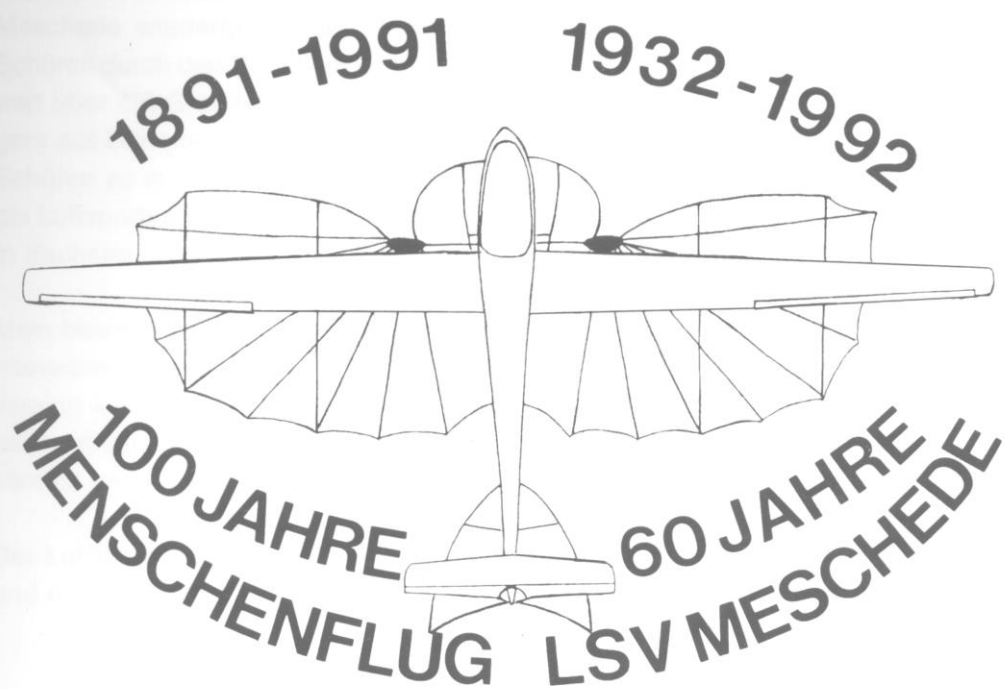


Chronik

Luftsportvereinigung Meschede

1932 - 1992





VORSTAND 1991 / 1992

v. l.: J. Knipschild (2. Vorsitzender), T. Kirtz (1. Vorsitzender),
J. Schwefer (Geschäftsführer), N. Göddemeyer (Geschäftsführer)

*Die Macht des Verstandes, o, wend sie nur an,
Es darf Dich nicht hindern ein ewiger Bann,
Sie wird auch im Fluge Dich tragen!
Es kann Deines Schöpfers Wille nicht sein,
Dich, Ersten der Schöpfung, dem Staube zu weih'n,
Dir ewig den Flug zu versagen!*

Otto Lilienthal

1. Kapitel -

(Wenn der Vater mit dem Sohne, und der Sohn nicht gehorcht. - Fliegender Schneider eröffnet unfreiwillig Ulmer Badesaison. - Otto Lilienthal endet mit tödlichem "Hals- und Beinbruch".- Flugbazillus weitet sich auch im Sauerland aus.- Werkstatt in der alten Kirche.)

Solange Menschen leben, träumen sie davon, sich wie ein Vogel in die Luft zu erheben und die Erde unter sich zu lassen. Die griechische Mythologie berichtet bereits über den Flug von Vater Daidalos, der aus Federn und Wachs Flügel für sich und seinen Sohn Ikaros bastelte. Da aber Ikaros trotz eingehenden Briefings die vorgeschriebene Flughöhe verließ, stürzte er ab in Neptuns nasses Reich. Im 15. Jahrhundert fertigt Leonardo da Vinci Flugskizzen an. Zweihundert Jahre später versucht es Albrecht Ludwig Berblinger, bekannt unter dem Namen "Schneider von Ulm", wieder mit einem Flug, und zwar über die Donau. Bekanntlich schlägt dieser Versuch fehl, und Berblinger eröffnet so unfreiwillig die Ulmer Badesaison. Erst 80 Jahre später, 1891, gelingt es Otto Lilienthal nach langen Beobachtungen des Vogelfluges, endlosen Berechnungen und Versuchen, als erstem Menschen, mit Hilfe eines selbst gebauten Flugapparates, schwerer als Luft, zu fliegen. 1896 stürzt er bei einem seiner Flüge tödlich ab.

Im fernen Amerika beschäftigen sich die Gebrüder Wright ebenfalls mit der Kunst des Fliegens. Die Pläne Otto Lilienthals dienen auch ihnen als Grundlage ihrer Forschungen und Versuche. So gelingt es ihnen 1902 in Kitty Hawk, ebenfalls zu fliegen. Es ist ein selbstgebauter Segelflugzeug-Doppeldecker. Die Fortsetzung ihrer Experimente gebiert schließlich den Motorflug.

Ein uralter Menschheitstraum wurde Wirklichkeit.

Mit dem Tode Otto Lilienthals ist auch in Deutschland keineswegs die Flugbegeisterung zu Ende gegangen. Überall in deutschen Großstädten, vornehmlich in den Universitätsstädten, entstehen Flugsportvereine. Beispiele hierfür sind die Gründungen des "Düsseldorfer Aero-Klub", 1902, und des "Kölner Verein für Luftfahrt", 1906. Während der 1. Weltkrieg wesentlich zur technischen Weiterentwicklung des Motorfluges beiträgt, verbieten die Alliierten mit den "Pariser Vorortverträgen" den Motorflug weitgehend im besiegten Deutschland. Offensichtlich hat man jedoch dem Segelflug keine Bedeutung beigemessen. Er ist vom Verbot ausgenommen. Wieder sind es vor allem die akademischen Fiiegergruppen, auch "Akafliegs" genannt, die unermüdlich an der Weiterentwicklung des Segelfluges arbeiten. 1920 finden sich auf der Wasserkuppe in der Rhön Segelflieger aus dem ganzen deutschen Reich zum ersten Segelflugwettbewerb zusammen. In Grunau, Rossitten und auf der Wasserkuppe entstehen die ersten Segelflugschulen.

Die Flugbegeisterung ist ein Bazillus, der sich in Windeseile ausweitete. Von ihm werden vornehmlich junge, mutige Leute, aber auch die "gegründeten" deutschen Motorflieger befallen. Zu ihnen gehört ebenfalls der junge Sportlehrer Arnold Flues aus Stockhausen bei Meschede. Während seiner Semesterferien meldet er sich bei der Segelfliegerschule Rossitten in Ostpreußen an. Dort ist Ferdinand Schulz, ein ehemaliger Kriegsflieger, als Segelfluglehrer tätig. 1924 wird Schulz nach Qstündigem Flug auf der selbstgebauten "Besenstielkiste" Weltmeister im Dauerflug. Arnold Flues kehrt mit der A-, B- und C-Prüfung in seine sauerländische Heimat zurück. In der "Mescheder Zeitung" veröffentlicht er am 1. Februar 1932 einen Bericht unter der Überschrift "Gleit- und Segelflugsport jetzt auch in Meschede".

Wir in Deutschland können uns leider mit unserem kläglichen Luftfahrthaushalt, bedingt durch das Diktat von Versailles, solche Fernflugexperimente oder die Massenaufstellung von Rekorden, wie es im Vorjahr im Ausland

geschah, nicht leisten. Es verdient daher umso größere Bewunderung, dass die deutsche Jugend in ihrem fliegerischen Drange durch auch noch so große Not der Zeit sich nicht aufhalten lässt. Die Segelflugkondgebung des Deutschen Luftfahrtverbandes (DLV) am 8. Januar im Berliner Flugverbandshaus bewies es. In dem interessanten Bericht, den der Vorsitzende des DLV Segelflugausschusses erstattete, heißt es: Mehr als 8.000 Jungsegelflieger, etwa 1.500 Flugzeuge und 40 gut ausgerüstete Übungsstellen stehen augenblicklich der Segelflugbewegung zur Verfügung. Unsere wichtigsten Segelflugschulen stehen auf der Wasserkuppe, in Rossitten und in Grunau. In allen Teilen unseres Reiches haben sich Segelfluggruppen gebildet. In Westdeutschland befindet sich fast in jeder größeren Stadt eine solche Gruppe. Jeden Sonntag sind hier Hunderte von deutschen

Jungen am Übungshang anzutreffen, um in ernster Arbeit die schwere Kunst des Fliegens zu erlernen. In der "Westdeutschen Flugwoche", die jedes Jahr in den Borkenbergen, im Kreis Lüdinghausen, stattfindet, messen die jungen Piloten der einzelnen Gruppen ihre Kunst und Geschicklichkeit. Ungefähr 30 bis 40 Maschinen sind während dieser Zeit ständig in Betrieb. Tausende von Zuschauern finden sich hier ein. In die sonst so stille Heide ist Leben gekommen. In unserer engeren Heimat, in der sich so schöne Übungshänge befinden, ist leider der Segelflugsport noch unbekannt. Einige begeisterte Herren aus Hagen und Düsseldorf haben zwar vor mehreren Jahren schon einen Versuch in Winterberg unternommen, leider aber ist der so verheißungsvolle Anfang im Sande verlaufen. Ein neuer Versuch wird jetzt in Wennemen unternommen. In eifriger Arbeit wird unter fachmännischer Leitung ein Gleitflugzeug, Typ "Zögling", gebaut. In liebenswürdiger Weise hat der Herr Pfarrer die alte Kirche, jetzt Vereinshaus, als Werkstatt zur Verfügung gestellt. Unter größten Opfern der Beteiligten, die insgesamt arbeitslos sind, geht der Bau vor sich. Wir wären jedem dankbar, der uns eine Unterstützung zukommen ließe. Wer hilft der jungen Gruppe? Interessenten, die unserer Gruppe, der ersten im Kreise Meschede, beitreten möchten, wollen sich bei mir melden. (Tel.-YR 307) Es liegen bisher schon mehrere Anmeldungen vor, sogar schon einige aus Arnsberg. Ich empfehle allen, am Werkstattdienst teilzunehmen. Es ist sehr vorteilhaft für den angehenden Piloten, wenn er mit der Konstruktion der Maschine vertraut ist. In etwa vier Wochen wird das erste Gleitflugzeug fertig sein, schnelle Anmeldung ist daher geboten."

Arnold Flues hat wahrscheinlich auch schon von dem Amerikaner Frank Bettger gehört, der einem seiner Bücher den Titel "Lebe begeistert und gewinne" gegeben hat.

Seine im ersten Artikel ausgestrahlte Begeisterung hat Erfolg, wie man seinem zweiten Bericht in der Heimatzeitung einige Tage später entnehmen kann.

"Der vor einigen Tagen in dieser Zeitung veröffentlichte Artikel über den Bau eines Segelflugzeuges hat, wie vorauszusehen war, in der Öffentlichkeit viel Anklang gefunden. Begreiflicherweise ist diese Notiz von den meisten Lesern mit einem gewissen Misstrauen aufgenommen worden. Diese Beobachtung wird überall dort gemacht, wo etwas Neues geschaffen wird, was über das Alltägliche hinausgeht. Leider hat sich auch das Misstrauen zu häufig bewahrheitet. Werden doch vielfach von Nichtfachleuten Flugzeuge gebaut, die von vornherein zur Flugunfähigkeit verurteilt sind. Solche Versuche dienen natürlich nicht dazu, das Vertrauen des Volkes zu gewinnen. Bei dem Bau in Wennemen handelt es sich um eine sehr ernst zu nehmende Angelegenheit. Der Schreiber dieser Zeilen selbst steht seit 1928 aktiv in der Segelflugbewegung. In drei verschiedenen Kursen an der Segelfliegerschule Rossitten hat er sämtliche Segelflugprüfungen abgelegt. Die letzte am 12. September letzten Jahres. An der Gründung der Segelfliegergruppe Hagen hat er großen Anteil. Von dieser Gruppe sind bereits drei Flugzeuge, Typ "Zögling", gebaut. Herr Großkreutz, unter dessen Leitung das letzte Flugzeug gebaut wurde, hat auch in liebenswürdiger Weise die Bauleitung in Wennemen übernommen, es wird deshalb für richtige Ausführung des Baues garantiert. Werfen wir jetzt einen Blick in die Werkstatt. Das Gerüst, in der Notkirche, jetzt Vereinshaus, soll ein Flugzeug gebaut werden, hatte sich verdichtet. Einige arbeitslose Schreiner waren bereits gebeten, sich am Bau zu beteiligen. Das Holz für den Spannturm wurde bei einem Handwerker geschnitten

und in die Werkstatt gebracht. Hier wurde es dem Zwecke entsprechend bearbeitet. Es fand sich eine Anzahl von Neugierigen ein, die sich in lauten Bemerkungen über unser Vorhaben lustig zu machen versuchte. Die Bauer aber ließen sich nicht beirren. Sie sägten, hobelten, raspelten, nagelten und leimten. Schon nach einigen Tagen war das Gerüst, der Spannturm, fertig. Nun ging es an den Flügel. Jeder Flügel wird aus 16 Spieren

gebildet. Das Herstellen der Spieren erfordert sehr viel Zeit und Mühe. In drei Arbeitswochen hoffen wir die 32 Spieren hergestellt zu haben. Unsere Rechnung aber sollte nicht stimmen. Das Schneiden des Holzes nahm nur wenige Stunden in Anspruch, da uns Herr Fabrikant Dietz bereitwilliger Weise seine Maschinen zur Verfügung stellte. Es sei ihm an dieser Stelle herzlich dafür gedankt. Inzwischen aber war das Zutrauen der so zahlreichen Zuschauer, meist Erwerbslose, sehr gestiegen. Still greift bald dieser, bald jener zum Handwerkszeug. Bald saßen sich in emsiger Arbeit zwei lange Reihen Menschen gegenüber, die an der Ausführung eines Werkes mithalfen, dessen Gelingen ihnen noch vor kurzer Zeit zweifelhaft erschien. Eine Zufriedenheit lag auf den so verhärteten Gesichtern. Hatten sie doch Beschäftigung! Es wurde reinste Bandarbeit geleistet. Statt der vorgesehenen drei Wochen wurden die Spieren in drei Tagen hergestellt. In den nächsten zwei Tagen folgten die Flügel. Machte uns die Anschaffung des weiteren Materials keine Schwierigkeit, so könnte die Maschine in ungefähr acht Tagen ihrer Bestimmung übergeben werden. Für Mittwoch, den 10. d. M., ist bereits der Bauführer vom Deutschen Luftfahrerverband (DLV) bestellt. Derselbe wird die Bauausführung prüfen und deren Richtigkeit bescheinigen. Bis zur endgültigen Vollendung des Flugzeuges wird uns noch sehr viel fehlen. Wir nehmen daher jede Unterstützung gern entgegen."

Arnold Flues, noch kein sehr bekannter Mann in seiner sauerländischen Heimat, stellt sich mit diesem Artikel seinen "Landsleuten" richtigerweise erst einmal vor. Er berichtet ausführlich über die in Wennemen laufenden Arbeiten, zieht immer mehr Aufmerksamkeit auf sich und seine Pläne und gewinnt, wie wir erfahren haben, immer mehr Freunde und Anhänger. Auch die Presse findet das Vorhaben so interessant, dass in der Folge fast wöchentlich über den Segelflug berichtet wird. Schon am 19. Februar schreibt A. Flues in der "Mescheder Zeitung" wieder über den Fortgang der Arbeiten:

"Seit acht Tagen ist das Segelflugzeug, von dem wir schon verschiedentlich berichteten, im Rohbau fertig. Herzlich danken wir der Firma Meier & Brand in Wennemen, in deren Fabrik wir die eisernen Beschläge anfertigen durften. Die weiteren Arbeiten mussten vorerst eingestellt werden, da uns das Geld zur Beschaffung der verschiedenen Materialien: 50 m Stoff (Nessel), Imprägnierungslack, Spannschlösser, Stahldraht, Kauschen, Seilklemmen usw. fehlt. Wir werden aber nicht müde werden und selbst unter den größten persönlichen Opfern auch diese Mittel noch aufzubringen wissen.

Vom Bauprüfer des DLV, Herrn Heuer, ist inzwischen das Flugzeug abgenommen und die Ausführung des Baues für gut befunden."

Wenn man bedenkt, dass in dieser Zeit die Not in unserem Lande sehr groß ist – es gibt immerhin mehr als 6 Millionen Arbeitslose - wie schwierig es sein muss, Material zusammen zu betteln, so sehr sind der Idealismus und die Begeisterung dieser Menschen um Arnold Flues zu bewundern. Die von A. Flues in seinem letzten Artikel erwähnte Opferbereitschaft trägt Früchte, und so können die Arbeiten in Wennemen alsbald fortgesetzt werden. Das Werk geht seiner Vollendung entgegen. Doch muss die Begeisterung nunmehr auch in eine organisatorische Form gegossen werden, will man nicht auf halbem Wege stehen bleiben.

