon an der Luftschraube "versammelt" sein. Statt der luxuriösen Tobago, erwirbt der Verein als Reiseflugzeug jetzt die einfacher zu handhabende Jodel-Regent, die Reiseausführung unserer Schleppmaschine, die wegen ihres einfacheren Handlings auch wieder mehr "angenommen" wird. Im gleichen Jahr noch, zu Beginn der 80er Jahre, kommt beim Segelflug bereits die zweite Plastik-Neuzeit in Form der zweiten Garnitur der Standard-Segelflugzeuge auf zu uns. Die inzwischen alten Standard-Cirren werden Zug um Zug verkauft, 1980 steht die erste LS 4, ein Standardflugzeug mit einem damals sagenhaften Gleitwinkel von 1 : 40 im Stall. Die Neuzeit bringt auch eine Luftsportart zurück, die von Egon Voßloh und Hermann Venus in den Sechzigern begründet wurde, den Kunstflug. Nur, jetzt ist es der lautlose Kunstflug. Die beiden ASK 21 sind kunstflugtauglich. Als wir Sepp Tiling und Hein van Minden bitten, bei uns einen Kunstfluglehrgang durchzuführen, sagen beide zu. Gleich sechs oder sieben junge "Knack-Eulen" nehmen daran teil, und schaffen den Kunstflug-Eintrag in ihren PPL-C. Freilich, der älteste Lehrgangs-Teilnehmer, Roland Kuhlmann, erweist sich auf die Dauer als Bester unter den neuen Luft-Akrobaten. Das wird einmal deutlich, als er wenig später an der Westdeutschen Kunstflugmeisterschaft für Segelflieger in Plettenberg teilnimmt und auf Anhieb Platz 5 belegt. Vor allem aber ist seine, mit Musik begleitete ASK 21-Vorführung, bei der er sein Programm mit rotem Rauch in den Himmel zeichnet und mit einem rasanten Niedrig-Überflug in Rückenlage abschließt, seither eine begehrte Flugtag-Nummer auf allen Flugtagen ringsum. Gegen Ende der Achtziger kommt auch die technische Neuzeit des Segelfluges in Gestalt von selbststartenden Segelflugzeugen zu uns. Lothar Müller kauft sich eine DG 400 und sein "Segelfluglehrer-Kollege" Ludwig Fellenberg, der von Menden zu uns gekommen ist, fliegt bald darauf eine ASK- 24-M. Freilich, Lothar hält es, wie Hans im Glück, der "tauscht" die DG 400 später wieder gegen einen Nimbus 3 ein, mit dem ihm als Erstem im Verein in Fuentesmilanos in Spanien ein 1000 -km-Dreieck gelingt. Ein bisher und auch wohl lange noch einmaliges Ereignis, das wir nach seiner Rückkehr nach Haus gebührend feiern.



Lothar Müller (rechts im Bild) war der erste Pilot des Vereins, der ein 1000-km Dreiecksflug schaffte, hier gratuliert ihm Segelflugreferent Peter Brauckhaus.

Die Tradition der Segelflieger, mit ihren Flugzeugen zum Klippeneck zu fahren, wird schon in den 70ern ausgeweitet, als eine Expedition der "Knack-Eulen" erstmals ihr Sommerlager nach Lienz nach Ost-Tirol "verlegten." wieder mit "Mann, Roß und Wagen". Allerdings erweist es sich, daß die Hochgebirgsfliegerei nicht "jedermanns Sache" ist, wenngleich diejenigen, die den Alpenflug beherrschen, großartige Erlebnisse in den Lienz Dolomiten haben. Da wir kein eigenes Schleppflugzeug mitbringen dürfen, ist die Fliegerei dort auch ganz schön teuer. Denn, die Tiroler sind nicht nur - wie das Volkslied es besingt "lustig", die kennen auch die Preise. Ein Schreck-Erlebnis haben wir auch, als unser "Manni" Becker, der mit einer KA6 in 4800 m in der Welle gestiegen ist, plötzlich da oben übers Mikrofon zu singen beginnt. Die KA6 hat keinen Sauerstoff. Auf gutes Zureden, doch die Klappen zu ziehen und zu landen, antwortet Manni zunächst mit erneutem Gesang, wenn er nur schön gesungen hätte!!! Euphonie war das nicht, wohl aber die Langzeitauswirkung von Sauerstoffmangel. Die Untengebliebenen machen sich große Sorgen, Schließlich gelingt es dann doch, den Manni "runterzusprechen." Wenige Jahre später sollte Deutschlands bekanntester Alpenflieger, von Kalkreuth, in großer Höhe ohne Sauerstoffgerät fliegend, auf diese Art und Weise zu Tode kommen. Lienz ist zweimal das Ziel der Segelflieger. Das wollen wir im Sommer 1982 ganz anders machen. Gebirge ja, aber in der Ferne fliegen auch, aber auch Kanu-Wildwasserfahren, Bergsteigen, Skifahren, und was weiß ich noch alles, Als wir gen` Süden, genauer nach Kempten-Durach rollen, um dort Segelfliegerferien zu verbringen. Der Auszug einer Großsippe des "fahrenden Volkes" ist - verglichen mit unserem Treck - eine Veranstaltung von mustergültiger Ordnung. Auf unseren Wohnwagen und außendran, und in den Transportwagen rollen Plastik-Kanus, Paddel, ja Angeln, Gitarren, Fahrräder und Bergsteigerausrüstungen und Ski mit ins Allgäu. Ein Wunder, daß dieser ganze Troß nicht wegen Überladung oder unzulässiger Außenlasten, von der Polizei gestoppt wird.

Zusammen mit der Troß-Kolonne trifft auch Buba Helleckes, eine der beiden ASK 21 im Schlepp, mit der Remorqueur - wegen miesen Wetters - mit dem letzten Tropfen Sprit - in Kempten ein. Weil das mit dem miesen Wetter so bleibt, ist es nur gut, daß wir so viel "Spielzeug" bei uns haben und gleich am Platzrand ein See zum Baden einlädt. Wir fliegen natürlich, wann immer das geht, nur, dies erfahren wir auch, so doll ist die Thermik in den seenreichen, und feuchten Allgäuer Voralpen nicht und es ist schwer genug, bis in die Alpen vorzufliegen. Ein weiterer Nachteil von Kempten-Durach, es ist umzingelt von Hochspannungsleitungen und muß nach Westen auch noch über einen Berg angeflogen werden. Nach Westen fällt aber der Flugplatz wiederum etwa so ab, wie Werdohl-Küntrop nach Osten. Pilla, als Fluglehrer, bereitet diese Erkenntnis solche "Bauchschmerzen", daß er die beiden Neulinge, "Tuffi" und "Yeagger" nicht, wie im Verein üblich, die ersten Alleinflüge auf der ASK 21 machen läßt, weil er befürchtet, daß die Anfänger beim Anflug über einen steilen Hügel über den abfallenden Platz hinausschießen und am Ende in der dort fließenden Iller landen. Er setzt sie auf die ebenfalls mitgebrachte KA8. Die beiden bewältigen dem Umstieg auf ein bisher unbekanntes Flugzeug souverän. Ansonsten - das miese Wetter erfordert es geradezu - machen wir Ausflüge bis Neuschwanstein, nach Oberstdorf und zum Bodensee. Dirk Allhoff-Kramer aus Balve, der wie ein "Thorwaldsen-Christus" aussieht und den wir deshalb auch Jesus nennen, paddelt mit einigen Jungs in den Uralt-Kanus auf der Iller und auf dem Bade-See. Daß er wenige Jahre später Opfer seiner Wildwasser-Leidenschaft werden wird, ahnen wir damals noch nicht. Es wird sogar versucht zu angeln und geschwommen wird im See, wenn's auch kalt ist. Auf der inzwischen von Küntrop nach Kempten eingeflogenen Tobago unternehmen wir Ausflüge in die Berge und ins Allgäu ringsum. Immerhin, wir bringen den ganzen Flugpark ohne Schäden wieder nach Haus., das ist ja auch schon was. Nächstes Ziel der Sommerläger der Segelflieger ist im Sommer 1986 und im Jahr darauf, der Flugplatz von Anceny an der Loire, unweit der Hafenstadt Nantes. Auch dieses Mal ist die eigene Remorqueur als Schleppflugzeug mitgeflogen. Angesichts dieser langen Strecke und der neuen Schleppschraube der Jodel, erweist sich die Überführung eines Schleppflugzeuges, das nur noch 160 km "schnell" fliegen kann, als relativ kostspielig. Dem damals schon fast 80jährigen Willi Rentrop ist es überhaupt zu verdanken, daß der erste Lehrgang dort stattfinden kann, weil ein Schleppilot in letzter Minute abgesagt hat, ist der damals 79jährige nach Frankreich geflogen und dort als Schleppilot eingesprungen, der in einer Woche 120 F-Schlepps schafft. Das soll ihm einmal einer in dem Alter nachmachen. Nicht zuletzt wegen dieses Einsatzes wird dann Willis 80. Geburtstag im gleichen Jahr ganz groß in der alten Halle gefeiert, den "alten Adler" hat die Riesenfete sehr gefreut. Für unsere Jugend ist es interessant, das platte, ländliche Frankreich kennenzulernen. Denn, von den früheren Vinon-Fahrern ist kaum noch jemand dabei. Frankreich ist für alle Neuland. Was zu stabiles, da schönes Wetter zu verhindern vermag, wissen wir, als wir mit nur einem 400er und einem 300er Dreieck und einer "angeschlagenen" ASK 21 "auf dem Haken" wieder ins Sauerland fahren. Ancenis ist dann noch einmal Ziel der Segelflieger die hier nicht nur fliegen, sondern auch "in Kultur machen" als sie die Loire-

