

# **50 Jahre Flugsport in Wittgensteiner**

**Eine Dokumentation  
Bearbeitet von Paul Messer**

# **Inhalt**

**Grußworte von Adolf Schwermer und Gustav Böhl**

## **Mein Wunschtraum wurde erfüllt!**

Als Kind lag ich gerne im Grase einer mit Blumen übersäten Wiese, den Blick zum Himmel gerichtet. Die großen, weißen Wolken hatten es mir besonders angetan, und wenn ihr Schatten an mir vorüberhuschte, wurde ich eigenartig berührt.

Nicht selten suchte ich mir „meine“ Wolke aus, konnte mich in Gedanken nach „dort oben“ versetzen, reiste mit der Wolke über meinen Heimatort und sah mein Elternhaus aus der Vogelperspektive. Dieser Traum reifte in mir zur Sehnsucht, und ich beschloß schon damals, ein Flieger zu werden.

Meine Bezugsperson im Reich dieser Phantasie wurde Fritz Schür, ein vom Fliegergeist beseelter Volksschullehrer aus Müsen, Kreis Siegen, der nach Schwarzenau versetzt wurde. Bei ihm lernte man mit primitivsten Anschauungsmitteln etwas von „Strömungslehre“ und von der Flugzeugkunde.

Als mein 1. Flugmodell, das den Namen „Kiek in die Welt“ trug, wirklich flog und unversehrt landete, habe ich es wie ein Heiligtum berührt. Ja, ich beneidete gewissermaßen dieses Gebilde aus Wellpappe und dünnen Vierkantleisten, weil es, im Gegensatz zu mir, schon wirklich „dort oben“ gewesen war.

Fritz Schür führte uns über den Flugmodellbau zum Gleitfliegen; der nächste Übungsplatz war Weidenhausen.

Weidenhausen war nur per Fahrrad zu erreichen, und ein gutes Fahrrad kostete verhältnismäßig viel Geld. Ersatzteile wurden nur in den dringendsten Fällen gekauft und die verschiedensten Reifenreparaturen sind mir noch deutlich in Erinnerung. Kleine Reifenschäden beseitigte man mittels einer „Unterlage“, kam es zu größeren Schäden, wie z. B. einem Riß am Wulst, konnte nur noch die „Überlage“ helfen. Letztere Reparatur hatte zur Folge, daß der Reifen unrund wurde, und man als Radfahrer bei jeder Umdrehung des geflickten Rades „reiterliche“ Bewegungen ausführte.

Wenn ich sonntags nicht zum „Kühe hüten“ eingeteilt wurde, machte ich mich mit einigen Freunden, meist „beritten“, auf den Weg nach Weidenhausen. Den Durst löschten wir unterwegs an bestimmten Wasserstellen, denn das Zehrgeld war knapp. Wenn wir dann bei Hemschlar zum letzten Mal die Fahrräder schoben, freute man sich schon auf die Erbsensuppe, die zwar mit wenig Fleisch, dafür aber mit reichlich Speck gekocht wurde und in Weidenhausen auf uns wartete. Der Dienst wurde nur durch die Mittagspause unterbrochen, „mit der Welt zufrieden“ lagen wir zwischen den Ginsterbüschen.

Die ersten Stunden - und darüber vergingen Wochen - hatte man nur eine „ziehende“ Rolle, denn es gab dort keinen Winden- und Motorschlepp. Während ein Gleitflug nur einige Sekunden dauerte, ging doch eine enorme Zeit vorbei, bis die Gleiter von Hand mittels eines zweirädrigen Karrens wieder bergauf „auf den Hang“ gebracht wurden. Bei Landungen in Getreide- und Kartoffelfeldern gab es Arger mit den Weidenhäusern Bauern, aber das gehörte dazu.

Die aus Holz und Leinwand hergestellten Schugleiter SG 38 hatten wesentlich mehr Reparatur- als Flugzeiten. Meistens mußte etwas geklebt werden, und man kannte damals weder flüssigen Kunststoff, noch schnellhärtende 2-Komponentenkleber. Um die Begriffe des Leit- und Steuerwerks kennenzulernen, begann der Flugdienst mit dem „Pendeln“ oder „Wedeln“.

Ein Gleitflugzeug vom vorgenannten Typ wurde in den Wind gestellt - der Flugschüler saß vorne vollkommen frei auf einer Sperrholzplatte angeschnallt - und dann ging es los. Das Können bestand zunächst darin, durch Betätigung der Querruder - die damals noch

„Verwindung“ genannt wurden - das Flugzeug in der Normallage, oder besser gesagt, mit den Tragflächen in der Waagerechten zu halten. Wenn dieses klappte, begann man mit dem „Rutscher“.

Durch leichte Gummiseil-Katapultierung rutschte das Flugzeug mittels seiner Kufe über die Grasnarbe. Bei der Vielzahl der Bewerber, dauerten diese Aktionen viele Sonntage, d. h. Wochen und Monate.

Trotzdem, was war es für uns ein tolles Ereignis, wenn man nach 30 Fahrradkilometern und anstrengendem Schleppdienst „am Hang“ zurückkam und erzählen konnte, auf dem Sitz eines richtigen Flugzeuges gesessen und sich von der Stelle bewegt zu haben!

Erst wenn diese Übungen perfekt klappten, wurde man dazu ausersehen, den ersten Sprung zu machen. Bei Normalstellung aller Steuer wurde man auf einer kleinen Anhöhe „in die Luft“ gelassen. Während sich die Haltemannschaft am Schwanz des Flugzeuges postierte, war die Startmannschaft am V-förmigen Gummiseil in Bereitschaft.

Ein erhebendes Gefühl, wenn man seinen 1. Start selbst kommandierte. Auf das Kommando: Achtung, Ausziehen, Laufen, Los, schnellte der Gleiter über den Boden, hob ab, bewegte sich in ca. 2 m Höhe durch die Luft, um sich dann wieder mehr oder weniger sanft ins Gras zu setzen. Daß dabei zum ersten Mal empfundene „Losgelöstsein“ von der Erde, dieser 1. Luftsprung, ist in meinem Fliegerleben das große Ereignis geblieben.

Als ich mit 18 Jahren meinen 1. Alleinflug mit einer Focke-Wulf 44 „Stieglitz“ ausführte, habe ich zwar vor Freude laut gesungen, das größte Erlebnis jedoch blieb für mich mein 1. Luftsprung in Weidenhausen im Wittgensteiner Land.

Wenn ich in den nächsten Wochen noch mit einem Heißluftballon starte, habe ich in meinem Leben alle Arten des Fliegens kennengelernt. Nach 50 Jahren gehe ich in Gedanken oft den Weg zurück. Und wenn ich vom Erdendasein bedrückt, die absolute Entspannung suche, kann ich mich auch heute noch in „meine“ weiße Wolke versetzen. Ich sehe, wie in meiner Kindheit, den eigenen Schatten unter mir, fühle Gottes Allmacht in ganz besonderer Weise und bin dankbar und beglückt, daß sich mein aufs tiefste verinnerlichter Wunschtraum erfüllte, daß ich das Fliegen erleben durfte.

## **Dank und Anerkennung**

sage ich allen, die zu der Herausgabe des Buches „50 Jahre Flugsport in Wittgenstein“ beigetragen haben.

Neben der Frage der Finanzierung wird vielfach übersehen, daß es erst mühsame Kleinarbeit ist, die einen dokumentarischen Bericht wie den vorliegenden möglich macht.

Als einer, der damals mit dabei war, freue ich mich ganz besonders, daß der Nachwelt so detailliert berichtet werden kann.

Im November 1980

Adolf Schmerer  
- Bürgermeister  
der Stadt Bad Berleburg

## **Grußwort zum 50 jährigen Bestehen der Flugsportgruppe Wittgenstein**

Die Flugsportgruppe Wittgenstein kann in diesem Jahr auf ein mehr als 50jähriges Bestehen zurückblicken. Das ist Grund genug, denen zu danken, die sich mit ihren Erfahrungen, ihrer Opferbereitschaft und ihrem Idealismus für den Luftsport und die Luftfahrt eingesetzt haben.

Beginnend mit dem ersten Flugtag im Jahre 1927 setzte ein regelrechter Aufbau im Motor- und Segelflug in Schameder und Weidenhausen ein.

Die vor dem letzten Weltkrieg alljährlich stattfindenden Flugtage in Verbindung mit dem inzwischen zur Regelmäßigkeit gewordenen Deutschlandflug hat unseren Heimatflughafen bis zum heutigen Tage in ganz Deutschland publik gemacht.

p Seit der Jahrhundertwende hat der Luftsport der Menschheit einen neuen Betätigungsraum erschlossen und die Wissenschaft und Technik entsprechend befruchtet. Darüber hinaus fördert der Luftsport körperliche, geistige und charakterliche Kräfte.

Mit dem Dank an den in der Aufbauzeit uns zur Seite gestandenen und vor zwei Jahren Verstorbenen General a. D. Boehmer verbinde ich zugleich meine besten Wünsche für eine weitere Aufwärtsentwicklung.

**Gustav Böhl**

Gustav Böhl ist der älteste Flieger Wittgensteins  
(85 Jahre)

# **EINLEITUNG**

## **50 Jahre Flugsport in Wittgenstein**

Wenn diese Dokumentation mit einiger Verspätung erscheint, so hat das einen besonderen Grund: Alles scheiterte bisher an der Finanzierung und an der Übernahme der Trägerschaft.

Wenn es heute möglich ist, das Versäumte nachzuholen, so ist dies in erster Linie dem Wittgensteiner Heimatverein e. V. zu verdanken, da er sich bereit erklärte, diese Dokumentation jetzt herauszugeben. Bereits auf seine Initiative wurde für das „Dorfbuch Schameder“ im Jahre 1972 ein Bericht von Karl Busch über „45 Jahre Flugsport in Schameder“ veröffentlicht. Dieser soll jetzt als Grundlage dienen. Es wurde lediglich eine Ergänzung vorgenommen. Diese Unterlagen wurden von Paul Messer zusammengestellt. Er war einer von denen, die nach dem Kriege den Flugsport in Wittgenstein mit aufgebaut haben.

«Im März 1960 wurde ihm vom Präsidenten des Deutschen Aero Clubs e. V., Herrn Dipl. Ing. Harald Quandt, anlässlich der Hauptversammlung des Nordrhein-Westfälischen Luftsportverbandes 1960 das

### **« DIPLOM „OTTO LILIENTHAL“**

verliehen.

Es heißt in diesem Schreiben: Wir sprechen Ihnen unsere Glückwünsche aus und hoffen, daß Sie noch viele Jahre Ihre Kenntnisse und Erfahrungen dem deutschen Luftsport zur Verfügung stellen werden.

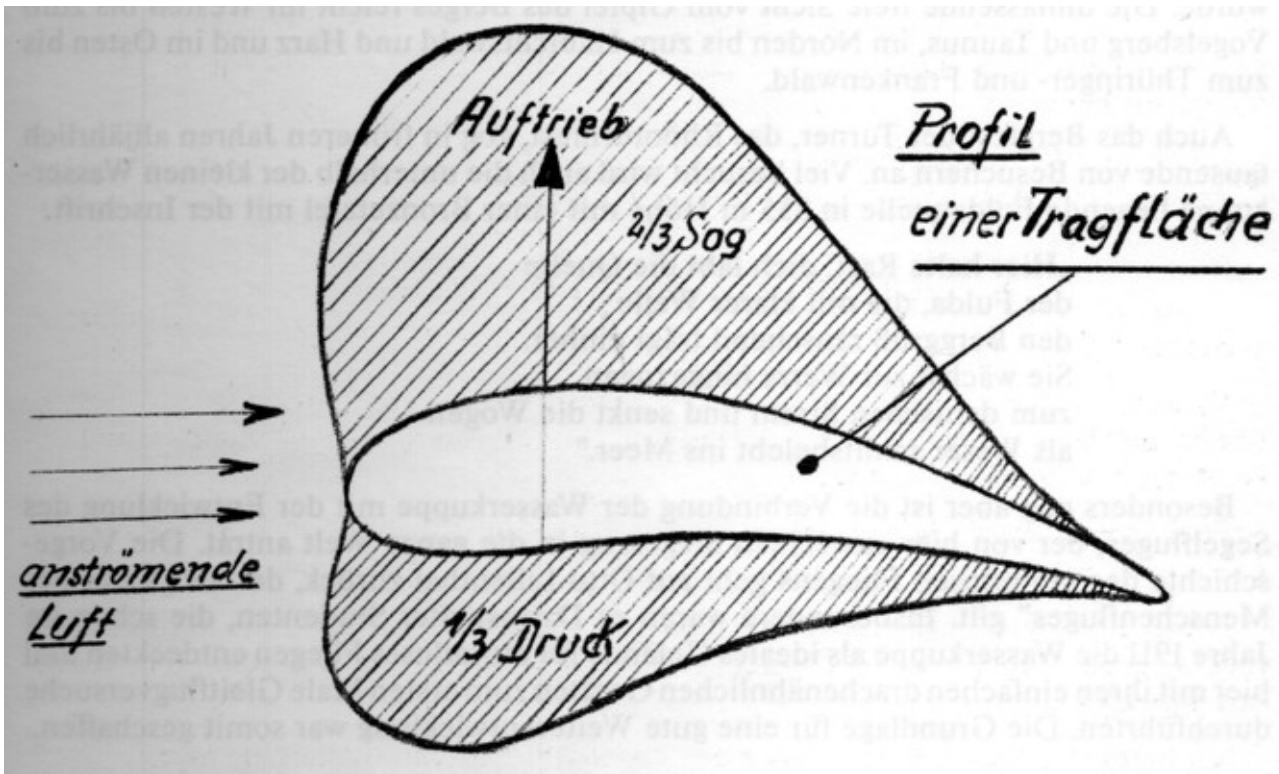
Paul Messer wurde außerdem im Januar 1976 vom Modellflug-Club Wittgenstein e. V. zum Ehrenmitglied ernannt.

Diese Ehrungen und der Wunsch vieler Kameraden, welche die Zeit der zurückliegenden Jahre miterlebt haben, gaben mir Veranlassung an dieser Dokumentation mitzuarbeiten.

Ich betrachte dieses Wirken als einen sogenannten Schlußstrich für mein fliegerisches Leben, dem seit über 45 Jahren mein Herz gehört.

## Otto Lilienthal (1848 - 1896) einer der Pioniere der modernen Luftfahrt

In seinem Buch „Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst“ erwähnt Lilienthal abschließend: „Da der fliegende Vogel mit keinem anderen Körper in Berührung ist als mit der ihn umgebenden Luft, kann auch die ihn hebende Kraft nur aus der Luft selbst stammen“. Lilienthal entdeckte, daß scheinbar eine ungeheure Kraft nötig ist, mehr, als sie die kleinen Vögel aufbringen können. Liegt das Geheimnis des Vogelflugs in der Form der Flügel? In zahlreichen Modellversuchen bewies er, daß eine nach oben gewölbte Fläche einen nach oben wirkenden Sog bildet, der stark genug ist, die Fläche in die Luft zu heben. Das Grundgesetz der Flugkunst war entdeckt.



Otto Lilienthal hat seine ganze, leider allzu kurze Lebensarbeit daran gesetzt, um seinen Zeitgenossen die ausschlaggebende Bedeutung des Tragflügels für die Möglichkeit des Menschenfluges nachzuweisen. Er war der erste Mensch, dem nach vieljährigen, unermüdlichen und von unentwegtem Opfergeist getragenen Versuchen ein sicherer Segelflug gelang, wenn auch vorerst nur in der Form des einfachen Gleitfluges, und wir können stolz darauf sein, daß ein Deutscher den entscheidenden Anstoß zu der überraschend schnellen Entwicklung der Fliegerei gegeben hat. Schon als Schüler befaßte sich Otto Lilienthal gemeinsam mit seinem um ein Jahr jüngeren Bruder Gustav mit der Frage des Fliegens. Beide Brüder beobachteten Störche im Flug, machten Versuche mit Drachen und bauten sogar ein „Flugzeug“, das allerdings nur aus zwei großen Tragflächen bestand, die durch die Muskelkraft der Arme bewegt werden sollten. Obwohl die beiden Jungen mit ihrem ersten Flugzeug keinen Erfolg erzielten, unternahmen sie immer wieder neue Versuche. Was sie in ihrer Jugend begonnen hatten, setzten sie später in tiefgründiger Arbeit fort. Schließlich konnte Otto Lilienthal mit einem selbstgebautem Flugzeug Gleitflüge bis zu 250 m durchführen. Das Jahr 1896 setzte der rastlosen Tätigkeit des „Ersten Fliegers“ ein jähes Ende. Am 9. August stürzte Otto Lilienthal bei einem Flug aus 15 m Höhe ab, brach sich die Wirbelsäule und starb am darauffolgenden Tag. Seine letzten verständlichen Worte sollen gelautet haben: „Opfer müssen gebracht werden!“

## Die Wasserkuppe - Berg der Flieger

Die höchste Erhebung des Rhöngebirges, das politisch zu Hessen, Bayern und Thüringen gehört, ist die 950 m hohe Wasserkuppe.

Die südlichen Abhänge der Wasserkuppe sind waldfrei und von kilometerlangen Grasflächen bedeckt. Nach Westen und Norden zeigt sich der Berg mannigfaltig gegliedert, während sich in südlicher und nördlicher Richtung weite Wiesenflächen in mäßigem Gefälle erstrecken.

Als Geburtsstätte des Segelfluges ist die Wasserkuppe in aller Welt bekanntgeworden, obwohl der Berg auch vorher von Wanderern und Wintersportlern viel besucht wurde. Die umfassende freie Sicht vom Gipfel des Berges reicht im Westen bis zum Vogelsberg und Taunus, im Norden bis zum Habichtswald und Harz und im Osten bis zum Thüringer- und Frankenwald.

Auch das Bergfest der Turner, das Rhönturnfest, zog in früheren Jahren alljährlich tausende von Besuchern an. Viel besucht wird auch die unterhalb der kleinen Wasserkuppe liegende Fuldaquelle in 855 m Höhe mit einer Bronzetafel mit der Inschrift:

„Hier halte Rast, dich labt die Quelle  
der Fulda, die mit klarer Welle  
den Berggruß rauschend trägt einher.  
Sie wächst zur Werra hingezogen  
zum deutschen Strom und senkt die Wogen  
als Weser schiffsbelebt ins Meer.“

Besonders eng aber ist die Verbindung der Wasserkuppe mit der Entwicklung des Segelfluges, der von hier aus seinen Siegeszug in die ganze Welt antrat. Die Vorgeschichte des motorlosen Fliegens geht auf Otto Lilienthal zurück, der als „Vater des Menschenfluges“ gilt. Insbesondere waren es Darmstädter Studenten, die schon im Jahre 1911 die Wasserkuppe als ideales Gelände für motorloses Fliegen entdeckten und hier mit ihren einfachen drachenähnlichen Geräten zum ersten Male Gleitflugversuche durchführten. Die Grundlage für eine gute Weiterentwicklung war somit geschaffen.



## Gedicht

In Dankbarkeit allen denen gewidmet, die sich in diesen 50 Jahren um eine gute Entwicklung der Sportfliegerei in Wittgenstein bemüht und eingesetzt haben

### Hoher Flug

Wohin! Wohin auf diesem Sternenfluge?  
Ich weiß es nicht, muß folgen meinem Zuge;

Der stolz und kühn gleich einem Königsaaren  
Hoch nach dem Himmel mit mir aufgefahren.

Schon schweb ich hoch ob dunklen Riesentannen  
Wohl kann ich noch zum Flug die Flügel spannen

Doch der Gedanke plötzlich mich umschattet:  
Was wirst du tun wann deine Kraft ermattet?

Zur Erde kehren, der du dich entschwungen?  
Nein nimmermehr! Doch wenn sich losgerungen

Die letzte Kraft zum letzten Flügelschlage?  
Barmherziger! Dann kürze meine Tage!