2. Kapitel

(Wer warf die Flugblätter ab? - "Sperber"-Taufe mit Landrat und General. – Erster Flugtag in Schüren. - Josef Grewe ist begeistert. - Ein "Zögling" geht zu Bruch. - Hordenkeile für die Köche. - Versammlung der Gründer. - Mit 50 Pfennig sind Sie dabei)

"Wer nicht wirbt, der stirbt", das weiß man auch damals schon, und auch hier machen sich clevere Geschäftsleute die Werbung mittels Flugzeug bereits zu Nutze. Am 4. Mai 1932 erscheint folgende Anzeige in der "Mescheder Zeitung":

"Flugwerbetage" für die beliebten GBL-Strümpfe.

Am Mittwoch, dem 4. Mai, werden von einem Flugzeug Gutscheine abgeworfen, die beim Kauf von Seidenstrümpfen und Socken in Zahlung genommen werden. Louis Hesse, Meschede. Ob und wer diese Flugblätter abgeworfen hat, ist nicht überliefert. Ganz sicher kann gesagt werden, dass es noch kein Segelflugzeug war. Diese "Flugwerbetage" passen in die Zeit, denn in gut unterrichteten Kreisen spricht man bereits von der anstehenden, für den 8. Mai geplanten Gründung des "Luftfahrtverein Sauerland" in Meschede. Die für diesen Tag angesetzte Versammlung, so weiß der Chronist zu berichten, findet reges Interesse. Anstelle von Bürgermeister Ebel eröffnet Rechtsanwalt Anton die Versammlung. Dann spricht Arnold Flues über Zweck und Ziel des zu gründenden Vereins. Dabei berichtet er über Untersuchungen von Experten, die das Gebiet um Meschede geprüft haben. Nach Meinung dieser Leute ist die Gegend um Meschede für die Errichtung einer Segelflugschule außerordentlich günstig. Arnold Flues hat auch hier sehr überzeugend argumentiert, denn das Ergebnis dieser Versammlung, die zwar noch nicht zur Gründung des neuen Vereins führt, bringt eine Reihe von weiteren prominenten Sponsoren aus Meschede und Umgebung. Die Taufe des in Wennemen gebauten Segelflugzeuges ist für den Pfingstmontag angesetzt. Nun sind alle sehr gespannt, am meisten wohl Arnold Flues und seine Freunde, die noch dazu Petrus um gutes Flugwetter bitten müssen. Auch im fernen Industriegebiet an Rhein und Ruhr verfolgt man das Treiben der Männer um Flues mit allergrößtem Interesse. Zu den Feierlichkeiten am Pfingstmontag kommen Mülheimer Segelflieger mit ihren Segelflugzeugen. Bei Baron von Stockhausen finden sie liebevolle Aufnahme und Unterkunft. Auch die Feuerwehr hilft am nächsten Tag beim Aufbau der Geräte. Dann endlich ist es so weit. Das Wetter spielt mit. Die Gebete zu Petrus werden erhört. Gutsbesitzer Josef Wiese-Höhmann aus Stockhausen begrüßt zur Taufe des "Sperber" zahlreiche Gäste, außer Landrat Werra und General von Stockhausen, den Taufpaten, Generaldirektor Dr. Runte. Dipl.-Ing. Direktor Kuhlmanns überbringt die Grüße und Glückwünsche des Flugvereins Hagen, den Arnold Flues mitgegründet hat. Voller Spannung erwartet man nun den ersten Start. Sicherlich gibt es unter den Gästen und Zuschauern immer noch Menschen, die noch nicht so recht an das Gelingen des Vorhabens glauben wollen. Aber schon beim ersten Flug wird eine Flugzeit von 50 Sekunden erreicht. Man versetze sich in diese Zeit zurück und bedenke, dass diese Starts sehr mühsam waren und mittels Gummiseil erfolgten. Den zweiten Flug absolviert ein Flugschüler der Hagener Gruppe. Er schafft mit einem Flug von 39 Sekunden seine A-Prüfung. Nun treten die Mülheimer Gäste an. Der Wind ist an diesem Tage nicht besonders günstig, so dass man nur aus halber Höhe des Hanges starten kann. Deshalb bringen es die "Zöglinge" mit Verkleidung (Boot) auch "nur" auf eine Flugzeit von 2 Minuten. Mit dem Ergebnis dieses Tages sind alle, Veranstalter, Gäste und Kritiker, sehr zufrieden. Der Durchbruch für den Segelflug im Sauerland ist geschafft. Alle Mühe der letzten Wochen und Monate hat sich gelohnt. Zu den Flugbegeisterten der Anfangszeit gehört auch Josef Grewe. Auf Schüren, so meint er, seien die Voraussetzungen für den Segelflugbetrieb noch viel günstiger als im Ruhrtal. Er lädt alle Segelflieger dieses "ersten Flugtages" zu Probeflügen nach Schüren ein. Ein Örtchen in der Nähe von Meschede, das bis dahin vielen Leuten der weiteren Heimat noch vollkommen unbekannt ist. In der Zeit vom 17. bis 21. Mai ziehen die Mülheimer in seine Jagdhütte ein. August Wiing, einer der Fluglehrer, wusste sich noch gut an diesen Besuch zu erinnern. Er und sein Freund werden ausgerechnet gleich am ersten Tage dazu verdonnert, für die Kameraden das Mittagessen zu bereiten. Doch trotz aller Versuche lässt sich der Herd nicht in Gang setzen. Immer mehr Qualm verdunkelt die Hütte. Bald kann August seinen Freund nicht mehr sehen, und die Zeit bis zum Essen wird immer knapper. Schließlich wird nach vielem Rätseln und Pruckeln die Ursache für das Malheur gefunden: Eine geräucherte Eule fällt aus dem Kamin. Als die hungrigen Kameraden vom Hang

zum Essen erscheinen, sind die Köche noch längst nicht fertig. Dafür gibt es vor dem Essen für die beiden Unglücksraben noch eine anständige Tracht Prügel. Man nennt das "Hordenkeile".

Dies ist jedoch nicht das einzige Unglück dieses Tages. Auch der mitgebrachte "Zögling" geht bei den ersten Versuchen am Hang zu Bruch. Man stelle sich den Ärger und die Enttäuschung vor. Es nutzt aber alles nichts. Werkstattarbeit wird angesagt. Erst am letzten Tage ihres Aufenthaltes ist die Reparatur ausgeführt und das Flugzeug wieder einsatzbereit. Das Wetter ist gut, und so hängen die Mülheimer einen weiteren Tag dran, um doch noch zu fliegen. Dieses Mal am Vogelsang in Meschede. Die Zeitung hat über dieses Vorhaben berichtet. Flugzeughänger, mit großen Plakaten behängt, fahren durch die Stadt. Bald hat es sich herumgesprochen. "Weitere Flugversuche werden durchgeführt." Bei schönem Wetter kommen die zahlreichen Zuschauer voll auf ihre Kosten. Dieses Mal können Flughöhen bis zu 200 m erreicht werden. Engelbert Over ist der Auserwählte, der an diesem Tage fünf Starts bis zu 15 Minuten Dauer unternimmt. Beim letzten Flug, der eine Stunde dauern soll, säuft der Pilot nach 12 Minuten ab. Das vorgesehene Landefeld ist durch Zuschauer blockiert. Nun ist guter Rat teuer. Die Landung musst mit Rückenwind hangaufwärts gemacht werden. Ein Getreidefeld, frei von Zuschauern, ist die Rettung. Die Spanndrähte jedoch verfangen sich im Getreide, das Flugzeug macht einen Überschlag. Glücklicherweise bleibt E. Over unverletzt. Der diesjährige Sauerlandbesuch der Mülheimer endet, wie er am 1. Tag in Schüren begonnen hat. Trotz allem versichern die Gäste aus dem Industrie- gebiet dem Bürgermeister: "Wir kommen bestimmt wieder in dieses so schöne und gastfreundliche Land der tausend Berge."

Zu den ersten Segelfliegern im Sauerland gehört Hans Thölke, der die Mülheimer Gruppe wiederholt begleitet hat.

Junger Gleitfluglehrer der ersten Zeit in Schüren ist auch Willi Rentrop vom Luftsportverein Lüdenscheid. Mit über 80 Jahren ist er immer noch aktiver Fluglehrer. Schüren ist für ihn ein beliebter Außenlandeplatz. Voller Stolz zeigt er seinen Schülern die Stätten seines früheren Wirkens. Nach dem Erfolg am Vogelsang gibt es für die Mescheder Freunde des Luftsports kein Halten mehr. Am 22. Juli 1932 findet die Gründungsversammlung des "Luftfahrtverein Sauerland" im Hotel Baxmann in Meschede statt. Gründungsmitglieder sind:

Rittmeister von Heydebrand und der Lasa, Gutsbesitzer Wiese- Höhmann, Steuerobersekretär Lange, Arnold Flues, Obersekretär Hartmann, Dipl.-Ing.Steinhoff, Walter Hömberg, Dipl.-Ing. Hörchner, Hubert Lohmann, Willi Kaiser, Peter Schröjahr, Norbert Kämpfer, Heinz Kaiser, und die Herren Liedke und Harnischmacher

In der 1. Satzung wird folgendes festgelegt:

"Zweck und Aufgabe des Vereins ist es, auf gemeinnütziger Grundlage, unter Zusammenschluß aller für die Luftfahrt interessierten Kreise der Bevölkerung, folgende Ziele zu verfolgen:

1. Pflege des Luftsports
2. Förderung des Luftverkehrs
3. Unterstützung der wissenschaftlichen Erforschung der Atmosphäre, Pflege von Technik und Wissenschaft der Luftfahrt
4. Pflege der Jugendbewegung im allgemeinen und besonders in dem Gedanken der Luftfahrt. Darüber hinaus fördert der Verein die körperliche und geistige Ertüchtigung der Jugend und die Pflege des Gemeinschaftsgedankens.
5. Einführung von Schulungskursen für Jugendliche, möglichst im Anschluss an die Berufsschule."

Man rechnet mit etwa 100 Mitgliedern und beschließt, als Mitgliedsbeitrag für Erwachsene monatlich 50 Rpfg., für Jugendliche 30 Rpfg., zu erheben.

Die Vorstandsmitglieder Hörchner und Steinhoff erklären sich bereit, im Bekannten- und Freundeskreis Geldmittel für die Verwirklichung der Ziele aufzutreiben.

Eine erste Werkstatt soll in der Fabrik Gebr. Schulte an der Lagerstraße in Meschede eingerichtet werden. Sicherlich hat Arnold Flues auch bei der Festsetzung der in der Satzung festgelegten Ziele entscheidend Einfluss genommen. Als Lehrer kennt er die Probleme der jungen Menschen, die ohne Zukunftsaussichten nach ihrer Schulentlassung das Heer der Arbeitslosen vergrößern. Aber auch hohe Ziele, wie die Unterstützung der Erforschung der Atmosphäre, gehören zu den anvisierten Zielen.

Mit diesem Thema befasst sich Dr. F. Rath aus Meschede in seinem Artikel vom 10. August 1932 in der "Mescheder Zeitung":

"Es ist erfreulich, dass sich in der jungen Generation Kräfte regen, die in edlem Streben ihre Kräfte unter Beweis stellen. Durch den unglückseligen Ausgang des Krieges und die uns dadurch aufgezwungenen Bestimmungen war der deutschen Fliegerei in der bestehenden Form ein Ende bereitet. Es galt, neue Wege und Mittel zu finden, um die flugtechnischen Erfahrungen praktisch zu verwerten. Die Fliegerei befand sich in einer sehr unangenehmen Zwangslage. Als Friedrich der Große nach dem Frieden von Hubertusburg an die Organisation und den Aufbau seines Länderzuwachses ging, sandte er den Chemiker Markgraf in das neu erworbene Schlesien mit dem Auftrag, zu erforschen, wie am besten die tausend Wunden eines Siebenjährigen Krieges geheilt werden könnten. Der Chemiker berichtete kurz: "Das Land braucht Erfindungen." Wir befinden uns heute in einer ähnlichen Lage. Der Gedanke des Erfindens ist ein wichtiger Teil des heutigen Kulturprogramms. Meisterhaft hat es die deutsche Fliegerei verstanden, aus der Not eine Tugend zu machen. Die Natur diente als Modellhaus. Sowohl die Segelfliegerei, als auch die Motorflieger sind von der Beobachtung des Vogel- und Insektenfluges ausgegangen. Vieles ist fliegenden Pflanzensamen, Vögeln und Insekten nachgeahmt. Die Rumpler-Werke haben z.B. nie geleugnet, dass sie die Konstruktion der Tragflächen ihrer Flugzeuge dem Samen einer Pflanze der Tropen, der Zanonie, nachgebildet haben.



Arnold Flues
aus Stockhausen
Initiator und Mitbegründer
des „Luftfahrtverein Sauerland“

3. Kapitel

(Sauerland als Fliegerland. - "Rheinberger Zeitung" berichtet. - Auf der Suche nach stadtnahem Fluggelände: Schüren/)

Die Arbeit, die beim Bau von Segelflugzeugen und kleinmotorigen Flugzeugen geleistet worden ist, hat in bemerkenswerter Weise die aerodynamische und statische Durchbildung der Flugzeuge gefördert. In Westdeutschland ist neuerdings das Sauerland als besonders günstiges Gebiet für den Segelflug entdeckt worden. Fachleute bezeichnen es als das Zukunftsgebiet der westdeutschen Segelfliegerei. Die Bewegung konzentriert sich vornehmlich auf Meschede. Es ist hier bereits praktische Arbeit geleistet. In den Pfingsttagen dieses Jahres wurden die ersten Flüge unternommen, die recht erfolgreich waren. Es gelangen Flüge, die eine Höhe von 200 m über Start erreichten. Im Herbst werden weitere Veranstaltungen folgen. Es steht zu hoffen, dass dieser Geist und Willen stärkende Sport bald im Sauerland heimisch wird. Staatsminister a.D. Dominicus äußerte sich jüngst noch über die hier liegenden Möglichkeiten und hob hervor, dass es durchaus möglich sei, diesen Sport auf breiter Grundlage als Volkssport zu betreiben. Er wünscht hierzu die Mitarbeit der bestehenden Turnvereine.

Durch Ausbildung von Obleuten in den Vereinen kann der organische Aufbau gesichert werden. Über die rein sportliche Bewertung hinaus hat aber gerade das Segelfliegen noch eine hohe ethische Bedeutung, die in der Weckung und Stärkung der Liebe zur Heimat zu erblicken ist, eine Tatsache, die in der heutigen Zeit besonders begrüßt werden muss. Daher wünschen wir der westdeutschen und namentlich der noch jungen, aber frisch vorwärts strebenden Segelfliegerei des Sauerlandes eine gedeihliche Entwicklung."

Selten erfährt eine neue Sportart so viel öffentliche Unterstützung. Dies ist sicherlich auch ein Zeichen des unaufhaltsamen Ausbreitens des "Bazillus Segelflug". Im Industriegebiet hat es sich auch herumgesprochen, was die Fachleute über die hervorragenden Möglichkeiten des Segelfluges im Sauerland zu berichten wissen. Das Sauerland liegt vor der Haustür, während unter den damaligen Verhältnissen die Rhön, das Riesengebirge in Schlesien und Rossitten in Ostpreußen nur sehr schwer und mit erheblichen Kosten zu erreichen sind. Noch im selben Jahr meldet sich eine Gruppe aus Rheinberg in Schüren an. Über diesen Besuch im Sauerland berichtet Heinz Trautwein, damals noch ein ganz junger Mann, am 1. August 1932 in der "Rheinberger Zeitung" unter der Überschrift: " Rheinberger Jungflieger in Schüren bei Meschede.

Nachdem wir unsere erste Maschine fertiggestellt hatten, hieß es, sie fliegerisch zu erproben und die Jungflieger auszubilden. Mittwochabend 12 Uhr, als unser liebes Rheinberg schon fest schlummerte, luden die Rheinberger Jungflieger ihr Gepäck in den großen Daimler-Kastenwagen der Firma Underberg und nahmen Abschied. In Moers wurde der Transportwagen mit zwei Flugzeugen angehängt. Dort kontrollierte man unsere Ausweise und gab uns die letzten Befehle für das Fliegerlager.