Schlösser bewundern oder wegen der Hitze, im nahen Atlantik baden gehen. Daheim ist auch bald eine Menge los. Im September 1985 erlebt unser Flugplatz ein neues Groß-Ereignis, als hier jene 38 Maschinen der Gruppe III des Deutschland-Fluges - also, die Kleinen und Langsamen - bei uns am Platz. landen. Mancher Pilot "knurrt" weil wir wegen des Ostwindes die Landung auf 07 legen müssen. Mit dem abschüssigen Platz kommen einige, wenige, nicht zurecht. Aber, dieser Ärger ist bald vergessen, denn, Helmi und Norbert Lebock haben sich ein interessantes Programm für die Gäste aus ganz Deutschland ausgedacht. Der Kommentar aller Crews, "Ihr betreibt ja noch einen echten Sportflugplatz!" fassen wir als Kompliment auf, es mag aber typisch dafür sein; wohin es mit den meisten Flugplätzen in Deutschland inzwischen gekommen ist. Große Freude bei uns, als die Auswertung des Tages ergibt, daß unsere Deutschlandflug-Crew, Willi Eickhoff und Thomas Schaab, auf Platz 12 unter den 150 Teilnehmern des Deutschlandfluges liegen. Daß sie am Tag darauf sogar noch auf dem zehnten Platz vorfliegen, zählt neben dem Sieg in der NRW-Meisterschaft - einige Jahre zuvor - wie auch ihre Vize-Meisterschaft im Jahr 1991, zu den besten fliegerischen Leistungen, die dieser beim Motorflug aufzuweisen hat. Im April 1984 trifft uns erneut eine Hiobsbotschaft, gerade, als eben die bundesdeutsche Damen-Mannschaft zum ersten Mal an unserem Flugplatz für die Frauen-Segelflug-Meisterschaften trainiert. ("After") Ralf Niggemann stürzt bei einem Dreiecksflug-Versuch nach 100 km, unweit von Bad Ems, mit dem letzten Standad-Cirrus den der Verein noch hat, in der Landekurve ab und ist sofort tot. Offenbar hat "After", dessen Barogramm ausweist, daß sein Flug ständig in ungewöhnlich niedriger Höhe erfolgt, nach dem Absaufen unter die Kante des Lahntales versucht, auf einer Terrasse des hier sehr engen Tales zu landen. Er muß im Augenblick des Einkurvens zu langsam geflogen sein, der Cirrus gerät ins Trudeln und wird beim Aufschlag völlig zertrümmert. Dies ist der erste tödliche Segelflug-Unfall in der damals 50jährigen Geschichte des Vereins. Ein weiteres Unglück das unser früheres Vereinsmitglied, Schorsch Schulte das Leben kostet, als Schorsch schon nicht mehr bei uns fliegt, schockt uns ebenso. Schorsch Schulte, dessen Polterabend wir nur vier Wochen zuvor auf dem Sorpe-Dampfer gefeiert haben, ist dabei seinen PPL-A auf Westerland bei einer dortigen Motorflugschule zu machen. Er wird bei einem Überlandflug über Schleswig -Holstein von einer Bundeswehr-Phantom gerammt und stürzt ab. Der Jet-Pilot kann seine Phantom trotz ihrer Beschädigungen in Leek landen. Alle Versuche von Schorsch's Angehörigen, der Bundeswehr, die in dem von Schorsch beflogenen Sektor eigentlich nichts zu suchen hat, soetwas, wie eine Mitschuld zuzusprechen, sind vergebens. Schorsch Schulte war nicht nur ausgezeichneter Segelflieger, er hielt auch kurzzeitig den deutschen Streckenrekord für Drachenflieger mit 120 km.

Die Zeit nach Ramstein

Als sich Lev, Chef-Organisator unserer Flugtage die beiden nächsten Flugtage der Jahre 1985 und den 87er-Flugtag "vor die Brust nimmt", ahnt er und ahnt niemand unter uns, daß die schöne Rechnung: "Flugtag machen = Flugzeug kaufen" bald nicht mehr zutreffen wird. Beide Flugtage sind für den Verein, was die Publicity und ihren finanziellen Erfolg angeht, höchst einträglich. Die Red Arrows werden an diesen Flugtagen - man kann sie nicht jedes Mal bekommen, schließlich flogen sie vier mal über unserem Platz, nicht dabei sein. Sie werden aber in etwa, durch die drei Savioa-Machetti-Flugzeuge der Martini-Staffel ersetzt, die hervorragenden Verbands-Kunstflug vorführen. Den nötigen Düsen-Radau besorgen zwei Harrier aus Gütersloh, als sie sich vor den Augen der immer wieder erstaunten Besucher auf den Flugplatz niederlassen, wie Krähen im Endanflug. Den Zuschauern - uns auch - stockt der Atem, als ein amerikanischer Jet-Pilot seine F16 im Kunstflug vorführt und seinen Jet trudeln läßt, damit noch nicht genug, stellt er sie danach, sozusagen auf dem Düsenstrahl in die Luft. Der Bord-Computer macht soetwas möglich, erfahren wir. Daß der Pilot einer Bundeswehr-Transall sogar kurz auf dem Platz aufsetzt wäre sicher ohne Folgen für ihn geblieben, hätten wir nicht, wie immer, darüber in den Zeitungen geschrieben. Irgendwie kommt diese Zeitung auf den Tisch des Transall-Kommandeurs und der Pilot bekommt deshalb ein Disziplinarverfahren an den Hals. Welches Glück wir haben, daß wir diesen letzten, so überaus erfolgreichen Flugtag 1987 noch veranstalten dürfen wird uns klar, als unsere Nachbarn in Menden einen ähnlich großen Flugtag, nur 4 Wochen später, unter dem Druck der Öffentlichkeit und der Presse absagen müssen. Inzwischen ist nämlich das schlimme Unglück mit den italienischen Tri-Colori in Ramstein geschehen. Großflugtage, wie wir sie einmal veranstaltet haben, gehören von diesem Tag der Vergangenheit an. Sie werden von den Luftfahrtbehörden sofort und, bis zum heutigen Tag untersagt.



Bilder wie diese gab es nach Ramstein nicht mehr auf unseren Flugtagen, hier tanzt die 17. Esquadrie aus Werl eine Quadrillie.

Ein schwerer Schlag für unseren Verein und Anlaß genug, das auf diesem Flugtag eingenommene Geld erst einmal auf die hohe Kante zu legen. Ob wir damals schon geahnt haben, daß wir's bald brauchen würden? So nebenbei, die Vereinsmitglieder bemerken das aber weniger, engagieren sich einige aus dem Verein, sozusagen auf