Im Staub der Erde laß mich nicht verenden,  
Willst mir barmherzig einen Blitzstrahl senden!

Christian Wagner  
Warmbronn /Württ.

# Zwei Berichte über die erste Landung eines Flugzeugs in Wittgenstein

mitgeteilt von Paul Messer, Aue

Der Pilot der Maschine, Gustav Böhl, schreibt:

Mein Bericht über die erste Landung eines Flugzeuges geht in den Juli des Kriegsjahres 1917 zurück. Ich befand mich in den letzten Phasen der Pilotenausbildung auf der Herzog-Karl-Eduard-Schule in Gotha.

Der Vorschrift entsprechend, mußte ich einen größeren Überlandflug antreten. Jedem Piloten war es eine Herzenssache, bei dieser Gelegenheit möglichst auch den Heimatort anzusteuern, was jedoch aus Sicherheitsgründen grundsätzlich untersagt war. Dem Schein halber wählte ich für meinen Flug als Ziel „Perleberg“, dessen Name meiner Heimatstadt Berleburg zum Verwechseln ähnlich war.

Die erste Teilstrecke endete in Nordhausen, wo ich bereits um 9.00 Uhr vormittags landete. Auf dem dortigen Militärübungs Gelände war ein Landwehrbataillon stationiert, das von einem älteren Oberst befehligt wurde.

A Man bestaunte das erste dort gelandete Flugzeug, und der Oberst fragte bescheiden und doch nachdrücklich, ob ihm eine kurze Flugprobe gestattet würde. Ich habe seinem Wunsch entsprochen. Das Fliegen hatte sich dieser Mann anders vorgestellt, denn nach kurzer Flugzeit machte er Gebärden des Unwohlseins, was zur schnellsten Landung drängte. Er war so deprimiert, daß er nicht mehr in der Lage war, sich zu bedanken. Der Weiterflug führte nach Kassel. Als Beobachter begleitete mich ein Leutnant der Infanterie, ein Student aus Heidelberg, dem dieser Flug ebenso der Ausbildung diente.

Von 11.00 Uhr bis in den späten Nachmittagsstunden verweilten wir in Kassel, um insbesondere die Wilhelmshöhe mit ihren bekannten Schlössern zu besichtigen. Gegen Abend flogen wir nach Paderborn, um dort weiteren Brennstoff zu tanken. Anschließend setzten wir den Flug nach Berleburg fort. In der Nähe des Kahlen Asten hatte sich der Himmel mit schweren Wolken bedeckt, die so niedrig hingen, daß eine gute Orientierung fraglich war.

Daß mein Beobachter mit dieser Aufgabe betraut war, hielt mich nicht ab, seine Beobachtungen zu überprüfen. Wir waren ins Lennetal geraten und überflogen das Jagdhaus, also hatten wir unser Ziel verfehlt. Ich flog kurzerhand zurück und sichtete bald ein Dorf, dessen Kirchturm neben der Kirche stand. Zu meiner großen Freude erkannte ich den Ort Girkhausen. Schon leuchtete in der Ferne der Schloßurm von Berleburg auf, ich war in meiner Heimat; aber noch nicht gelandet. Beim mehrmaligen Umfliegen des Schlosses sahen wir, wie die Bewohner auf die Straßen rannten und uns winkend begrüßten. Bald war auch mein Heimatdorf Berghausen erreicht, nach mehrmaligem Umfliegen mußte die Landung vorbereitet werden. Im Edertal zu landen, war wegen der vielen Bewässerungsgräben und sonstiger Hindernisse nicht möglich, so daß eine Landung an den seitlichen Hängen des Edertals ratsam erschien.

Leider war auch schon die Dämmerung hereingebrochen, die eine genaue Sicht der Bodenoberfläche begrenzte. Bei der Landung in der Nähe von Raumland-Markhausen stießen die Räder des Flugzeuges gegen eine Bodenwelle, wodurch sich das Flugzeug überschlug. Ich wurde im großen Bogen herausgeschleudert, sprang sofort wieder auf und sah nach meinem Beobachter, der von seinen Gurten gehalten mit dem Kopf nach unten regungslos im Flugzeug hing. Nach Ablauf weniger Minuten waren so viele Menschen herbeigeeilt, daß wir das Flugzeug aufrichten und den Leutnant aus seiner mißlichen Lage befreien konnten.

Der gute Mann war zunächst besinnungslos, konnte aber in mein Elternhaus gebracht werden, von wo der damalige Arzt Dr. Florin benachrichtigt wurde. Seine Untersuchung ergab eine Gehirnerschütterung. Die Diagnose war richtig, denn schon nach wenigen Tagen konnte der Verletzte wieder frisch und fröhlich am weiteren Geschehen teilnehmen.

Dem damaligen Landrat von Berleburg war es eine Freude und Genugtuung, uns jegliche Unterstützung durch die besten Handwerker der Stadt zukommen zu lassen, um die Schäden am Flugzeug zu beseitigen.

Monteure der Paderborner Station brachten einen neuen Propeller. Es gab keine Schule innerhalb des Kreises Wittgenstein, die nicht an einer Besichtigung des Flugzeuges teilnahm. Welche Szenen sich gerade bei älteren Menschen während des durch die Luft brausenden Ungetüms abspielten, kann nur am Rande erwähnt werden, denn es war das erste ins Wittgensteiner Land geratene Flugzeug. Für den darauffolgenden Sonntag war der Weiterflug angesetzt. Tausende von Menschen hatten sich eingefunden, um das Schauspiel des Abfluges mitzuerleben. Die damalige Jugendwehr hatte eine Übung angesetzt, deren Ziel die Eroberung meines Flugzeuges und der Landestelle war. Leider konnte ich ihr Eintreffen nicht abwarten, da von Westen ein Gewitter heranrückte, dessen Dauer nicht abzuschätzen war. Ich muß an dieser Stelle noch bemerken, daß man am Flugzeug nach der Reparatur noch feststellte, daß an dem rechten Flügel ein Holm leicht angebrochen war, was die Besatzung des Flugzeuges in eine gewisse Gefahr bringen konnte. Kurz vor dem Start habe ich mit meinem Beobachter diese Lage nochmal eingehend besprochen. Trotzdem blieb es bei dem Entschluß, weiterzufiegen. Der Gedanke, das Flugzeug abzumontieren, wäre für die vielen Schaulustigen, die den Abflug miterleben wollten, unverständlich gewesen. Alles ging gut. Unter brausendem Beifall erhob sich das Flugzeug vom Boden, um als nächstes Ziel Paderborn anzufliegen. Leider gelang es mir nicht, dem Gewitter auszuweichen, so daß ich in der Nähe von Warburg eine Zwischenlandung machen mußte.

Aber ob ich wollte oder nicht, der Durchstoß durch die Gewitterfront war nicht zu vermeiden, zumal auch der Benzinvorrat zu Ende ging. Hagelkörner und Regen erschwerten die Sicht. Leider hatte man damals noch keine schützende Haube über dem Kopf. Die Wucht der gegen meine Stirn prasselnden Hagelkörner war so schmerzhaft, daß ich dies noch lange in Erinnerung behalten habe. Als ich den Landeplatz von Paderborn plötzlich vor mir sah, vergaß ich allen Schmerz. Die Monteure rissen die Hallentore auf, und das Flugzeug hatte seine Reise beendet. Für mich ein unvergeßlicher Flug, der auch für die fliegerische Entwicklung in Wittgenstein interessant sein wird.

\*

Ein Zuschauer, Willy Böhl, erinnert sich an die folgenden Einzelheiten:

Das erste Flugzeug, was ich zu sehen bekam, flog im Herbst 1913 über Wittgenstein. Wir waren auf dem Kartoffelfeld. Plötzlich hörten wir Motorengeräusch und dachten an einen Lastwagen. Auf einmal sahen wir am Himmel über uns ein Flugzeug. Es flog so langsam, daß wir es eine ganze Zeitlang beobachten konnten.

Von der Zeit an hatte ich bis zum Sommer 1917 kein Flugzeug mehr gesehen. Im Juli 1917 hörte ich, daß mein Vetter Gustav Böhl mit einem Flugzeug in Berghausen gelandet sei. Ich nahm das Fahrrad und begab mich auf den Weg nach Berghausen.

Als ich an die Landestelle kam, waren Monteure dabei, den zerbrochenen Propeller abzumontieren. Das Flugzeug war beim Landen über Kopf gegangen. Das Flugzeug war mit Segeltuch bespannt.

Da kam der Sonntag, an dem mein Vetter wieder aufsteigen wollte. Es hatte sich eine große Menschenmenge eingefunden. Vor die Räder hatte man 2 Bremsklötze gestellt. Ein Monteur warf den Propeller mit der Hand an. Als der Motor auf vollen Touren lief, nahm man die Klötze weg, und das Flugzeug erhob sich nach kurzem Anlauf in die Luft. Nachdem mein Vetter eine Runde über dem Platz gedreht hatte, entschwand die Maschine unseren Blicken am Horizont.

Derweil war ein Gewitter heraufgezogen. Die Menschen verließen eiligst die Abflugstelle. Die meisten kamen durchnäßt nach Hause. Vielen hatte der Propellerwind den Hut vom Kopf gerissen und in den angrenzenden Wald getrieben.

Ich war damals 16 Jahre alt, und der Abflug war für mich ein unvergeßliches Erlebnis.

## **Der erste Flugtag in Schameder**

in Wittgenstein ein Flugtag abgehalten. Dessen Initiator, Walter Schmidt † berichtet darüber in der Zeitschrift „Das schöne Vffittgenstein“ unter der Überschrift:

Eine im Wittgensteiner Land noch nie gesehene Veranstaltung  
, Der „Großflugtag Wittgenstein“ bei Schameder am 8. Mai 1927  
Start von 3 Flugzeugen - Glänzender Verlauf- 10000 Zuschauer.

Dieser Bericht wird hier als Zeitdokument in gekürzter Fassung noch einmal veröffentlicht.

### **Wie der Flugtag zustande kam**

Wie der Schreiber dieses Berichtes die Bedingungen der Raab-Katzensteinschen Flugzeugwerke, an die er sich zuerst gewandt hatte, vor Augen sah, da war er sich darüber klar, daß es neben einer ungeheuren Arbeit ein Wagnis sei. Der kaufmännische Verstand sagte mir, laß die Finger davon, und doch war der Wunsch in mir rege, unserer Wittgensteiner Bevölkerung eine derartigen Veranstaltung einmal vorführen zu können. Dieser Wunsch führte mich zu Herrn Wilhelm Radenbach in Schameder, welcher mir als ehem. Fliegeroffizier, sehr begeistert von dem Plane, tatkräftige Unterstützung zusagte. Zunächst wurde zur Garantiezeichnung aufgefordert. Das Ergebnis war ziemlich dürftig. Vor die Wahl gestellt, den Flugtag abzusagen, oder das Risiko zum größten Teil auf eigenes Konto zu übernehmen, hatten wir schließlich den schweren Entschluß gefaßt, für alle Verluste und Schäden persönlich haftend, die Sache durchzuführen.

### **Die Flieger kommen**

Samstag nachmittag 3.00 Uhr sind sie da. So hatte uns der von den Kasseler FlugzeugWerken entsandte und seit Donnerstag bei uns weilende Herr Sachsenberg versichert. Rechtzeitig sind die Herren vom Ausschuß auf dem Platze, mit dem frohen Gefühl, daß die Vorarbeiten hinter ihnen liegen. Die Propaganda ist ziemlich restlos durchgeführt, der Schlußstrich soll heute noch durch einen großen Propagandaflug gezogen werden. Herr Radenbachs Organisationstalent hat den Flugplatz vorbildlich hergerichtet. Manche freie Stunde ist von den jungen Leuten aus Schameder mit jugendlicher Begeisterung im Interesse der großen Sache geopfert worden. Eine lückenlose Absperrung des Platzes ist vollbracht worden. Saubere Schilder an allen Ecken und Wegen bezeichnen die Zugänge zum Flugplatz, warnen vor Betreten der Schonungen und Fluren. Es ist an alles gedacht worden, und Herr Radenbach muß viele lobende Anerkennungen einstecken. Über die Besichtigungsgänge auf dem Platze ist die Zeit verstrichen, und die sehnlichst erwarteten Vögel wollen noch immer nicht kommen. Die Uhr zeigt fast 5.00 und der mit Fragen bestürmte Herr Sachsenberg erklärt, nach der nächsten negativ verlaufenen halben Stunde in den nahen Büschen verschwinden zu wollen, um der Gefahr vorzubeugen, von uns gelyncht zu werden. Nachdem wir unsere friedliche Absicht bekundet haben, wird beschlossen, Kassel telefonisch anzurufen, um zu hören, ob die Flugzeuge abgegangen, und sie vielleicht das auf der Landkarte so ziemlich unbedeutende Dörfchen Schameder nicht finden können. Herr Katzenstein ist persönlich am Apparat und meldet, um 5.30 Uhr starten wir. Also gegen 6.00 Uhr werden wir da sein. Mit freudigen Rufen wurden die pünktlich über dem Waldrand auftauchenden schwarzen Pünktchen begrüßt. So sicher, als ob Kassel - Schameder eine hundertfach beflogene Flugstrecke sei, steuerten sie auf den provisorischen Flugplatz zu. Herr Katzenstein setzte mit seiner Maschine als erster auf, und wie große Vögel rollten die beiden anderen hinterher.

Es folgt der Bericht über den Propagandaflug, der hier fortgelassen wurde.

### Der Flugtag

8.00 Uhr morgens schon ein fröhliches, buntes Treiben. Der Himmel ist ein Maientag so schön, wie er nur sein kann. Die böigen Winde haben sich vollständig gelegt. Nur hin und wieder weht so recht erfrischend ein ganz schwaches „Mailüftel“. Freiwillige Feuerwehr und freiwillige Sanitätskolonne von Erndtebrück rücken unter klingendem Spiel des schmucken Erndtebrücker Trommlerkorps auf dem Platze ein. Bald ist die Absperrung durchgeführt, die Kassen sind besetzt, Ordner verteilt, und der Tanz kann beginnen. Nach und nach erscheinen die Flieger, sie scheinen mitgerissen zu werden von der fröhlichen Stimmung. Schulen rücken heran. Überall frohe, erwartungsvolle Gesichter. Die ersten Züge laufen ein. Ein Menschenstrom ergießt sich von allen Seiten zum Flugplatz. Die Müsener Musikkapelle in ihrer blitzenden Uniform hat Aufstellung genommen, und gar bald schon schmettert die Musik in den herrlichen Sonntagmorgen. Ununterbrochen strömt die Menge herbei, welche sich zu dichten Massen verstärkt, als die Mittagszüge einlaufen. Die Herren der Flugleitung machen fröhliche Gesichter, das bedrückende Gefühl fängt an zu weichen. Es klappt und wird ohne Verluste abgehen! Inzwischen sind die Flugzeuge auf die Startfläche gezogen worden. Um 9.00 Uhr sollen bereits Vorführungen für die Schulen beginnen. Aus einem schweren Tankautomobil wird der Benzin vortrat ergänzt. Es sind ganz anständige Mengen, die dem schweren Motor zugeführt werden. Die Piloten nehmen Platz, Signale ertönen, und schon setzt ein Donnern ein, daß manche ängstlich zurückweichen. Herr Oberleutnant Schmidt von der Luftpolizei in Münster, unterstützt von den Herren Landjägern, sorgt dafür, daß die Vorführungen für das Publikum gefahrlos verlaufen. Die Flieger haben sich liebenswürdiger Weise bereit erklärt, dem Publikum während der Flugpausen die Technik und Handhabung der Maschine zu erklären. Recht groß ist stets der Andrang der Wißbegierigen, besonders der Schuljugend, ganz besonders bei der Erklärung des ausgebreiteten Fallschirms. - Inzwischen ist die schwere Passagiermaschine bereits mehrere Male mit Fluggästen gestartet, als bei einem als Platzflug gedachten kürzeren Aufstiege die Rückkehr ausbleibt. Voll Unruhe springt Herr Katzenstein nach längerem Warten in seine Sportmaschine und kreist wie ein großer Adler den ganzen Horizont ab. Er verschwindet in Richtung Oberndorf. Bald ist er wieder zurück und meldet „Notlandung bei Rüppershausen“. Es scheint alles gut gegangen zu sein. Flugs springt er mit mehreren Monteuren, mit Werkzeug versehen, in ein Auto und rast zur Unfallstelle. Bald kommt genauere Nachricht. Am Motor ist ein kleiner Hebel gebrochen. Man hat auf einem Acker niedergehen müssen. Alles ist glatt verlaufen. Wohl den größten Schaden hat die herbeiströmende Volksmenge auf dem bestellten Acker angerichtet. Bei uns taucht die bange Frage auf, wird das Flugzeug um 2.00 Uhr beim Beginn der Veranstaltung wieder zurück sein? Zu bedauern wäre es, wenn der so herrlich begonnene Tag im Geringsten gestört würde. Nach langem Warten geht der freudige Ruf durch die Menge: „Er kommt“. Richtig, über dem Waldrande gewahrt man den verunglückten Vogel, erkennt schnell die beiden Tragflächen und schon landet Herr Ande mit Rufen, Winken und einem Tusch begrüßt. Das gereichte Glas Bier läßt er mit Behagen durch die Kehle gehen. Eine kurze Pause, dann kommt für ihn ein langer, anstrengender Dienst. Passagierfahrt über Passagierfahrt. Der Andrang ist so groß, daß fast Streitigkeiten über den Vorrang entstehen. Jeder möchte fliegen, und wenn der Flug nichts kostete, würde Herr Ande noch in 14 Tagen in Schameder am Fliegen sein.

Inzwischen sind die Kunstflieger, Herr Katzenstein und Herr Untucht, nicht müßig. Unermüdlich steigen sie in die Lüfte. Herr Katzenstein fliegt eine rote Nivea-Maschine, Herr Untucht eine Maschine der Sarrasani-Staffel. Herr Untucht ist ein Flugkünstler und Herr Katzenstein noch mehr. Er wirft seine Maschine in der Luft herum wie einen Fangball. Rollings, Loopings, Trudeln sowie blendende Rückenflüge wechselten miteinander ab. Heiterkeit verursachte die Ballonjagd, welche die große Geschicklichkeit der Flieger aufs beste bewies. Dagegen sah man mit einem recht beklemmenden Gefühl gegen Schluß der Veranstaltung den jungen Fallschirmspringer Bernd Rohde mit seinem Fallschirm auf dem Rücken und mit einem

leuchtenden roten Mützen bedeckt, in Katzensteins Maschine steigen. Verlängert wurde die unruhige Spannung durch Versagen des Motors. Endlich starten die beiden. Gute Wünsche begleiten meinen Logisgast, der sich durch seine Absprünge die Mittel für das Pilotenexamen erwirbt. Bald ist

die nötige Höhe von 400 Metern erreicht. Man sieht Rohde aus dem Sitzplatz klettern, frei an der Bordwand hängen - eine ungeheure Spannung liegt über den Tausenden - da - ein Fall, kurz unter dem Flugzeug eine weiße Wolke, schnell größer und größer werdend, - der Fallschirm hat sich ganz entfaltet, bläht sich, unter ihm ein kleines Pünktchen, der zappelnde Mensch, welcher mit Händen und Füßen die Flugrichtung zu dirigieren versucht. Verhältnismäßig schnell nähert er sich der Erde, kurz über der Erde noch ein paar scharfe Schwenkungen, und schon berührt er in der Nähe des Flugplatzes den Boden, wird von dem großen Fallschirm ein Stück weggeschleift und von Hinzuspringenden gehalten. „Nicht für eine Million“ sagte ein alter Bauer neben mir, und alle Umstehenden stimmten ihm bei. Herr Rohde bekommt für einen Sprung 150 Mark, wahrhaftig nicht viel und doch, wie verblüffend sicher vollzog sich der Sprung.