Der Leiter für die ersten 14 Tage ist unser Rheinberger Führer Lenartz, die Flugleitung hat Benno Klaus. Um 1 Uhr starten wir 22 Jungflieger in Moers. Nach einer wundervollen Nachtfahrt durch das schöne Ruhrtal und Sauerland kamen wir gegen 10 Uhr 30 morgens in Schüren an. Der erste Blick galt natürlich dem Fluggelände, mit dem wir nicht in jeder Hinsicht zufrieden sind. Darauf luden wir ab und schlugen, soweit welche vorhanden waren, die Zelte auf. Mittlerweile hatte sich der Lagerbetrieb gut entwickelt. Es sind mit uns noch Gruppen aus Bochum, Dortmund, Schwerte und Attendorn hier, die sämtlich in den Scheunen der Bauernhöfe, die das Dorf Schüren darstellen, untergebracht sind. Ein Lager des Freiwilligen Arbeitsdienstes verpflegt uns vorzüglich, und die "Freiwilligen" sind die besten Kameraden. Da bis jetzt Regen und falsche Winde uns an größeren Flügen hinderten, wurde mit dem Schulbetrieb begonnen. Alle Anfänger haben jetzt jeder 6 Starts gemacht und können schon einen schönen Fortschritt verzeichnen. Samstagmorgen waren die A- und B-Piloten zu der nächsten Bahnstation Wennemen gefahren, um die übrigen 5 Maschinen zu holen, und zwar das "Grunau-Baby, Ferdinand Schulz", einen "Hol's der Teufel", 2 "Zöglinge" und die Rheinberger "ESL 29 Ltn. d. Res. Hus. 8 Hubert Underberg". Nach dem Abendessen sitzen wir am Zeltlager und singen Volkslieder. Das ganze Leben ist militärisch aufgezogen. Selbst zum Waschen und zum Essen gehen wir in Marschkolonnen. Wenn Petrus jetzt die Brause abstellt und der Wind aus dem richtigen Loch pfeift, fehlt uns nichts mehr. Hoffen wir das Beste. Glück ab." Dieser Bericht gibt sehr nett die Stimmung bei den jungen Fliegern wieder, die nach anfänglicher Skepsis, sich dann doch schnell in der neuen Umgebung, unter neuen Kameraden, zurechtfinden. Heinz Trautwein

meint zum Schluss: "Das alltägliche Leben und der rege Betrieb sind so interessant, dass es sich lohnen würde, wenn Rheinberger uns besuchen kämen, zumal die 150 km leicht zu meistern sind". Immerhin sind 150 km auf Landstraßen zurückzulegen, um die Landschaft an der oberen Ruhr zu erreichen, gute Fernstraßen werden erst sehr viel später gebaut. Wenige Tage später schreibt Trautwein einen weiteren Bericht für seine "Rheinberger Zeitung". "Wenn am Anfang unserer Zeit im Fliegerlager lästiger Regen uns am Flugbetrieb hinderte, so konnten in der letzten Woche bei wunderbarem Wetter Erfolge nicht ausbleiben. Sämtliche Teilnehmer haben eine Prüfung abgelegt. Es wurden 10 A- und 3 B-Prüfungen geflogen, und zwar die A-Prüfung, die einen Geradeausflug von 30 Sekunden verlangt. Emil Frommholz, Jacob Biewer, Horst und Dieter van Gember, Walter Gerrich, Helmut Gerull, Bröckelmann, Peter Jelessen, Willy Dahmen, Otto Cochura, Walter Regelin und Hans Dammers. Die 3 B-Piloten, von denen 5 Flüge von je 60 Sekunden mit einer S-Kurve verlangt werden, sind Josef Jansen, Fritz Höveler und Heinz Trautwein. Leider ließ das ungünstige Gelände eine C-Prüfung nicht zu. Die A-Prüfungen wurden zum größten Teil auf unser Rheinberger Maschine "Hubert Underberg" abgelegt, während die B-Prüfungen auf "Rheinpreußen" erflogen wurden. Denken wir an den anhaltenden Regen und betrachten wir das ungünstige Gelände, so können wir auf den Erfolg stolz sein. Vorige Woche beglückte uns Herr Franz Underberg mit einer großen Packung seiner vortrefflichen Mandelschnitten.

Am Mittwoch, dem 6. September, wird für uns der schöne und erfolgreiche Aufenthalt im Fliegerdörfchen Schüren zu Ende sein. Der Winter steht vor der Tür und mit ihm der Bau einer zweiten Maschine. Wir Rheinberger Jungflieger, die wir hier zum ersten Male die Erde von oben kennen lernten, werden stets eine freudige Erinnerung an Schüren und das Sauerland behalten. Glück ab."

Auch dieser Bericht spiegelt die Begeisterung der jungen Menschen wieder, die zum ersten Male in ihrem Leben Bekanntschaft mit dem Element Luft machten.

Der "Luftfahrtverein Sauerland" gibt in der "Mescheder Zeitung" bekannt, dass zum Verein auch eine Jugendgruppe gehört. Für Anmeldungen liegt im Verkehrsbüro W. Hömberg eine Liste aus. Dort wird auch Auskunft über die Aufnahmebedingungen erteilt.

Im Gegensatz zur Rheinberger Gruppe berichten Fliegergruppen aus Hagen und Menden von dem sehr günstigen Gelände in den Sauerländer Bergen in und um Meschede. Vielleicht ist für die Jungen des Rheinlandes das Bergland noch zu ungewohnt. Die Sauerländer wünschen sich alsbald Flugzeughallen und Unterkünfte. Diese sollen schon bald in Angriff genommen werden. Arnold Flues aber ist immer noch auf der Suche nach einem weiteren stadtnahen Fluggelände. Er denkt dabei sicher auch an den langen Anmarschweg für junge Flugschüler. Aber Versuche am Hainberg bringen nicht den gewünschten Erfolg.

Am 19. November 1932 wird der nächste Schritt zur Verwirklichung einer Segelflugschule getan. Dazu bedarf es jedoch eines starken Verbandes. Unter dem Vorsitz von Kreisinspektor Voß als Vertreter des verhinderten Landrats Werra und unter Teilnahme von Bürgermeister Ebel aus Meschede wird im Hotel "Zur Krone" in Arnsberg die Segelfluggesellschaft Meschede-Schüren gegründet. Ihr treten zunächst die Gruppen Arnsberg, Hagen, Menden, Schwerte, Iserlohn, Letmathe und Meschede bei. Später auch noch andere Gruppen. Zweck des Unternehmens ist allein eine Schule in Schüren. Dem Vorstand der Gesellschaft gehören an:

Rittmeister a. D. von Heydebrand, Fabrikant Meyer, Menden, Dipl.-Ing. Hörchner, Meschede, Dr. Ing. Georg, Dortmund, und Arnold Flues. Josef Grewe stellt das erforderliche Gelände zur Verfügung, wie es heißt zu angemessenen Bedingungen. Die Verwirklichung des Projektes soll mit Hilfe des "Freiwilligen Arbeitsdienstes" erfolgen. Auch hier hat A. Flues die besten Beziehungen. Er ist selbst Führer des FAD im Jungdeutschen Orden. Mit dem Bau der großen Flugzeughalle und Unterkünften am Platz kann begonnen werden. Gleichzeitig wird der Ausbau der Straße von Enkhausen nach Schüren in Angriff genommen.

Es klingt fast wie eine Rechtfertigung, wenn in der "Mescheder Zeitung" am 23. November dazu folgendes berichtet wird:

"Kreis Meschede - das Zukunftsgebiet der westdeutschen Segelfliegerei. Das Segelfliegen nimmt im Sauerland einen ungeahnten Aufschwung. Man ist heute auch vom praktischen Wert der Segelfliegerei überzeugt und

geht zu Taten über. Viele Schwierigkeiten stellen sich in den Weg. Die größte Schwierigkeit liegt in der Beschaffung eines geeigneten Geländes, wo dieser Sport betrieben werden kann. Es ist nur wenigen Schülern heute möglich, die Fliegerschulen in Rossitten, Rhön oder Grunau zu besuchen. Die Kosten sind hoch. Segelflugsport aber muss Volkssport sein, wenn er einen Sinn haben soll.

Das Sauerland mit seinen vielen Hängen ist nach dem Urteil von Sachverständigen ganz außerordentlich für die Ausübung des Segelflugsports geeignet. Das Interesse der Bewegung konzentriert sich auf das Gelände in Schüren bei Meschede. Böttcher, der Geländeprüfer des DLV-West, meint, er habe außer den bekannten Geländen, wie Wasserkuppe, Grunau und Rossitten, viele Gelände gesehen, aber keins habe so viele gute Eigenschaften wie Schüren. Die Lage, in der Hauptwindrichtung West mit der Einbuchtung, lässt den Wind, der im Vorgelände durch keine hohen Berge aufgehalten wird, schon weit voraus nach oben strömen. Es besteht also keine Gefahr, dass man einerseits zu nahe am Hang fliegen muss und dadurch mit ihm kollidiert, andererseits nicht sofort das Aufwindfeld verliert und im Tal landen muss. Es ist also leichter für C-Anwärter, dort die C zu fliegen, und es ist auch leicht für Fortgeschrittene, das Kurven gegen den Hang, als im Rückenwind zu üben, wie man es bei Wolken- und Thermikflügen beachten muss. Dann hat das Gelände oder der Hang sehr günstige Start- und Landestellen. Zuerst ist für beides die Wiese oben gut geeignet, dann gibt es auch im Tal sehr günstiges Landegelände, wenn jemand mal den Anschluss verlieren sollte. Zuletzt ist noch die günstige Lage des Hanges für den Anmarsch der Gruppen zu berücksichtigen. Von Schüren ist es nicht schwer und weit, dorthin zu kommen. Und dann liegt unten im Tal am Fuß des Hanges ein Ort mit Bahnhof". Zum Schluss bemerkt Böttcher gegenüber der Zeitung: "Laden Sie uns Mülheimer noch einmal für acht Tage ein. In den Weihnachtsferien haben wir Zeit. Ich bin überzeugt, dass in den acht Tagen auch einmal genügend starker Westwind ist, dann segeln wir ihnen mit zwei Maschinen etwas vor. Auf einige Stunden kommt es uns dann nicht an."

Böttchers Aussagen betreffen sicher den Hang am Osenberg. Im Gegensatz zu den Jungfliegern kommt er zu der Erkenntnis, dass der Hang in Schüren sehr wohl für C-Flüge geeignet ist. Wenn er von den guten Landemöglichkeiten auch im Tal spricht, so meint er sicher das erst nach dem 2. Weltkrieg aufgestaute Tal bei Enkhausen.

Ein ereignisreiches Jahr geht zu Ende. Mit dem Aufstellen der ersten Baracke sind die Vorbereitungen für den Bau der Flugzeughalle und der Schule abgeschlossen. Der Winter lässt alle weiteren Arbeiten im Freien ruhen.

Das Jahr 1933 mit der Machtübernahme durch Adolf Hitler und seine NSDAP hat zunächst noch keine Auswirkungen auf den Segelflugsport im Sauerland. Mit dem Beginn des Frühjahres erwacht die Fliegerei in Schüren zu neuem Leben. Die "Mescheder Zeitung" - noch gibt es sie - schreibt am 26. April:

"Motorflug im Sauerland

Auf dem Flugplatz in Schüren bei Meschede steigt seit etwa 8 Tagen regelmäßig ein Motorflugzeug auf. Wie wir hören, sind auch für kommenden Sonntag einige Flüge in Aussicht genommen. Das Steuer wird am Sonntag von dem in der Motorfliegerei als Kunstfliegerpilot bekannten Hans Jenssen geführt. Schon jetzt sei darauf hingewiesen, dass zu Pfingsten in Meschede-Schüren größere Flugveranstaltungen, besonders in der Segelfliegerei, beabsichtigt sind."

Inzwischen regt sich wieder Leben auf der Baustelle in Schüren. Es entstehen weitere Baracken, eine Küche sowie ein Speiseraum. Der Luftsportverband hat inzwischen das Gelände übernommen.

Der Luftsport erfährt unter den neuen Machthabern besondere Unterstützung.

Im März 1933 werden vom Reichskommissar für die Luftfahrt (später Reichsminister der Luftfahrt) Hermann Göring, alle in Deutschland bestehenden fliegerischen Organisationen im "Deutschen Luftsportverband" zusammengefasst. Der alte "Deutsche Luftfahrtverband" löst sich auf. Präsident wird Hauptmann a.D. Bruno Loerzer.

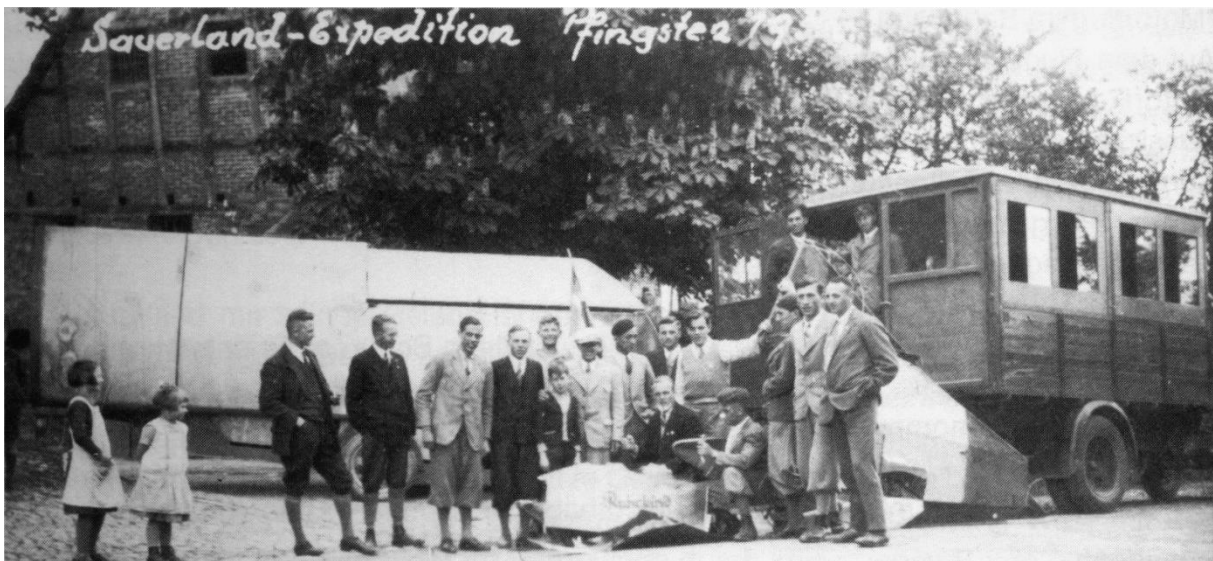
Die am 26. April von der "Mescheder Zeitung" für Pfingsten angekündigten Flugveranstaltungen finden bei herrlichem Flugwetter statt. Hierüber lesen wir in der Zeitung am 7. Juni 1933.

"Zu Pfingsten, das sich bei herrlich blauem Himmel und klarster Luft präsentierte, fand in Schüren der 1. Flugtag statt. Am Pfingstsonntag hatte die rührige Segelfluggesellschaft Meschede- Schüren die feierliche Taufe eines Segelflugzeuges, die von Stadtvorsteher Bange vollzogen wurde, vorgesehen. Tausende und Abertausende kamen aus dem ganzen Südwestfalen nach Schüren. Das Segelflugzeug wurde dem Andenken des im 1. Weltkrieg abgeschossenen Mescheder Kampfflieger, Willy Hennebeil, gewidmet. Er starb am 4. Dezember 1916 mit 25 Jahren.

Bei den Schul- und Übungsflügen am ersten Tag ereignete sich ein Unfall. Ein Flieger aus Plettenberg stürzte ab, brach ein Bein und zog sich innere Verletzungen zu, er kam ins Krankenhaus, ist aber außer Gefahr.

Am Pfingstmontag war der Andrang in Schüren riesengroß. Dank hervorragender Organisation ging alles gut. Die Erfrischungspaläste waren überlaufen, die Erbsensuppe schmeckte hervorragend, das Schinkenbrot vom Greweschen Hof ausgezeichnet. Es wurden Motor- und auch Segelflüge durchgeführt. Auch ein Fallschirmabsprung einer jungen Fliegerin aus 300 m Höhe erregte besondere Aufmerksamkeit und brachte großen Beifall. Die Segelfluggesellschaft Meschede-Schüren darf mit ihrem Erfolg zufrieden sein, hat doch der starke Andrang an beiden Tagen gezeigt, dass man ihrem

Bemühen und Streben allgemein großes Interesse entgegenbringt. War Schüren vor Wochen noch unbekannt, so ist es heute in aller Munde."



Die erste Segelfliegergruppe aus dem Ruhrgebiet (Anm. Rheinberg) in Stockhausen 1932



Eine andere Fliegergruppe zu Besuch in Schüren 1932 (Anm. Mescheder Gruppe)

4. Kapitel

(Ohne Werbung keine Erfolge. - Bau der I-Tugzeugha/le. - "Auf diese Steine könne Sie bauen!" - Der bis dahin längste Flug: 218 Minuten. - Die "Braunen" in Schüren.- Arnold Flues + . - Der "Schleifer vom Dienst".)