"Höherer Ebene" Zunächst einmal kommt mit Norbert Lebock der Bezirksvorsitzende des Bezirkes 10 zu unserem Verein. Der Bezirk 10 umfaßt damals alle Vereine des Märkischen Kreises, außer Plettenberg, sowie die Vereine von Schwerte und Hagen. Als Norbert dieses Amt drangibt, folgt ihm Pilla als Bezirksvorsitzender. Der ist als Ansager nicht nur bei unseren Flugtagen, sondern auch bei allen möglichen Großflugtagen in Deutschland tätig. Vor allem auch bei der Royal-Air-Force. Das hat die angenehme Folge, daß er sich bei der RAF als "Honorar" für die nachfolgenden Flugtage unseres Vereins "etwas wünschen" darf. Daß er eine große Klappe am Mikrofon hat, spricht sich sogar bis zur Luftwaffenführung herum, die ihn bittet, die Ansage zum Jubiläums-Flugtag der Deutschen Luftwaffe, aus Anlaß ihres 30jährigen Bestehens beim Transportgeschwader 61 in Landsberg am Lech zu übernehmen. Gewünscht hat er sich da auch etwas. So nebenbei rotiert er im Präsidialrat des Landesverbandes als Presseheini. Er wird Presse-Referent des Landesverbandes NRW und gibt auch 1986 die erste Mitglieder-Zeitung des Landesverbandes heraus. Die wird bei der Hauptversammlung des NRW-Landesverbandes in Bad Oeynhausen in Grund und Boden verdonnert, weil damals niemand jene 1 DM bezahlen will, die sie kosten würde. Als einige Zeit danach die Aero herauskommt, die er machen sollte, ohne daß er auch nur davon verständigt wurde, schmeißt er im Landesverband und Präsidialrat "die Brocken." Walter Schmitz, NRW-Verbandsgeschäftsführer, der sich ebenfalls für die Zeitung stark engagiert hatte, "schmeißt auch." Das hat zur Konsequenz, daß Pilla im Amt des Bezirksvorsitzenden, jetzt Fritz Dohle aus unserem Verein nachfolgt. Als der Präsidialrat einige Jahre später aufgelöst wird, ist Fritz Dohle auch kein Präsidialratsmitglied mehr, weil es diese Institution dann nicht mehr gibt. Den bislang zurückgehaltenen "Mammon, " vom letzten 87er-Flutag, von dem oben die Rede war, brauchen wir nach dem 16. März 1990, da ist er vonnöten. An diesem schönen Vorfrühlingstag passiert dies: Ein eben fertiggewordener Flugschüler, der seiner Familie - Frau und Tochter - die frisch erworbenen Flugkünste auf der Regent vorführen will, vergißt es, die vor dem Start auf Landestellung ausgefahrenen Klappen auf Start zurückzustellen. Zwar wird in der Flugleitung dieser Fehler - denn, die Regent kommt überhaupt nicht auf Fahrt - erkannt. Dem Piloten wird über Funk immer wieder zugerufen, dann zugebrüllt, "Klappen rein!" Er hört's nicht, und er sieht auch wohl nicht, daß plötzlich - die Regent rollt immer noch - der Flugplatz schon "alle ist". Dann reißt er irgendwann am Knüppel, und das Flugzeug macht einen müden Hüpf, vielleicht 1 Meter hoch., da rennt sie aber schon auf dem Acker, außerhalb des Flugplatzes. Weil die Fahrt - gottlob - zum Fliegen nicht, wohl aber zu einem kurzen Hüpf mit Abschmieren reicht - kippt die Regent auf die linke Fläche, die bricht und nach einem Dreher am Boden ist der Flug und - wie wir meinen - das Leben der DQ zu Ende. Da gibt es aber später Leute, die sich diesen Bruch wieder zusammenzimmern und heute noch mit ihr in Plettenberg fliegen. Der Aufmarsch der alarmierten Feuerwehren wirkt martialisch und ist phonetisch höchst eindrucksvoll, nur, nötig war er dann nicht mehr, aber, wer weiß das im Augenblick der Alarmierung? Der Pilot hat nur leichte Schnittwunden an der zersprungenen Cockpithaube davongetragen, die Passagiere bekamen einen Schock,

und wir sind die Regent - wie's aussieht -, los. Nur, ein Absturz, wie das die Zeitungen kolportieren war's dann doch nicht, allenfalls einer aus 1 m Höhe. Jetzt kommt uns die Einnahme unseres letzten Flugtages zugute.



Knackeulen überall in der Welt – Im Bild das Ultraleicht-Wasserflugzeug, mit dem Joachim Kneer reiche Amerikaner in der Karibik spazierengeflogen hat.

Zuvor erproben aber drei Vereinsmitglieder ein neues, in Aussicht genommenes Flugzeug. Lev und zwei andere "Knack-Eulen" haben es wirklich geschafft zu Zeiten beginnender Perestroika, eine Einfluggenehmigung nach Moskau zu bekommen. Zu diesem Zweck haben sie eine R 3000 gechartert. Mit dieser eleganten französischen Maschine fliegen sie nach Budapest, von wo aus der Anflug erfolgen soll. Hier nehmen sie Georgi, den russischen Fluglotsen an Bord weil das so vorgeschrieben ist. Der ist erfahrener Aero-Flot-Pilot, und hat auch schon die "Airforce number one", das Flugzeug des amerikanischen Präsidenten, als Lotse nach Moskau geleitet. Als sie aber, im Sauwetter mit der R 3000 über den Karpaten hängen und dort auch noch zu vereisen beginnen, kehren sie vorsichtshalber nach Budapest um. Ein zweiter Versuch scheitert auch am Wetter, und dann ist die Frist, innerhalb der sie nach Moskau hätten fliegen dürfen, verstrichen. Was tun ? Georgi weiß Rat. Er besorgt - "für'n 'n Appel und'n Ei" - Flug-Tickets für die Aeroflot-Maschine von Budapest nach Moskau. So kommen unsere Drei nach Moskau, werden von Georgis Chef Tscherkasow glänzend aufgenommen und untergebracht und fliegen mit Aeroflot auch wieder nach Ungarn zurück. Soviel weiß Lev - und wir wissen es auch bald darauf - die R 3000 ist ein hervorragendes Flugzeug. Nachdem sich dieser Eindruck beim Vorfliegen an unserem Platz bestätigt, wird eine R 3000 bestellt. Sie ist wirklich das Neueste und zu der Zeit auch wohl das Beste und Schnellste auf dem Markt der 180 PS-Flugzeuge.



Die R3000 - seit einigen Jahren das "Prachtstück" der Motorflieger unseres Vereines - erfreut sich der größte Beliebtheit bei allen Piloten, die sie jemals geflogen haben.

Außerdem sieht der Ganzmetall-Viersitzer dank seiner "Knick-Flächen" und mit seinem T-Höhenleitwerks auch noch schnittig aus, sie markiert einen technisch beeindruckenden Übergang in die Neunziger Jahre. Nur, das Flugtag-Geld reicht zum Kauf nicht aus. Jeder, der die R 3000 fliegen will, muß einen Tausender drauflegen. Seither hat sich dieses Flugzeug bei uns als Reisemaschine längst einen hervorragenden Ruf erworben, zumal es noch durch eine Spende mit neuester Elektronik und einer automatischen Kurssteuerung ausgerüstet werden kann. Mit 220 km/h Reisefluggeschwindigkeit ist sie außerdem wirklich ein Reiseflugzeug zu nennen. Allerdings bricht sie sich ihr "Vorderbein, " - das Bugrad - als "Petscho" im Herbst 1995 wegen schlechten Wetters in der Nähe von Bonn eine Notlandung mit ihr auf einem Acker "baut".

"Die Arbeit höret nimmer auf...!"

Die Neunziger beginnen mit einem erneuten Bau-Projekt und die Begründung dafür ist einleuchtend. Inzwischen sind so zahlreiche Privathalter von Motormaschinen Vereinsmitglieder geworden, daß deren Flugzeuge schon seit vielen Jahren nicht mehr in die neue Halle passen. Deren Flugzeuge stehen in Dortmund, in Altena, in Meschede und sonstwo, die müssen, wenn sie bei uns geflogen werden sollen, von dort geholt und abends wieder zum Zielflugplatz zurückgefliegen werden, ein ziemlich umständliches Verfahren. Nun ist allerdings dieser Hallenneubau - finanziell gesehen - nicht mehr Sache des Vereins. Die interessierten Privathalter bauen diese Halle auf ihre Kosten, gleich neben die alte Halle. Weil veranschlagte Bauzeiten selten eingehalten werden können, dauert es allerdings zwei Jahre, bis die neue Halle mit einer Fete eingeweiht werden kann. Auch hier bleibt, wie beim Bau ihrer Vorgängerin, gleich nebenan, eine Menge Arbeit, die trotz des Firmenengagements noch zu leisten ist. Diese Arbeit wird wieder durch die Vereinsmitglieder erbracht. Dieser Hallenneubau macht schon auf den ersten Blick auch den Fortschritt auf diesem Sektor deutlich, für diese Behauptung stehen allein schon die modernen Rollentore. An unserem Flugplatz läßt sich von der alten Halle, über die nächste und die bisher letzte Halle der Fortschritt im Bau von Hallentoren gut studieren. Jedenfalls, ab 1994 ist mehr Platz in der Bude. "Die Arbeit höret nimmer auf" dieser Spruch behält seine Gültigkeit auch zu Anfang der 90er, denn