Der Flugtag geht seinem Ende zu. Bei den Wirtschaften hat sich so ein kleiner Stünzelbetrieb entwickelt. Mehr oder weniger ansprechende Lieder erschallen aus den Zelten. Die Musik, vom Freibier gelobt, spielt jetzt beim Nachlassen der Sonnenhitze recht fleißig.

Vier günstige Momente trafen zum Gelingen zusammen: Gutes Wetter, dankbares Publikum, glänzende Organisation und viele treue Helfer.

## 45 Jahre Flugsport in Schameder

Karl Busch, Leimstruth

Die Fliegerei begann in Schameder im Jahre 1927 mit einer echten Sensation, mit dem ersten „Großflugtag Wittgenstein“ am 8. Mai 1927. Das war „eine im Wittgensteiner Land noch nie gesehene Veranstaltung“. Sie nahm einen glänzenden Verlauf und brachte über 10000 Zuschauer nach Schameder. Die Ausführung oblag den Raab-Katzenstein'schen Flugzeugwerken aus Kassel mit 3 Flugzeugen. Initiator war Herr Walter Schmidt, Laasphe, der auch das finanzielle Risiko auf sich nehmen mußte. In seinem ausführlichen Bericht (Zeitschr. „Das schöne Wittgenstein“, Jg. 27, Heft 3) schreibt er u. a.: „Der kaufmännische Verstand sagte mir, laß die Finger davon, und doch war der Wunsch in mir rege, unserer Wittgensteiner Bevölkerung eine derartige imposante Veranstaltung einmal vorführen zu können. Dieser Wunsch führte mich zu Herrn Wilhelm Radenbach, Schameder, welcher, als ehemaliger Fliegeroffizier von diesem Plan sehr begeistert, seine tatkräftige Unterstützung zusagte. Zunächst mußte die Garantiesumme geleistet werden; ein einfacher Handwerker zeichnete dafür verantwortlich, nachdem sich vorher noch viel größere Besitzer nicht dazu entschließen konnten.“

Nun, die Veranstaltung wurde mit über 10000 Zuschauern auch finanziell ein voller Erfolg. Wie war das möglich? Warum und woher kamen all die vielen Zuschauer? Der ganze Kreis Wittgenstein hatte damals doch nur 28000 Einwohner! Für uns heute ist das kaum mehr vorstellbar, aber im wahrsten Sinne des Wortes „lag etwas in der Luft.“ Der amerikanische Flieger Charles Lindbergh rüstete gerade zum ersten Ozeanflug und überquerte vom 20. - 21. 5. 1927 als erster im Flugzeug den Atlantischen Ozean von New York bis Paris. So lockte der Flugtag in Schameder die Menschen herbei, so, als ob heute etwa der Start einer Mondrakete vorgeführt werden sollte. Und wie stolz waren wir Dorfjungen - ich damals gerade 15 jährig, - daß wir Wilhelm Radenbach bei organisatorischen Arbeiten, Beschilderung und Absperrung helfen, ja beim Flugtag hinter die Sperrlinie laufen durften! Dafür sollten wir sogar einmal mitfliegen. Doch daraus wurde zunächst nichts. Die Passagiermaschine mußte bei Rüppershausen notlanden, sie konnte zwar repariert werden, aber aus Zeitmangel kamen wir nun nicht mehr an die Reihe.

Wilhelm Radenbach vertröstete uns, und er hielt sein Wort - auf ungeahnte Weise. Dabei kam ihm der Zufall zu Hilfe. Durch seine Frau war er verwandt mit Espenlaub, jenem sagenhaften „Espe“, der als einer der ersten 1920 auf der Wasserkuppe in der Rhön in Behelfszelten überwinterte, nach eigener Phantasie Segelflugzeuge baute und damit 1923 bei Wien mit seinem ersten Alleinflug 2. Sieger im Streckenflug über 2,5 km wurde.

Eines Tages im Sommer 1927 brachte Wilhelm Radenbach - wir kamen aus dem Staunen nicht heraus - ein Segelflugzeug, ein richtiges Segelflugzeug herbei. Da stand es nun vor dem Sedilithwerk. Kaum zu beschreiben unsere Neugierde und unsere Begeisterung! Immer wieder schlichen wir um das Ding herum, am liebsten hätten wir es gleich auf die Laije zum Flugplatz geschleift. Aber so einfach ging das nicht. Die „Kiste“ mußte erst repariert und überprüft werden. Der gute alte „Hangwind“ war wirklich eine Rumpelkiste! Irgendwann in Winterberg nach Plänen von Espenlaub gebaut, irgendwo ohne und verbotener- und versuchsweise auch mit Motor geflogen, ziemlich ramponiert und im Freien abgestellt, so hatte Radenbach den Vogel, einen Hochdecker mit „Baldachin“ und einem riesenlangen, plumpen Rumpfbboot, in Marburg aufgetrieben und samt einem alten Gummistartseil für 700 Mark aus dem Erlös des Flugtages erstanden. Nun Waren unsere Abende voll ausgefüllt. Wochenlang wurde gefeilt, geraspelt, geleimt, bespannt und lackiert, ja sogar Züge wurden gespleißt. Radenbach überwachte und ermunterte: „J ungs, ihr könnt euch nicht genug Kenntnisse aneignen. Das kann nur gut für euch sein. Wer weiß, wann ihr es nochmal brauchen könnt!“ Das war richtig. Die Inflation war zwar gerade überstanden, aber die Wirtschaft lag hoffnungslos darnieder, und es gab so gut wie keine Berufsaussichten.



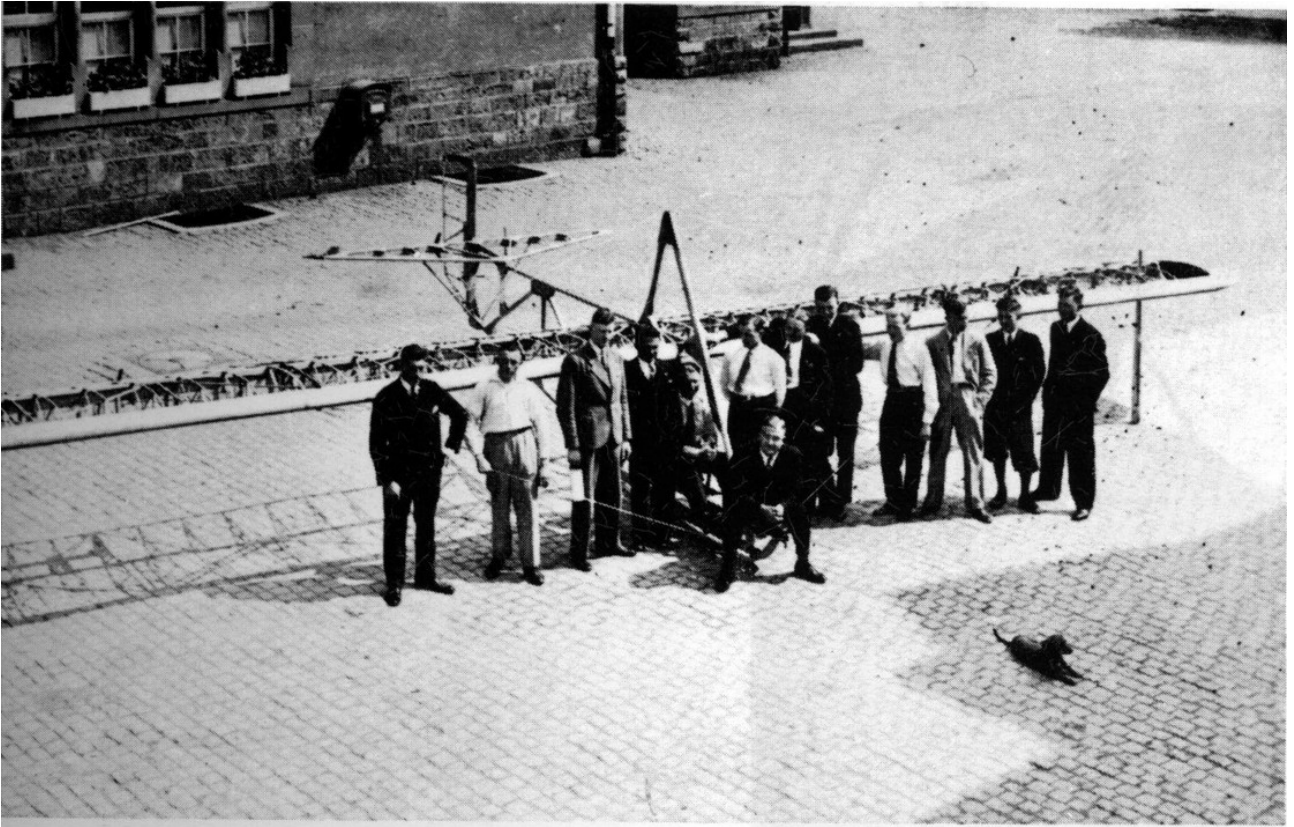
## Bilder zum Flugsport in Schameder



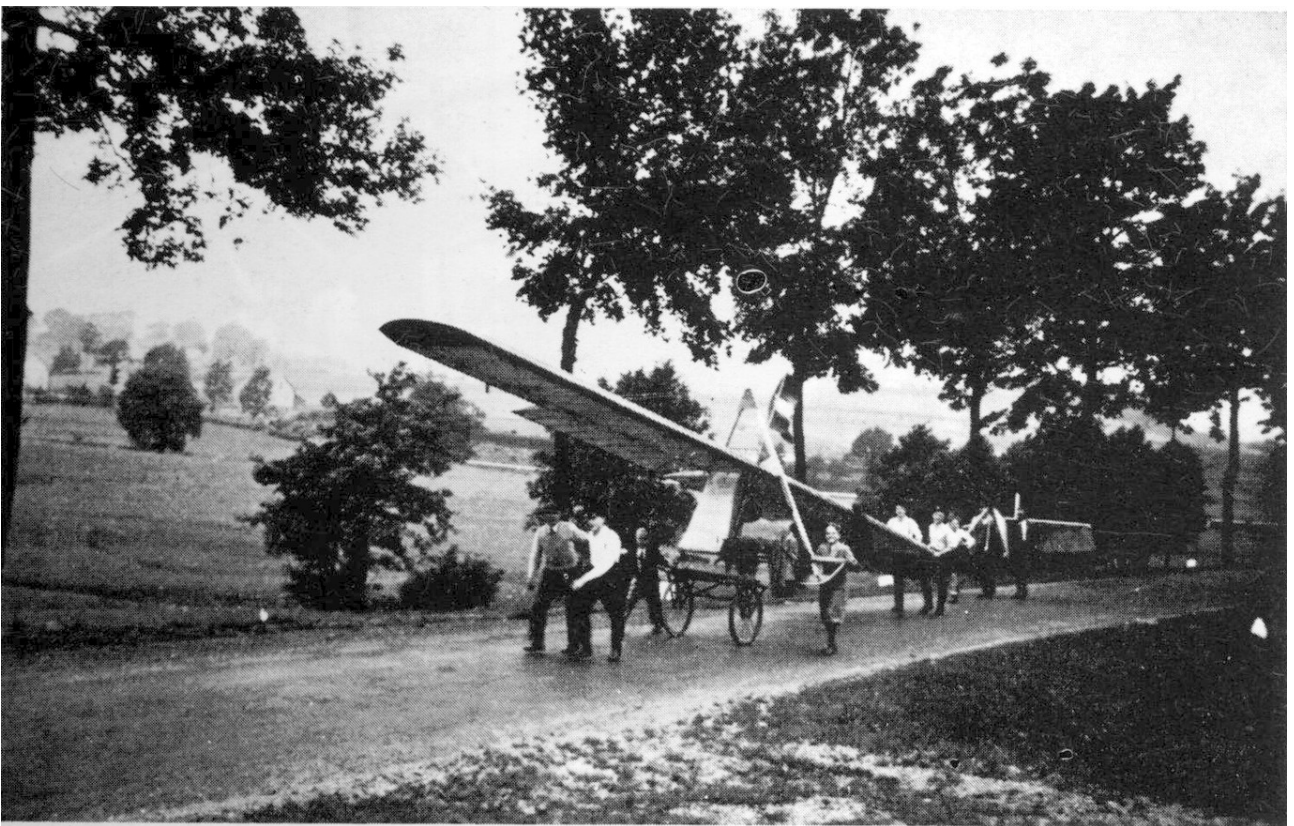
F. Wilhelm Radenbach (1917)  
Der Gründer des Flugplatzes Schameder



1929 Höhepunkt und Ende der 1. Flugsportgruppe. ~ Links der gerade erledigte Jlangwind' rechts der Täufliung .Hol's der Teufel". - Von links nach rechts: Karl Busch, Paul Aflerbach unbekannt, Ernst Wagener, unbekannt, Fluglehrer Gros, unbekannt, hinten mit Mütze; unbekannt



Werbeveranstaltung der Berleburger Gruppe am Bahnhof Berleburg (1932)



Die Berleburger Gruppe transportiert ihr Segelflugzeug nach Weidenhausen (1933)

Die düstere Zeit der Arbeitslosigkeit begann, darum fehlte es uns auch nie an eifrigen Helfern. Endlich war es dann soweit. Wir konnten unseren „Hangwind“ zum Flugplatz bringen.

Aber einsteigen? Weit gefehlt! Da war noch eine ganz schwere Hürde zu nehmen. Wer fliegen wollte, mußte erst eine Bescheinigung der Eltern beibringen, eine Einverständniserklärung, daß der Sohn auf eigene ( :Lahr und ohne jeden Regreßanspruch Flugversuche im Segelflugzeug anstellen dürfe.

Das war hart und gelang nur wenigen. Da blieben nur: aus Erndtebrück Paul Afflerbach, Karl Dickel, Ernst Wagener und Karl Wagener, aus Birkelbach Willi Rath, aus Leimstruth Karl Busch.

Wilhelm Radenbach wollte wohl doch alleine das Risiko nicht auf sich nehmen, darum engagierte er den Ingenieur Gros aus Marburg als Fluglehrer. Der erschien zunächst jeweils sonntags mit einigen Freunden. Damit war die erste Flugsportgruppe „Deutscher Luftfahrt-Verband, Gruppe Erndtebrück“ vollzählig. An Schaulustigen und somit auch an Helfern für Transport-, Start- und Haltemannschaften fehlte es nie. Fluglehrer Gros war ein vorsichtiger Mann. Er erfand die „Hühnerleiter“, ein Hilfsmittel, das ich später im Segelflug nie wieder gefunden habe, weil es sich wohl bei den späteren offenen Hängegleitern nicht mehr anbringen ließ. Die „Hühnerleiter“ war eine Querleiste und wurde vor dem Flugschüler etwa 2 cm über dem normalgestellten Knüppel lose eingelegt. Daran sollte sich der rechte Daumen anlehnen und so ein Drücken oder Hochziehen vermieden werden. Wir sollten zuerst balancieren lernen und nur die „Verwindung“ - so hieß das Querruder damals noch - bedienen.

Ja, und nun konnte das Abenteuer endlich beginnen. Endlich saß man angeschnallt in dem Riesenrumpf des „Hangwind“. Die Nase schaute kaum heraus, das Herz klopfte erwartungsvoll. Noch heute höre ich die erste Fluganweisung von Fluglehrer Gros: „Das Kommando heißt: Haltemannschaft fertig? - Startmannschaft fertig? Ausziehen! - Laufen - Los ! ! !“ Und mit sarkastischem Lächeln fügte er hinzu: „Dann Daumen an die Hühnerleiter, Augen zu und warten, bis es kracht !“ Das Ergebnis waren dann unsere ersten Rutscher und Sprünge, zwei, drei, höchstens vier Meter hoch und bis zu 50 m weit. Abwechselnd immer wieder - was das Zeug hielt, d. h. der „Hangwind“ hielt. Aber die gute alte Kiste war eben doch schon reichlich morsch. Die Dunkelheit konnte uns nie überraschen, da war längst vorher irgendein Spant geknackt oder der Hauptholm flatterte, dann schoben wir heim. Sanitäter oder Kraftwagen hatten wir nicht. Karl Dickel hatte sich einmal bei einer harten Landung den Rücken verstaucht. Er wurde vom Startpersonal auf das gummibereifte Transportwägelchen geladen und im Dauer-lauf zu Dr. Meißner nach Erndtebrück gebracht. Gottlob war die Verletzung nicht erheblich, aber nach solchen Eskapaden mußten wir wieder zwei, drei Wochen reparieren und basteln, bis wir erneut schulen konnten. So kam der Herbst. Der „Hangwind“ sollte über Winter gründlich überholt werden. Er wurde zerlegt und aus Platzgründen z. T. zu Ernst Wagener in die gerade wegen der Wirtschaftstlaute leerstehenden Fabrikräume der Firma Böker bzw. Auth (heute Soeder & Metz) in die Mittelstraße in Erndtebrück gebracht. Nun hatten wir schon zwei Baustellen.

Im Frühjahr 1928 gab uns ein fliegerisches Ereignis wieder neuen Auftrieb. Köhl, v. Hünefeld und Fitzmaurice gelang es, den Atlantik im Flugzeug nun auch von Ost nach West zu überfliegen. Wie hingen wir am Radio, das damals gerade autkam, an Geräten der Marke „Eigenbau“ mit den grünen Schwenkspulen für die Rückkoppelung, und teilten uns zu zweit einen Kopfhörer, damit uns ja keine Einzelheit dieses Abenteuers entging! Bald holten wir auch unseren aufgefrischten „Hangwind“ wieder an die Frühlingssonne. Die Fortschritte blieben jedoch dürftig. Um diese Zeit etwa tauchte „Espe“ in Schameder auf. Er hatte große Pläne mit dem Flugzeugbau und existierte damals vom Verkauf seiner mit Weckglasringen angetriebenen Flugzeugmodelle. Er nahm Ernst Wagener vorübergehend mit zur Rhön, und dieser konnte dort seine A-Prüfung ablegen. Damit

avancierte er zum Chef unserer jungen Mannschaft. In Schameder ging es indessen nicht so recht vorwärts. Der „Hangwind“ erwies sich als zu schwer. Auf der Wasserkuppe hatten sich dagegen Konstruktionen von Stamer und Lippisch bewährt. Da geschah ein neues Wunder. Wilhelm Radenbach beauftragte den Ingenieur Gros, nach Plänen und in Lizenz von Espenlaub für unsere DLV-Gruppe Erndtebrück einen neuen, leichteren und „moderneren“ Schulgleiter zu bauen. Die Arbeitslosigkeit hatte inzwischen ein solches Ausmaß erreicht, daß Gros diesen Auftrag begrüßte, nach Erndtebrück zog und für ein Monatsgehalt von ganzen 150 Mark in der Schreinerei Birkelbach (Schierer) - unserer nunmehr dritten Baustelle - an die Arbeit ging. Man versprach sich einen Serienbau, aber an Finanzen fehlte es immer. Oft kamen Nachnahmesendungen mit Bauteilen, und wir wußten nicht, wie wir sie einlösen sollten. Schier unerschwinglich teuer war das neue Gummistartseil. Es ist mir heute noch ein Rätsel, wie wir alle Finanz- und Bausorgen des Jahres 1928 überwunden haben. So seltsam es klingt, Restschulden half sogar Max Schmeling noch tilgen - indirekt freilich. W. Radenbach hatte nämlich eine recht hohe Wette beim Norddeutschen Lloyd abgeschlossen und auf Schmeling gesetzt. Er bekam mit dessen Boxsieg und I. Weltmeisterschaft eine beachtliche Summe ausgezahlt, die zum großen Teil zur Schuldentilgung der Flugsportgruppe verwandt wurde. Wie dem auch sei, im Sommer 1929 zogen wir stolz mit zwei Segelflugzeugen an den Start. Die neue Wundermaschine sollte auf den Traditionsnamen „Hol's der Teufel“ getauft werden. Doch zuvor wollten wir den guten alten „Hangwind“ noch einmal richtig bewegen. Diese flachen Sprünge waren ja auf die Dauer zu langweilig. So erklärte dann Ernst Wagener: „Ich will beim nächsten Start einmal ziehen. Der Gros darf aber nichts merken. Nehmt am Startseil mal zwei Mann mehr auf jeder Seite und zieht feste aus!“ Gesagt, getan. Wir zogen kräftig aus und liefen, was wir konnten. Und tatsächlich, Ernst zog den Knüppel, und so wurde er wie auf ein Dach hinaukatapultiert, bekam es in 8 bis 10 m Höhe mit der Angst, drückte und schoß wie auf der anderen Seite des Daches wieder hinab. Bums, da saß der erste Bruchpilot! „Gebt mir erst mal eine Zigarette!“, stotterte er leicht erblaßt. Passiert war nichts. Aber das waren Höhepunkte und Ende der ersten Fluggruppe. Der „Hangwind“ war nie mehr zu gebrauchen. Die linke Fläche war zerschellt und der Rumpf gehörig verstaucht. Es zeigte sich bei dem Bruch auch, daß einige Holzteile, die ordnungsgemäß verleimt sein mußten, schlicht bürgerlich genagelt waren. Da hätte eine „Luftaufsicht“, falls es sie gegeben hätte, was zu schauen gehabt! Die Stimmung war hin. Der Täufling bekam an diesem Tage seinen Namen nicht mehr. Es gab noch einige Probestarts; er zeigte ausgezeichnete Flugeigenschaften. Eines war aber sonnenklar geworden, das flache Gelände war für Gummiseilstart völlig ungeeignet. Dafür brauchten wir einen Hang, einen hohen, steilen Westhang - und den hatte Schameder nicht zu bieten, sonst hätte es längst vor dem benachbarten Hirzenhain das Segelfliegerdorf werden können, ja wäre es geworden. Windenstart, Flugzeugschlepp, thermisches Segelfliegen oder gar Doppelsitzerstart für Anfänger lagen noch lange in unbekannter Ferne. So trat dann vorerst Ruhe ein auf dem Flugplatz in Schameder.