Für den Sommer hat die Regierung eine Werbewoche für den Luftsport im gesamten Reichsgebiet angeordnet. Im Kreis Meschede findet sie in der Zeit vom 26. Juni bis 2. Juli statt. Hierüber berichtet am 26. Juni 1933 die "Mescheder Zeitung":

"Es handelt sich bei dieser Werbewoche in der Hauptsache um die Förderung der Segelfliegerei und um den Bau der Flugzeughalle in Schüren. Wie notwendig die Förderung der Luftfahrt ist, erhellt die Tatsache, dass die noch im Besitz des Motorflugzeug- Führerscheins befindlichen Personen nicht einmal in ganz Deutschland die Zahl von 300 Personen erreichen. Die Heranbildung eines guten Nachwuchses ist aber nur durch Förderung des Segelfluges möglich. In der rechtzeitigen Erkenntnis dieser Tatsache hat man die Vorschrift erlassen, dass heute jeder Verkehrsflieger zunächst einmal ein guter Segelflieger sein muss. Die Sammlungen für die Luftfahrtwerbewoche sollen am 2. Juli vorgenommen werden. An diesem Tage werden mit besonderem Ausweis versehene Jungflieger des "Luftfahrtverein Sauerland" im ganzen Kreis BüchSENSAMMLUNGEN vornehmen. Als Gegengabe erhält jeder Spender eine Anstecknadel in der Form eines Segelflugzeuges.

Wir bitten die Einwohner des Kreises Meschede, den Luftfahrtgedanken recht kräftig zu unterstützen."

Über die Auflösung des alten DLV im Sauerland berichtet die "Mescheder Zeitung" am 11. August 1933:

"Auch im Sauerland erfolgt die Auflösung der Ortsgruppen des alten DLV. Als neue Einheit entsteht die Ortsgruppe Groß Arnsberg, der neben Arnsberg auch Brilon und Meschede angehören. Sitz der Ortsgruppenleitung wird Meschede. An der Gründungsveranstaltung nehmen Regierungspräsident von Stockhausen und der Gruppenführer im DLV, Selling, aus Dortmund teil.

Die Flugzeughalle in Schüren wird unter Zugrundelegung des von Dipl.-Ing. Hörchner ausgearbeiteten Planes endgültig gebaut. Leider haben sich in letzter Zeit bezüglich der Holzbeschaffung einige Schwierigkeiten eingestellt, so dass die Ausführung des Gesamtobjektes in diesem Jahr nicht mehr möglich sein wird. Jedoch ist der Bau eines größeren Teiles, der sich besonders auf die Herstellung der eigentlichen Flugzeughallen bezieht, bereits sicher gestellt. Denn wir nehmen selbstverständlich an, dass der Opfermut aller Kreise uns über die Beschaffung von Fuhrwerken, Baumaterialien, über Holzschwierigkeiten, Geldbeutelfragen und dergleichen Sorgen in der bisherigen Weise hinweghelfen wird. Gilt es doch nicht etwa eine Sache zu fördern, die nicht aus Eigennutz, sondern auf Gemeinnutz im weitesten Sinne aufgebaut ist.

Der Segelflugbetrieb wird in Schüren von den Mitgliedern des Segelflugvereins Meschede fortgesetzt. Fünf Anwärter: Steuerobersekretär Lange, Meschede; Filmopérateur Spiegel, Bestwig; Heinemann, Stockhausen; Schlosser Peter Schröjäh, Meschede; Josef Grewe jr., Schüren; legen die A-Prüfung ab. Die Startmöglichkeiten sind verhältnismäßig schlecht wegen des ungünstigen Windes, der schräg zum Berghang steht. Die Leistungen sind zum Teil ganz vorzüglich. Vor allen Dingen bemerkt man hier und da schon ein gutes Ausbalancieren des Flugzeuges und geschickte Versuche zum Segeln, um die für die Ablegung der Prüfung erforderliche Zeit von 30 Sekunden zu erreichen. Der Gegenwind wird durchweg geschickt ausgenutzt."

Dipl.-Ing., Schwarmführer Selling, hatte als Flieger am 1. Weltkrieg teilgenommen und war schwer verwundet heimgekehrt. Er soll später die Leitung der Schule in Schüren übernehmen. Doch noch ist es nicht so weit.

Im September 1933 kann der erste planmäßige Kursus für Fluglehrer, in der Folge auch für Flugschüler der Fliegergruppe Dortmund erteilt werden. Im Oktober 1933 besucht der Regierungspräsident Schüren. Das dadurch der Segelfliegerei entgegengebrachte Interesse wird im Sauerland dankbar aufgenommen. Nunmehr wird auch in Bestwig eine Segelfluggruppe gegründet. Die Leitung übernimmt Direktor Kempermann. Sie schließt sich der Ortsgruppe Meschede an.

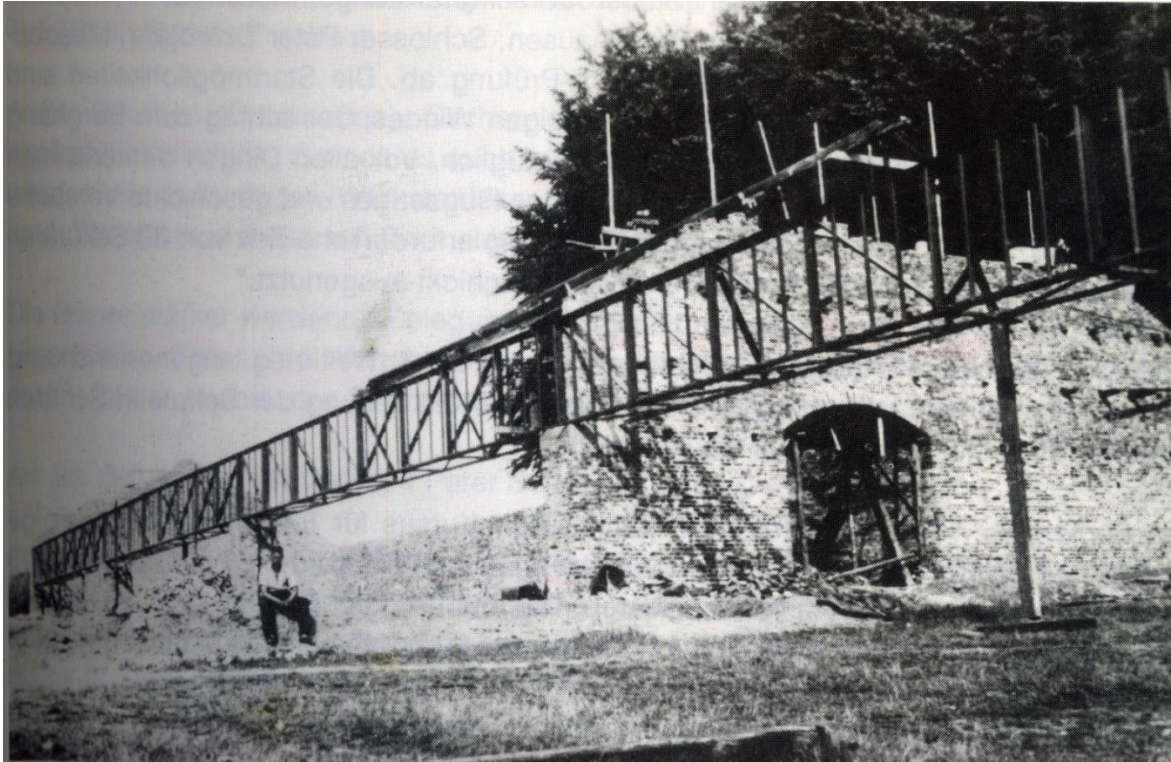
Zwischen Josef Grewe und der Fliegeruntergruppe XV in Dortmund der Landesgruppe V Westfalen im Deutschen Luftsportverband, vertreten durch Ing. Selling, wird am 10. Oktober 1933 ein Pachtvertrag über 30



1 PS im Einsatz. Der Transport zur Startstelle erfolgt bereits mit Hilfe eines Pferdes



Der Flug in Löttmaringhausen endet nach 12 Min mit einem Bruch



In Schüren wird mit dem Bau der 1. Flugzeughalle begonnen



1934/35 wird die Schule in Schüren gebaut (Anm. 1. Bauabschnitt)

Jahre Dauer abgeschlossen. Der Vertrag verlängert sich automatisch, wenn er nicht seitens des Pächters 6 Monate vor Ablauf gekündigt wird. Die Größe des gepachteten Geländes am Osenberg, in der Schlade und am Stein beträgt 200 Morgen.

Im Frühjahr 1934 treffen in Meschede 180 Arbeitswillige aus Dortmund ein. Sie sollen im Amt als Notstandsarbeiter eingesetzt werden. 120 Arbeiter werden im Fabrikgebäude der Fa. Wiebelhaus, dem ehemaligen Schlageter-Lager des Freiwilligen Arbeitsdienstes, 60 Männer in Schüren untergebracht. Das Material für den Bau des geplanten Schulgebäudes stellt die Reichsbahn zur Verfügung. In Westig und Schwerte fällt durch den Abriss von baufälligen Eisenbahnhallen vornehmlich wertvolles Steinmaterial an. Segelflieger übernehmen kostenlos diese Abbrucharbeiten, dafür können sie das Material behalten.

Arnold Flues jedoch, inzwischen schwer erkrankt, stirbt im Alter von 31 Jahren. Den Aufstieg der Luftsportvereinigung Meschede und die weitere Entwicklung des Luftsports zu erleben, ist ihm leider nicht mehr vergönnt.

Während Schwarmführer Selling die Schulleitung übernimmt, wird der Flugzeugkonstrukteur Erich Christian nach Schüren versetzt. Er übernimmt die flug- und bautechnische Leitung der Schule.

Am 2. Januar 1935 kann mit einem internatsmäßigen Werkstattleiterlehrgang von dreimonatiger Dauer begonnen werden. Während der Dauer des Lehrgangs wird die Werkstatteinrichtung vervollständigt. Außerdem werden zwei Leistungsflugzeuge vom Typ "Rhön-Bussard" gebaut.

Außer Deuthen (Ostpreußen), Oschersleben und Dinkelsbühl wird Schüren Reichswerkstattleiterschule. Sie soll es auch bis zum Ende des 2. Weltkrieges bleiben. Hier werden die zukünftigen Werkstattleiter der Fliegerlandesgruppen Hannover, Rheinland, Westfalen und Hessen-Darmstadt ausgebildet.

Die immer stärker werdende Belegung des Lagers macht es 1935 erforderlich, weitere Unterkünfte, Büros und Wohnhaus für den Schulleiter zu schaffen. Im Herbst dieses Jahres ist der Ausbau der Straße nach Schüren beendet. Am 28. September 1935 schafft Peter Schröjahn seine C-Prüfung.

Im Herbst 1935 ist die Segelflugschule fertig. Für weitere 120 Menschen stehen Unterkunfts- und Schulungsräume zur Verfügung. Welchen Umfang der Schulbetrieb in der kurzen Zeit seit der Entdeckung dieses neuen Fluggeländes genommen hat, gibt eine kleine Statistik wieder.

1.200 Flugschüler und 350 Werkstattleiter sind in knapp drei Jahren ausgebildet worden. Mehr als 9.000 Flüge werden ausgeführt. Der bis dahin längste Flug dauert 3 Stunden 38 Minuten.

Wilhelm Ammelounx, der bereits 1933 in Schüren einen Werkstattleiterlehrgang absolviert hat, findet 1935 dort seine Anstellung und heiratet eine Schwester von Josef Grewe. Er wird Schulleiter und behält diese Position bis zu seiner Einberufung zur Wehrmacht im August 1939. In dieser Zeit lernen die Lehrgangsteilnehmer Karl Farin, der als Innendienstführer eigentlich für die Verpflegung und Unterbringung zuständig ist, kennen. An Karl Farin, als "Schleifer vom Dienst", werden sich noch viele Jahre später ehemalige Schürener ungern erinnern. 1937 kommt auch Max Horn nach Schüren. Als Segelflugehrer, Lehrmeistergehilfe, Flugleiter und Flugzeugprüfer bleibt er bis 1949 in Schüren. Fluglehrer sind zu dieser Zeit auch Karl Bölting und Willi Altmeyer. 1937 übernimmt das NSFK (Nationalsozialistisches Fliegerkorps, eine Körperschaft des Öffentlichen Rechts) Schüren. Die Luftsportvereinigung Meschede geht in der Flieger-HJ-Gefolgschaft Meschede auf. An jedem Wochenende tritt sie in Schüren zum Flugdienst an.

5. Kapitel

(Am 10. April 1945: Volltreffer! - Internationale "Gäste" in Schüren. - Ihnen folgen Caritas und "Arme Schulschwestern". - "No flying")

Im Juli 1939 weilen noch einmal zwei komplette auswärtige Flieger-HJ-Gruppen in Schüren. Ein Teilnehmer aus dieser Gruppe, Hermann Müller aus Herten, schildert uns den Tagesablauf in einem solchen Fliegerlehrgang:

6 Uhr Wecken,
7 Uhr Frühstück anschließend Frühsport,
9 Uhr theoretischer Unterricht,
10 Uhr Flugausbildung,
13 Uhr Mittagessen.

Am Nachmittag wechselt theoretischer Unterricht mit praktischer Ausbildung ab.
22 Uhr Zapfenstreich mit Einholen der Fahne.

Im Sommer 1939 wirft der 2. Weltkrieg bereits seine Schatten voraus. Wilhelm Ammelounx wird im August zur Luftwaffe eingezogen. Die Leitung der Schule übernimmt bis zum Ende des Krieges Herr Esser aus Düsseldorf.

1940 meldet sich Josef Grewe als Kriegsfreiwilliger zur Luftwaffe. Als Oberfeldwebel eines Stuka-Geschwaders kehrt er 1945 mit 5 Verwundungen nach 899 Feindflügen, mit dem Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz ausgezeichnet, nach Schüren zurück. Sein Schwager, Wilhelm Ammelounx, stürzt nach Einsätzen an allen Fronten am 19. November 1944 mit seiner FW 190 tödlich ab.

Vom 19. März bis zum 28. Mai 1941 kommt eine Sondereinheit "Forstschutzkommando" nach Schüren, die Chargierten erhalten eine Ausbildung als Segelflieger. Das Kommando, 78 Personen stark, wird im Wald eingesetzt, um Windbruchschäden aufzuarbeiten. Zur gleichen Zeit weilen in Schüren 22 Sportstudentinnen aus Berlin. Auch sie nehmen an einem Segelfluglehrgang teil.

Am 10. April 1945 dringen Teile der 9. US-Infanteriedivision um 20 Uhr 30 in Schüren ein. Dem Angriff ist heftiges Artilleriefeuer vorausgegangen, das im Ort und auch in der Schule erheblichen Schaden anrichtet. Volltreffer erhalten die große Flugzeughalle und eine Baracke. Die in der Schule verbliebenen Männer werden vorher noch zum Volkssturm eingezogen. Wo sie zum Einsatz kommen, ist nicht bekannt. Schüren wird jedenfalls kampflos geräumt. Schätzungen besagen, dass sich zu diesem Zeitpunkt am Platz Segelflugzeuge, Flugzeugbaumaterialien, Maschinen und Werkstatteinrichtungen, zum Teil von Borkenberge nach hier ausgelagert, im Werte von RM 200.000 befinden. Die Werkstatteinrichtungen, besonders die Holzbearbeitungsmaschinen, werden von der Kreishandwerkerschaft an Betriebe der näheren Umgebung verteilt. Weiteres Material wird von der Bevölkerung "sichergestellt". Den größten Teil der Fluggeräte zerstören die Amerikaner. Der kleinere Teil wird von Engländern beschlagnahmt, die vorübergehend in Schüren fliegen. Sie nehmen die Geräte später mit.

In die nunmehr leerstehenden Gebäude ziehen polnische Arbeiter ein. Ihnen folgen erneut amerikanische Soldaten, im Juni 1945 englische Jungens, die bis zum 30. März 1946 in Schüren bleiben. Die Plünderer haben wohl auch sämtliche Lampen mitgenommen. Die Beschaffung neuer Beleuchtungskörper bereitet der Amtsverwaltung dann erhebliches Kopfzerbrechen.

Am 1. April 1946 übernimmt der Caritas-Verband die Gebäude der Segelflugschule. Aus ihrer Heimat in Schlesien vertriebene "Arme Schulschwestern" richten ein Kinder- und Jugendheim ein. Die Leitung hat Rektor Bitter, später Pfarrer in Grafschaft. Ein Teil der großen Flugzeughalle wird Kapelle. Seitdem trägt die Halle einen kleinen Glockenstuhl. Die Schulschwestern ziehen 1954 nach Lübecke/Westfalen um. Das Kinderheim wird aufgelöst.