unser alter, 1971 in die Erde versenkte Sprit-Tank ist nach 20 "Dienstjahren" undicht geworden. Wasser findet sich im Sprit, das ist ja nun wirklich das letzte, was ein Flieger gebrauchen kann. Jedoch, weder finanziell und schon gar nicht, was den Behördenweg bei solchen Aktionen angeht ist das so einfach, etwa, nach der Methode: Alter Tank raus, neuer Tank rein. Unsere Sorge, daß schon ein Aufschrei der Umweltschützer ertönen wird, sobald die ersten Stahlträger der neuen Halle stehen, ist gottlob unbegründet, es bleibt erstaunlich still. Aber, die müssen ja auch nicht unbedingt mitbekommen, daß wir eine neue Tankstelle bauen. Dieser neue "Kraftakt" geht dem Verein, vor allem, finanziell "an die Nieren". So sehr, daß der Vorstand beschließt, alle Vereinsmitglieder zu einer 200.-DM-Spende aufzurufen, um das Tankstellen-Projekt und die Neuanlage des Hallen-Vorfeldes, als Folge der Bauarbeiten, finanzieren zu können. 1993 wird unser Verein 60 Jahre alt. Wir beschließen von vornherein, diesen Geburtstag nicht so groß zu feiern, wie den 50. Immerhin ein Flugtag, der erste "zaghafte" nach 1987, mit einem kleinen Programm der sollte schon sein. Um es kurz zu machen, so nachhaltig ist noch keiner unserer Flugtage verregnet. Es lohnt nicht, über dieses Regen-Desaster zu schreiben. Erfolgreicher war da schon das Treffen der "alten Adler", also jener Freunde aus Vorkriegszeiten, und den ersten Nachkriegsjahrzehnten, von denen viele gekommen waren, um mit uns mehrere Bierchen zu trinken und von alten Zeiten zu klönen, die Karl Dunker im selbst gedrehten Film aus den 50ern "Revue passieren läßt.". So sehr es uns gefreut hat, mit einigen von ihnen auch wieder einmal zu fliegen. Eines machte aber dieses Treffen deutlich. Immer wieder klang es an. "Ach, wißt Ihr, bei den modernen Flugzeugen, bei den heutigen Funk.-und Navigationsgeräten kämen wir ja überhaupt nicht mehr zurecht. Die zweite Erklärung dafür, daß man die Veteranen so selten am Flugplatz sieht lautet so: " Wenn wir zum Flugplatz kommen, kennen wir da ja keinen mehr!" Schlagartig macht einem das klar, warum jede noch so gut gemeinte Traditionspflege oder das Betreuen der alten Adler so schwierig ist. Die Fluktuation in einem modern ausgerüsteten Luftsportverein- die Mitgliederlisten weisen das aus - ist so stark, daß es sehr schwer wird, soetwas, wie eine "Reservistengruppe" ins Leben zu rufen, zumal die mittleren Jahrgänge die das "connecting link" das Bindeglied bilden könnten, zum größten Teil fehlen. An Versuchen dazu hat es eigentlich seit den 50er Jahren nicht gefehlt. Nur, erfolgreich waren sie allesamt nicht. Leider warten auf uns auch noch bittere Pflichten. Wir beerdigen Bruno Reith, unseren "Petscho" den aus Vorkriegstagen bis lange nach dem Krieg zur Legende gewordenen Segelflieger. Viele alte Adler tragen ihn zu Grabe. 1992 stirbt Theo Helleckes, der sich beim Bau der beiden ersten Hallen so vorbildlich eingesetzt hat, und dem der Verein im Grunde auch seinen Flugplatz in Küntrop verdankt. Nicht alle, die Jüngeren, die dabei sind, als er beerdigt wird wissen kaum noch, was Theo für diesen Verein geleistet hat. Im Dezember 1993 stirbt Willi Rentrop, der älteste Fluglehrer der Bundesrepublik. Wir halten am Flugplatz eine Gedenkstunde für ihn ab und beschließen, unsere Vereins-Rallye künftig Willi Rentrop-Gedächtnis-Rallye zu nennen. Das hat der alte Adler weiß Gott verdient, der schon zu Lebzeiten in unserem Verein zur Legende geworden ist, hinter dem ein 65jähriges Fliegerleben liegt.

"Tschüss, Arnold !"

Ja, und noch einen Abschied gilt es zu bewältigen. Wo gibt es einen Verein, dessen Vorsitzender 27 Jahre im Amt ist? Nun, unser LSV Werdohl ist so einer, und Arnold Menshen muß in der Jahreshauptversammlung, in der er den Vorsitz an Franz Josef Tillmann aus Balve übergibt, erst einmal nachrechnen, wieviel Jahre es denn waren, die er dem Verein vorgestanden hat. Es sind genau 27 Jahre. Aber, Im Zusammenleben zwischen einem Verein und seinem Vorsitzenden geht es nach so langer Zeit, auch so zu, wie bei " langgedienten Eheleuten" die es so lange miteinander ausgehalten und sich ein wenig auseinandergelebt haben. Vom "Holz bis zum Kunststoff " ließe sich Arnolds ungewöhnlich lange Amtsperiode auch umschreiben. Und, von Holz bis Kunststoff, Arnold hat das alles auch noch geflogen. Für den Verein hat er in der Zeit seines Wirkens viel und viel Entscheidendes getan. Der Dank, der ihm in der Jahreshauptversammlung ausgesprochen wurde, kam sicher von Herzen. Als wir ihn zum Ehrenvorsitzenden ernennen wollen, müssen wir feststellen, daß unsere Satzung eine solche Ehrung nicht vorsieht. Wir tun's trotzdem. Franz Josef Tillmann wird Arnolds Nachfolger im Amt. zugleich werden Willi Eickhoff, anstelle von Petscho Reith zum Geschäftsführer, und Joachim Kneer zum 2. Vorsitzenden gewählt.

#### Ein Flugplatz für Modelle

1992 ist es auch endlich so weit, daß unsere Modellflieger ihren eigenen Flugplatz unmittelbar neben unserem Flugplatz einrichten können. Jahrzehntelang - so lange hat es wirklich gedauert - waren alle ihre Versuche, irgendwo einen Modellflugplatz aufzumachen. an Behörden und Interessenteneinsprüchen gescheitert. Viele Jahre nutzten sie dann, wenn nicht geflogen wurde, die Startstelle 07 unseres Flugplatzes für ihren Sport, aber, auf Dauer ist das nichts Halbes und nichts Ganzes. Jetzt dürfen sie 50 m neben unserem Flugplatz ihre Modelle fliegen lassen, wenn sie die, ferngesteuert, hübsch über dem Gelände im Norden des Flugplatzes halten. Die Modellflieger bauen sich einen Fangzaun für Modelle, wie der vorschrieben ist, auf. Die älteste Luftsportart des Vereins hat jetzt eine wirkliche Heimstatt. Unser Flugplatz ist seitdem der einzige in NRW an dem vier Luftsportarten: Motorflug, Segelflug, Fallschirmsport und Modellflug betrieben werden. Zu Beginn der 90er Jahre veranstalteten Modellflieger, jeweils am 1. Mai, auch kleine Modellflugtage. Es erweist sich 1996, daß nach unserem Sprittank auch die im Jahr des Hallen-Neubaues 1971 verlegte Wasserleitung, gelinde gesagt, ebenso porös ist wie der Tank. Die per Wasseruhr ausgewiesenen Wasserverluste gehen mächtig ins Geld. Da macht es sich gut, daß jetzt auch noch das Vorfeld der neuen und der alten Halle so erneuert werden muß, daß man mit Motorflugzeugen dort rollen kann. An Arbeit fehlt es also 1995/96 wahrhaftig nicht. Neue "Arbeitsplätze" gibt es auch bei uns, und, wie Wirtschaftsfachleute heute fordern im Elektronik-Bereich. Genauer, in der

Flugleitung, denn, dort hat Winni Maßmann, Ende der Achtziger Jahre einen Start-Computer installiert, in den die Starts gleich druckfertig eingegeben werden können. Man kann sie am Abend ausdrucken lassen. Wer's möchte, kann sich, seine Starts unter seinem Namen ausdrucken lassen, wahlweise ist auch eine Liste nach Flugzeugkennzeichen auszudrucken. Ein elektronisches "Wunderdings" für Laien, ein "Klacks" für Informatiker, und, nachdem Winni mit Engelsgeduld, -und ebensolchen Engelszungen die ersten Vereinsmädchen an diesem Gerät eingewiesen hat, bleibt dieser neue Job in der Hauptsache eine "weibliche Domäne" im Verein. Immerhin, jetzt kann man die Startliste sogar lesen, welche Wohltat nach soviel Jahrzehnten, in denen man abends, nach dem Flugbetrieb Hyroglyphen der schlimmsten Machart entziffern mußte, um zu wissen, was man denn geflogen hatte. Im Unterrichtszimmer steht seit einigen Jahren eine Meteo-Sat-Station, ein Computer, über den wir einmal das aktuelle Wetter abrufen und auf einem Bildschirm erkennen können. Wer es genauer wissen will, dem erscheinen alle Wetterdaten für einen geplanten Streckenflug auf dem Bildschirm und, ausdrucken kann man die auch. Auch die Segelflieger holen sich hier vor ihren Überlandflügen die Informationen über zu erwartenden Aufwind und alles, was sonst für einen Dreiecksflug von Bedeutung ist. Noch 30 Jahre zuvor hatten wir nach den Wolken geschaut, am Daumen gelutscht und den dann in den Wind gehalten!