Ein kurzes Aufflackern brachte das Jahr 1929 noch, einen Versuch, durch einen Flugtag die schwache Kasse aufzubessern. Der Motorflieger Willy Schäfer, Niederlaasphe, Ernst Wagener und Paul Glöckner, Erndtebrück, und Heinrich Dörr, Berleburg, inszenierten die Sache. Ausführende war die Süd-Westdeutsche Sportfliegervereinigung in Gießen (vormals Raab-Katzenstein). Die Veranstaltung endete mit einem Defizit von 30 Mark. Damit war es für lange Zeit ganz aus. Die erste Flugsportgruppe war am Ende und für den Verfasser ein Stück Jugendzeit. Ein Abschnitt, der gerade in Schameder so tiefgreifende Erlebnisse brachte, haftender als 1931 die A in Hirzenhain, die B auf der Wasserkuppe, die C im Flugzeugschlepp oder später 472 Wetterflüge über Paris-Le Bourget.

Es drängt sich die Frage auf: War unsere Jugend damals ärmer als die heutige, oder war sie reicher? Ist vielleicht unsere Gegenwart zu technisiert, zu perfekt? Radio, Auto, Farbfemsehen, Düsenklipper sind selbstverständlich - aber der Computer ist seelenlos, und der Astronaut in seiner Kapsel steuert nach den Anweisungen der Flugleitung!

### 1932 - 1943

Die Ruhe auf dem Flugplatz Schameder währte indes nicht lange. Die Zeit war reif für den schönen Flugsport. Von der Wasserkuppe und von Rositten kamen Nachrichten von immer neuen Möglichkeiten. Groenhoff, Hirth, Riedel, Dittmar, Schulz, Nehring, sie alle überboten sich in segelfliegerischen Rekordleistungen. Goethes Faust hatte noch bedauert:

„Ach, zu des Geistes Flügeln wird so leicht  
kein körperlicher Flügel sich gesellen!“

Otto Lilienthal, der erste fliegende Mensch, Idealist, Künstler und Träumer, über schrieb 1896 sein Werk bereits:

„An jedem, dem es eingeboren,  
daß sein Gefühl hinauf und vorwärts dringt,  
wenn über uns, im blauen Raum verloren,  
ihr schmetternd Lied die Lerche singt,  
wenn über schroffen Fichtenhöhen  
der Adler ausgebreitet schwebt  
und über Flächen, über Seen,  
der Kranich nach der Heimat strebt.“

.Nun aber war es soweit. Ein uralter Menschheitstraum erfüllte sich. Ausgehend von der Rhön erfaßte der Segelflug die Massen; überall- und nicht nur in Deutschland - begann man zu bauen. Zwar gerät der Chronist für die Folgezeit streckenweise in die „unbewältigte Vergangenheit“, aber wer vermöchte hier zu trennen zwischen Idealismus, Abenteuerlust am Fliegen und vormilitärischer Ausbildung? Fliegen wollte sicher die nächste Gruppe, fliegen und nur fliegen!

Im Jahre 1932 begannen wir wieder in Berleburg auf Initiative von Gustav Böhl und Hans Boehmer in den auf der Höhe der Arbeitslosigkeit leerstehenden Hallen der Breimer'schen Fabrik (heute SMS) mit dem Modellbau und dem Bau von zwei Gleitflugzeugen.

Zu dieser Gruppe gehörten: Heinrich Dörr, Heinz Dickel, Rudi Willer, Georg Stark, Wilhelm Stark, Heinz Harth, Karl Busch, Ludwig Kroh, Bruno Stumme, Rudi Walter, Ernst Mergell, Richard Feige, Karl Bald, Heinz Treude, Otto Julius, Adolf Lauber, Wilhelm Schnell, Otto Dickel, Hugo Kroh, Georg Kroh, Willi Kroh, Karl Kroh, Heinrich Hellmer, Erich Müsse, Herbert Braun, Karl Leiendecker, Willi Garthe, Adolf Homrighausen, Günter Saßmannshausen, Wilhelm Wörster, Alfred Däumer, Paul Langenbach, Georg Dickel, Georg Eckelsbach, Fritz Kuhn, Hermann Bettelhäuser. - Ernst Mergell baute den Transportwagen und die Gulaschkanone. So konnte im Jahre 1933 das Schulen in Schameder wieder beginnen.

In Emdtebrück gab es inzwischen eine Modellbaugruppe unter Erich Schwabe, Otto Peine und Willi Linde. - In Laasphe begannen Willy Schäfer, Hans Boehmer, Otto Strack, Wemer Mittelman, Erich Arnold, Friedrich Stoppel und Karl Kämmerer.

Am 28. 2. 1934 vereinigten sich diese Gruppen bei der Gründungsversammlung im Wittgensteiner Hof in Berleburg zu dem „Flugsportverein Schameder“ im Deutschen Luftsportverband (DLV). Anwesend waren Hans Boehmer, Gustav Böhl, Heinrich Dörr, Hugo Feige, Willy Schäfer, Gustel Möhn, Erich Schwabe. Bald regte sich in Schameder kräftiges Leben. Im Hand- und Spanndienst wurde ausgeschachtet und fundamntiert für eine Flughalle. Sägewerk Koch, Laasphe, zimmerte das vom Fürstlichen Hause gestiftete Bauholz. Am 1. 9. 1934 konnte mit einem Flugtag die recht geräumige Halle (50 x 18 m) eingeweiht werden. Sie bekam den für die damalige Zeit bezeichnenden Namen „Alles für Deutschland“! Aber die Gruppe war endlich aus den ewigen finanziellen Sorgen heraus. Zur Einweihung überbrachte der DLV als Leihgabe ein Hochleistungsflugzeug. Auch von der Industrie flossen nun Spenden ein, namhaft besonders von der Firma Waldrich, Siegen. Oskar Waldrich weilte in der Folgezeit oft in Schameder. Er stationierte hier seine zwei Klemm-Flugzeuge, hatte im rechten Teil der Halle mehrere Wohnräume inne und unternahm, gesteuert von seinen Piloten Ernst Niehuisen und später Heinz Metzger, von hier aus seine Geschäftsflüge. Bis 1936 stauten sich in der Flughalle mehrere private Motor- und Segelflugzeuge. Schameder war nicht nur der Flugplatz für das Siegerland geworden, es war der einzige Platz im Raume Südwestfalen und erlebte seinen Höhepunkt, als es ab 1936, dem Jahr der Berliner Olympiade, beim Deutschland-Flug angefliegen wurde. Es wurde nun von der Luftaufsicht Frankfurt-Rhein-Main aus besetzt. Die Beamten Karl Bremer und später Henner Pfaff versahen hier ständig ihren Dienst. Nun war der kleine Flugplatz Schameder bekannt in der gesamten Fliegerei des Reichsgebietes.

Neben dem regulären Sportbetrieb, den Privatflügen und den Werbeflügen für die Industrie sah man in Schameder noch einen Deutschlandflug 1938 und Flugtage in 1937 und 1938. Der deutsche Kunstflugmeister Stöhr, Hanna Reitsch und die Fallschirmspringerin Martha Mendel waren hier zu Gast.

Für die Segelflugschulung A und B war 1936/37 auf Anregung von Gustav Böhl in dem für Gummiseilstart geeigneten Gelände am Buchholz bei Weidenhausen eine zweite Halle errichtet worden.

Doch dann kam ein wahnwitziger Krieg und setzte der Sportfliegerei ein Ende. Wieviel Idealismus, wieviele Baustunden und wieviel ehrenamtliche Schulungstätigkeit brachen jäh ab! Wer kennt die Namen aller, die hier schulten, wer die fliegerischen Einzelschicksale, die hier ihren Ursprung hatten, wie z. B. das meines Bruders Helmut?

Er war als Soldat in Hildesheim im Kunstsegelflug ausgebildet. 1943 erhielt er als Lastensegelflieger den Auftrag, seinen „Leukoplastbomber Go 242“ voll Benzin zu laden und den einschlußbedrohten Flugplatz Bjelgorod zu versorgen. Beim Anflug wurde seine Schleppmaschine, eine He 111, über dem Platz abgeschossen. Es gelang ihm noch, heil zu landen und die vorhandenen Maschinen aufzutanken. Dann wurde er bestürmt, sein Lastensegelflugzeug provisorisch an eine andere Maschine anzuhängen und so noch 40 Mann vom Bodenpersonal aus dem Hexenkessel heraus mitzunehmen. Während er unter eine Maschine kroch, um sich um das Anhängen zu kümmern, wurde der Flugzeugführer dieser Maschine nervös, schaltete die Zündung ein, und Helmut bekam vom Propeller eine schwere Schädelverletzung. Seine Kameraden konnten ihn zwar noch mit zurückbringen bis zu Klinik in Lemberg. Eine durchgeführte Operation konnte ihn aber nicht mehr retten. Er erlag seinen Verwundungen am 14. 8. 1943.



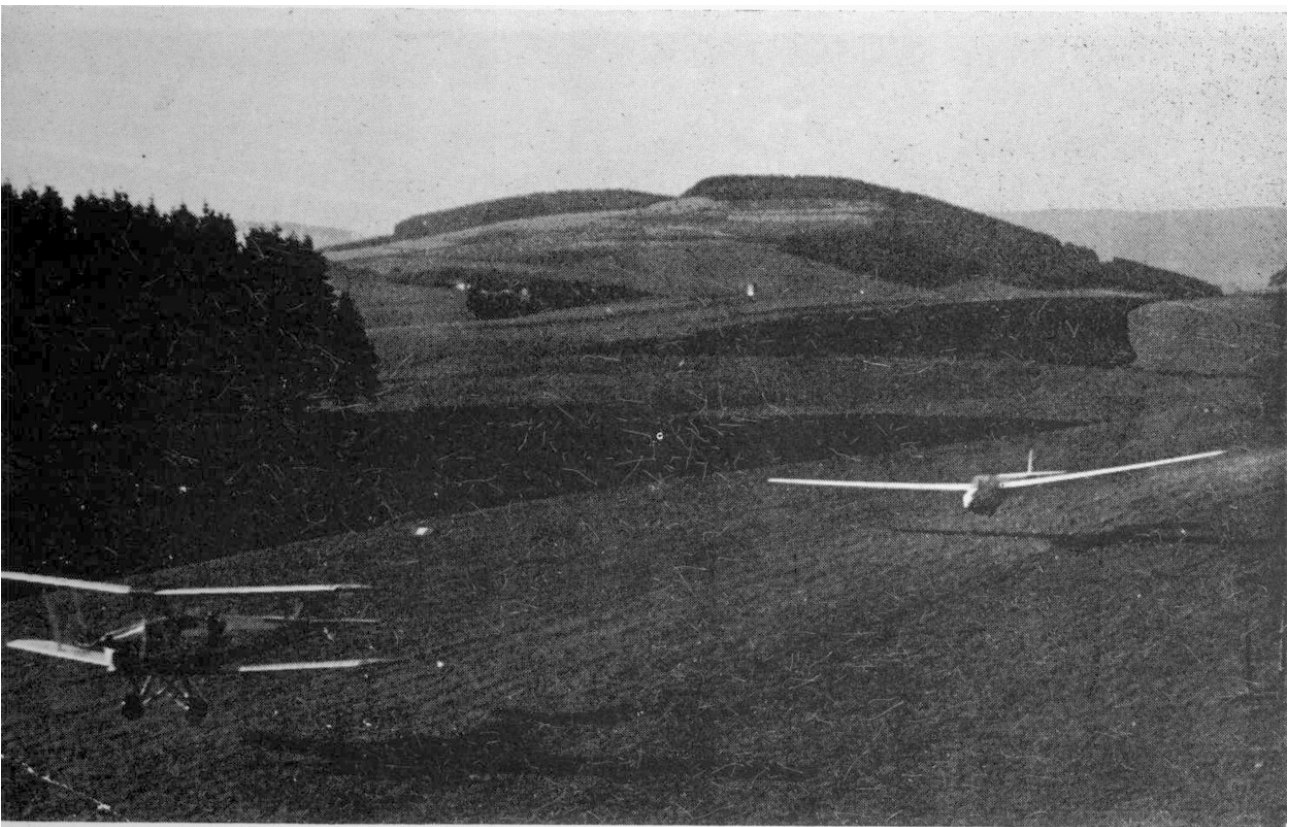
Flugtag 1. 9. 1934. Einweihung der Flughalle (Postkarte des Verlags Kämmereit, Laasphe)



Die Aktiven mit der „Tiger-Moth“ (1957)



Die "Tiger-Moth"



Flugzeugschlepp beim Start



Wer auch kennt die Namen all der Gefallenen, die in Schameder hoffnungsfroh begannen, und derer hier zu gedenken ist!

## EHRENTAFEL

der im 2. Weltkrieg gefallenen und vermissten Flieger und Segelflieger

Helmut Afflerbach	Fritz Kuhn
Heinz Bender	Heinrich Mörbitz
Heinrich Blankenstein	Paul Rath
Willi Born	Georg Reppel
Helmut Busch	Gustav Schmidt
Fritz Dickel	Otto Strack
Heinrich Grebe	Ernst Treude
Georg Kroh	Ewald Weber
Hugo Kroh	

In den Kriegsjahren 1943/44 wurden die später nach Hans Boehmer benannte Halle in Schameder wie auch die Weidenhäuser Flughalle abgebrochen und für Industriezwecke verlegt. Damit trat wieder eine lange Ruhepause auf dem Flugplatz in Schameder ein. Auf den Restfundamenten erhob sich eine Feldscheune, auf der Rollbahn wuchsen Kartoffeln.

## 1951 - 1972

Sorgen und Nöte der Nachkriegszeit legten die Fliegerei lahm. Es dauerte lange, bis der Flugsport wieder auflebte. Im Jahre 1951 fing man in Aue wieder mit dem Flugmodellbau an; um diese Gruppe hat sich Paul Messer sehr verdient gemacht. Am 10. April 1954 berichtet die Tagespresse aus Erndtebrück:

### **„Start frei für Schameder!“**

In aller Stille haben vor einigen Monaten erfahrene Segelflieger sich zusammengetan, um die Gruppe Schameder wieder zu gründen und den Flugplatz Schameder wieder mit neuem flugsportlichen Leben zu erfüllen. Heute ist diese Flugsportstätte wieder im Besitz dieses Flugsportvereins. Die Gründung des „Flugsportvereins Schameder“ unter dem Vorsitz von Heinrich Radenbach jr. ist von der Regierung und vom Landesverband genehmigt worden. Der Flugplatz ist bereits eröffnet, und Anfang Mai soll der erste Flugtag nach dem Kriege in Schameder neuen guten Wind bringen für diesen schönen Sport. Zwei große Segelflugzeuge stehen der Gruppe bereits zur Verfügung, eine „Olympia-Meise“ und eine zweisitzige „Mü 13 E“, die sich für den Passagierflug eignet. Eine zweite „Mü 13 E“ bekommt der Verein noch dazu. Eine Schlepp-Winde und zwei Fallschirme gehören zum weiteren Besitz“. (Hierbei waren die Nachbargruppen Hirzenhain und Breitscheid mitbeteiligt).

Heinrich Radenbach, Ernst Steiner, Else Steiner, Paul Messer, Willy Schäfer, Rudi Willer, Hennann Schmidt und Richard Feige hatten mit dem mühevollen Wiederaufbau begonnen und zunächst eine Segelflughalle in Erndtebrück im Mühlenweg eingerichtet. Zur Durchführung des angekündigten Flugtages kam es jedoch im Jahre 1954 nicht mehr.

Die ersten Flüge der Nachkriegszeit führten im Jahre 1955 Ernst Steiner, Else Steiner, Gerhard Burgmann, Jürgen Lohse und Heinrich Radenbach mit einer „Mü 13“ durch.

Dem Segelflieger Heinrich Radenbach gelang es, 1956 in England eine Motormaschine, eine „Tiger-Moth“, zu erwerben und über den Kanal nach Schameder zu fliegen. Bald wurde auf den alten Fundamenten in Schameder die neue Flughalle errichtet.

Am 18. Mai 1957 konstituierte sich in Berleburg wieder eine „Luftsportvereinigung Wittgenstein“ unter Paul Messer, und als diese sich mit dem inzwischen von Ernst Steiner geleiteten „Flugsportverein Schameder“ vereinigte, erreichte die Wittgensteiner Fliegerei mit einem Taufakt in Schameder im April 1958 wieder einen neuen Höhepunkt. In seiner Begrüßungsrede berichtete Paul Messer, daß nur beispielhafte Ausdauer und gemeinsames Wollen alle Schwierigkeiten überwinden halfen. Besonders dankte er dem Flugsportverein Schameder, dem „Platzherren“, für die geleisteten Vorarbeiten, die nun hier den Schleppflug ermöglichen. Fürstin Margareta zu Sayn-Wittgenstein taufte dann das erste neue Segelflugzeug der Luftsportvereinigung auf den Namen „Wittgenstein“.

Unter der Leitung von Ernst Steiner begann nun ein eifriger Schulbetrieb. An allen Wochenenden sah man das Ehepaar Steiner unermüdlich bei der Ausbildung von Segelflugpiloten. Auch Motorflieger konnten 1957/58 ihre beim Militär erworbenen Pilotenscheine erneuern.

Entscheidenden Anteil am Wiederaufbau der Fliegerei in Wittgenstein hatte von 1957 bis 1963 der Fluglehrer Walter Molz. Er flog die „Tiger-Moth“ und organisierte zusammen mit E. Steiner den Motorflugzeugschleppbetrieb. Viele Nachbarvereine aus Nordrhein-Westfalen und aus Hessen kamen zu Lehrgängen nach Schameder, um ihre Schleppberechtigung oder auch Motorflugscheine zu erwerben.