1945 untersagen in Deutschland alliierte Gesetze jegliche Fliegerei und Vereinstätigkeit. Wie in Schüren, so werden auch die übrigen Segelfliegerschulen aufgelöst und zerstört. Aber bald jedoch finden sich die "alten" Flieger, wenn auch heimlich, wieder zusammen. 1947 gründen Männer und Frauen auf der Wasserkuppe, dem "Berg der Segelflieger", den "Ring der weißen Möven". Namhafte Persönlichkeiten wie Oskar Ursinus, Wolf Hirth und Georg Brütting gehören ihm an. 1949 wird das Treffen verboten. Jedoch schon ein Jahr später, am 4. August 1950, nach der Aufhebung des alliierten Verbotes für den Segelflug, kann in Gersfeld der "Deutsche Aero-Club" gegründet werden. Sein erster Präsident wird Wolf Hirth.



Lehrgangsteilnehmer an einem Werkstattleiterkursus
Juli 1939

6. Kapitel

(Alte "Schürener" lassen sich nicht entmutigen. - Werkstatt in der "Juliusruh". - Motorwinde statt "Gummiband". - Motorrad holt Seil zurück im 1. Gang. - "Meschede wie aus der Spielzeugschachtel". - Sekt perlt über Arnold Flues".)

Auch in Meschede finden sich die ehemaligen Schürener wieder zusammen. Am 15. November 1950 stellen sie einen Antrag auf Aufnahme in den NRW-Luftsportverband im Deutschen Aero-Club, der am 21. Februar 1951 bestätigt wird. Der Aufbau der einzelnen Landesverbände ist noch in vollem Gange. Die Wiedergründung der Luftsportvereinigung Meschede erfolgt am 17. April 1951. Der vorläufige Vorstand besteht aus:

1. Vors. Karl Krick, Meschede,
2. Vors. Hans Engel, Meschede,
- Kassierer Stehling, Meschede.

Zur 1. Jahreshauptversammlung nach dem Kriege werden die "Schürener" für den 31. August 1951 in das Hotel Böhmer in Meschede eingeladen. Auch dieses Mal erhält der Verein Unterstützung durch den Landesverband im Deutschen Aero-Club. Geschäftsführer Walter von Livonius hält einen Vortrag über "Werden, Zweck und Ziel des DAeC". In seinem etwa einstündigen Vortrag berichtet er über die bereits wieder überall im Lande entstandene Aktivität. 152 Gruppen sind bereits wieder fleißig bei der Arbeit.

Die 1. Hauptversammlung wählt den neuen Vorstand:

1. Vors. Peter Schröjahr,
2. Vors. Karl Krick,
- Geschäftsführer Karl Scheidler.

Wieder finden wir in der Presse, dieses Mal in der "Westfalenpost", eine Meldung. Dort heißt es u. a.: "Schon in dieser Versammlung zeigt es sich, mit welchem Idealismus und starkem Willen ans Werk gegangen wird."

Die Eintragung in das Vereinsregister Meschede mit einer neuen Satzung erfolgt am 18. Oktober 1951. Ein neuer Anfang ist gemacht.

Die Versammlung beschließt die Beschaffung eines "SG 38".

Außerdem wählt die Versammlung:

Karl Bölting zum Segelflugreferent,
Josef Schwefer zum Modellflugreferent,
Hans Engel zum techn. Leiter,
Josef Grewe zum Flugleiter,
Hermann Schulte zum Pressewart,
Elmar Loth zum Jugendleiter.

Livonius hatte recht, wenn er in seinem Vortrag meint: "Fliegen ist eine Krankheit, von der keiner geheilt werden kann, der einmal geflogen ist." Wie ist es sonst zu verstehen, dass nach so kurzer Zeit nach der Rückkehr verschiedener Männer aus Krieg und Gefangenschaft, mitten in der Aufbauarbeit privater Existenzen, erneut Idealisten des Flugsports an die Arbeit gehen?

Die Stadt stellt als Werkstatt eine Baracke in der Talsperrenstraße zur Verfügung. Doch bevor in der "Julius-Ruh" der Bau beginnt, muss das neue Heim erst in Ordnung gebracht werden. Dort findet auch die

Modellbaugruppe Unterkunft. Die Leitung dieser Gruppe hat Lehrer Remmert. Im Frühjahr 1953 zerstört ein Unwetter die Räume, man denkt daher an baldigen "Stellungswechsel". Es finden sich bald neue Räumlichkeiten am Tennisplatz hinter den Honsel-Werken. Wieder helfen Freunde und Gönner mit, das erste Flugzeug fertigzustellen.

Der Luftsportverband NRW ist an der Fortsetzung des Pachtvertrages mit Josef Grewe interessiert. Von verschiedenen Stellen werden in dieser Richtung Gespräche mit Grewe geführt, der erklärt, dass auch er an der baldigen Wiederaufnahme des Flugbetriebes in Schüren großes Interesse hat. Aber erst 1953 erfolgt die Wiedergründung der "Schüren-Gesellschaft", die nunmehr die Verhandlungen aufnimmt. 1. Bevollmächtigter wird Karl Scheidler. Sein Vertreter wird der Geschäftsführer des Arnsberger Vereins, Franz Krick.

In Düsseldorf findet der 2. Deutsche Luftfahrttag vom 18. bis 20. April statt. Diese günstige Gelegenheit wollen sich auch die Mescheder Segelflieger nicht entgehen lassen. Sie starten mit mehreren Fahrzeugen zur Fahrt in die Landeshauptstadt. Die Zeit des mühevollen Gummiseilstarts ist mit dem Krieg zu Ende gegangen. Eine Startwinde muss her. Der chronische Geldmangel führt auch in diesem Falle zum Eigenbau. Als Unterbau steht ein ausrangierter Feuerwehrwagen zur Verfügung. Irgendwer hat einen alten, 120 PS starken Maybach-Motor aufgetrieben. Als Seilrückholfahrzeug dient ein altes Motorrad mit 500 ccm. Dies kann im Gelände stets nur im 1. Gang gefahren werden. Für den Windenstart muss dem Schulgleiter ein "Boot" verpasst werden, so lautet eine neue Vorschrift der Luftfahrtbehörde.

Im Rennefeld bei Schmallenberg werden die ersten Starts unternommen. Gut nachbarschaftliche Beziehungen machen dies möglich. Die hohen Kosten für die Anschaffung neuer Segelflugzeuge führen schließlich 1953 auch zur Gründung einer Interessengemeinschaft zwischen den Luftsportvereinen Meschede, Schmallenberg und Fredeburg. Gemeinsam wird bei Schleicher in Poppenhausen eine "KA 2 Rhönschwalbe" gekauft. Die Taufe des neuen Flugzeuges soll während einer Großveranstaltung Anfang Mai 1954 in Meschede erfolgen. Die Luftsportvereinigung Meschede lädt für diesen Tag die Bevölkerung und zahlreiche Prominenz von Nah und Fern ein.

Die "Westfalenpost" schreibt am 2. Mai 1954 unter der Überschrift:
"Meschede, wie aus der Spielzeugschachtel.

Die Segelflugzeugtaufe und Hubschrauberlandung lockten Tausende auf den Sportplatz.

Der Sportplatz im Schwarzen Bruch hat wohl lange nicht mehr so viele Zuschauer versammelt gesehen - es waren etwa 5000 bis 6000 - wie am Sonntagnachmittag bei der Taufe des Segelflugzeuges und der Hubschrauberlandung. Unter den zahlreichen Gästen sah man auch Oberkreisdirektor Dr. Ammermann, Amtsdirektor Filthaut und Ministerialrat Speicher. Es war ein frohbewegtes Bild, das der Sportplatz und die umliegenden Berghänge boten. Nicht nur auf dem Sportplatz hatten sich zahlreiche Zuschauer versammelt, sondern auch auf den umliegenden Straßen und Berghängen wimmelte es von Fahrzeugen und Zuschauern. Den Eingang zum Sportplatz schmückten die Stadtflagge und die der Luftsportvereinigung Meschede, die in Verbindung mit den Luftsportvereinen Schmallenberg und Fredeburg mit der Taufe des Segelflugzeuges "KA 2" einen großen Tag feierten. In seinen herzlichen Begrüßungsworten betonte der 1. Vorsitzende der Luftsportvereinigung Meschede, Peter Schröjahr, dass mit der Taufe dieser Maschine der sauerländische Luftsport wieder ein gutes Stück vorwärts gekommen sei. Bürgermeister Dick, der die Festrede hielt, sagte u.a., dass die Taufe des Segelflugzeuges und die Landung des Hubschraubers die Veranstaltung zu einem außerordentlichen Ereignis für Meschede stempelten. Die Veranstaltung führe in das Reich der Technik, wobei der technische Fortschritt nicht immer mit einem menschlichen Fortschritt verbunden sei. Es dürfe nicht dahin kommen, dass der Mensch der Technik diene, sondern die Technik habe dem Menschen zu dienen. Mit den besten Grüßen und Wünschen der Stadtvertretung schloss Bürgermeister Dick seine zum Nachdenken anregenden Ausführungen.

Als Vertreter des Ministeriums für Verkehr in NRW sprach Ministerialrat Speicher, der in großen Zügen die Entwicklung der Luftfahrt nach dem Ende des 2. Weltkrieges schilderte. In der Bundesrepublik ist vorerst nur der Luftsport erlaubt. Immerhin gibt es in NRW mehr als 350 Segelflugzeuge und mehr als 60 Flugplätze. Was unseren Luftsport so reich mache, sei die Begeisterung der Jugend für den Luftsport. Die Taufe der "Rhönschwalbe" auf den Namen "Arnold Flues" nahm Josef Wiese-Höhm vor, der sich um die Anfänge des Luftsports im Sauerland sehr verdient gemacht hat. Schäumend perlte der Taufsekt über das mit einer Girlande und dem Bild von Arnold Flues dekorierte Segelflugzeug. Anschließend wurde Josef Wiese-Höhm in Anerkennung seiner Verdienste zum Ehrenmitglied der Luftsportvereinigung Meschede ernannt. Umrahmt wurde der Festakt durch Darbietungen der Jugendabteilung, die unter der Leitung von Hauptlehrer Remmert sang. Mit der dritten Strophe des Deutschlandliedes schloss der Taufakt.

Bürgermeister Dick hatte seine Rede noch nicht beendet, als um 14 Uhr 55 der angekündigte Persil-Hubschrauber gesichtet wurde. Als Ministerialrat Speicher sprach, setzte der Hubschrauber zur Landung an. Dann hieß es für die glücklichen Gewinner der Freiflüge und einige Ehrengäste "Fertig machen zum Start". Der Anblick Meschedes von den Höhen ist nichts Ungewohntes - aber mit einem Hubschrauber über der Kreisstadt zu kurven, das war doch ein Erlebnis. Wie aus einer Spielzeugschachtel genommen, lagen die Häuser, Straßen, Kirchen und Felder da, und mikroskopisch klein muteten die Nachbardörfer an. Auch eine kräftige Taufe aus den Wolken verminderte nicht die Freude des gut organisierten Festes. Polizei, Feuerwehr und das glücklicherweise nicht benötigte Rote Kreuz versahen gewissenhaft ihren Dienst, und den zahlreichen Zuschauern darf bestätigt werden, dass sie sich erfreulich diszipliniert verhalten haben."

Die Veranstaltung bringt aber auch neue Mitglieder.



Peter Schröjahn

Gründungsmitglied 1932 und langjähriger Vorsitzender in der Nachkriegszeit



Josef Grewe

Gründungsmitglied 1932 und langjähriger Gründungsmitglied 1932 mit dem Ritterkreuz
ausgezeichneter „Stuka-Flieger“



Taufe der „KA 2b“ 1954.

Josef Wiese-Hömann bei seiner Ansprache im „Schwarzen Bruch“

7. Kapitel

(Die "höchste Frau der Welt". - Ene "Rhönlerche" soll flügge werden. - In Frankreich waren zwei Schürener nur "dabei". - "Zu den (glücklichen ?) Kühen". - Tauschgeschäfte: Veltins-Bier für Konserven.)

Im Oktober 1954 wird der zwischen den Vereinen Schmallenberg, Fredeburg und Meschede geschlossene Vertrag zur Gründung der "Fluggemeinschaft Rennefeld" ratifiziert. Zweck dieses Zusammenschlusses ist:

1. Pflege des Platzes,
2. Pflege der vorhandenen Geräte,
3. Pflege des Verkehrs mit den vorgesetzten Behörden nach Maßgabe der gegebenen gesetzlich vorgeschriebenen Luftsportbedingungen. Wenn auch nicht besonders erwähnt, erfolgt der Zusammenschluss ganz sicher zum Zweck der gemeinschaftlichen Nutzung des Platzes und der gemeinsam angeschafften Geräte.

Die einzelnen Mitgliedsvereine behalten ihre Selbständigkeit.

Im Jahre 1955 finden die "Deutschen Segelflugmeisterschaften" in Oerlinghausen bei Bielefeld statt. Die Fluggemeinschaft Rennefeld meldet hierfür die neue "KA 2". Als Piloten werden Fluglehrer Heinzel, die Flugschüler Hinkel, Stockhausen, Hoffmann und Schüßler an diesem Wettbewerb teilnehmen. Insgesamt 30 Segelflieger aus Deutschland, Frankreich und Schweden, darunter die bekannte Fliegerin Hanna Reitsch, aber auch zahlreiche Prominente aus aller Welt haben sich am Teutoburger Wald versammelt. Aus Amerika ist die "höchste Frau der Welt", die 26jährige Betsy Woodward, die mit einem Höhenflug von fast 13.000 m den Segelflugweltrekord für Frauen hält, angereist. Die Mannschaft aus dem Sauerland lässt manchen prominenten Flieger hinter sich. Sie landet schließlich auf dem 4. Platz in der Doppelsitzer Klasse. 65mal sind sie gestartet. Für den eifrigsten fliegerischen Einsatz werden sie mit einem besonderen Preis ausgezeichnet. Günther Heinzel - er hat bereits früher bei einem Flug von Meschede nach Koblenz die Ansicht widerlegt, das Sauerland sei in segelfliegerischer Hinsicht "totes" Gelände - führt den Erfolg auf das vortreffliche "Franzen" seiner Schüler zurück.

In der Klasse der einsitzigen Segelflugzeuge kann Hanna den Weltmeister Gerard Pierre (Frankreich) am letzten Wertungstag einholen und wird dadurch Deutsche Segelflugmeisterin 1955.

Charmant, wie Franzosen nun einmal sind, gratuliert Pierre seiner weiblichen Bezwingerin und nennt Hanna Reitsch die "Königin der Lüfte."

Für den 21. Dezember 1955 lädt die LSV Meschede zu ihrer nächsten turnusmäßigen Jahreshauptversammlung in das Hotel Gerken in Meschede ein. Peter Schröjahn eröffnet die Versammlung mit dem Gedenken an den mit seinem Motorrad verunglückten Segelfluglehrer Karl Böling. Bei den nachfolgenden Neuwahlen erhält Peter Schröjahn die Bestätigung in seinem Amt, Günter Hinkel wird 2. Vorsitzender und gleichzeitig Kassenwart, die Werkstattleitung übernimmt Alfred Jentsch, die Pressearbeit Wolfgang Kutschera.

In den Wintermonaten soll der Bau der "Rhönlerche" nach Plänen der Firma Schleicher, Poppenhausen, beginnen. Wieder bauen, wie vor 30 Jahren, begeisterte Segelflieger in Meschede die Flächen, in Schüren den Rumpf. Um das Abbinden des Leimes zu garantieren, wird die Werkstatt mit einem Infrarot-Wärmestrahler versehen. Für diese Arbeiten ist eigens nach den Plänen von Hans Engel eine Allzweck-Helling gebaut worden.

Der erfreuliche Anstieg der Mitgliederzahlen und der Leistungsstand der Flugschüler machen die Anschaffung eines weiteren Flugzeuges erforderlich. Die Versammlung berät die Finanzierung einer "KA 6" im kommenden Jahr. Mit dieser Spitzenproduktion des deutschen Segelflugzeugbaus soll 1956 der Leistungsflug gefördert werden. Die langen und beschwerlichen Anmarschwege zum Rennefeld machen vor allem den jungen Segelfliegern große Schwierigkeiten. Schüren muss für den Segelflug zurückgewonnen werden.

Am 21. Dezember 1955 geht die Segelfliegerschule Schüren durch Erlass des Finanzministers des Landes Nordrhein-Westfalen wieder in die Verwaltung des Nordrhein-Westfälischen Luftsportverbandes über. Der Verband tritt in den früheren Pachtvertrag mit Bauer Grewe hinsichtlich der Grundstücksflächen unter den Gebäuden ein. Dieser Pachtvertrag kann frühestens zum 1. November 1962 gekündigt werden. Wenn es bis dahin keine Einigung mit dem Eigentümer gibt, kann Josef Grewe die Beseitigung der Gebäude verlangen. Vertragspartner wird der Verband auch gegenüber dem Ruhrtalsperrenverein. Der RTV hat zu diesem Zeitpunkt immer noch einige Hundert Arbeiter der Henne-Talsperre in Schüren einquartiert. Erst zum 1. April werden die Gebäude geräumt.