#### Wir haben eine SFG

Daß jene Projekte, die wir zu Beginn der 90er realisieren, zukunftssträftig sein werden, wissen wir erst einige Jahre später. Eine Vorstellung entwickeln wir sozusagen selbst, die andere Version fällt uns - sozusagen über Nacht - in den Schoß. Doch zur ersten: Da ist, zeitlich gesehen, noch ein Rückgriff nötig. Unsere, anfangs sogar recht erfolgreiche Schülerfluggemeinschaft mit der Balver Realschule dümpelt bald still vor sich hin. Als wir eine neue SFG mit der Werdohler Realschule eingehen, ergeht es uns mit der kaum besser. Das ändert sich erst, als wir, zusammen mit den Berufsbildenden Schulen des Märkischen Kreises in Lüdenscheid eine Schülerfluggemeinschaft ins Leben rufen. Das ist am 1. 5. 1988 der Fall. Freilich auch diese SFG "dümpelt zunächst vor sich hin" Aber, dann kommt Leben in "die Bude" als 1990 Dieter, Kurr, Studienrat an den Berufsbildenden Schulen in Lüdenscheid, bei uns zu fliegen beginnt. 1991 übernimmt er von G. Schuster das Amt des Betreuungslehrers. Mit Dieter Kurr haben wir erstmals einen Betreuungslehrer für unsere neue SFG gefunden, der, wie gesagt, auch selbst fliegt und dafür sorgt, daß diese SFG diesen Namen verdient. Grundsätzlich ändert sich für unsere Schüler und Studenten im Verein nichts. Wie bisher auch, gehört jeder Lehrling, Student und Schüler - wie auch früher schon - dieser SFG an. Für uns hat es einen weiteren Vorteil, weil diese SFG kreisweit organisiert ist, können wir auch im ganzen Märkischen Kreis im Rundfunk ebenso, wie in den Zeitungen für die SFG und damit für's Segelfliegen werben. Dieter Kurr sorgt auch dafür, daß die SFG an finanziellen Zuwendungen in diesen "knappen Jahren" noch das erhält, was ihr zusteht.

Schnupperkurse für Schüler, aber auch für Lehrer gibt es seitdem jedes Jahr. An einem anderen, weltbewegenden politischen Ereignis, das den Deutschen sozusagen "in den Schoß fällt" nimmt unser Verein auf seine Weise teil. Es will fast symbolhaft erscheinen, daß wir irgendwann, Ende Oktober 1989, bei strahlendem Sonnenschein und einer Lufttrockenheit, wie wir sie so gut wie noch nie erlebt haben, einige Segelflugstarts auf größere Höhe unternehmen, eigentlich nur, um die schöne Sicht zu genießen. Das sind schon die Wochen, an denen die mutigen Leipziger zu Zigtausenden durch die Hauptstraßen ihrer Stadt marschieren und das später so berühmt gewordene "Wir sind ein Volk" skandieren. In 1000 m Höhe stellen wir zum ersten Mal, so lange wir hier fliegen fest, daß der Harz, ja der Thüringer Wald und die Wasserkuppe in der Rhön deutlich zu erkennen sind, Landstriche in der DDR also, in denen es zu diesem Zeitpunkt bereits politisch brodelt. Wir vergewissern uns zu mehreren Piloten über Funk, daß es keine Phantome sind, die wir da sehen und stellen anhand von Kompaß und Karte fest, daß wir nicht träumen, sondern aus dieser Höhe tatsächlich eine Fernsicht von wenigstens 200 km haben, die den Brocken, wie den Inselberg und die Wasserkuppe zugleich erkennen läßt. Wenige Tage später ist es dann so weit, da fällt die Mauer in Berlin und der Prozeß der Wiedervereinigung beginnt.

#### Als "Entwicklungshelfer" in Laucha

Auf unsere Art und Weise tragen wir zu so etwas bei, das man "Entwicklungshilfe im Segelflug" nennen könnte, als wir, ein knappes Jahr später, am 6. Oktober 1990 - die deutsche Einheit ist eben drei Tage alt -, mit zwei Flugzeugen, der Morane zum Schleppen und der ASK 21 nach Laucha an der Unstrut fliegen oder fahren. Dort hat sich eine der ersten Segelfluggruppen in der EX-DDR gebildet. Laucha, daß muß den Jüngeren erzählt werden, war vor dem Krieg eine der bekanntesten und erfolgreichsten deutschen Segelflugschulen. Einige alte "Knack-Eulen" haben dort ihre C über den Unstrut-Hängen geflogen und Heinz Kuhlmann, Absolvent dieser Schule vor dem Krieg, ist mit uns dabei und es ist schon eine anrührende Szene, als er dort seinen ehemaligen Fluglehrer wiedersieht, der inzwischen ein ebenso alter Herr geworden ist, wie Heinz auch. Wir erkennen bei der Annäherung daß der Hang unterhalb der ehemaligen Schule, deren Gebäude von hier betrachtet, wie eine Burg wirken, mit lauter Weinbergen bestanden ist, in denen der Saalewein im nördlichsten Weinbaugebiet Deutschlands, seinen zumeist dürftigen Oechslegraden entgegenreift.



Über den Weinbergen des Unstruttales die alte Segelflugschule Laucha - nach der Wiedervereinigung war sie das Ziel der Segelflieger unseres Vereines, die hier zum ersten mal in der ehemaligen DDR geflogen sind.

Da oben steht noch eine Flugzeughalle, die von dem neuen Verein sogleich vereinnahmt worden ist. Laucha wurde nämlich aus einem für die EX-DDR sehr typischen Grund aufgegeben, erfahren wir, als wir am ersten Abend mit den Lauchaern in dem historischen Ratskeller zusammensitzen. " Von hier sind allein drei Segelflieger" bei passendem Wetter mit ihrem Flugzeug in die Bundesrepublik getürrt !" Da wurde die Schule - sozusagen zur Strafe für diesen offenkundigen Mangel an "sozialistischer Moral" - einfach dicht gemacht und eine Fahrschule für Armee-LKW wurde hier eingerichtet, das eigentliche Schulgebäude dient jetzt als Krankenhaus, die übrigen Baracken sind zu Altersheimen umgewandelt worden. Eine Baracke steht den Fliegern zur Verfügung, in der wohnen wir in einem sogenannten Leiter-Zimmer, wie uns erklärt wird. Nur, das Leiter-Zimmer hängt bis auf Fensterhöhe voller Spinnweben. Wer zur Toilette will, geht zwangsläufig über einen uringetränkten Streifen Beton. Ja, die Pinkelbecken seien eben undicht erfahren - und riechen wir auch. Also, was die Unterkunft und Sanitäranlagen angeht, ist unser Eindruck nicht der Beste. Doch, das ist in diesen Zeiten unwichtig. Wir leben und fliegen eine Woche hier, lernen eine Menge früherer GST-Flieger kennen, denn, geflogen wurde in der DDR, das wußten wir aber auch schon vorher, nur im Rahmen der Gesellschaft für Sport und Technik. Na, und dann lernen wir an den ersten Tagen noch echten DDR-Flugbetrieb kennen. Da kommt aus dem fernen Merseburg morgens erst ein Mensch, von undefinierbarer Funktion, und der will mit allen Beteiligten erst einmal eine Flugbesprechung abhalten. Als ideologisch nicht Gefestigte, verzichten wir darauf, allerdings, auf eines darf man nicht verzichten: Man muß sich vor Beginn des Flugbetriebes zuvor aus Berlin Anweisungen über die an diesem Tag erlaubte Flughöhe einholen. Die Auskunft aus der "Hauptstadt der DDR" lautet stereotyp 300 m. Wir glauben zu spinnen und erklären dem Menschen am Berliner Ende des Telefons, daß wir freiheitlich gesonnene Flieger seien, deutsche Gesetze würden hier seit 4 Tagen auch gelten und, sie könnten uns mal... Was wir nicht wissen, die 300 m zugeteilte Höhe ist nach dem eben abgeschlossenen Stationierungsvertrag mit den Russen, geltendes Luftrecht. Wir "Besser-Wessis" stören uns überhaupt nicht daran und beginnen - zumal das Herbstwetter wunderbar ist - über die Unstruthänge zu segeln, in der Thermik, die von den Felsklippen über den kleinen Weinbergen ausgelöst wird, geht das noch locker an die 1000 m Höhe. Daß ein russischer Mig-Hubschrauber öfter einmal an der Hangkante in 300 m Höhe vorbeifliegt, stört uns wenig. Heute wissen