In den Jahren von 1959 bis 1962 wurden wieder regelmäßig Flugtage durchgeführt. 1962 sah man den Start eines Freiballons. Besonders wetterbegünstigt und mit einem reichhaltigen Programm versehen war der erfolgreiche Flugtag 1959. Nicht vergessen sei folgende Episode: Ein mittlerweile hochgewachsenes Fichtenstück behinderte immerwieder den Flugbetrieb. Bei den Rundflügen geriet eine Passagiermaschine kurz nach dem Start hinein und sackte zwischen den Bäumen ab. Während der Pilot mit einer Kieferverletzung zum Krankenhaus gebracht werden mußte, sprach der Fluggast, ein junger Mann aus Puderbach, vor und klagte: „Wor dos alles? Ech hon bezohlt, da well ech aach fliggel“ Durch die Presse erfuhr die Lufthansa von dem unbeirrbar Manne, und er durfte sich einen Freiflug auf einer ihrer Strecken wählen. - Ein Waldbesitzer witzelte: „Jo, friher hadde mer de Borkenkäfer en Fechte, etze ho mer scho de Flugzeuge dränn!“\*

Die Landebahn wurde wirklich zu kurz, der Platz zu eng. Als im Jahre 1960 der Verein durch Bruch 2 Segelflugzeuge und 2 Motorflugzeuge verlor, kam der Betrieb fast zum Erliegen. Im Herbst 1961 erfolgte der Anschluß an den „Eisenbahner-Luftsportverband“. Neuer Vorsitzender wurde Oskar Wahl. Der Zusammenschluß ermöglichte den Kauf eines neuen Motorflugzeuges, einer englischen „Auster MKV“. Das Jahr 1962 fing gut an, aber dann kam ein unerwarteter Rückschlag. Wegen plötzlicher Grundstücksschwierigkeiten mußte der Flugbetrieb in Schameder völlig eingestellt und nach Schüren/Meschede verlegt werden. Erst 1966 waren neue Pachtverträge möglich. Der Kreis Wittgenstein half. Im Rahmen der Strukturförderung konnte ein 5 Morgen großes Waldstück ausgetauscht und gerodet werden. Auf der verlängerten Start- und Landebahn gestatteten die Sicherheitsbestimmungen nun endlich auch einen eigenen Windenbetrieb. 1967 wurde eine Winde gekauft, 1968 eine neue und stärkere gebaut.

---

\*Die Nachricht von dem Flugzeugabsturz hatte die Zuschauer zunächst etwas schockiert und man zögerte, weitere Rundflüge zu machen. Als aber bekannt wurde, daß der Puderbacher Arthur Schreiber gleich wieder einen Ersatzflug haben wollte, da gab es auch wieder Mutige in den Reihen der Zuschauer, die fliegen wollten. Die Durchführung der Rundflüge ging dann weiter, als sei nichts geschehen.

Interessant ist es, zu erfahren, was Arthur Schreiber heute von der Fliegerei hält. Er hat bis vor kurzem, soweit es die Zeit erlaubte, selbst Flugmodelle gebaut. Er war für den Flugsport immer interessiert, denn beim Militär war er bei der Luftwaffe. Unser Heimatpfleger Wolfgang Kreutter, Bad Berleburg, erinnert sich noch gut an den Flugzeugabsturz, denn er wollte als nächster mit diesem Flugzeug einen Rundflug machen. Er sei auch selbst 'gleich an der Unfallstelle gewesen und habe mit anderen Zuschauern und dem Passagier Arthur Schreiber geholfen, den Flugzeugführer zu befreien, der eingeklemmt war.



Hochleistungs-Segelflugzeug Mü 13 E  
Taufe am 5. April 1958 in Schameder



Das einsitzige Leistungssegelflugzeug „K8“ wurde angeschafft. Die Startziffern schnellten nun rasch in die Höhe. Es waren 1968: 700, 1969: 1600, 1970: 2300 und 1971: 6333 Starts. Im Jahre 1969 erwarb der Verein ein polnisches Hochleistungssegelflugzeug, eine „Foka 4“. Der Kreis Wittgenstein erstand von der Waldgenossenschaft 3 ha Wald, die inzwischen gerodet wurden. Damit bietet der Platz Start- und Landemöglichkeiten für Flugzeuge bis zu 2700 kg Fluggewicht. Das Jahr 1970 brachte die Gründung einer „Schülerfluggemeinschaft“ mit der Berufsschule und Beschaffung einer doppelsitzigen I-Jochleistungsmaschine „ASK 13“. 1970 gab es auch wieder einen Flugtag. 1971 konnte der Flugsportverein das „Fly in“ des Landes Nordrhein-Westfalen und der angrenzenden Bezirke ausrichten. Trotz ungünstigen Wetters versammelten sich am 20. 8. binnen zweier Stunden über 100 Motor- und Segelflugzeuge am Platz. Zum Ferienlager 1971 kamen die beiden Gruppen aus Münster und aus Langenfeld zur Schulung nach Schameder. Der heimische Flugsportverein fuhr indessen im Rahmen des Deutsch-Französischen Jugendwerkes zum Austausch nach Frankreich und schulte in Issoudun.

Heute hat der Flugsportverein 38 aktive und 25 passive Mitglieder. Erfreulich stark beteiligt sich die Jugend mit 30 Mitgliedern im Alter unter 25 Jahren. Dem unermüdlichen Wirken von O. Wahl, K. Reichel, E. und E. Steiner, H. Birkelbach, P. Demandt, U. Völkel und nicht zuletzt von G. Walle, dem langjährigen Geschäftsführer, blieb der Erfolg nicht versagt. Schameder ist wieder bekannt.

Schameder ist heute ein Platz, der - wohlausgerüstet mit Passagiermaschinen - jedem ein unvergeßliches Flugerlebnis über unserer schönen Heimat vermittelt; eine Stätte, wo sich die Jugend Europas in kameradschaftlicher Zusammenarbeit dem schönen Segelflugsport widmet im Sinne Udets:

Der Segelflugsport ist das beglückende Erlebnis erhabenster  
Verbundenheit mit dem Luftmeer!”

Möge der Flugplatz Schameder verschont bleiben vor militärischer Bedeutung, verschont auch vor dem Getöse eines modernen Verkehrsflugplatzes, aber möge er stets gedeihen als das, was er immer war: als glückhaftes Dorado der Sportfliegerei!

## Über die Entwicklung der Fliegerei im Bergland Wittgenstein

Die ersten Anfänge fliegerischer Aktivitäten reichen zurück in die Zeit des ersten Weltkrieges, welcher der Motorluftfahrt den entsprechenden Auftrieb gegeben hat.

Obwohl die meisten Bewohner Wittgensteins in der damaligen Zeit das Flugzeug nur gelegentlich in großen Höhen beobachtet haben, erschloß sich für die Jugend der neue Gedanke, sich von der Erde zu lösen und im freien Luftmeer zu schweben, als Brunnquell einer neuen Zeit. Das erste Flugzeug, welches im Kreis Wittgenstein landete, war ein Militär-Doppelsitzer, der im Jahre 1917 in der Nähe der Ortschaft Raumland niederging.

Seitdem überflogen tausende Flugzeuge den hiesigen Luftraum, und das Flugzeug ist schon längst zu einem vertrauten und allen bekannten Verkehrsmittel geworden. Einige Jahre nach dem ersten Weltkrieg ruhte der fliegerische Gedanke, da für uns Deutsche das Fliegen durch den Versailler Vertrag verboten wurde. Aus diesem Grund fand die deutsche Jugend Ersatz im Segelflug und das begonnene Werk von Otto Lilienthal wurde fortgesetzt.

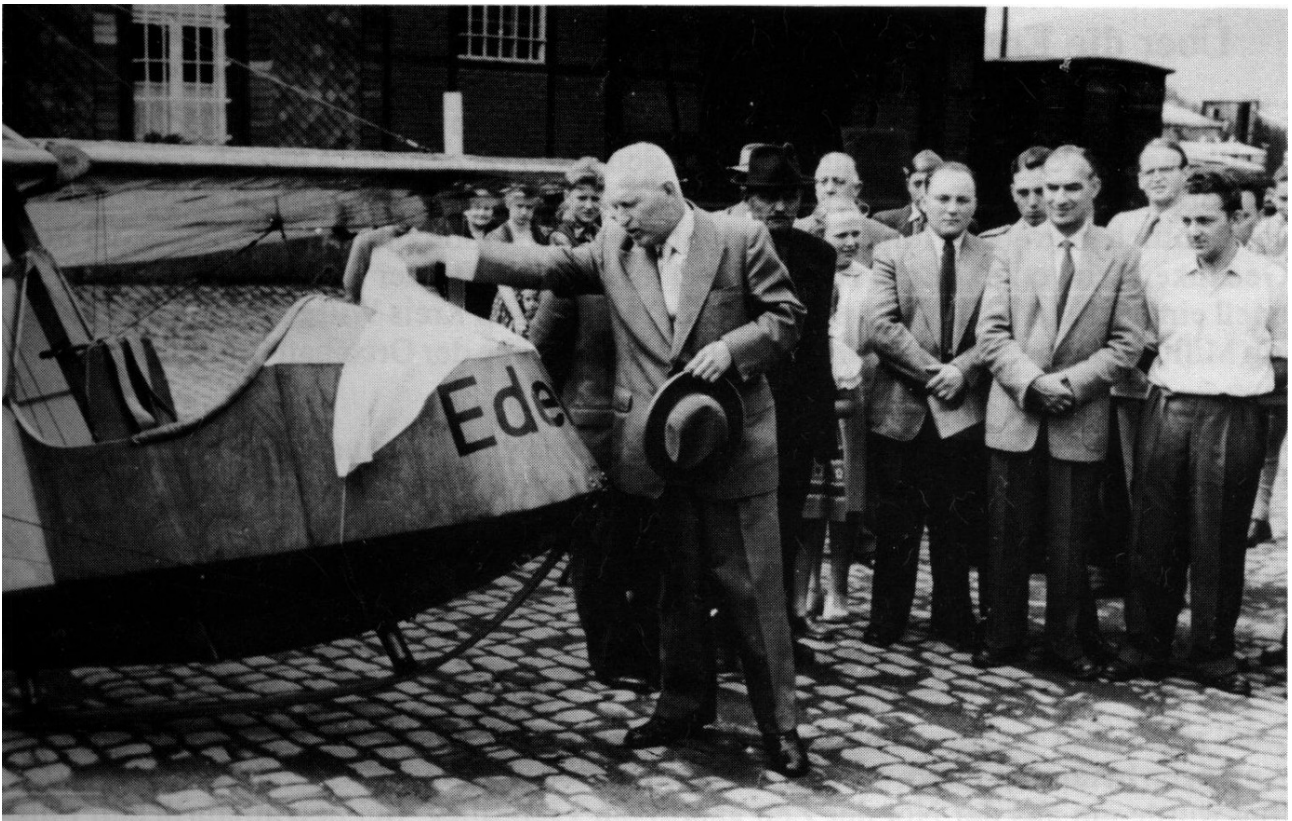
In zäher und erstaunlicher Arbeit konnten auf diesem Gebiet aus den kleinsten Anfängen heraus im Laufe der Jahre erstaunliche Leistungen erzielt werden. Der Segelflug wurde ein aus der Not der Zeit geborener Lichtblick. Bei den alljährlichen Flugwettbewerben versammelten sich tausende und abertausende Interessenten auf den Höhen der Wasserkuppe in der Rhön. Dort flogen Segelflugzeuge verschiedener Konstruktionen strahlenförmig wie Riesenvögel in allen Richtungen über das deutsche Land.

In jene Zeit der Hochsaison fiel auch die fliegerische Ausbildung der Wittgensteiner Jugend auf dem ehemaligen Segelfluggelände in Weidenhausen am Buchholz. Eine große Anzahl Jugendlicher erlebte hier die ersten Erfolge. Es gelang, für die Fliegerjugend des Kreises Wittgenstein in den Jahren 1934 - 1939 sowohl in Weidenhausen wie auch in Schameder für die Ausbildung Luftsporthallen zu errichten, ein Beweis für die fliegerische Begeisterung. Höhepunkt dieser Entwicklung stellten die alljährlichen Flugtage in Schameder dar. Für die Wittgensteiner Bevölkerung und darüber hinaus waren diese Veranstaltungen immer ein besonderes Erlebnis.

Der letzte Krieg hat aber mit seinem furchtbaren Ende alles geraubt. Ausbildungsstätten, Hallen, Flugzeuge und Fluggeräte waren nicht mehr vorhanden. Aber der Gedanke des Fliegens ist uns geblieben. Obwohl nach dem Zusammenbruch im Jahre 1945 für uns Deutsche jede Tätigkeit auf fliegerischem Gebiet von den Besatzungsmächten verboten war, wurde bereits einige Jahre später der Modellflug und kurz danach auch der Segelflug wieder freigegeben.

Für die Fluginteressenten galt es nun, von vorne anzufangen. Es sind zunächst kleine Gruppen entstanden, von denen sich die meisten dem Bau von einfachen Flugmodellen gewidmet haben, um zunächst eine handwerkliche Grundlage zu bilden. Mit großer Freude sah man dann bald die ersten selbstgebauten Modelle fliegen. Inzwischen waren einige Jahre vergangen und die Gruppen suchten für den bewährten Stamm ihrer Modellflieger und Fluginteressenten nach Möglichkeiten zur Schulung im Segelflug innerhalb unseres Kreises.

Die Beschaffung eines Schulflugzeuges stand im Vordergrund. Die Luftsportgruppe Aue hatte deshalb am 13. 12. 1953 anlässlich einer Ausstellung von Flugmodellen in Berleburg hierfür den Grundstock gelegt.



Flugzeugtaufe der "Edertal" 1955 in Aue durch den damaligen Oberkreisdirektor Gustav Richter



Pfingsten 1976

Mitbegründer und Pioniere der Fliegerei in Wittgenstein beim Flugtag in Schameder:  
von links:  
Walter Molz, Paul Meser, Heinz Metzger, Gustav Böhl, Karl Busch und Paul Demandt.

Bekanntlich fehlten bei den damals noch kleinen Gruppen die nötigen Geldmittel für größere Anschaffungen. Sinn und Zweck der verschiedenen Veranstaltungen sollte daher sein, alle Luftsportfreunde anzusprechen und sie zur Unterstützung dieses edlen Sportes aufzurufen, denn nur so könnte das gesteckte Ziel erreicht werden.

Von den Kameraden, die nach dem Kriege beim Wiederaufbau des Flugsports in Laasphe tätig waren, sind zu erwähnen: Hans Boehmer, Willy Schäfer, Paul Metz, Walter Seipp und Erich Arnold. Es wurde zunächst ein Eigenbau-Kasten für ein Schulflugzeug Typ SG 38 von einer Firma aus Kassel angeschafft. Zu diesem Zeitpunkt gab es aber noch keine Bauvorschriften. Die Fertigstellung des Flugzeuges wollte man selbst vornehmen. Gerade in dieser Zeit wurden auch wieder Prüfungsvorschriften für Luftfahrzeuge geschaffen, denen die Bauteile entsprechen mußten. So war es erforderlich, an den gekauften Teilen Änderungen vorzunehmen. Kaum war man fertig, da gab es schon wieder neue Vorschriften. Dieser Zustand war für die Beteiligten nicht gerade ermutigend. Auch die Beschaffung von Werkstoffen und sonstigem Zubehör war mit großen Schwierigkeiten verbunden. Außerdem wurde ja nur in der Freizeit gebaut, und den meisten Kameraden fehlte noch die nötige Erfahrung. Unter diesen Umständen war eine schnelle Fertigstellung beim besten Willen nicht möglich. Nun war endlich das Flugzeug im Rohbau fertig, und die Rohbau-Abnahme, nach der man dann hätte die Tragflächen mit Stoff bespannen können, scheiterte, weil jetzt die Werkstatt geräumt werden mußte. Die Firma, die den Raum bisher zur Verfügung gestellt hatte, benötigte diesen jetzt selbst. Eine geeignete Werkstatt stand nicht zur Verfügung. Man entschloß sich daher, das Flugzeug in seinem jetzigen Zustand den Kameraden der Luftsportgruppe Aue zu überlassen. Hier war man gerade dabei, einen eigenen Schulbetrieb vorzubereiten. Vom Club der Sportflieger in Drensteinfurt bei Münster wurde bereits ein gebrauchtes Flugzeug für die Anfängerschulung gekauft, um damit auch Fortgeschrittene schulen zu können, hatte man sich entschlossen, eine Führersitzverkleidung (in der Fliegersprache Bötchen genannt) dafür zu bauen. Es war dieses die erste Betätigung im Flugzeugbau für die Modell-Flieger. Die Kameraden in Aue haben die sich selbst gestellte Aufgabe gut gelöst, denn bei der Endabnahme durch einen Beamten der Prüfstelle für Luftfahrzeuge in Mühlheim/Ruhr ergaben sich keine Beanstandungen. Nun waren auf einmal 2 Flugzeuge vorhanden; aber leider sind auch damit die zukünftigen Aufgaben doppelt so groß geworden, und man hatte Mühe, die damit verbundenen Probleme zu bewältigen.

Die Rohbau-Abnahme für das Laaspher Flugzeug wurde veranlaßt, so daß anschließend die Stoffbespannung der Tragflächen vorgenommen werden konnte. Der Schulgleiter hatte eine Spannweite von über 10 m, so daß es schwierig war, einen geeigneten Raum zu finden. Es war dann möglich, für einige Tage den Aufenthaltsraum einer hiesigen Firma (Busch-Jaeger) zu benutzen. Von den Kameraden wurden einige Nächte geopfert, um die erforderlichen Arbeiten zu erledigen. Das Flugzeug mußte dazu aufgerüstet sein. Schließlich wurde es von dem amtlichen Sachverständigen ohne Beanstandung abgenommen.

An dieser Stelle ist den beteiligten Kameraden Willi Klimmek, Kurt Patzer, Ottomar Born, Artur Schneider, Fritz Mölling, Theo Braun, Heinz Freischlader und all denen, die direkt oder indirekt geholfen haben, das gesteckte Ziel zu erreichen, recht herzlich zu danken, denn keiner hat nur einen einzigen Pfennig für seine Tätigkeit bekommen. Das nennt man Idealismus!

Nun standen zwei Schulflugzeuge zur Verfügung und es konnte geflogen werden, aber wo? Die große Hoffnung, wieder auf dem ehemaligen Fluggelände in Weidenhausen schulen zu können, ging nicht in Erfüllung.

Durch das Entgegenkommen der Kameraden in Hirzenhain bei Dillenburg war es dann möglich geworden, dort zu fliegen und auch das Flugzeug in der großen Halle unterzustellen. Die Entfernung betrug 50 km, die man in Anbetracht der Lage in Kauf nehmen mußte.

Zu Ehren derer, die sich damals in Laasphe an den Vorarbeiten für den Schulgleiter betätigt haben, wurde das Flugzeug auf den Namen „Lahntal“ getauft. Die Feierstunde fand in Laasphe statt, anschließend wurde der Transport nach Hirzenhain vorgenommen.

Für den LKW mußte eine Sondergenehmigung beantragt werden, da es sich um eine Sonntagsfahrt handelte. Diese mußte beim Straßenverkehrsamt beantragt werden.