Etwas leichter haben es die jungen Modellflieger der Luftsportvereinigung Meschede. Sie können ihre Modelle notfalls auch daheim basteln. Fliegen lassen können sie diese überall. Von Zeit zu Zeit werden Meisterschaften ausgetragen, die Besten in jeder Klasse werden geehrt und mit Preisen bedacht. Bei einem dieser Wettbewerbe ist 1955 auch Johannes Lucas aus Meschede dabei. In diesem Wettbewerb in Arnsberg kommt er auf den 3. Platz in seiner Klasse. In der Jugendklasse ist Wolfgang Wenzel aus Meschede Erster.

Für seine besonderen Verdienste um den Luftsport im allgemeinen und für seinen selbstlosen Einsatz für die Fliegerei im Sauerland erhält Hans Engel das "Otto Lilienthal Diplom".

Im Selbstbau fertigt Josef Gördes in Schüren den ersten Spezialtransporthänger für Segelflugzeuge an. Das Material hierfür darf die schwache Vereinskasse nicht belasten. Wieder müssen Verbindungen erhalten, es werden wieder Spender oder billige Bezugsquellen gesucht.

Im Juli 1956 finden in St. Yan in Frankreich die Segelflugweltmeisterschaften statt. 61 Segelflugzeuge aus 25 Ländern gehen an den Start. Zu den Teilnehmern gehört auch die Mannschaft Haase/Heinzel. Aber die Deutschen haben den Anschluss an die Weltelite noch nicht wieder gefunden. Wie heißt es so schön: "Dabei sein ist alles".

Einen Monat später kann H. Günter Heinzel seine Erfahrungen aus der Weltmeisterschaft nutzen. Zusammen mit seinen Freunden aus Meschede ist er mit der neuen "KA 6" zur Wasserkuppe gekommen. Für den letzten Tag dieses Wettbewerbs ist ein Zielrückkehrflug nach Bad Kissingen ausgeschrieben. Das Wetter ist an diesem Tage eher Flieger- als Flugwetter zu nennen. Kurzen Aufheiterungen folgen Gewitter. Wer hier den richtigen Riecher hat, dem wird der Abflug gelingen. Nur zwei Teilnehmern gelingt es, Kissingen zu erreichen, aber dann müssen auch sie "zu den Kühen". Heinzels schärfster Konkurrent, der Homberger Schulz, kommt vom Platz nicht weg. Der LSV Homberg landet in der Gesamtwertung auf Platz 2, während die LSV Meschede mit H.G. Heinzel stolzer Sieger dieses 1. Rhönsegelflugwettbewerbes nach dem Kriege in seiner Klasse wird. Josef Gördes, Mitglied der Mescheder Mannschaft, weiß sich an diesen Wettbewerb noch gut zu erinnern.

"Wir hatten jetzt zwar ein neues Flugzeug, es fehlten uns aber die für einen Wettbewerb erforderlichen Funkgeräte. Heinzel, Schwefer und ich fuhren nach Essen-Mülheim, um sie beim Verband auszuleihen. Da wir in der Eile vergessen hatten, Geld einzustecken, mussten wir uns 10 DM leihen. Damit konnten wir dann zu Mittag essen, bevor wir uns auf die Heimfahrt machten. Vor Beginn des Rhön-Wettbewerbes hatte Landrat Stiehler für den Piloten, der als erster einen Überflug über das neu eröffnete Schwimmbad in Gersfeld machte, eine Kamera ausgelobt. H. G. Heinzel staubte sie gleich ab, ebenso die meisten Tagessiege, wofür wir jeweils 150 DM kassierten. Mit diesem Betrag war die Finanzierung des Wettbewerbs gesichert. Wir stellten zwar keine großen Ansprüche, aber unser Rückholfahrzeug brauchte eine Menge Sprit und Reifen, verpflegt werden wollten wir auch. Schließlich machte die Höhenluft hungrig. Das Kochen besorgten unsere Frauen. Als J. Schwefer zwischendurch einmal geschäftlich nach Hause fahren musste, wurde er dazu verdonnert, sein Auto mit Veltins Bier beladen zurückzubringen. Wir vermissten es doch sehr. Mit den Amerikanern, die die Radarstation auf der Kuppe betrieben, machten wir Tauschgeschäfte. Veltins gegen Konserven. Für den Sieger kassierte Josef Schwefer einen Scheck über 750 DM. Für ihn hatte unser Geschäftsführer Hinkel gleich gute Verwendung."

8. Kapitel

(Goldene I/IIrte von "Jumbo". - Schularbeiten und Grundstücksverhandlungen. Mit der "Schleppe" geht es besser. - Höhendiamanten mit 8000 "Karat".)

Gleich nach der Rückkehr von der Wasserkuppe findet in Schüren unter der Leitung von Heinzel ein Sommerlehrgang statt. Josef Schwefer, der mit seinem Lehrer Heinzel bereits im April einen Überlandflug von Schmallenberg nach M.-Gladbach unternommen hat, fliegt in diesem Lehrgang bei 3 Starts mehr als 6 Stunden am Platz. Schade, dass es drei Starts sind, sonst wäre eine Bedingung für die Silber-C erreicht.

Während der Wintermonate geht die Werkstattarbeit weiter. Aber auch der theoretische Unterricht kommt dabei nicht zu kurz. Der Erwerb des Luftfahrerscheines erfordert ebenfalls umfangreiches theoretisches Fachwissen.

Aber immer noch müssen sich die Verantwortlichen der Luftsportvereinigung Meschede und des Landesverbandes NRW im Deutschen Aero-Club Sorgen um ihr Verbleiben in Schüren machen. Die Bundeswehr sorgt für neue Aufregung. Auf der Suche nach geeigneten Standorten kommt auch das Gelände in Schüren ins Gespräch. Angeblich laufen bereits Verhandlungen in dieser Richtung. Glücklicherweise zerschlagen sich jedoch die Befürchtungen. Schüren bleibt dem Segelflug erhalten.

Der Deutsche Aero-Club will in Schüren eine Jugendbildungsstätte für Luftfahrt und Technik einrichten. Am 30. Dezember 1956 findet im Hotel von Korff in Meschede die Gründungsversammlung für diesen Verein statt. Der Präsident des Landesverbandes, Jumbo Baumann, sagt dazu: "In unserm Land ist der Flugbetrieb auf zahlreichen Flugplätzen wieder in Gang gekommen. Jetzt gilt es, die Arbeit der früheren Ausbildungsstätten wieder aufzunehmen. Jugendleiter, Modellflugehrer, Werkstattleiter und Bauprüfer müssen aus- und weitergebildet werden. Dazu benötigen wir den geplanten Verein und die frühere Schule in Schüren."

Der Verein hat seinen Sitz in Meschede und wird dort in das Vereinsregister eingetragen. Ihm treten folgende Mitglieder bei:

Landesjugendleiter Hans Thölke,
Leiter der techn. Kommission Hans Engel,
Leiter der Modellflugkommission Ludwig Krämer,
Leiter der Segelflugkommission Paul Krekel,
Leiter der Motorflugkommission Jacob Möltgen,
Mitglied des Präsidial-Ausschusses des NWLV Paul Blomert,
Vorsitzender der LSV Meschede Peter Schröjahn.

Zu Vorsitzenden des Vereins werden die Mitglieder der LSV Josef Gördes und Karl Sprenger gewählt. Technischer Leiter wird Richard Pfennig.

Die "Juschü", so nennt sich die Jugendbildungsstätte fortan, kann die Arbeit in Schüren aufnehmen. Heinrich Wöhlert, Segelflugzeugbaumeister, zieht in das frühere Haus des Schulleiters mit seinen Gehilfen ein.

Da die Verhandlungen mit J. Grewe sich immer noch hinziehen, wird nach einem geeigneten Ersatzfluggelände in der Umgebung von Meschede gesucht. Aber weder in Eversberg, noch in den Ruhrwiesen bei Meschede, noch in Berghausen und am Köpperkopf kommt man zum Zuge. Entweder sperren sich die Grundstückseigentümer oder Münster als Zulassungsbehörde. Nun endlich hat auch J. Grewe ein Einsehen.

Februar 1957. Die Werkstatt der LSV wird vom Tennisplatz in Meschede nach Schüren verlegt. Mit Hochdruck arbeiten alle an der Fertigstellung der "Rhönlerche". Zum Jahresbeginn hat sich die Fluggemeinschaft Rennefeld aufgelöst. Die LSV kehrt nach Schüren zurück. Die "KA 2" bleibt im Rennefeld.

Im März nimmt Josef Schwefer an einem Lehrgang für Fluglehrer in Oerlinghausen teil. Leider verlässt H.G. Heinzel Schüren, um die Leitung der Segelflugschule Wasserkuppe zu übernehmen.

Am 15. Mai 1957 erklärt sich J. Grewe mit dem Segelflug auf seinem Gelände einverstanden. Die Luftsportvereinigung Meschede stellt beim Regierungspräsidenten in Münster sofort einen Antrag auf Wiedenzulassung des Geländes für den Segelflug, obwohl mit J. Grewe immer noch kein schriftlicher Vertrag über die Benutzung der Grundstücke geschlossen werden kann. Die bisherigen Gespräche mit dem Eigentümer geben aber Anlass zur Hoffnung.

Die "Rhönlerche" wird nach fast 18 monatiger Bauzeit und 2.696 Arbeitsstunden, wovon Johannes Reiche allein mehr als 1.000 Stunden leistet, fertig. Der 1. Start erfolgt in Oeventrop am 13. Juli 1957.

Schon vier Wochen später starten Günter Hinkel und Hannelore Engel, das jüngste Mitglied der LSV, mit der "Rhönlerche" in Oerlinghausen. Bei gutem Flugwetter fliegt Hinkel mehr als 4 Stunden im Hangaufwind des Teutoburger Waldes. Aber auch H. Engel kommt auf ihre Kosten. Sie kehrt mit der B-Prüfung nach Schüren zurück.

Endlich, nach jahrelangen, zähen Verhandlungen, immer wieder unterbrochen, kann der Vorstand der LSV mit J. Grewe einen auf zunächst 6 Jahre befristeten Pachtvertrag über 50.000 qm Gelände abschließen. Vertragsbeginn ist der 1. Oktober 1957.

Nun genehmigt am 8. Oktober 1957 der Regierungspräsident den Zulassungsantrag, verbunden mit einigen kleinen Auflagen. Die Luftsportvereinigung Meschede verfügt jetzt über folgende Flugzeuge: "SG 38", "KA 6" und "Rhönlerche".

Am 13. Oktober 1957 strahlt hell die Oktobersonne über das bunte Land, anscheinend eigens gemacht für den historischen Tag des neuen Flugbeginns. Die "Rhönlerche", auf den Namen "Karl Bötting" getauft, wartet auf ihren ersten Start in Schüren. Gewartet haben auch die Mescheder Segelflieger 12 Jahre lang auf diesen Tag. Die Schmollenberger haben ihre Motorwinde mitgebracht. August Stockhausen, selbst "alter Schürener", wird sie fahren. Elmar Loth gibt letzte Anweisungen als Startleiter. Peter Kürten, Bauprüfer aus Dortmund, wird den ersten Start ausführen. Nach 5 Minuten endet der Flug mit einer Punktlandung. Am 4. Dezember 1957 gründet die Luftsportvereinigung eine Motorfluggruppe. Es wird ein Baukasten für ein dreisitziges Motorflugzeug vom Typ "Möwe" bestellt. In der "Juschü" soll der Rumpf gebaut werden. Der Vorstand denkt auch an den zukünftigen Einsatz dieses Flugzeuges als Schleppmaschine. Er verspricht sich einen weiteren Aufschwung für den Verein und darüber hinaus für den ganzen Luftsport des Sauerlandes. Die Finanzierung erfolgt über zinslose Darlehn der Mitglieder und durch Spenden.

Vorher aber muss noch eine Winde gebaut werden. Ein alter Ford dient als Unterbau, ein 100 PS starker Motor als Windenmotor. Von H. G. Heinzel trifft Post aus Frankreich ein. Am 24. Januar gelingt es ihm, in 2 ½ Stunden eine Höhe von 8000 m zu erreichen. Ein Höhendiamant ist fällig.



Mitgliederversammlung im Clubheim am Tennisplatz

1. Vors. Peter Schröjahr, Mitte, 2. Vors. Karl Krick, Segelflugreferent Karl Bölting, Geschäftsführer Karl Scheidler

9. Kapitel

(Oberkreisdirektor im Beirat. - Neun Minuten fehlen. - Flieger werden "Klausner". - Ein Flugzeug ohne Schwanz. - Erster Flugtag nach dem 2. Weltkrieg.)

Die nächste Jahreshauptversammlung findet am 29. März 1958 im Hotel Gerken statt. Voller Freude und Stolz weist der Vorsitzende Peter Schröjahn auf die großen Erfolge der letzten drei Jahre hin. Es hat große Anstrengungen und viele Mühen gekostet, Schüren für den Segelflugsport zurückzugewinnen und zu erhalten. Außergewöhnliche Leistungen sind von den Mitgliedern gefordert und erbracht worden. Aber es hat sich gelohnt.

Die Mitgliederversammlung wählt den neuen Vorstand:

1. Vorsitzender bleibt Peter Schröjahn,
2. Vorsitzender wird Friedel Brand,
Geschäftsführer bleibt Günter Hinkel,
Kassenwart wird Hubert Thiekötter,
Segelflugreferent Josef Schwefer,
Motorflugreferent Elmar Loth,
Modellflugreferent Horst Hettwer,
Referent für Technik Hans Engel,
Referent für Presse und Werbung Hubert Kleinsorge.
Dem Beirat gehören ferner Josef Grewe, Fritz Schutzzeichel und Karl Sprenger an.

Der Verein zählt nunmehr 112 Mitglieder.

Die finanzielle Situation stellt sich wie folgt dar:

Das Gesamtvermögen des Vereins ist auf rd. 38.000 DM angewachsen. Die Verbindlichkeiten in Höhe von rd. 10.000 DM sind durch persönliche Bürgschaften abgedeckt.

Bei der "Juschü" tritt ein Wechsel im Vorstand ein. Josef Gördes legt sein Amt nieder. An seine Stelle tritt Dr. Hans Honsel aus Meschede. Karl Sprenger bleibt 2. Vorsitzender.

Der Beirat setzt sich wie folgt zusammen:

Oberkreisdirektor Dr. Ammermann,
Amtsleiter Liese,
Direktor Dr. Küchenberg,
Ing. Ferdinand Lahrman,
Fritz Drees, alle aus Meschede,
Ing. Ludwig Maybaum, Sundern,
Baurat a.D. Bruno Baumann, Duisburg,
RA Dr. Klems, Essen,
Fabrikant Ernst Fastenrath, Plettenberg,
Gewerbeoberlehrer Thölke, Mülheim/Ruhr.

In der "Juschü" wurden im Laufe des vergangenen Jahres drei neue Segelflugzeuge gebaut. Die "Möwe" der LSV Meschede befindet sich noch im Bau. In der alten Schule richtet die Luftsportvereinigung einige Zimmer für die Unterbringung von Feriengästen ein.

Besonderen Dank schuldet der Verein Ing. Hans Engel, der als ehrenamtliches Mitglied und Technischer Leiter des Landesverbandes den Ausbau der Jugendbildungsstätte forciert hat.

Josef Schwefer startet am 1. Mai zum ersten 5-Stundenversuch für die "Silber-C". Pech für ihn: Nach 4 Stunden und 51 Minuten muss er landen. Es fehlen 9 Minuten. Ein weiterer Versuch am 4. Mai scheitert nach 4 Stunden 20. Aller guten Dinge sind bekanntlich drei. Das nächste Mal muss es aber klappen!

10. Mai 1958. Das Gelände wird amtlich geprüft und auch für Motorschleppstarts zugelassen.

Am 29. Mai gibt es endlich wieder 5-Stunden-Wetter. Josef Schwefer startet einen weiteren Versuch. Dieses Mal kann er sogar mehr als 6 Stunden oben bleiben. Er landet schließlich übergücklich in Oerlinghausen. Immer mehr Piloten trauen sich über Land. Helmut Benfer landet bei einem dieser Flüge in Steinhausen bei Geseke.

Der erste Segelflugehrgang in diesem Jahr findet in der Zeit vom 24. Mai bis zum 1. Juni unter Leitung von Fluglehrer Benfer statt. Es werden 3 A-, 2 B- und 1 C-Prüfung abgelegt. Gleich anschließend folgt ein Lehrgang des "Vereins für Luftfahrt" aus M.-Gladbach, die mit einem "L-Spatz" und einem "Bergfalken II" zwei Wochen in Schüren bleiben.