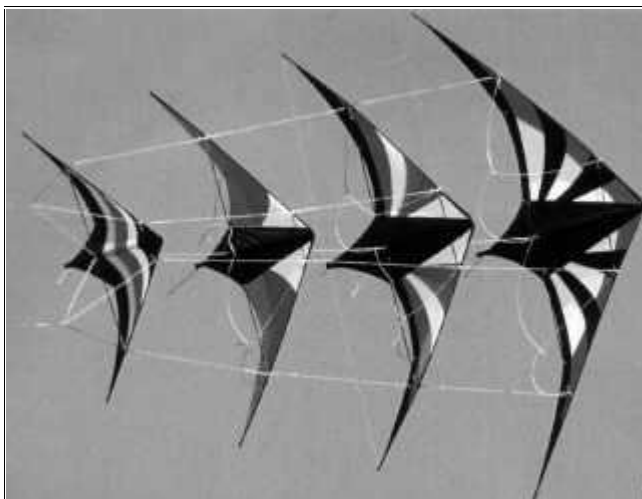


wir, der wollte wohl kontrollieren, ob wir uns an die vorgeschriebene Höhe hielten. In der Hauptsache jedoch laden drei Küntroper Fluglehrer, Lothar Müller, Klaus Peter Helmetag und Pilla, der aber hauptsächlich mit der Morane schleppt, die Laucher Segelflieger in unsere ASK 21, und die sind von dem Flieger begeistert. Wir "Knack-Eulen" erproben unsererseits jetzt den polnischen Kunststoff-Doppelsitzer, den "Pucharz" aus Sömmerda, der zwar keine schlechten, aber doch bei weitem nicht solch gute Flugeigenschaften hat, wie die ASK 21. Wir ziehen an den Tagen dort einen Schulbetrieb auf, der so effizient ist, daß unsere neuen Freunde aus der DDR aus dem Staunen darüber, daß Fliegen auch in Arbeit ausarten kann, nicht mehr herauskommen. Am ersten Tag gibt es 17 Starts, am zweiten Tag sind es 70 und am dritten Tag fast 100 Starts. Den Löwenanteil der Schulstarts schafft Lothar Müller auf der alten KA7, die sich die Lauchaer beschafft haben. Die tiefen Rinnen, die von dem LKW-Betrieb in DDR-Zeiten in den Flugplatz gefahren worden sind, machen uns beim Landen schon zu schaffen. Für die Motormaschinen muß eigens ein kleiner Streifen planiert werden - wie 1955 in Deilinghofen auch - weil sonst für die Morane die Gefahr eines "Beinbruchs" besteht. Die meisten Starts schaffen wir natürlich mit Hilfe der Lauchaer Winde. Den Lauchern ist die aus EX-DDR-Beständen zugeteilt worden. Überhaupt beginnt jetzt - und wir bekommen das hautnah mit - das Gerangel um das GST-Fluggerät in der EX-DDR. Hätten uns die Jungs vor unserer Abfahrt nur angerufen und um einige Liter Hydrauliköl gebeten das diese Winde benötigt. Das Hydraulik-Öl das diese DDR-Standard-Winde benötigt, mischen sie sich drüben selbst zusammen. Wenn man freilich so viel Starts am Tag durchzieht, wie wir das tun, wird das so heiß, daß der Pfropfen des Hydraulik-Behälters regelmäßig rausfliegt. Der Windenfahrer sieht nach solch einem Vorfall so aus, wie Red Adaire, der berühmte amerikanische Ölquellen-Erdbohrer, nachdem eine Bohrung fündig geworden ist. Wie sehr unsere neuen Freunde noch in ihren alten Vorstellungen verhaftet sind, macht ein Ereignis deutlich. Den nächsten Flugsprit gibt es am Verkehrsflugplatz in Erfurt-Bindersleben. Nur, die Morane nach dort zum Tanken zu fliegen, das wäre unverhältnismäßig teuer. Als bei der Morane der Sprit ausgeht, wird ein Lauchaer "ausgeguckt", der am nächsten Morgen in aller Frühe, mit einem Hänger nach Erfurt fahren soll, um dort 400 l Sprit abzuholen. Als wir am Tag darauf unseren Sprit-Mann fragen, wo er die beiden Fässer Sprit hat, bekommen wir zur Antwort. "Nein, ich konnte nicht nach Erfurt fahren, ich hatte doch keinen Fahrbefehl!" Aber sonst kommen wir mit den, in unseren Augen noch sehr unerfahrenen Fliegern gut zurecht, zechen abends zusammen, fahren nach Freyburg, dem Zentrum des Unstrut-Weinbaues, kaufen uns Unstrut-Wein vor der Heimfahrt, und Pilla sucht bei der Rückfahrt vergebens, seinen alten Flugplatz aus Kriegs-Zeiten in Jena Zwätzen, den gibt es nicht mehr. Aber der weltberühmte Naumburger Dom mit seinen Stifterfiguren, der steht gottlob noch, ganz 20 km vom Flugplatz Laucha entfernt. Wochen später tun wir - wie wir meinen - noch etwas für die Segelflieger in Laucha. Als in den Luftfahrtzeitzungen darüber berichtet wird, was in Laucha schon zu hören war, daß dieses hervorragende Segelfluggelände ausschließlich zu einem Startplatz für Drachen, -und Gleitschirmflieger "degradiert" werden soll, veröffentlichen wir, als Verein im Aero-

Kurier, einen Leserbrief des Inhaltes: "Laucha gehörte und soll weiterhin den Segelfliegern gehören." Scheinbar hat's geholfen, denn die Bundes-Jugendleitung residiert jetzt in der alten Segelflugschule über dem Unstrut-Hang.

#### Drachenflugtage - der neue "Hit"

1995 fällt uns noch ein anderes Ereignis, ebenfalls sozusagen "in den Schoß." Da hatten im Jahr 1994 die Flieger vom Hegenscheid ein Drachenfest veranstaltet, so eine richtige "**Jekami**-Veranstaltung" bei der jeder, der einen Drachen gebaut oder gekauft hatte, den am Flugplatz, an dem an diesem Tag "Betriebsruhe" herrschte, fliegen lassen konnte. Dieser Tag war vom Start weg äußerst erfolgreich und als die Hegenscheider im nächsten Jahr das Drachenfest aus Termingründen nicht veranstalten können, weil in ihrer Halle ein Schützenfest stattfindet und wir vom Sponsor des Drachenflugtages, der Westfälischen Rundschau aus Lüdenscheid gefragt werden, ob wir das nächste Drachenfest nicht bei uns starten wollen.



Zu unseren Drachenfesten kommen alljährlich zigtausende Besucher, denn **jeder kann hier mitmachen.**

Das wollen wir sofort und, siehe da, am letzten Sonntag im September 1995 kommen nicht nur 10 000 Leute, die Sonne strahlt, es bläst Wind, eben genug für die zahlreichen Drachen, die bald im Geschwader am Himmel herumtaumeln. Es sind auch "Kiter" am Start, also sozusagen Profis im Drachenbau, die tolle Kunststücke vorführen. Eine Springburg und Verkaufsbuden für Kinderspielzeug vervollständigen das Angebot für Kinder, und die sind es in der Hauptsache, denen das Drachenfest so gut gefällt, daß wir im Jahr darauf, bei weit schlechterem Wetter, fast genau so viel Besucher am Flugplatz haben, wie 1995. Die beiden Vorjahre werden aber vom Drachenfest 1997 übertroffen, als bei fast sommerlich warmen Temperaturen, etwa 15 000 Besucher an den Flugplatz kommen. Wir liegen, was die Zahl der Besucher angeht, fast wieder in unseren alten Flugtag-Dimensionen. Weil wir Würstchen braten, Kuchen und Lose verkaufen,

Parkplatzgebühren kassieren, vor allem aber viel Bier zapfen, bleibt einiges Geld in der Vereinskasse hängen, und wir sind entschlossen, dieses Fest für Kinder und Erwachsene jedes Jahr zu starten, weil es längst nicht solch intensiver Vorbereitungen bedarf, die ein Flugtag erfordert und zum anderem auch Geld in die Vereinskasse bringt. Der weitere, in Geldwert nicht meßbare Gewinn mag aber der sein, daß nach den Behinderten, -und Alten-Flugtagen dieses echte Volksfest an einem Flugplatz, erheblich zur Verbesserung unseres guten Rufes in einem weiten Umkreis sorgt.

"Wir wollen zu Land ausfahren..."

Der Beginn dieses alten Wanderliedes eignet sich gut als Überschrift für dieses Kapitel der Vereinsgeschichte. Eine "Unternehmung" die seit eh und je für ein gutes Zusammengehörigkeitsgefühl bei der Vereinsjugend sorgt - und die Jugend sind nun einmal die Segelflieger - haben wir jahrzehntelang aufrechterhalten. Die Jahres-Abschlußfahrten. Die begannen schon in den Sechzigern". Dann, wenn keine Aufwinde mehr "blasen" rollt eine ganze Kolonne, junger "Knack-Eulen" irgendwohin, wo andere Leute fliegen. Das beginnt schon 1965 mit Fahrten zur Wasserkuppe. Sieht man einmal davon ab, daß die erste Fahrt zum Ergebnis hatte, daß offenbar von ihren Hormonen bedrängte und vom Äpfelwoi angeschlagene "Knack-Eulen" um Mitternacht und fataler Weise ausgerechnet auf dem Fuldaer Domplatz lautstark um Auskunft bitten, wo denn hier das Freudenhaus sei (gerufen haben sie "Wo ist hier der Puff?" ) was bei der Polizei der Domstadt in der Rangfolge der Vergehen, unmittelbar neben der letzten Ruhestätte des heiligen Bonifatius, offenbar in der Nähe von Verbrechen angesiedelt war und peinliche Folgen hatte, sieht man einmal davon ab, daß in späteren Jahren jemand nach dem Inhalieren einiger brennender "Rhön-Geister" in einem biedereren Gasthaus den Papierkorbrand für den der OO-Brille hielt, sieht man einmal davon ab, daß nach einer Pilgerfahrt zum Kloster am Heiligen Kreuzberg unweit von Bischofshofen - einem bevorzugten Ausflugsziel der Vereinsjugend - deshalb, weil die Mönche an diesem Ausflugs-Tag dort ein Doppelbockbier gebraut hatten, einer auf eine der mittelalterlichen Grabsteine des Kloster. Kreuzganges lag und sein Freund schon für tot erachtet und in ein Hospital gebracht werden sollte, was sich später als unnötig erwies, da er, wie der Grabstein-Schläfer auch, nur 3 Promille hatte, also abgesehen von solch kleinen Zwischenfällen, zu denen auch kleine Schlägereien mit eifersüchtiger Dorfjugend gehören, sind diese Fahrten immer glatt verlaufen. Aber, nicht nur die Wasserkuppe und der Heilige Kreuzberg sind Ziele dieser Jugendfahrten. Auch das Klippeneck und - weil das ohne eine Brauerei offenbar nicht geht - die Kloster-Brauerei im romantischen Kloster Beuron im Donautal haben sie damals ebenso besucht, wie den Rheinfall bei Schaffhausen. Den Segelflugplatz Burg Feuerstein haben sie auch schon angefahren und das wunderschöne Bamberg und dessen Dom besichtigt und dem hier begrabenen Kaiser Heinrich II. Ihre Aufwartung gemacht. Die Schweinfurter Freunde hatten auch (siehe oben) den Besuch in einer kleinen Familien-Brauerei vermittelt, der für manchen