Schulgleiter „Lahntal“ in Hirzenhain.  
Von links: Theo Braun, Kurt Patzer, Paul Messer, Ottomar Born



## **Einzelberichte**

### **Westfalenpost 25. 10. 1952**

Wir sind zwar noch nicht wieder dabei, „ein Volk von Fliegern“ zu werden, wie man es uns „seinerzeit“ einmal prophezeit hatte; der gesunde Flugsport hat jedoch bereits einen sehr schönen Anfang genommen. Seit jeher umgab die Fliegerei, sei es der Segel- oder Motorflugsport, eine ganz besondere Romantik. Der alte Wunschtraum der Menschheit, es den Vögeln gleichzutun und sich mit eigener Kraft in den Lüften tummeln zu können, wurde Wahrheit, zu einem schönen Sport, zum lebensnotwendigen Verkehrsmittel und schließlich sogar zur menschenvernichtenden Waffe. Mit dem letzten Schuß im Weltkrieg Nr. 2 erschienen auch unsere Hoffnungen auf eine Sportfliegerei zerstört, doch sie erholte sich schneller, als jemals gedacht. Seit Monaten ist man nun dabei, dem Segelflugsport wieder die Popularität zu verschaffen, die er einstmal hatte. Und man konnte beim letzten Flugtag in Aue so recht die Begeisterung nicht nur der Jugend, sondern auch von alten Freunden der Fliegerei beobachten, als die kleinen und großen Flugmodelle ihre Kreise zogen. Selbst König Fußball zog plötzlich nicht mehr, als über dem Spielfeld das kleine Motormodell kurvte. Und manch ein begeisterter Sportlerblick verfolgte dieses kleine Wunder der Technik, das noch vor einigen Jahrzehnten in den Bereich der Fabel gehörte.

### **Westfalenpost 25. 10. 1952**

#### **Modellflugtag in Aue**

Die Auer Segelfluggruppe konnte mit ihrem Modellflugtag einen schönen Erfolg verbuchen. Gäste aus Wittgenstein und der Nachbarschaft nahmen daran teil. Erfolgreichster „Flieger“ war Eberhard Hedrich aus Berleburg mit seinem Flugmodell, das 6,35 min. in der Luft blieb. Aber auch die Segelmodelle erreichten beachtliche Zeiten und Weiten.

#### **Erstes Luftsportlerlebnis**

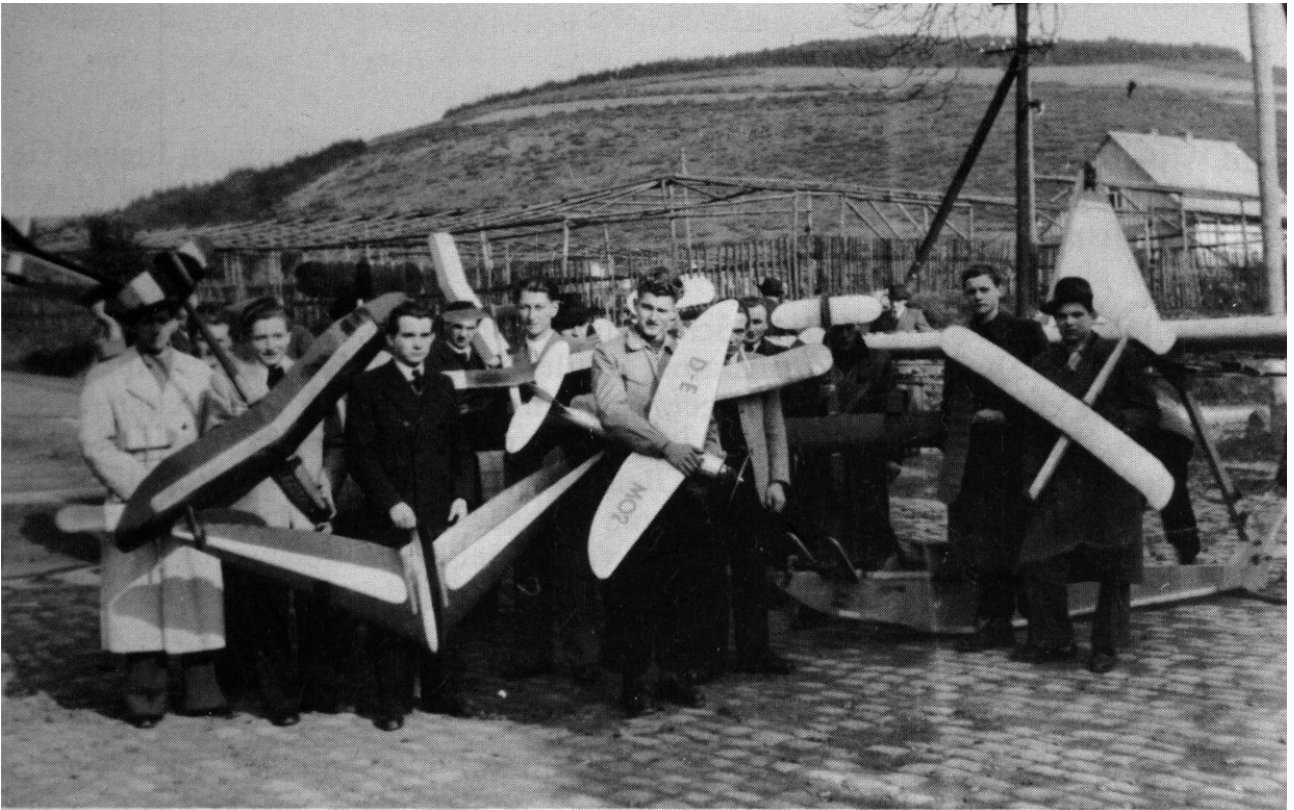
In Wittgenstein ist es bisher leider nicht möglich gewesen, der heutigen Jugend Gelegenheit zu geben, eine Anfängerschulung im Segelflug mitzuerleben. Paul Messer von der Luftsportgruppe Aue will daher in nachstehenden Ausführungen versuchen, theoretisch einen entsprechenden Einblick zu geben.

Kunstflug und Blindflug sind die Schlußsteine der segelfliegerischen Ausbildung. Aber noch nie ist ein Meister vom Himmel gefallen, und auch die Hochleistungssegelflieger, die ihr Flugzeug nach allen Regeln der Kunst beherrschen, haben einmal klein angefangen. Wir wollen zunächst zwei Begriffe klarstellen und beim Segelflug Gleitfliegen und Segelfliegen unterscheiden. Gleitflug besagt, daß das Flugzeug ständig an Höhe verliert, also gleitet. Beim Segelfliegen dagegen wird nach dem Start die Höhe gehalten oder ein Steigen verzeichnet. Man verwendet hierzu hochwertige Segelflugzeuge in verschiedenen Konstruktionen, die ein- oder doppelsitzig sein können. Für die Anfängerschulung kommen dagegen nur verhältnismäßig einfache Schulflugzeuge in Frage, von denen der Typ SG 38, ein ausgesprochenes Gleitflugzeug, am meisten bekannt ist.

Als älteste und natürlichste Art gilt die Hangschulung mit Gummiseilstart. Gestartet wird immer gegen den Wind. Vor der Schulung werden die Anfänger mit den Verhaltensmaßregeln vertraut gemacht. Erst dann beginnt der erste Schritt ins Fliegen

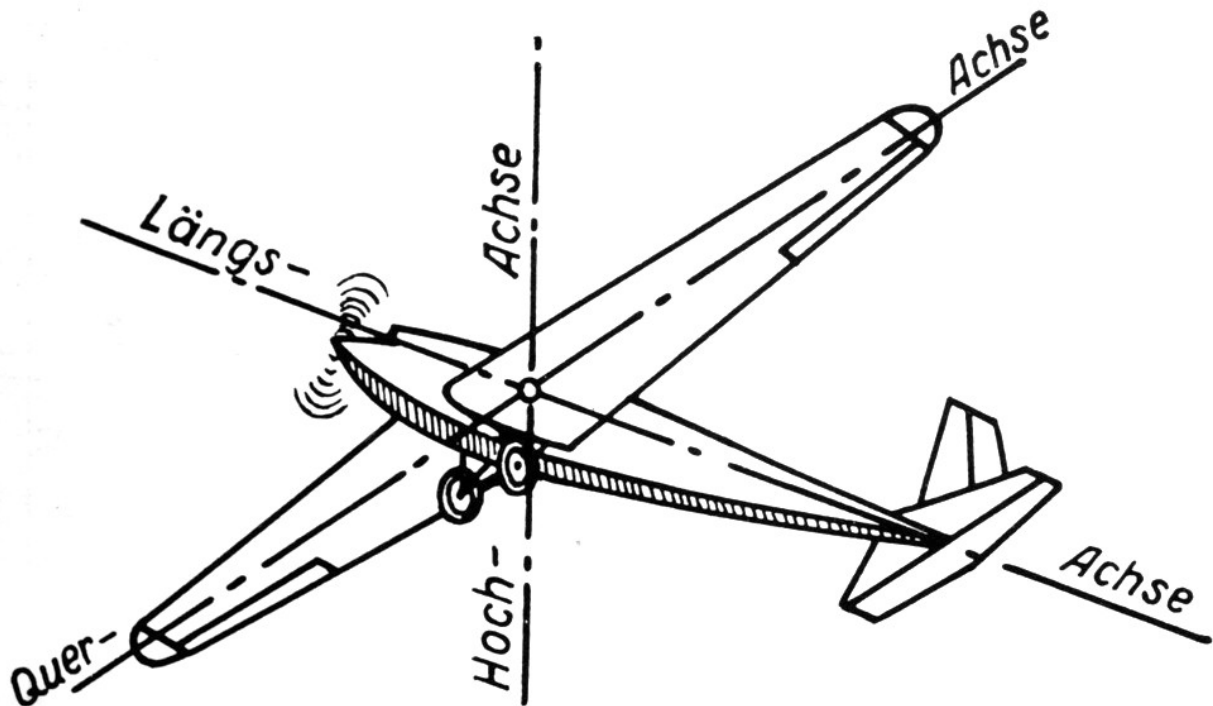


Modellflugtag in Aue am 19. Oktober 1952: Startvorbereitung an einem Motormodell



Modellflieger in Aue 1952

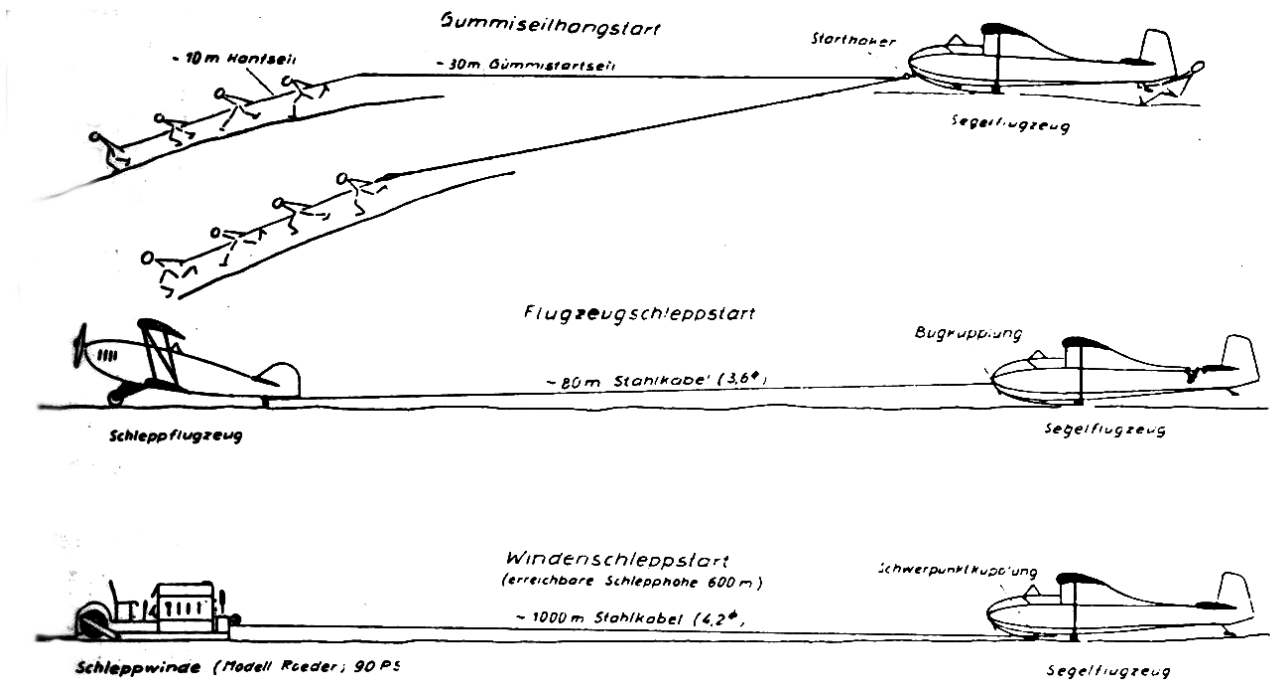
leben. Der Schüler wird auf dem Sitz des Gleiters festgeschnallt und muß zunächst auf der Stelle die verschiedenen Steuerbewegungen üben. Dies betrifft vor allen Dingen die Querlage. Die Betätigung des Steuerknüppels und der Seitenrudderpedale ist hier die gleiche wie bei allen Segelflugzeugen, nur etwas größer. Man unterscheidet: QUERRUDER: Bewegung um die Flugzeuglängsachse, SEITENRUDER: Bewegung um die Flugzeughochachse und HOHENRUDER: Bewegung um die Flugzeugquerachse.



Die 3 Achsen des Flugzeuges.

Nachdem die Begriffe klar sind, kann der Start beginnen. Der Schüler sitzt festgeschnallt auf dem Sitz und bekommt vom Fluglehrer einen Flugauftrag. Er soll sich zunächst an den Startvorgang gewöhnen. Nachdem alle Vorbereitungen getroffen sind, gibt der Lehrer das Kommando: „Ausziehen, laufen, los“. Einige Schüler (in der Fliegersprache Gummihunde genannt) ziehen jetzt das Startseil aus. Das Flugzeug hat vorn einen Starthaken, in den das Startseil eingehängt wird. Es fällt nach dem Start von selbst wieder aus dem Haken heraus. Auf das Kommando „Los“ wird der Schulgleiter, der während des Ausziehens hinten festgehalten wurde, losgelassen. Das Flugzeug rutscht nun, ohne vom Boden abzuheben, mit einer bestimmten Geschwindigkeit den Bergabhang hinunter. Aufgabe des Schülers ist es dabei, die Querlage zu halten und auf den Richtungspunkt zu achten.

Sobald die ersten Starts zufriedenstellend ausfallen, wird das Höhenruder so eingestellt, daß der Gleiter aufgeringe Höhe vom Boden abhebt, also fliegt. So vollzieht sich eine allmähliche Steigerung, und bei guter Auffassungsgabe des Schülers sind bald kurze Flüge möglich. Wenn er dann etwas sicherer geworden ist und eine entsprechende Startzahl hinter sich hat, kann die A-Prüfung geflogen werden. Verlangt sind verschiedene Geradeausflüge bis 30 Sekunden Dauer (Landing in einer Landegasse). Selbstverständlich muß die Landing ohne Beschädigung des Flugzeuges erfolgen. Nun darf der Flugschüler das A-Abzeichen (eine weiße Möwe auf blauem Grund) tragen. Mancher lächelt vielleicht über die kurze Dauer der Schulung, die für die erste Prüfung verlangt wird. Aber für den Flugschüler sind das schon beachtliche Leistungen und 30 Sekunden Flug ein Erlebnis, ist er doch in diesen Sekunden voll und ganz auf sich angewiesen.



Darstellung der zur Zeit gebräuchlichen Segelflugzeug-Schleppmethoden

Nach der A-Prüfung folgt das Üben der Kurven, denn die nächste Prüfung (B) fordert bereits fünf Prüfungsflüge von je mindestens 60 Sekunden Dauer, wobei jeder Flug eine dreiförmige Flugbahn aufweisen muß. Natürlich darf die Prüfung erst geflogen werden, wenn der Schüler die entsprechende Reife besitzt.

Nachdem im Kreis Wittgenstein jetzt auch die ersten Schulflugzeuge zur Verfügung stehen, wird der Fliegerjugend bereits in diesem Jahr Gelegenheit geboten, am Flugbetrieb teilzunehmen und die A- und B-Prüfung zu fliegen. Hier handelt es sich also um ausgesprochene Gleitflüge. Nach diesem Ausbildungsabschnitt wird für die weitere Ausbildung zur C-Prüfung, Luftfahrerschein usw. heute größtenteils die Schulung im Doppelsitzer-Segelflugzeug durchgeführt. Als Startart kommt hier der Winden- oder Flugzeugschlepp in Frage. Der Fluglehrer überwacht gleich von Anfang an seinen Flugschüler. Ein Hanggelände wie bei der Schulung mit Gummiseilstart ist hier nicht erforderlich.

Paul Messer

### Modellflugclub Wittgenstein e. V. (MFC)

Durch die Aufnahme des Flugbetriebes in Schameder und Hirzenhain entstand im Modellflugsport eine Lücke, die erst nach längerer Zeit wieder geschlossen werden konnte, weil der alte Stamm der Modellflieger größtenteils zum Segelfliegen überwechselte. So kam es, daß der Modellbau etwas verwaiste. Im Kreis Wittgenstein gab es jedoch untereinander freundschaftliche Verbindungen, und man gründete am 14. 10. 1972 einen Modellflugclub Wittgenstein, der sich ausschließlich dem Flugmodellsport widmen wollte. Zwischen Erndtebrück und Oberndorf in landschaftlich reizvoller Landschaft in leichter Südhanglage befindet sich der Modellflugplatz des MFC - Wittgenstein e. V. Der Platz ist 1800 qm groß. Die offizielle Inbetriebnahme des vom Land Nordrhein-Westfalen genehmigten Flugplatzes erfolgte im Jahre 1975. Zum großen Fest fand ein Flugtag statt. Seitdem sind die Modellflieger eifrig dabei, auf diesem idealen Gelände zu fliegen.

Mit ausgedienten Leitungsmasten wurde eine Blockhütte gebaut, die als Aufenthaltsraum und zum Unterstellen der Geräte zur Pflege und Unterhaltung des Platzes dient. Zum Schutze der Besucher mußte ein stabiler Drahtzaun erstellt werden. Den Clubmitgliedern, deren Ehefrauen automatisch auch Mitglieder des Vereins sind, steht ein Kinderspielplatz zur Verfügung, denn die ganze Familie soll sich hier aufhalten können und wohlfühlen. Hin und wieder wird sogar gegrillt. Im Unterschied zu früher, wo hauptsächlich Freiflugmodelle in Holzbauweise gebaut wurden, handelt es sich heute größtenteils um funkferngesteuerte Segelmodelle aus Kunststoff, die mit Gummiseil oder elektrischer Winde auf Höhe gebracht werden und dann vom Modellflieger je nach Können bis zu mehreren Stunden in der Luft gehalten werden können, wobei die Wind- und Wetterverhältnisse einen großen Einfluß haben. Anders die Motormodelle, die fast unabhängig vom Wetter geflogen werden können, aber um Lärmprobleme zu vermeiden, nur zu festgelegten Zeiten gestartet werden dürfen. Um den Flugsportinteressenten und insbesondere der Jugend Einblick in die Vereinsarbeit zu geben, wurden in der Pulverwaldhalle in Erndtebrück verschiedene Ausstellungen von Flugmodellen durchgeführt, die zu den größten ihrer Art gehören. Auch viele Gastmodelle von befreundeten Nachbargruppen nahmen daran teil. Die Ausstellungen fanden bei den Besuchern großen Anklang.

Paul Messer

Westfalenpost 23. 7. 55

### **Doppeldecker jetzt in Schameder H. Radenbach jr. im eigenen Flugzeug über Erndtebrück**

Erndtebrück. Am späten Nachmittag des vergangenen Mittwoch zeigte sich über Erndtebrück in langsamem Flug ein Doppeldecker. Nun sind uns ja Flugzeuge seit langem nichts neues mehr und man beachtet es kaum, wenn ein Aeroplan mit mehr oder weniger großer Geschwindigkeit seine Bahn zieht. Doch dieses Flugzeug, das da am Himmel auftauchte, fand hier und dort Aufmerksamkeit durch sein mäßiges „Tempo“ und wurde erst recht beachtet, als es mehrmals über Erndtebrück seine Kreise zog.