In Anerkennung ihrer besonderen Verdienste um den Luftsport erhalten Peter Schröjahr und Josef Grewe am 1. Juni 1958 das "Diplom Otto Lilienthal"

In die neu eingerichteten Unterkünfte ziehen bereits im Juli weitere Gäste. Der Luftsportclub Dortmund kommt mit drei Segelflugzeugen der Typen "Kranich", "Mü 13 D" und einem "Baby" für zwei Wochen ins Fliegerdorf.

Aber die Segelflieger der Luftsportvereinigung haben nicht nur Flugzeuge, Winden und Hänger gebaut. So ganz "nebenbei" entsteht im alten Schulgebäude ein neues Clubheim: Die "Fliegerklausur". Zur feierlichen Eröffnung kommt sogar der Präsident des NRW Landesverbandes, Jumbo Baumann. Es ist der 13. Juli 1958. Die Gäste, unter ihnen auch Karl Selling und Hans Engel, werden vom Vorsitzenden der "Juschü", Dr. Hans Honsel, und dem Vorsitzenden der LSV Meschede, Peter Schröjahr, begrüßt. Alle warten auf das für heute und morgen angesagte Schleppflugzeug aus Oerlinghausen. Die "Flieger-Moth", geflogen von Altmeister Brockmeier, hat eine "Lo 100" im Schlepp. Sie wird auch in Platznähe gesichtet, dreht aber wieder ab und landet schließlich etliche Kilometer weiter südlich in Hünsborn. Es ist nicht leicht, Schüren aus der Luft zu entdecken. Brockmeier und Burzlauer treffen am Abend in der Fliegerklausur ein und müssen sich wegen ihrer "Verfranzerei" einiges gefallen lassen. Morgen werden die beiden Piloten auf der "Lo 100" und einem schwanzlosen Flugzeug, einer französischen Konstruktion, das Versäumte nachholen. Die Fliegerklausur wird künftig auch der Öffentlichkeit als Gaststätte zur Verfügung stehen.

Die segelfliegerische Aktivität ist in diesem Sommer sehr groß. Zusammen mit dem Luftsportverein Letmathe veranstaltet Fluglehrer Benfer in den Sommerferien einen weiteren Lehrgang mit der "Rhönlerche" und einem "Doppelrab". Am 26. Juli können Fritz Schutzichel und Hubert Thiekötter die praktische Prüfung für den Luftfahrerschein, Klasse I ablegen. Günter Hinkel versucht am 31. Juli, eine weitere Bedingung für die "Silber-C" zu erfüllen. Mit der "KA 6" fliegt er 4 Stunden 54 Minuten. Leider 6 Minuten zu wenig für die schwerste Bedingung der "Silber-C". Er wird noch einmal fliegen müssen. So hart sind hier die Bräuche. Ein kleiner Trost für Günter Hinkel; Josef Schwefer ist es im Mai auch nicht besser ergangen.

Nun wird auch die Modellbaugruppe wieder aktiv. Sie war wegen der vielen anderen Ereignisse in Schüren zu kurz gekommen. Von nun an werden jedes Jahr die sogenannten "Uhu-Wettbewerbe" stattfinden. Der "Uhu" ist ein leicht zu bauendes Modell und soll bereits bei den Kindern das Interesse an der Fliegerei wecken.

Im Sommer 1958 findet zum ersten Mal nach dem Kriege ein kombinierter Lehrgang statt. 15 junge Leute aus Dortmund nutzen ihre Ferien, um die technische Ausbildung mit praktischem Flugbetrieb zu verbinden.

Die Firma Schleicher in Poppenhausen ist sehr rührig mit der Konstruktion neuer Segelflugzeuge. Das neueste Modell ist die "KA 8". ein einsitziges Flugzeug. Alexander Schleicher wird sie am 30. August in Schüren vorführen. Alle Luftsportvereine der weiteren Umgebung sind dazu eingeladen.

14. September 1958. Heute soll der seit langem vorbereitete 1. Flugtag nach dem Kriege in Schüren stattfinden. Um die Mittagszeit zählt man bereits rund 7.000 Zuschauer. Sie warten in gespannter Erwartung auf den Beginn der Veranstaltung. Pünktlich um 14 Uhr begrüßt Peter Schröjahn die Teilnehmer und Zuschauer. Prominente Piloten von Nah und Fern sind aufgeboten, für den Luftsport zu werben. Außer Segelflugzeugen der Typen "KA 2", "Rhönlerche" und "KA 6" gehört auch eine "Lo 100", ein Kunstflugzeug, mit seinem Piloten Matthes aus Bad Kreuznach zum Programm. Dieter Wasserkordt zeigt Motorkunstflug auf seinem wunderschönen "Stieglitz". Walter Molz schleppt mit der "Tiger- Moth" Segelflugzeuge und setzt Fallschirmspringer ab. Für den Einsatz der Motorflugzeuge bei diesem Flugtag hat der Regierungspräsident in Münster eine Sondergenehmigung erteilt. Noch gibt es keine allgemeine Motorflugerlaubnis.

Auch die Modellflieger sind mit ihren ferngesteuerten Modellen dabei. In den Pausen stehen Motor- und auch doppelsitzige Segelflugzeuge für Rundflüge bereit. Bei diesem herrlichen Wetter machen die Gäste davon reichlich Gebrauch. Über dieses Ereignis berichtet die Presse u. a.: "Der Flugtag in Schüren war wirklich ein großer Erfolg, den man der Luftsportvereinigung Meschede bei der vorbildlichen Planung und Durchführung der Veranstaltung gönnt".

Um die Zulassung des Platzes für den Motorflug zu bekommen, muss die Luftsportvereinigung noch einmal Land dazu pachten. Die Zeit eilt, da der Grewen-Hof verpachtet werden soll. Ob die LSV mit einem Pächter über dieses Thema Gespräche führen kann, ist fraglich. Wieder verhandelt der Vorstand der LSV erfolgreich mit Josef Grew. Der Antrag auf Zulassung für den Motorflug wird unverzüglich eingereicht. Aber die Regierung macht weitere Auflagen. Es müssen Telefonkabel verlegt, Planierarbeiten ausgeführt und die Kreisstraße Enkhausen-Schüren verlegt werden.

Die Motorflug-Lizenzen der Weltkriegspiloten Grew und Loth sind ungültig. Sie müssen erneuert oder umgeschrieben werden. Weitere Piloten sollen eine Ausbildung erhalten.



Peter Schröjahn überreicht Hans Engel das „Diplom Otto Lilienthal“

10. Kapitel

("Turbulent" mit 45 PS im Gartenbeet. - Luftloch über St. Walburga. - 1000 Jahre Meschede.- "Bruchpiloten". - Der "Tiger" wollte los! - 2. Großflugtag.)

Zum 1. Januar 1959 verpflichtet die Luftsportvereinigung Walter Molz als hauptamtlichen Vereinsausbildungsleiter. Molz besitzt ein einsitziges Motorflugzeug, Typ "Turbulent", mit einem 45 PS starken V\N-Motor. Das Flugzeug gilt als das kleinste Motorflugzeug der Bundesrepublik. Die erfreuliche Entwicklung der LSV macht die Anschaffung eines weiteren Segelflugzeuges erforderlich. Zum Preis von 2.750 DM kann sie vom Segelflugverein Gütersloh eine "Olympia-Meise" erwerben. Dass die Flieger aus Schüren auch Sinn für Humor haben, zeigt sich u. a. auch jeweils vor der neuen Flugsaison zum 1. April. Darüber berichtet die Heimatpresse folgendes: "Glück im Unglück hatte Fluglehrer J. Schwefer, als die Kirchturmspitze von St. Walburga statt ins Auge "nur" in die rechte Tragfläche ging! Die "Rhönlerche", in Schüren gestartet, kam ausgerechnet über der Pfarrkirche St. Walburga in ein "Luftloch." Durch geschickte Gewichtsverlagerung traf die Kirchturmspitze nicht den Rumpf, sondern die rechte Fläche. Die Rettung nahte bald durch eine Turmluke, ein Seil, an dem Lehrer und Flugschüler Hubert Thiekötter mit "gemischten" Gefühlen abstiegen. Eine von Hubert Kleinsorge gestaltete Fotomontage stellt den Abstieg in anschaulicher Weise dar." Selbstverständlich merkten die Leser bald, dass es sich um einen Aprilscherz handelt.

Zu der "Turbulent" von Walter Molz gesellen sich die inzwischen fertiggestellte "Möwe HD 156" der LSV und eine "Tiger-Moth", die die "Haltergemeinschaft Schutzeichel, Grewe und Kleinsorge" erwarb. Alle drei Flugzeuge treffen wir bald auf jeder Luftfahrtveranstaltung im Sauer- und Siegerland. Im Mai 1959 geht die lange erwartete Zulassung des Platzes für den Motorflug ein. Außer den in Schüren beheimateten Motorflugzeugen dürfen zukünftig auch fremde Maschinen bis 2000 kg den Platz anfliegen.

Pfingsten startet J. Schwefer auf "KA 6", um auch die letzte Bedingung für die "Silber-C" zu erfüllen. Hierfür ist zwar nur ein Streckenflug von 50 km erforderlich, er endet aber in der Nähe von Metz in Frankreich. Der Empfang durch die Franzosen sei sehr herzlich gewesen. Für die Rückholmannschaft, bestehend aus Walter Molz und Josef Grewe, war es ein weiter Weg, dennoch freuen sie sich mit ihrem Vereinskameraden über seinen Erfolg. Zu Pfingsten können wieder zahlreiche Gastflüge auf Motor- und Segelflugzeugen unternommen werden. Die Stadt Meschede begeht in diesem Jahr ihre 1.000 Jahr-Feier. Am 21. Juni zieht ein großer Festzug durch die Stadt. Auch die Luftsportvereinigung beteiligt sich daran mit einer Fußgruppe und auch mit Überflügen von Motor- und Segelflugzeugen.

Hannelore Engel nimmt an einem Segelfluglehrgang in Oerlinghausen unter der Leitung von Hanna Reitsch teil. In einer "KA 7" fliegt sie zusammen mit Hanna über Land. "Diese Ehre," so sagt sie nach ihrer Rückkehr, "wird nicht jedem Flugschüler zuteil." In diesem Lehrgang schafft sie auch die letzte Bedingung für die "Silber-C".

Walter Molz wird am 1. Juli 1959 bei der Firma Lahrmann angestellt. Großzügigerweise beurlaubt die Firma Molz in den Sommermonaten zur Wahrnehmung seiner Aufgaben am Flugplatz.

In Schüren ist was los. Eine Erfolgsmeldung jagt die andere. Fritz Schutzeichel fliegt bis Gelsenkirchen, Jochen Zinnert bis Wermelskirchen eine der Bedingungen für das Leistungsabzeichen. Peter Cader, Helmut Bäumer, Hubert Thiekötter und Hubert Kleinsorge fliegen jeweils mehr als 5 Stunden und damit eine Bedingung für die "Silber-C". Auch Klaus-Peter Schröjahn versucht es. Beim ersten Versuch fehlen auch ihm nur 12 Minuten. Und so muss er, wie viele andere vorher, es noch einmal probieren.

Im Programm der 1.000 Jahr-Feiern findet am 2. August eine sportliche Großveranstaltung der Mescheder Vereine statt. Nach der Vorführung von Turnübungen beginnt ein Fußballspiel. Die "Möwe" wirft den Ball für dieses Spiel über dem Sportgelände ab. Leider bringt das Jahr nicht nur ausgezeichnete Erfolge. Auch einige Schäden sind zu verzeichnen. Glücklicherweise gibt es keinen schweren Personenschaden. Am 30. August geht die "Turbulent", von Karl Brachthäuser gesteuert, in einem Garten, nahe der Kirche in Finnentrop, zu Bruch. Totalschaden infolge eines technischen Defektes. Walter Molz gerät nach der Landung mit der "Möwe" auf dem Flughafen Hannover in eine Sturmbö. Das Flugzeug wird dabei schwer beschädigt. Die Reparatur wird in der "Juschü" ausgeführt. Vielleicht wäre der Unfall vermieden worden, hätte das Flugzeug bereits ein Funkgerät besessen. Eine Spende der Firma Lahrmann ermöglicht jetzt den Kauf eines Funkgerätes. Die "KA 6" macht ebenfalls Bruch.

Pech hat auch Elmar Loth. Beim Anwerfen der "Tiger-Moth" - das Flugzeug hat keinen Anlasser - macht sich die Maschine selbständig. Elmar kann sie am Flächenende gerade noch festhalten. So startet sie zu ihrem ersten Fesselflug. Schließlich landet sie auf dem Kopf. Propellerschaden.

Auch der 2. Großflugtag in Schüren am 6. September findet während der 1000 Jahr-Feier der Stadt Meschede statt. Bürgermeister Dick aus Meschede und sein Kollege Grewe aus Calle nehmen daran teil. Zur Feier des Tages hat das Mescheder Stadtoberhaupt seine Amtskette angelegt, und das nicht ohne Grund. Der Vorsitzende der LSV erhält als Dank für die interessanten Einlagen der Schürener Flieger bei den Festveranstaltungen die Plakette "1000 Jahre Meschede."

Dann beginnt der Flugtag. Segelflüge, Kunstflugvorführungen, Banneraufnahme durch K.H. Bigge mit der "Tiger-Moth", Ballonstechen und Fallschirmabsprünge wechseln mit Modellflugvorführungen von Herbert Bockhold und seinem Freund Hartwig aus Wormbach ab. Eine besondere Attraktion dieses Flugtages sind die Überflüge einer "DO 27" und einer Jet-Staffel der Bundeswehr aus Nörvenich. Wieder sind viele tausend Menschen gekommen, um den Fliegern zuzusehen. Mancher Gast steigt in eins der Flugzeuge, um die Heimat einmal aus der Vogelperspektive zu erleben. Auch dieses Mal ist die Presse voll des Lobes. Sie schreibt: "Unser Dank für den gelungenen Großflugtag gilt Flugleiter Elmar Loth, seinen vielen Helfern des Vereins, aber auch der vielbeschäftigten Polizei und der zum Glück nie ernstlich beschäftigten DRK-Gruppe. Sie alle und die Akteure des Tages verbürgten gute Werbung für einen schönen und idealen Sport, dem viele Freunde gewonnen wurden. Weitermachen - wiederholen!"

Ein richtiger Segelflieger muss auch einmal auf die Wasserkuppe in der Rhön gepilgert sein. Zum Abschluss der Flugsaison fährt die Jugendgruppe im Oktober zum "Berg der Flieger." H.G. Heinzel, der dort die Leitung der Schule übernommen hat, erwartet sie. Selbstverständlich stattet sie bei dieser Gelegenheit auch dem Flugzeugbauer Schleicher in Poppenhausen einen Besuch ab. Die Besichtigung dieses Betriebes ist sehr aufschlussreich.



Der Stolz des Vereins, die selbstgebaute „Rhönlerche Karl Bölting“ 1956

11. Kapitel

(Erfolge im "Mailüfterl". - Zwei Frauen mit Rekord. - So ein "Bart vom Dienst" - mit ihm nach Frankreich.)

Am 12. März 1960 findet im Hotel Gerken in Meschede die Jahreshauptversammlung statt. Dr. Hans Honsel wird auch 1. Vorsitzender der Luftsportvereinigung. Er löst den stets bewährten Vorstandsvorsitzenden Peter Schröjähre ab, der mit seinen Erfahrungen als 2. Vorsitzender weiterhin zur Verfügung steht. G. Hinkel bleibt Geschäftsführer. Als Kassierer wird Hubert Kleinsorge gewählt. Dem erweiterten Vorstand gehören Ernst Pellengahr, Technik; Josef Schwefer, Segelflug; Elmar Loth, Motorflug; Walter Molz, Ausbildungsleiter; Horst Hettwer, Modellflug; Norbert Kämpfer, Jugendleiter; Fritz Schutzeichel, Karl Sprenger und Ernst Schwert an.

Die neue Flugsaison wird zu Ostern eröffnet. Schon Anfang Mai sind die ersten Erfolge des Jahres zu melden. Josef Schwefer eröffnet den Reigen mit einem Überlandflug nach Nassau/Lahn. Hubert Kleinsorge und Hubert Thiekötter landen nach einem angemeldeten Zielflug in Hangelar. Beide haben damit die letzte Bedingung für die "Silber-C" erfüllt.

Die Weltmeisterschaften im Segelflug werden in diesem Jahr auf dem "Butzweiler Hof" in Köln ausgetragen. Auch in Meschede verfolgt man dieses Ereignis mit allergrößtem Interesse. Wird Ernst Günter Haase den vor zwei Jahren in Leczno/Polen in der "Offenen Klasse" errungenen Titel über seiner Heimat verteidigen? Wer wird Sieger in der "Standard-Klasse"? Haase kann seinen Titel leider nicht verteidigen. Weltmeister in der "Standard-Klasse" wird zur großen Freude der Deutschen Heinz Huth aus Hamburg.