wieder so überaus "erfolgreich" verlief. Wo immer die Vereinsjugend auch war, Krönung aller Herbst-Ausflüge ist doch immer die "Taufe" der Neulinge zu echten "Segelfliegern" an der Fuldaquelle, unterhalb des Südhanges der Wasserkuppe : Diesen Traditionsbrauch hat Petscho der Alte noch eingeführt, und wer ihn gekannt hat ahnt, daß eine solche Taufe ohne Bier unvorstellbar ist. Technisch interessant bei den Wasserkuppe-Ausflügen, der Besuch der Schleicher'schen Segelflug-Fabrik in Poppenhausen, in der so manches, von uns geflogene Segelflugzeug entstanden ist. In den 60ern noch, besorgte Rudolf Kaiser, der freundlich-kauzige Konstrukteur der legendären KA6 aber auch der ASK 21 und ASK 23 diese Führungen in seinen ebenso legendären grünen Filz-Pantoffeln auf seine höchst trockene aber humorvolle Art noch selbst. Man darf hoffen, daß diese Gemeinschaftserlebnisse zum Saisonende auch im kommenden Jahrtausend, daß jetzt vor der Tür steht, guter Brauch der Vereinsjugend bleiben möge.

#### Mit neuem Gerät ins neue Jahrtausend

Der technische Fortschritt des Segelfluges kommt uns 1994 erstmals als DUO-Diskus "ins Haus". Da können wir den neuen Doppelsitzer aus dem Stall von Schempp-Hirth fliegen. Nun ist es - je moderner die Segelflugzeuge werden um so schwerer zu sagen - den wollen wir haben.



Unser neuer DUO-DISCUS und eine der örtlichen Schulklassen beim Schnupperfliegen auf Einladung unserer SFG.

Wünschen kann man sich den schon, und, natürlich wollen wir dieses Flaggschiff mit seinem Gleitwinkel von 1 : 45, dessen hervorragenden Flugeigenschaften wir soeben kennenlernten, liebend gern im Stall haben. Nur, jene Frage, wie sie das Karnevalslied

"Wer soll das bezahlen???" aufwirft, ist damals keineswegs geklärt. Diese Frage läßt sich, da jetzt dieses Jahrhundert zu Ende geht und je teurer die neuen Segelflugzeuge werden, immer schwerer beantworten. Der Beschluß, die ältere der beiden ASK 21 zu verkaufen, bringt allenfalls die Hälfte des enormen Kaufpreises für diesen 20 m-Doppelsitzer ein. Übrigens geht die alte ASK 21, die "83" für einen Preis, der 5000.-DM über ihren Anschaffungskosten im Jahr 1980 liegt, nach England. Trotzdem, die Finanzierung des Doppelsitzers die auch jetzt noch ein Abenteuer zu werden verspricht, wird der "DUO" bestellt und in der Saison 1995 steht er erstmals auf dem Küntroper Flugplatz-Rasen. Wie sehr sich diese Anschaffung gelohnt hat, wissen wir heute, denn, es gibt kein Segelflugzeug, daß so viel Stunden, vor allem aber, solche Überland-Strecken in den ersten drei Jahren, die es bei uns fliegt, geschafft hat, wie eben der DUO, wie er ab sofort bei uns nur noch genannt wird. Die Maschine ist zudem, mit ihrer bizarren Tragflächen-Geometrie am Boden, wie im Flugbild ein bestechend schönes Segelflugzeug. Die Neuzeit, das dritte Jahrtausend kann, was die Doppelsitzer angeht, in unserem Verein beginnen. Wenn wir das bei den Einsitzern nur auch sagen könnten. Die Preise allein schon für ein Standardflugzeug sind inzwischen so astronomisch, daß wir es in diesem Jahrhundert wohl bei der bisherigen Einsitzerflotte belassen müssen. Bescheidener werden, so lautet, - wie's scheint - die Losung für die Zukunft. Was sich beim Motorflug inzwischen getan hat, ist schon geschildert. Zwar fallen gleich zwei "Willi-Rentrop-Gedächtnis-Rallyes" dem Wetter zum Opfer, aber, 1997 klappt's wieder, als die Besatzung Anja Helmetag Rallye-Sieger wird. Daß es aber auch mit der Motorflugschule nach Willi Rentrops Tod weitergehen kann, ist jetzt ebenfalls gesichert. Zunächst hatte Willi Rentrop die Leitung der Schule 1991 an Lev abgegeben. Bis dahin stand Willi, bzw. steht Lev bis 1994 als zweiter Motor-Fluglehrer "Klabbe" Becker zur Verfügung. Als Klaus Becker 1994 nach Südafrika geht, wird die "Personaldecke" der Motorflugschule zu kurz, denn zwei Motorfluglehrer müssen bekanntlich sein. Da erklärt sich Anja Helmetag bereit den "Job zu machen". Sie unterzieht sich der schwierigen Ausbildung und steht seit der Saison 1997 als zweite Motorflug-Ausbilderin zur Verfügung. Aber, nicht nur dies. Zusammen, mit Vater Klaus Peter, der die Lehrberechtigung für Motorsegler gemacht hat, ist sie auch Fluglehrerin für den Motorsegler, SF 25, den wir im Jahr 1991 gebraucht gekauft haben. Der Benötigt aber einige Jahre, bis er von den Vereinsmitgliedern richtig "angenommen" wird. Das Interesse am Motorsegler wird aber in den letzten Jahren vor dieser Niederschrift größer, und es sieht ganz so aus - und unsere Hoffnung ist es, daß es so im kommenden Jahrhundert so bleiben möge - als würde sich die Motorsegler-Ausbildung neben der Motorflugausbildung bei uns erfolgreich etablieren. Es sind - angesichts der immensen Preise für neue Kunststoff-Motorsegler die auch neuerdings Einsitzer schleppen können - rein theoretisch Erwägungen, die wir zum Ende der 90er Jahre anstellen und die dahin gehen, einen modernen schleppfähigen Motorsegler zu kaufen. Die Preise für solche Motorsegler haben inzwischen mit denen von Motorflugzeugen "gleichgezogen". Daß dieser finanzielle Aspekt ebenso vom Kauf moderner Segelflugzeuge ebenso gilt, haben wir beim Kauf unseres DUO-Discus schon schmerzlich bemerkt. Selbstredend trifft am

Ende dieses Jahrhunderts diese Feststellung ebenso auf die Beschaffung moderner Einsitzer zu. Kinderfreundlich sind wir auch Bei unseren Vereinsmitgliedern kaum registriert, für die imagebildung unseres Vereines aber wichtig ist der Umstand, daß unser Kinderspielplatz neben dem Ikarus 1995, vom Kreis-Jugendamt des Märkischen Kreises, als eine der kinderfreundlichsten Einrichtung des Kreises ausgezeichnet wird. Dieser größte Kinderspielplatz im weiten Umkreis ist für Mütter mit Kindern, für Kindergärten und Grundschulklassen, die Attraktion. Dank der großzügigen Stiftung von Arnold Menshen, der die Geschenke zu seinem 60. Geburtstag in neuen Geräten für diesen Platz " angelegt" hat, ist er auch einer der modernsten seiner Art. Auch ist er Ausflugsziel für manche junge Familie, die ihren Wochenend-Ausflug an den Flugplatz verlegen. Auch an Alltagen herrscht hier bei entsprechendem Wetter ein munteres "multikulturelles" Treiben, was man an den vielen, aufsichtführenden und verhüllten türkischen Müttern und Großmüttern erkennen und anhand der vielen Sprachen, in denen hier gesprochen werden, leicht heraushören kann. Nun, einem Verein, der Mitglieder aus mehr als zehn Nationen seit dem Kriegsende in seinen Reihen hatte, steht eine solche - international genutzte - Einrichtung für alle gut zu Gesicht. Die Fallschirmspringer halten diesen Kinderspielplatz, den wir dem Einfall von Arnold Menshen verdanken, und der unmittelbar neben ihrem Packplatz liegt, in Ordnung. Noch etwas bringen die späten 80er, den Tandem-Schirm der Springer, mit dessen Hilfe interessierte "Mutige" die Schönheit des Fallschirmsprunges miterleben können. Mit Hilfe des Tandem-Schirmes und des Tandem-Masters, machen seither zahlreiche Flugplatz-Besucher von der Möglichkeit Gebrauch, den Fallschirmsprung, sozusagen "live" zu genießen. Daß ausgerechnet der erste Tandem-Gast - die Hagener Karnevalsprinzessin - ihrem Tandem-Absprung an unserem Flugplatz, vor den Augen Ihres "Hofstaates", sich den Knöchel bei der Landung angeknackst hat, ist inzwischen längst vergessen. Die Anfragen nach Tandem-Sprüngen überwiegen bei weitem unser Angebot, daß ja nur bei ganz bestimmten Wetterlagen und Wolkenhöhen der Tandemschirm eingesetzt werden kann.