Das Motorflugzeug hat Heinrich Radenbach in England gekauft, wo er sich auch im Fliegen ausgebildet und den Pilotenschein erworben hat. Das Flugzeug wurde am Mittwochvormittag auf dem Düsseldorfer Flugplatz in Empfang genommen und nach Schameder geflogen. Vom dortigen Flugplatz der Luftsportgruppe Wittgenstein aus wurden dann durch H. Radenbach die ersten Flüge über das Wittgensteiner Land noch am selben Tage durchgeführt, wobei er seine Heimatgemeinde Erndtebrück natürlich mit mehreren Besuchen bedachte. Das Motorflugzeug wird, wie wir erfahren, der Luftsportgruppe Wittgenstein bei Ausübung des Luftsports zur Verfügung stehen.

Westfalenpost 16. 8. 55

### **600 m hoch über Wittgenstein WN-Redakteur besah sich Dörfer, Städte und Waldkuppen von oben - Im Sportflugzeug auf dem zweiten Sitz.**

Wollen Sie sich das Wittgensteiner Land einmal von oben ansehen?“ - Natürlich wollte ich und sagte gleich zu, als am anderen Ende der Telephonleitung Heinrich Radenbach jr. vom Flugsportverein Schameder die freundliche Einladung übermittelte. Und zwar noch am gleichen Tage. Zwölf Jahre waren es her seit dem letzten Fluge,

der übrigens auch in so einem kleinen Doppeldecker unternommen wurde, wie er nun in Schameder stationiert ist.

Wer unser Wittgensteiner Land auf seinen Waldwegen und Bergpfaden durchstreift, der ist immer wieder begeistert von der Schönheit unserer Heimat. Wie schön dieses Land aber ist, davon erhält man erst einen Begriff, wenn man einige hundert Meter über die Waldkuppen und Höhenzüge dahinsegelt und sieht, wie endlos sich unsere Wälder ausbreiten, wie sie von engen Tälern durchzogen sind. Und dann auch sieht man erst, wie reizvoll jeder einzelne Ort unseres Berglandes in dem Grün ohne Ende eingebettet liegt.

### **Ein Herz für die Fliegerei**

Ich machte mich also kurzerhand auf nach Schameder, wo es früher schon auf der Höhe über dem Ort einen Flugplatz gegeben hat. Hier hat sich auch der alte Fliegergeist erhalten in den langen Jahren, als wir die Nase nicht in die Luft heben durften. Eine kleine Gruppe von Flugbegeisterten ist hier schon seit Jahren an der Arbeit - mehrere stolze Vögel für den Segelflugbetrieb, in endloser Arbeit selbst gebastelt, stehen schon seit längerer Zeit bereit. Im Mai dieses Jahres endlich wurde uns Deutschen die Lufthoheit wiedergegeben. Wir dürfen wieder fliegen!

Heinrich Radenbach jr. aus Erndtebrück, ein Flieger aus Passion, der schon als Vierzehnjähriger seine A-Prüfung gemacht hatte, ging später nach England in die Fliegerschule und machte seinen Pilotenschein. Er brachte dann gleich einen Doppeldecker mit. Er ist zwar ein Veteran, den man drüben für wenig Geld, wie hier ein altes Auto, kaufen kann. Doch neu aufgemöbelt, sah der Vogel ganz vertrauenerweckend aus. Ich zögerte auch nicht, mich in dem Vordersitz anschnallen zu lassen.

### **Startklötze weg**

Nicht lange und der 135 PS-Motor brummte los. Der Flug konnte beginnen. Die Startbahn glich einem Rasenteppich, und bald hatten wir die Erde unter uns. Schon über Erndtebrück hatte die Maschine gut an Höhe gewonnen. Tief unten rollte ein Eisenbahnzug die Gefällstrecke nach Amtshausen hinab. Feudingen kam in Sichtweite, und gleich danach Bermershausen, wo man kürzlich noch beim Schützenfestbier gesessen hatte. Gegenüber den kleinen Dörfchen mochte sich Laasphe fast wie eine Großstadt ausnehmen, hoch über der Stadt das Schloß Wittgenstein. Das Didoll wurde überflogen, links unten sah man Richstein liegen, aber dann war man auch schon über dem Edertal. Imposant die sieben großen Ederbogen bis weit nach Raumland hin, und der Autofahrer läßt einen Seufzer hören, wenn er von oben herab sieht, welche großen Umwege er auf Wittgensteins Straßen zu fahren hat, um alle Tage sein Ziel zu erreichen. Wie kurz ist doch der Weg über den Stöppel von Berghausen nach Berleburg und wie weit der große Bogen, der auf der Straße zu fahren ist.

In Berleburg gibt es in diesem Sommer an die sechzig Neubauten. Wie stark die bauliche Ausdehnung aber in Wirklichkeit ist, das wird erst einem bewußt bei einem Fluge über die Kreisstadt! Die ganz neuen Stadtviertel haben das Bild von Berleburg, wie es vor noch nicht zehn Jahren war, völlig verändert. Am Sähling wächst mit der Kurklinik, Krankenhaus und zahlreichen neuen Wohnhäusern fast eine neue Stadt.

### **In der Wetterküche des Rothaar**

Heinrich Radenbach hatte es sich wohl schön ausgedacht, seinem Passagier die „alte Heimat“ auf der Hoheleye zu zeigen. Aber dort oben ist nun mal die Wetterscheide, wo Wetter, Wind und Wolken sich sooft befehden. Die Maschine bockte spürbar, als der Kamm des Rothaargebirges erreicht war. Die Sicht war schlecht; das war zwar schade, aber der beste Weg war hier der Rückweg. Odeborn und Eder wiesen den weiteren Flugweg, und über endlose Walder rauschte man

dahin, bis der Rhein-Weser-Turm wie ein Miniatur-Obelisk sich aus dem Grün abhob. Herrlich auch die Landschaft, aus der klein und winzig Zinse auftrug. Über Erndtebrück schließlich hatte man den gleichen Gedanken wie über so mancher anderen Ortschaft des Wittgensteiner Landes, daß es sich ungeheuer ausgedehnt hat mit neuen Wohnhäusern und großen Fabrikbauten.

Die Windhose des Schameder Flugplatzes tauchte auf, das Landekreuz war ausgelegt, und noch ein paar Schleifen über Birkefehl und Birkelbach, dann war dieser schöne Flug beendet. Und während ich aus der Maschine herauskletterte, muß ich gestehen: aus fünfhundert Meter Höhe sieht die Welt auch nicht schlecht aus!

### **Der Anfang ist gemacht**

Beim Flugsportverein Schameder hat man seit Jahren ein Ziel eisern verfolgt. Die erste Maschine ist nun da, und in wenigen Wochen wird auch dafür gesorgt sein, daß sie über Winter ihr gutes Quartier hat. Wenn die Dinge dort oben auf dem Flugplatz von Schameder weiter so erfolgreich ihren Lauf nehmen, dann möchte man voraussagen, daß von hier aus künftig noch so mancher Wittgensteiner aufsteigen wird, um voll Stolz aus sonniger Höhe sein Heimatland zu betrachten. Daß dort oben geflogen werden kann, das dankt der Flugsportverein nicht zuletzt auch dem Bauern Ernst Wagner aus Schameder, der das Gelände zu Flugsportzwecken zur Verfügung gestellt hat. Mit gleichem Dank sprechen die Flieger auch davon, daß die ganze Dorfgemeinschaft Schameder freudig Anteil nimmt an der Entwicklung der Sportfliegerei.

Dieser erst seit einigen Monaten in Deutschland wieder zugelassene Sport wird zwar nur erst von wenigen auf der Höhe des Schameder-Flugplatzes mit Ernst und Eifer betrieben. Doch hofft man, noch manchen neuen Freund und Flugbegeisterten zu finden. Mitmachen kann jeder, der ein Herz hat für die schöne Fliegerei!

Wilhelm Vos

### **Die „Besessenen“ von Aue Unermüdlich wird gebastelt / Das Endziel heißt: Fliegen**

Wie die Pilze schossen eines Tages im Bergland die Segelsportgruppen allerorts hoch, aber nur die kleine rührige Luftsportgruppe in Aue hielt, was sie versprach. Ihre beispielhafte Aktivität strahlt über die Gemeindegrenzen hinaus, und die begeisterten Modellbauer lenken durch Ausstellungen in und außerhalb der Industriegemeinde die Aufmerksamkeit auf sich. Es blieb aber nicht nur beim Modellbau. Wie wir noch im letzten Sommer berichten konnten, durften die Besten auch in einer richtigen „Kiste“ fliegen und die entsprechenden Prüfungen ablegen. Das Leitmotiv „Bauen und Fliegen“ ist die Basis der Gruppe, denn wer nicht mit Liebe Modelle baut, aus dem kann auch kein echter Segelflieger werden.

Es war nicht leicht, abends die Modellbauwerkstatt dieser Luftsportgruppe zu finden und noch schwieriger, sie zu erreichen. Den jugendlichen Idealisten steht leider keine lichte, großräumige Stätte zur Verfügung, sondern ein kleiner, über eine Garage mittels Leiter zu erreichender Raum. Trotz allem wirken hier an zwei Wochentagen „Bastelbesessene“ in unermüdlichem Eifer an Holmen, Rippen, Flügeln, Rümpfen, Leitwerken und Bespannungen; und was unter ihren geschickten Händen langsam und in sorgfältiger Arbeit entsteht, hat Hand und Fuß. Aber auch alle Achtung vor dem Fleiß, mit dem sie den kleinen Raum für ihre Zwecke hergerichtet haben. Von den Wänden sprechen Bilder vom Wunder des Segelfluges, und an der Decke hängen die Kronen des Fleißes, Modelltypen aller Art.



Modellflugtag in Schwarzenau 1954



Der MFC Wittgenstein veranstaltete im März 1976 in der Pulverwaldhalle Erndtebrück eine große Ausstellung von Flugmodellen.



Unsere Kamera klickte, als wir einen zukünftigen Segelflieger tief über eine Zeichnung gebeugt entdeckten. Er verglich einen halbfertigen Flügel mit der Zeichnung. Mit viel Geduld und zäher Ausdauer werden Teil auf Teil hergestellt und dann zusammengesetzt. Es vergehen viele Stunden, bis solch ein Flugmodell im Rohbau fertig ist. Aber auch dann noch ist vieles bis zur formschönen Fertiggestalt und Rumpfmontage zu tun. Was man mit Hilfe von Bauplänen und Rohmaterial, Laubsägen, Feilen, Raspeln, Bohrmaschinen, nicht zu vergessen der „Leimpott“, fabriziert, ist der Betrachtung wert.

Unsere Kamera fing das letzte und modernste Modell ein, ein Tragschrauberflugzeug, das Ass im „Stall“. Es gilt als Favorit für die bevorstehende Schwarzenauer Veranstaltung.

Wir sahen noch viel Interessantes: Kleine, leistungsfähige Benzinmotoren, Raketen zum Modellstarten, und sogar eine selbstgefertigte kleine Düse, wie sie in Düsenflugzeugen Verwendung findet. Angesichts des Gesamteindrucks wurde uns auch der jugendpfliegerische Wert dieser Modellbaugruppe bewußt. Wer hier mitmacht, muß Ausdauer, Geduld und Beherrschung lernen und auch handwerkliches Können zeigen.

### **Wer löst das Hangschulungsproblem? Übungen in Hirzenhain für die Auer Segelflieger zu kostspielig**

Bei der hiesigen Luftsportgruppe hat bekanntlich der Grundsatz, daß der Weg des Segelfliegens über den Modellbau führen soll, schon immer eine besondere Bedeutung gehabt. So kann sich der Flugbegeisterte gleich handwerklich betätigen und findet außerdem Gelegenheit, selbst zu prüfen, wie weit eine echte Begeisterung für die Sportfliegerei vorhanden ist. Man kann feststellen, daß bei der Jugend das nötige Interesse zu fliegen, besteht. Dagegen sagt das Bauen in der Werkstatt weniger zu. Bauen und Fliegen gehören aber für den richtigen Segelflieger zusammen. Nur wenige besitzen die nötige Ausdauer und sind bereit, alle Schwierigkeiten zu überwinden. Wenn man bedenkt, daß neben der Freizeit auch noch gesparte Geldmittel geopfert werden müssen, dann geht daraus klar hervor, wie schwierig es für die kleinen Vereine ist, lebensfähig zu sein.

Die Auer Segelflieger haben in diesem Jahr versucht, mit größeren Anstrengungen und einer gewissen Opferbereitschaft dem Fliegen als Hauptziel näherzukommen. Die Kameraden um Fluglehrer Paul Messer dürfen stolz sein auf ihre zielstrebige Tätigkeit, weil dadurch die Möglichkeit geschaffen wurde, einen eigenen Flugbetrieb durchzuführen. Alle, die an der Schulung teilgenommen haben, werden die Tage in Hirzenhain in guter Erinnerung behalten. Es war ein besonderes Erlebnis für diejenigen, die schon seit Jahren im Flugmodellbau mit dem Vorhaben beschäftigt sind, später bei Gelegenheit das Segelfliegen zu erlernen. Jetzt ist dieser Wunsch in Erfüllung gegangen. Der Flugbetrieb konnte nach der altbewährten Methode mit Gummiseilstart vorgenommen werden. Im Gegensatz zur Doppelsitzerschulung bedient hier ein Schüler vom ersten Start an selbst das Steuer und gewinnt dabei schnell durch systematische Übungen die nötige Sicherheit.

Trotz der schon weit vorgeschrittenen Jahreszeit bei Beginn der Schulung konnten von den Auer Segelfliegern zwei A- und zwei B-Prüfungen geflogen werden. Außerdem hat jeder von den übrigen Teilnehmern eine Anzahl Einweisungsstarts bekommen.

Die Prüfungsflüge sollen im nächsten Jahr an die Reihe kommen. Um das Übungsgelände in Hirzenhain (Dillkreis) zu erreichen, mußte eine Wegstrecke von 50 Kilometern

zurückgelegt werden. Wenn man bedenkt, daß nur an Sonntagen geschult wurde, dann ist es verständlich, daß solche Entfernungen auf die Dauer zu kostspielig sind. Trotzdem kann man insgesamt über 200 Starts zählen.

Die Wittgensteiner Segelflieger hätten es wesentlich leichter, wenn innerhalb des Kreises eine Möglichkeit für die Hangschulung vorhanden wäre. Dieses Problem zu lösen, bleibt daher als eine wichtige Aufgabe für das kommende Jahr bestehen.

**Berleburger Marktplatz wurde Flugplatz.  
Kleiner „Flugtag“ und große Modellschau  
zum fünfjährigen Geburtstag der Luftsportgruppe Wittgenstein.**

Einen richtigen Flugtag erlebte Berleburg am Sonntagnachmittag, als auf dem Marktplatz die Motoren von Flugmodellen aufheulten. Die Passionierten des Modellsportfluges zeigten an diesem Tage, was diese kleinen Maschinen alles können. Es waren - das muß man sagen - Glanzleistungen, die diese selbst gebastelten und zum Teil selbst konstruierten Flugzeuge zeigten, angefangen vom einfachen Flug um den Marktplatz bis zum vollendeten Kunstflug mit Loopings, Rollen, Sturzflug und Rückenflug.

Anlaß dieser Vorführungen war der fünfte Geburtstag der Luftsportgruppe Wittgenstein in Aue, die im Saale des Park-Hotels während des ganzen Sonntages eine vielbesuchte Modellschau zeigte. Während des ganzen Tages kamen die Besucher in Massen in die Ausstellung, denn es hatte sich bald herumgesprochen, daß man hier Flugzeuge und Konstruktionen zu sehen bekam, wie sie in unserem Kreise noch nicht ausgestellt worden waren. Sensationell wurde diese Schau allerdings erst durch die Beteiligung des Siegerländer Modellsportclubs, mit dem die Auer Flugsportler seit Jahren eine gut nachbarliche Kameradschaft verbindet. Erst am Vorsonntag waren die Auer bei den Siegerländern zu Gast.

Am Sonntagmorgen hieß der Leiter der heimischen Gruppe, Fluglehrer Messer (Aue), die Gäste im Park-Hotel willkommen, unter ihnen Oberkreisdirektor Richter und Amtsdirektor Koch. Vor allem hatte er die Freude, allen Kameraden, die sich mit ihrer Arbeit an dem Zustandekommen dieser Ausstellung beteiligt hatten, kleine Präsente der Deutschen Lufthansa zum fünfjährigen Bestehen der Wittgensteiner Luftsportgruppe zu überreichen. Außerdem erhielt jeder Aussteller eine Nadel der Deutschen Lufthansa.

Noch niemals hat es in Wittgenstein eine so reich beschickte Ausstellung gegeben, und noch niemals wurden bei uns so großartige Modelle bewundert. Da stand neben dem kleinen Segelmodell eine große sechsmotorige Maschine mit einer Spannweite von 2,85 m. Da wurde die Kleinarbeit bewundert, mit der die Eigenkonstruktionen von einer Doppelrumpfmachine gebastelt worden war, die wegen ihrer vier Meter Spannweite sogar einen Sonderplatz auf der Bühne bekam. Da wurde eine fernzusteuende Bücker bewundert, ein großer Doppeldecker mit ebenfalls über 2 Meter Spannweite, und schließlich stand neben den vielen anderen Modellen und Maschinen auch die naturgetreue Nachbildung des ehemaligen Lloyd-Dampfers „Bremen“ im Mittelpunkt des Interesses. Dieser Ozeanriese konnte über eine Relaisstation mit acht Steuerbefehlen auf Fahrt geschickt werden.

Der Clou dieser Geburtstagsveranstaltung aber war der kleine „Flugtag“ am Nachmittag, als eineinhalb Stunden lang trotz Regens viele hundert Zuschauer ihre Freude hatten an den wirklich einmaligen Flugkünsten der Modelle. Als schließlich zwei Maschinen zu gleicher Zeit in der Luft sich jagten und abschließend die sechs Motoren der riesigen „Convair“ angeworfen waren und der große Vogel sich von der Startbahn weg in die Luft hob, da klatschten die Flugbegeisterten in Berleburg Beifall.

Die modellbaukundigen Flugsportkameraden aus dem Siegerland aber können gewiß sein, daß sie mit dieser Schau und den Vorführungen Werbung im besten Sinne für den Flugsport betrieben und der Sache neue Freunde in Wittgenstein gewonnen haben.

### **Segelfliegen: Mehr als ein Sport Schulgleiter der Auer Luftsportgruppe eingeweiht - Nachwuchs fehlt**

Die Luftsportgruppe Aue kann mit Recht voller Stolz und Freude auf die Fertigstellung des ersten Segelflugzeuges nach dem Kriege in Wittgenstein verweisen. Der große Vogel - es handelt sich um den bewährten Schulgleiter Typ SG 38 - wurde Sonntagmorgen im Rahmen einer kleinen Feierstunde vom Vizepräsidenten des NRW-Luftsportverbandes, Müller, auf den Namen „Lahntal“ getauft. Dieser Name hat insofern seine Berechtigung, als ja die Wiege des Flugzeuges in der Lahntadt stand.

Segelfluglehrer Paul Messer, der Vorsitzende der Auer Luftsportgruppe, konnte in der großen Garage der Firma Messerschmidt eine verhältnismäßig große Zahl von Interessenten und Schaulustigen begrüßen. Er schilderte noch einmal kurz die Schwierigkeiten, die dem Bau des Seglers im Wege standen. Sein Hinweis darauf, daß die Laasphe Kameraden gewisse Vorarbeiten geleistet haben und dann aus bestimmten Gründen den Rohbau an die Auer Kameraden abgegeben haben, zeigt, welche Schwierigkeiten in der Tat zu überwinden waren. Mit herzlichen Worten bat Messer alle Freunde des Segelsports um ihre Unterstützung.

Vizepräsident Müller würdigte in seiner Ansprache vor allem die Leistungen der Auer Segelflieger. Wer wie er zwanzig Jahre mit der Fliegerei verbunden gewesen sei, könne ennessen, welche Schwierigkeiten man habe überwinden müssen. Auf der anderen Seite sei jedoch unbedingt erforderlich, daß etwas für den Luftsport getan werde. Man zehre heute noch von dem Werk der alten Pioniere, der Abstand zwischen den alten Vorkämpfern und dem jungen Nachwuchs aber sei zu groß. Eines Tages würden junge Piloten fehlen. Dieser Nachholbedarf könne nur durch intensive Arbeit in den einzelnen Segelsportvereinen gedeckt werden. Man müsse um die Jugend und um den Nachwuchs ringen. Dabei sei auch zu bedenken, wie weit die Bundesrepublik noch hinter den übrigen Nationen zurück sei. Erst 1951 habe man die Arbeit wieder aufnehmen können.

Zusammen mit dem imposanten Schulflugzeug wurden Modelle der Modellbaugruppe der Aufbauschule Laasphe und der Segelflieger aus dem Siegerland gezeigt. Besonders eindrucksvoll war eine viermotorige „Super-Constellation“, jeder Motor leistet etwa 1/3 PS. Man erhielt hier einen Einblick in die stille Arbeit dieser Modellbaugruppen, von denen sonst sehr wenig an die Öffentlichkeit dringt. Die große Zahl der gezeigten Modelle mag zeigen, daß es aber auch in Wittgenstein genügend junge Menschen gibt, die sich für die Fliegerei interessieren. Bedauerlich ist jedoch, daß den meisten die Mittel und die Möglichkeiten fehlen dürften, dieser ihrer Neigung nachzugehen.

## Ein Erlebnis

Bei der Schulung in Hirzenhain, das war im Jahre 1955, konnte es sich schon wegen der verhältnismäßig großen Entfernung nur um eine vorübergehende Lösung handeln. Zum Glück konnten die Schulflugzeuge dort in der großen Halle untergestellt werden, das war schon eine Beruhigung. Es fehlte leider oft an günstigen Fahrgelegenheiten, denn keiner von unserer Gruppe hatte damals ein eigenes Fahrzeug. Wir sind verschiedentlich mit einem LKW gefahren, der noch nicht einmal eine Plane hatte. Das war an Herbsttagen nicht gerade angenehm; aber wir wollten doch etwas erreichen nach so langer Wartezeit. Konnten wir einen PKW bekommen, dann reichte das nicht aus, 2 Autos waren das Mindeste, denn zu einer Mannschaft gehören mindestens 12 - 14 Schüler. Hatten wir zu wenig, dann haben uns die Kameraden von Hirzenhain ausgeholfen. Einige Male haben wir sonntags an der Kirche gewartet bis der Gottesdienst zu Ende war, um noch einige Jugendliche der Hirzenhainer Fliegerkameraden zu bekommen. Um keine Zeit zu verlieren, sind diese dann gleich mitgegangen, damit der Flugbetrieb aufgenommen werden konnte.

Auf der Rückfahrt, es war Spätherbst und es wurde früh dunkel, wir saßen zu sechst im PKW, da standen die „weißen Mäuse“ kurz vor Wallau und machten Kontrolle. Beim Anhalten sind zwei der Insassen auf der rechten Seite gleich ausgestiegen und ein Stück zu Fuß weitergegangen. Den Polizisten ist das gar nicht aufgefallen, denn sie unterhielten sich auf der anderen Seite mit dem Fahrer. Wie es der Zufall wollte, der PKW-Fahrer hatte keinerlei Papiere, er hatte alles am Tage zuvor in der Arbeitskleidung stecken lassen. Er mußte mit der Polizei nach Wallau fahren, um dort alles zu klären. Wir sind an diesem Abend spät nach Hause gekommen. Man hatte schon Sorgen um uns, denn es hätte ja auch etwas passiert sein können.

### **Fliegerlied für Segelflieger**

Wir fliegen durch silberne Weiten  
selig dem Himmel gesellt,  
schweben, fliegen und gleiten  
über unendliche Weiten,  
die Gott uns zum Schauen gestellt.  
Über der Erde zu thronen  
hoch im sonnigen Schein  
in unerschlossenen Zonen  
neue Menschen zu sein  
braust es im Chor  
Flieger empor!

**Nordrhein-Westfälischer Segelflug-Wettbewerb 1957  
in Oerlinghausen  
Preis für Luftsportgruppe Aue  
Ing. Willi Kürten aus Dortmund konnte den 5. Platz erringen.**

Ing. Willi Kürten (Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt, Mülheim/Ruhr) war Mitglied der Luftsportgruppe Aue und startete bei den Meisterschaften für seinen Wittgensteiner Verein.

Es war ihm möglich, in der Leistungsklasse durch Zielflüge mit Rückkehr zum Startplatz und noch einmal zum Zielflugplatz den Preis der Provinzialhauptstadt Münster zu gewinnen. Außer dem Ehrenteller der Stadt Münster erhielt die Luftsportgruppe Aue vom Nordrhein-Westfälischen Luftsportverband eine Urkunde. Es dürfte verständlich sein, daß die Wittgensteiner Fliegerkameraden auf diesen Erfolg ihres Kameraden stolz sein konnten.

W. Kürten hielt im November 1954 in Berleburg im Park-Hotel bei einer gemeinsamen Veranstaltung der Auer Luftsportgruppe mit der Kulturgemeinde Berleburg einen Farblichtbilder-Vortrag über seine Teilnahme bei den Weltmeisterschaften 1952 in Spanien. Nach dem Krieg war dies die erste Beteiligung der Deutschen auf internationaler Ebene. W. K berichtete außerdem über seinen Höhenflug über 8.600 m im Riesengebirge bei der ältesten deutschen Segelfliegerschule Grunau, den er mit dem Flugzeug „Weihe“ Anfang des Krieges flog. W. K zählte zur Elite der Segelflieger seiner Zeit. Er stürzte vor einigen Jahren bei der Erprobung eines Segelflugzeuges ab und wurde dabei schwer verletzt, so daß er später an den Folgen dieses Unfalls starb. Den Kameraden bleibt nur noch das stolze Vermächtnis seines Einsatzes für den Flugsport.

**Hans Boehmer**

Hans Boehmer war der älteste Flieger Wittgensteins. Er starb im Oktober 1978 in seiner Wahlheimat Mallorca. Seinem Wunsch entsprechend wurde er auch dort beigesetzt. Hans Boehmer war der frühere Besitzer der Emmaburg in Laasphe, die inzwischen zu einer modernen Kuranstalt umgebaut wurde. Nach dem Verkauf seines Anwesens verzog er im Jahre 1959 nach Spanien, wo seine Tochter verheiratet ist.

Hans Boehmer war Mitbegründer der Fliegerei in Wittgenstein, also ein Mann der ersten Stunde.

Die große Halle, die vor dem Krieg in Schameder gebaut wurde, trug daher seinen Namen.

Hans Boehmer war im Deutschen Luftsportverband Landesgruppenführer von Westfalen und später von Hessen, wo ihm auch die Fliegerschule auf der Wasserkuppe/Rhön und die Forschungsstelle für Segelflug in Darmstadt unterstand.

Hans Boehmer war mit der Fliegerei in Wittgenstein bis zuletzt noch eng verbunden und zeigte stets großes Interesse an der weiteren Entwicklung. Daß er seine alte Heimat auch in Spanien noch liebte, das ging aus vielen Briefen hervor.

Hans Boehmer wurde im Jahre 1957, aus Anlaß des fünfjährigen Bestehens der Luftsportgruppe Aue, zum Ehrenmitglied ernannt.



Hans Bohmer in seiner Wahlheimat Mallorca

**Motorflug ist nützlich, Segelflug schön  
Wittgensteiner Flugsportler erinnert an Altmeister des Segelfluges:  
WOLF HIRTH**

Als die Wittgensteiner Fliegerjugend nach dem Kriege wieder aktiv wurde, da galt es zunächst, Interessenten zu finden, die sich in der Freizeit mit dem Bau von Flugmodellen beschäftigten. So entwickelte sich ein gewisser Stamm, dessen Ziel das Segelfliegen war. Im Laufe der Jahre knüpften die Wittgensteiner Flugsportler auch freundschaftliche Beziehungen zu den Nachbargruppen an. Viele Erfahrungen konnten dadurch gesammelt werden. Als wertvoll zeigte sich auch der Kontakt mit den alten Flugpionieren, die gern bereit waren, Ratschläge zu erteilen. Zu diesen Männern gehörte Diplomingenieur Wolf Hirth, mit dem die Auer Segelflieger in Verbindung standen.

Wolf Hirth gehörte zu den hervorragenden Männern seiner Zeit. So ist es auch verständlich, daß man im Deutschen Aeroklub diesen bewährten Flieger zum ersten Präsidenten wählte. Der Wiederaufbau der Sportfliegerei machte bald gute Fortschritte. So konnte der Deutsche Aeroklub bereits im Jahre 1952 zu den Segelflugmeisterschaften in Spanien eine Mannschaft entsenden. Wolf Hirth war Motor- und Segelflieger, er widmete sich jedoch vornehmlich dem Segelflug.

„Segelflug ist schön“, sagte er einmal. Gewiß, auch Motorfliegen macht Freude, aber es wird uns nie so eng mit der Natur verbinden, uns nie so stark und stolz die Erfüllung des uralten Menschheitstraums empfinden lassen wie das königliche Spiel mit den unsichtbaren Gewalten des Luftraums. Jawohl, Motorflug mag nötiger und nützlicher sein, aber Segelflug ist schön. Wolf Hirth konstruierte zum 15. Rhönwettbewerb ein neues Segelflugzeug, die Minimoa, mit dem er einen Streckenflug-Weltrekord von 420 km aufstellte. Beachtlich Erfolge brachten auch verschiedene Expeditionen in ferne Länder, wo man überall mit Begeisterung aufgenommen wurde.

Wolf Hirth flog im März 1931 als erster Segelflieger über dem Häusermeer von New York. Nach seiner Rückkehr aus Amerika übernahm er die Leitung der Segelfliegerschule Grunau (Riesengebirge). Hier zeigte es sich, daß der hervorragende Flieger auch in der Lage war, seine Kunst auf seine Schüler zu übertragen. Im Jahre 1934 beteiligte er sich mit noch einigen bekannten Segelfliegern an einer Expedition nach Südamerika, um dort die Segelflugverhältnisse zu studieren. In die Heimat zurückgekehrt, widmete er sich wieder seiner 1933 gegründeten Segelfliegerschule am Hornberg (Schwäbisch-Gmünd). Daneben förderte er in zahlreichen Schriften des Verständnis für den Segelflug.

Eine Sensation war der Looping über dem Hornberg mit einem offenen Gleitflugzeug. Eine weitere Expedition führte im Jahre 1935 nach Japan, wo man ebenfalls die Leistungen bewunderte. Wolf Hirth benutzte auch Motorsegler und gewann so die Möglichkeit, auch bei weniger gutem Segelflugwetter größere Flüge auszuführen. So konnte der Anwendungsbereich des Segelflugs noch wesentlich über seinen bisherigen Stand verbreitet werden.

Die großen Verdienste Wolf Hirths um die deutsche Segelflugkonstruktion veranlaßte den Verein Deutscher Ingenieure (VDI), ihm den Ehrenring für die Förderung der technischen und physikalischen Grundlagen des Segelfliegens zu verleihen.

Der Altmeister des Segelfluges erlitt im Jahre 1959 in seiner schwäbischen Heimat den Fliegertod.



Wolf Hirth, der große Flieger seiner Zeit



Eines ist gewiß, Wolf Hirth und seine Leistungen sind in die Geschichte der Fliegerei eingegangen. Alle, die das Glück hatten, diesen großen Flieger kennenzulernen, werden ihn in Erinnerung behalten.

**Hochleistungs-Segelflugzeug, zweisitzig**  
**MU 13 E, Bergfalke**  
(Hersteller: Wolf Hirth GmbH, Nabern/Teck)

Das Flugzeug war damals eines der ersten dieser Art, die nach dem Kriege wieder gebaut wurden. Es gehörte einer Fliegergruppe in Mühlheim/Ruhr und wurde von den Wittgensteiner Fliegern im Jahre 1958 in noch sehr gutem Zustand käuflich erworben. Ein neues Flugzeug hätte über das Doppelte gekostet; aber dazu reichte das Geld nicht aus. Nun konnten in Schameder Passagierflüge gemacht werden und mit der Schulung der Segelflieger begonnen werden. Die Voraussetzung dafür war gegeben, weil ein Motorflugzeug zur Durchführung von Motorschlepp jetzt vorhanden war.

Von 1958 bis 1966 wurden in den 8 Jahren des Einsatzes mit diesem Flugzeug folgende Leistungen erzielt:

1.186 Starts  
697 Flugstunden (Flugdauer)  
61 Prüfungen aller Art

Im Jahre 1967 wurde dann ein wichtiges Bauteil vom aml. Prüfer verworfen, außerdem bedurfte das Flugzeug einer Generalüberholung, die größere Kosten verursacht hätte. Man entschloß sich daher, das Flugzeug außer Betrieb zu nehmen.

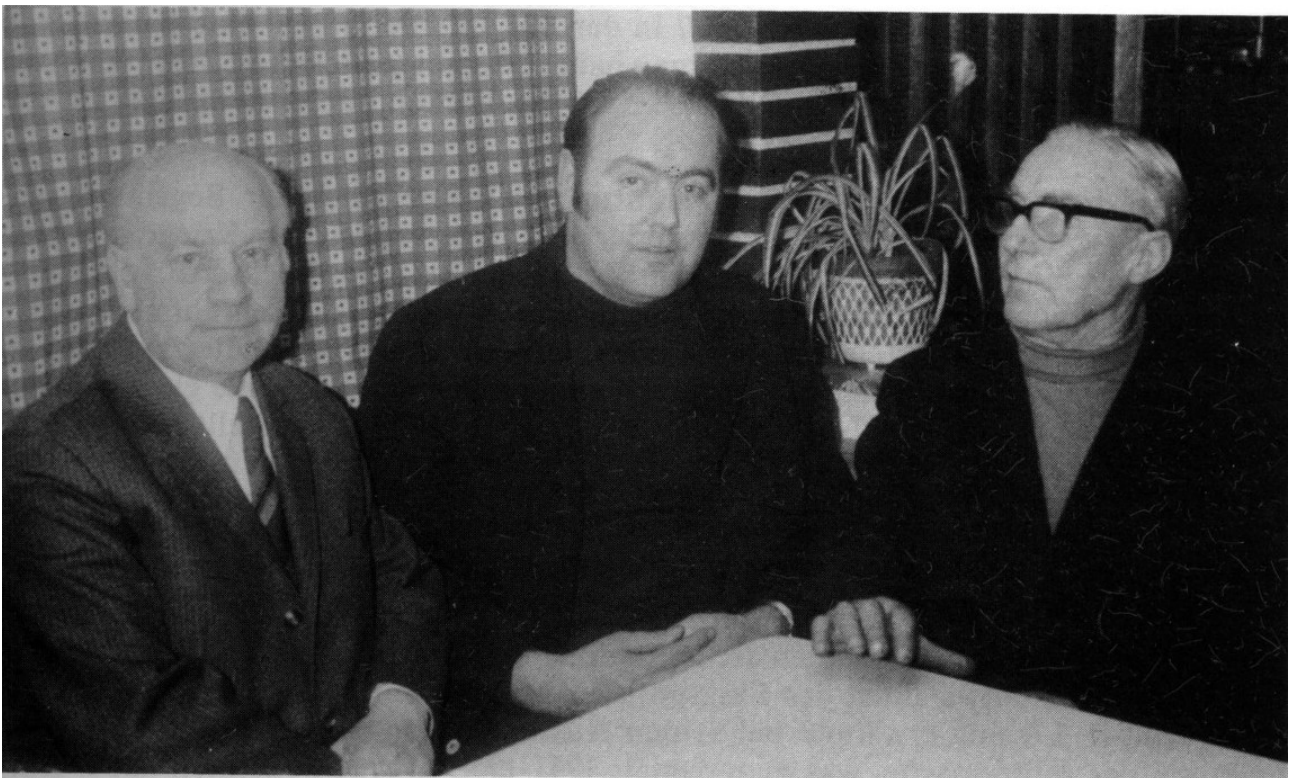
### **25 Jahre Modellflug in Wittgenstein**

Aus diesem Anlaß fand im März 1977 in der Bürgerhalle in Aue eine Feierstunde statt, an der zahlreiche Gäste teilgenommen haben, darunter auch die Bürger von Aue, von denen die älteren Jahrgänge teilweise noch das Wirken der Modellflieger in Aue miterlebt haben.

Paul Messer, der Initiator dieser Veranstaltung, sagte in seiner Begrüßungsansprache, daß er sich als einer der Mitbegründer der Fliegerei nach dem Kriege geradezu verpflichtet gefühlt habe, diese Feierstunde anzuregen. Bei einer Rückschau in die Vergangenheit sei ihm selbst manches wie ein Traum. Paul Messer ist Ehrenmitglied des Modellflugclubs Wittgenstein, sodaß dieser Verein auch als Veranstalter auftrat. Für den Besucher war es geradezu imposant, als er beim Betreten der Halle gleich auf der Bühne einige moderne Segel- und Motormodelle auf Tischen aufgestellt ins Blickfeld bekam. Dazu war einiges Bildmaterial von früheren Jahren zu sehen, das von Ausstellungen stammt, die im Deutschen Haus, etwa 100 m von der Bürgerhalle entfernt, stattgefunden haben. Es war eine große Ehre, den Bürgermeister von Bad Berleburg, Herrn Adolf Schmerer, in unserer Mitte zu haben, der selbst passionierter Flieger ist. Er gab seiner Freude Ausdruck, an dieser Feierstunde teilnehmen zu dürfen und sagte in seiner Rede, daß er die Leistungen der Modellflieger hoch einschätze. Er wünsche sich eine gute Weiterentwicklung des Flugsports in Wittgenstein. Der 1. Vorsitzende des MFC Wolf-R. Lessing erwähnte bei seinen Ausführungen, daß man heute im MFC praktisch das weitermache, was man damals 1951/1952 in Aue begonnen habe. Dort wurde in den zurückliegenden Jahren gute Arbeit geleistet. Interessant sei ein Vergleich mit damals, der zeige, wie rasch die Entwicklung auf technischem Gebiet vorwärts schreite, Das zeigten die heute hier aufgestellten Modelle mit Funkfernsteuerung



25 Jahre Modellflug in Wittgenstein: Feierstunde in Aue 1977.  
Von links: Paul Messer, Gustav Böhl, Hans Achenbach.



Beim Treff der alten Flieger!  
Drei Generationen:  
Paul Messer (Jahrgang 1911), Kurt Reichel (Jahrgang 1936), Gustav Böhl (Jahrgang 1895).

und Kunststoffbauweise, gegenüber früher Holzbauweise und Freiflugmodelle. Außerdem haben noch einige Gäste Grüße und Wünsche übermittelt, zu denen der Ortsvorsteher von Aue, Herr Arno Strack, gehörte. Das schönste Geschenk aber brachten die beiden ortsansässigen Vereine mit einigen Liedvorträgen, es war der Männergesangverein Aue 1877 und der Spielmannszug Deutsche Eiche, Aue, die so die Feierstunde mitgestaltet haben. Zum Gedächtnis der toten Flieger wurde eine Gedenkminute eingelegt. Einige Kameraden wurden für langjährige Mitarbeit geehrt, ganz besonders der älteste Flieger Wittgensteins, Herr Gustav Böhl. Er bekam eine aus Wittgensteiner Schiefer stammende Platte mit dem Symbol der Kirche von Girkhausen zur Erinnerung an seinen ersten Motor-Flug in die Heimat (1917), der auch zur ersten Landung eines Flugzeuges in Wittgenstein führte. Der Kirchturm von Girkhausen war damals das erste Erkennungszeichen beim Anflug in sein Heimatgebiet. Mit einem Liedvortrag des MGV wurde die Feierstunde beendet. Die Besucher werden diesen Tag noch lange in guter Erinnerung behalten haben.