### Dreiecksflüge "rund um Berlin"

Sicher ist der Erfolg des 97er-Sommerlehrgangs auch, aber eben doch nicht nur, auf moderne Flugzeuge zurückzuführen. Zum zweiten Mal (nach Laucha 1990) zieht ein großer Nomadenschwarm von "Knack-Eulen" in diesem Sommer, mit allem, was er hat, in die neuen Bundesländer, in den "fernen Osten", nach Klix, in die Lausitz. Neben beiden Doppelsitzern den LS4 und der ASK 23 rollt auch der 18-m-Ventus, den sich Peter Brauckhaus, der seit einigen Jahren erfolgreich die Segelfluggruppe leitet, und "Mops" Breitbach zugelegt haben in der Kolonne mit. Sicher liegt es in erster Linie am Wetter, daß dieser Lehrgang der erfolgreichste in der Vereinsgeschichte wird, aber auch hier ist anzumerken " nicht nur.!" Seitdem es in unserem Verein bei den Segelfliegern in den letzten zehn Jahren zur Selbstverständlichkeit geworden ist, Überland zu fliegen, wann

immer das möglich ist, trifft diese sportliche Einstellung in der fernen Lausitz - während es daheim in Kannen kübelt - auf hervorragende Wetterbedingungen. Genau genommen, auf ein 10 Tage währendes "Schönwetterfenster", denn, schon in den letzten Tagen des Sommerlagers erkennen die Überlandflieger wie sich jene Jahrhundertflut die sich von Südosten hereinwölzt, die dann ihren gefährlichen Höhepunkt in der legendären Oderkatastrophe findet. Wendepunkte der ersten Überlandflüge wie Eisenhüttenstadt und Frankfurt an der Oder, können in den letzten Lehrgangstagen nicht mehr angefliegen werden, die umspült da schon das erste Hochwasser. Was aber in den 10 Tagen dieses "Wetterfensters" an Strecke geflogen wird ist einmalig. Die Sandböden der Mark-Brandenburg, die Braunkohlegruben und Kraftwerke in Brandenburg und Sachsen sind Thermiklieferanten von denen man daheim nur träumen kann. Die längsten Dreiecke führen dann entlang der Elbe und nördlich um Berlin als Mittelpunkt herum, und die sind 650 km lang, zwei 700 gehen ganz kurz vor der Haustür "kaputt". Die "Märkische Heide und der märkische Sand" der brandenburgischen "Nationalhymne" liefern in der Spitze Aufwinde von 7 Meter Steigen, Traumwerte also. So werden in nur 10 Tagen 8100 Überlandkilometer erflogen, eine großartige Leistung, die wegen des schlechten Frühsommers daheim unser Punktekonto im dezentralen Segelflug-Wettbewerb entscheidend verbessert. Daß sich in diesem Lehrgang - der sonst diesen Namen nicht verdient hätte - gleich 4 Anfänger an der Klixer Winde freifliegen, ist dem Eifer unseres eben zum Lehrgang noch rechtzeitig "approbierten" neuen Fluglehrers, Stefan Schmerbeck (alias "Goofy") und dem seiner "Kollegen" Mops Breitbach und "Dshäger", Christof Jäger, zu verdanken. So ganz nebenbei lernt die Vereinsjugend ein schönes Stück Lausitz kennen, erlebt Bautzen, die so schöne Stadt mit dem anrühigen Namen, weil hier schlimmste Strafanstalt der EX-DDR für politische Gefangene existierte. Sie besucht den pittoresken Polen-Markt in Görlitz, unternimmt Ausflüge bis ins Elbsandsteingebirge, und erfährt so nebenbei von den Segelfliegerfreunden aus Klix, daß sie, die Lausitzer, ja eigentlich Sorben seien. Ein Aha-Erlebnis für die "Knack-Eulen" die jetzt wissen, woran es liegen mag, daß die Lausitzer weit weniger sächseln, als die Dresdener. Da wir seit neuestem in Wiebke Meier auch eine Jugendleiterin haben, die gelernt hat, wie man solche Freizeiten organisiert, wird auch der, über die Fliegerei hinausgehende Bereich der Jugendarbeit jetzt fachkundig betreut. Die Fliegerfreunde aus Klix stellen für unsere Leiseflieger ihr Schleppflugzeug, eine Wilga und ihre Winde zur Verfügung.



Unsere zweite Fahrt in die neuen Bundesländer führte uns in die Lausitz nach Klix. Hier lernten wir es, hinter der Wilga, die Uwe "Blumi" Hübner flog zu starten.

Die guten Eindrücke aus Deutschlands südöstlichster Landschaft sind noch gar nicht verarbeitet, da rollen Mops Breitbach und Niels Lengelsen mit dem DUO-Diskus in die Borkenberge, um an der NRW-Doppelsitzer-Meisterschaft teilzunehmen. Der Spätsommer, der meteorologisch das miese Wetter vom Mai und Juni wieder gutmacht, ermöglicht eine Menge von Wertungstagen und nach 14 Tagen stehen unsere beiden "Knack-Eulen" auf dem Siegetreppchen. Zum ersten Mal in der Vereinsgeschichte gewinnt eine Crew unseres Vereins auch einem Segelflug Wettbewerb - was im Motorflug schon der Fall war - eine Landes-Meisterschaft, die nebenbei auch zur Teilnahme an der deutschen Meisterschaft des Jahres 1998 qualifiziert.

Zum guten Schluß

Geschrieben habe ich diese Vereinsgeschichte deshalb, weil ich mein Amt als Medien-Mensch des LSV Werdohl, im Jahr 1998, nachdem ich es 45 Jahre versehen habe, endgültig aufgeben möchte. Nun mag man einwenden, daß die Aufzeichnung der Vereinsgeschichte nicht zu den originären Aufgaben eines Vereins-PR-Mannes gehört. So richtig dieser Einwand klingt, ich halte dagegen mit der Behauptung, als einziger noch aktiver Zeitzeuge, dessen Erinnerungen bis in das Jahr Gründungsjahr zurückreichen, lag mir daran, daß sie aufgeschrieben wurde, solange die Erinnerung noch möglich ist. Wie in der Einleitung betont, will ich keinen Anspruch darauf erheben, daß diese kleine Chronologie eines Luftsportvereines, die aus meinem Erleben geschildert, somit auch als Biographie bezeichnet werden könnte, was ihre Jahreszahlen angeht, etwa exakt wäre. Meine Recherchen bei anderen Zeitzeugen hatten jedoch zum Ergebnis, daß einmal deren Erinnerungen, was die Ereignisse und deren Daten angeht, kaum exakter waren als meine eigenen. Zum anderen würden lange Umfragen Recherchen erfordern, die Monate in Anspruch nähmen, ein Aufwand, der den Umfang dieser kleinen Chronik weit über ihre beschränkte Bedeutung hinaus, ungebührlich aufblähen würde. Eines glaube ich aber aus eigenem Wissen richtig niedergeschrieben zu haben. Ich denke, daß es in dieser Chronik vor allem darauf ankommt, markante "Eckdaten" der Vereinsgeschichte, erfreuliche, aber auch tragische, sportliche ebenso, wie technische, auch bemerkenswerte Trendwenden, die uns in den zurückliegenden 65 Jahren bewegt haben aufzuzeichnen. Ich hoffe, daß es mir gelungen ist. Ich wünsche meinem Verein, daß er seine Zukunft, im bevorstehenden Jahrhundert dessen Beginn ja zugleich eine Jahrtausendwende markiert, ebenso einfallsreich bewältigt, wie die hinter ihm liegende Vergangenheit. Mögen auch Sätze, wie dieser: "Ich widme diese kleine Chronik meinem Verein," heutigen Zeitgenossen etwas zu pathetisch klingen. Auf die Gefahr hin, daß es so klingt, ich widme sie ihm trotzdem.

Text: Pilla Hoffmann