Bei den Segelflugweltmeisterschaften gibt es eine besondere Attraktion. In der einzigen Ausstellungshalle stellt Hans Engel die in seiner Freizeit konstruierten, bei den Mescheder Firmen Honsel und Schröjähre gebauten Hellinge vor. Mit einer ebenfalls ausgestellten Universal-Helling können nicht nur Flugzeuge gebaut, sondern auch transportiert werden. Die Resonanz ist erheblich. Den Technischen Hilfsdienst der Weltmeisterschaft besorgt Richard Pfennig aus Schüren.

Unter den vielen Zuschauern aus dem Sauerland ist auch Walter Molz, der gerade noch rechtzeitig kommt, um seinem alten Freund, Heinz Huth, zu seinem großen Erfolg zu gratulieren. Direkt von Oerlinghausen fahren Irmhild Lahrmann, Hannelore Engel und Ingrid Pellengahr nach Köln, um ihm zu gratulieren. I. Lahrmann hat in der Senne die Bedingungen für die "Silber-C", I. Pellengahr für die "B-Prüfung" erfüllt.

Grund zur Freude gibt es auch in Schüren. Hannelore Engel und Irmhild Lahrmann stellen Ende Juni einen neuen deutschen Rekord auf. Von Oerlinghausen starten sie auf einer "KA 7" zu einem Zielflug nach Krefeld. Nach 3 1/2 stündigem Flug haben sie das Ziel erreicht. Es ist der erste Rekord auf einer doppelsitzigen Maschine. Zwei Monate später sind die beiden Pilotinnen beim Treffen des "Clubs 99", einer internationalen Pilotenvereinigung, in Mannheim dabei. Es findet ein lebhafter Erfahrungsaustausch statt, u. a. auch mit der bekannten Fliegerin Elly Beinhorn, der Witwe des Rennfahrers Bernd Rosemeyer.

Zwei erfahrene Motorpiloten aus dem letzten Krieg werden Mitglieder der Luftsportvereinigung. Es sind Willi Herbst aus Arnsberg und Kurt Bock aus Warstein.

Wieder klingt die Flugsaison mit einer Flugwerbeveranstaltung in Schüren aus. Dieses Mal ist das Wetter nicht so günstig, dennoch haben sich etwa 2.500 Zuschauer eingefunden. Bevor wieder fliegerische Leckerbissen serviert werden, weiht Pater Direktor Dr. Winfried Kämpfer den Flugplatz und die Fluggeräte. Walter Molz führt

noch einmal den guten, alten Schulgleiter "SG 38" mit einem Windenstart vor. Wahrscheinlich ist dies der letzte Start mit diesem Vorkriegsmodell.

Ein weiterer Schritt in die Zukunft wird Anfang 1961 getan. Den Leistungsstand der Flugvereine im Bezirk ständig zu verbessern, soll zukünftig Ziel des "Sauerländer Vergleichsfliegens" sein, darauf einigen sich die Vereine bei einer Bezirksversammlung. Der erste Wettbewerb dieser Art soll in diesem Jahr in Schüren ausgetragen werden. Walter Molz, Meschede, Fritz Lehmkuhler, Oeventrop, und Ewald Schüßler, Schmallenberg, treffen hierfür die nötigen Vorbereitungen. Geflogen werden soll in einer Nachwuchs- und einer Leistungsklasse.

Die LSV übernimmt die "Tiger-Moth".

Wie in den Vorjahren erweist sich das Frühjahr als die beste Zeit für Überlandflüge. In der Regel beginnt der Flugbetrieb um die Osterzeit, wenngleich man hin und wieder noch mit sehr unfreundlichem und winterlichem Wetter rechnen muss. Im April gibt es immer mal wieder Nordostwetterlagen, die größere Streckenflüge nach Süden und Südwesten möglich machen. Durch die Teilung unseres Vaterlandes scheitern ausgedehnte Flüge in östlicher Richtung schon kurz hinter Kassel, an der sogenannten ADIZ, der Flugüberwachungszone. Alle Überlandflieger liegen, soweit es ihre Zeit erlaubt, um diese Zeit auf der Lauer nach Nordostwind. In diesem Jahr kommt die Nordost-Wetterlage mit Verspätung. Einen Tag vor Beginn des Vergleichsfliegens ist es so weit. Zwei Schürener Flieger wollen es wagen. Ob es gelingt? Warten wir es ab. Einer der beiden Piloten, Josef Schwefer, berichtet seinen Kameraden: "Bedingt durch eine günstige Ost-Nordost-Wetterlage hatten wir bereits am Vortage alles für den Überlandflug vorbereitet. Am Morgen darauf war es noch sehr nebelig und kalt. Der Wind blies mit ca. 30 m/sek. stur von Nordost, das war ein günstiges Startzeichen. Sobald der Nebel verschwunden war und die Sonne genügend Kraft hatte, mussten wir startklar sein. Nochmals wurde die Karte studiert, der Kurs festgelegt und etwas Proviant eingepackt. Nachdem noch einige Kameraden erschienen waren, wurden die Maschinen, die "KA 6" und die "Meise", sowie die Schleppmaschine, unsere gute "Tiger-Moth", startklar gemacht. Für beide Segelflugzeuge war als Ziel: "Pont St. Vincent" bei Nancy angemeldet.

Das Wetter hatte sich mittlerweile sehr günstig entwickelt. Als Erster startet Hubert Kleinsorge mit der "Meise". Nach kurzem Flugzeugschlepp hatte er schon einen Bart erwischt und war schnell unsern Blicken nach Südwesten entschwunden. Um 9 Uhr 55 startete ich mit der "KA 6". Nach ca. acht Schleppminuten hatte ich in einer Höhe von 700 Metern ausgeklinkt und versucht, gleich einen Bart zu erwischen, um auch auf Kurs zu gehen. Aber mir war das Glück nicht so hold. Eigentlich hätte ich bald wieder landen müssen. Im letzten Moment jedoch erwischte ich den "Bart vom Dienst", der mir 1000 m Höhe einbrachte. Das hatte einen Zeitverlust von einer Stunde gekostet, diese Zeit konnte mir zum guten Schluss fehlen. Nun ging es ohne Zögern auf Kurs. Ohne Schwierigkeiten konnte ich den Westerwald in einer Höhe von 1400 bis 1500 Metern überfliegen. Schon von weitem konnte ich den Rhein und die Moselmündung erkennen. Das war für mich die Bestätigung, dass ich genau auf Kurs lag. Ich erreichte Koblenz mit einer Höhe von 2800 Metern und überquerte den Rhein. Es war bereits 13 Uhr. Wenn ich es noch bis Nancy schaffen wollte, musste ich mich höllisch beeilen. Bedingt durch eine Wolkenstraße konnte ich jetzt geradeaus fliegen, genau auf Kurs fliegen. Unter mir lag das lange Band der Mosel, das sich wie ein Lindwurm durch die Landschaft windet. Bei Cochem hätte mich bald das Schicksal ereilt. Die Wolkendecke hatte sich überraschend schnell geschlossen, es gab keine Sonneneinstrahlung mehr und somit kaum Thermik. Die Mittagsflaute hatte eingesetzt. Es ging langsam, aber stetig abwärts. Jetzt ging es um jeden Meter Höhe. Bei all dieser Kurbelei war ich bis auf 450 m herunter gekommen und hatte mir bei Edinger bereits einen Landeplatz ausgesucht. Im letzten Augenblick riß die Wolkendecke auf, die Thermik wurde lebhafter, und ich erwischte einen Bart, der mich auf 1800 m trug. Nun hatte ich wieder einmal Glück gehabt. Im Geradeausflug ging es jetzt über Zell, Traben-Trarbach und Bernkastel, Kurs 206, in Richtung Nancy. Das Wetter war zusehends besser geworden, ich konnte ohne großen Höhenverlust von Wolke zu Wolke fliegen. Bei der deutsch- französischen Grenze musste ich einem kleinen Regenschauer ausweichen, der aber nicht unangenehm in Erscheinung trat. Um 15 Uhr 30 lag unter mir Metz. Ich wagte zu hoffen, dass mir der Zielflug nach Nancy glücken würde. Die Sicht wurde wieder schlechter. Ich

flog nun stur Kurs Nancy in einer Höhe von 1400 Metern. Die Sonne wurde von einer großen Wolkenbank restlos abgeschirmt, so dass ich nur im Gleitflug mein Ziel erreichen konnte. Als endlich Nancy vor mir lag, hatte ich meine Höhe bereits auf 480 Meter verringert. Über der Stadt erwischte ich noch einmal einen Bart, der mir noch einmal 1000 Meter einbrachte. Jetzt konnte mir nichts mehr passieren. Den Platz, südlich der Stadt, konnte ich nun mühelos erreichen. Nachdem ich den Namen auf dem Hallendach gelesen hatte, war mir gewiss, dass mein Zielflug geglückt war und somit eine Bedingung für "Gold-C" und ein Diamant mein waren. Um 17 Uhr landete ich. Der Flug hatte 7 Stunden und fünf Minuten gedauert, bei einer Länge von 338 Kilometern Luftlinie. Ich war freudig überrascht, eine deutsche Fliegergruppe aus Kirchheim-Teck anzutreffen, die dort ihren Urlaub verlebte. Nach kurzem Händeschütteln wurde zunächst die "KA 6" in die Halle gebracht, anschließend rief ich in Deutschland an. Nach einigen Schwierigkeiten gelang es mir, meinen Transportwagen, der mir bereits gefolgt war und von unserem Walter Molz gesteuert wurde, auf der Hunsrückhöhenstraße zu erreichen. Er setzte sich sofort in Richtung Nancy in Marsch. Meinem Kameraden Hubert Kleinsorge gelang es leider nicht, das gleiche Ziel zu erreichen. Bedingt durch eine Schlechtwetterfront, musste er auf dem Flugplatz Worms um 14 Uhr landen. Er hatte in der kurzen Zeit die beachtliche Strecke von 195 Kilometern zurückgelegt. Den Abend habe ich im Kreise der französischen und deutschen Segelflieger verbracht. Ich möchte an dieser Stelle besonders das äußerst gastfreundliche Verhalten der französischen Segelfliegerkameraden und auch der deutschen Gruppe hervorheben. Die Nacht habe ich in der Nationalsportschule von Nancy verbracht, wo auch die deutsche Segelfluggruppe einquartiert war. Im Laufe der Nacht war der Transportwagen eingetroffen. Die "KA 6" wurde am frühen Morgen verladen, und ab ging es wieder in Richtung Heimat."

Solches Glück haben die Teilnehmer des "1. Sauerländer Vergleichsfliegen", das am 27. Mai beginnt, nicht. Für den achttägigen Wettbewerb sind neun Flugzeuge gemeldet. Leider gibt es nur an drei Tagen Flugwetter. Nur an einem einzigen Tage erfolgt eine Wertung. Karl Steiner aus Schameder fliegt bis in die Nähe des Steinhuder Meeres, alle anderen Piloten landen im Umkreis von 25 km um Schüren. Das Schlechtwetterprogramm sorgt trotz allem für gute Stimmung.



Ingrid Pellengahr, Irmhild Lahrmann, Hannelore Engel
nehmen an einem Segelflugehrgang in Oerlinghausen teil.

12. Kapital

(Warten auf "Willy" vergeblich. - Benediktiner Schüler- Fluggemeinschaft.- Ein "Spatz" in der Hand. - Josef Grewe + . - Teddy Stedtfeld als "Torero". - Schäfchen zur Flechten - bringen Hammelbraten. - Schüren ohne "Juschü". - Flugplatz G.m.b.H. – na endlich)

Der Regierende Bürgermeister von Berlin und Kanzlerkandidat der SPD, Willy Brandt, hat Meschede-Schüren für die Landung seines "Lufttaxis" am 8. September vorgesehen. Von hier aus will er Wahlveranstaltungen in Arnsberg und Werl besuchen. Regen und Nebel verhindern jedoch die Landung. Das Sauerland wartet vergebens.

Einer Anregung des Kultusministeriums in Düsseldorf folgend, entsteht nun auch Anfang des Jahres 1962 in Meschede eine "Schülerfluggemeinschaft". Das Gymnasium der Benediktiner in Meschede erklärt sich bereit, die Trägerschaft zu übernehmen. Beider Zusammenarbeit zwischen Schule und Verein stehen sozialpädagogische Überlegungen im Hintergrund. Protektor der "Schülerfluggemeinschaft" ist Jochen Borgmeier aus Meschede. Er absolviert einen Segelflugelehrgang in Oerlinghausen und wird Mitglied des Beirates in der Luftsportvereinigung Meschede. In Abendkursen haben Schülerinnen und Schüler aller Mescheder Schulen die Möglichkeit, theoretisches Wissen über die Fliegerei zu erwerben.

Die LSV erwirbt von der "Juschü" einen "B-Spatz". Für das nächste Vergleichsfliegen stellt J. Schwefer eine selbstgebaute "KA 7" zur Verfügung. Der Bau einer "KA 8" wird zugesagt.

Am 20. April 1962 stirbt 54jährig Josef Grewe. Die Luftsportvereinigung verliert eines seiner Gründungsmitglieder und einen treuen Kameraden. Unter großer Anteilnahme der Bevölkerung und vieler Fliegerkameraden von Nah und Fern, trägt man ihn am Ostermontag in Calle zu Grabe.

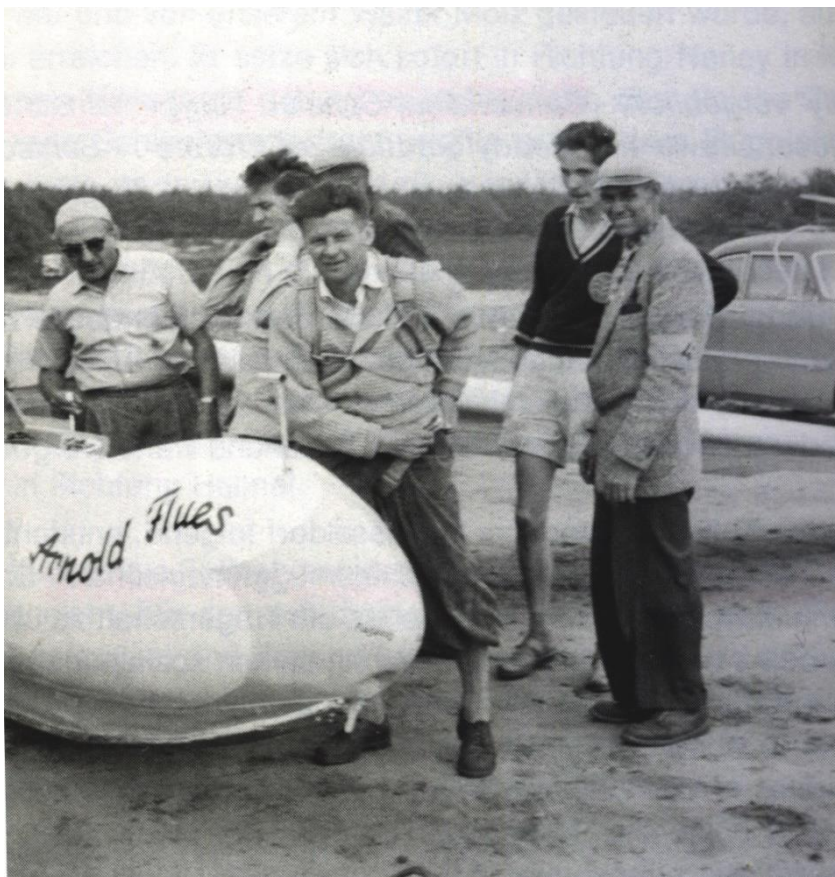
Neue Sorgen kommen auf die Luftsportvereinigung zu. Am 1. Oktober des nächsten Jahres läuft der 1957 geschlossene Pachtvertrag aus. Zum Testamentsvollstrecker ist Müllermeister Grewe aus Calle eingesetzt worden, er ist gleichzeitig Vormund von J. Grewes Sohn. Zahlreiche Verhandlungen bringen zunächst keinen Erfolg. Wieder werden Überlegungen beim Vorstand der LSV angestellt, ein Ersatzgelände in der Umgebung zu suchen. Doch auch dieses Mal findet man keine brauchbare Lösung. Die Vorbereitungen für das "2. Sauerländer Vergleichsfliegen" gehen weiter. 13 Teilnehmer sind für die Veranstaltung, die in der Zeit vom 23. Juni bis zum 1. Juli in Schüren stattfindet, gemeldet. Die "Westfälische Rundschau" berichtet am 5. Juli: "Unter denkbar ungünstigen Vorzeichen mussten in der vergangenen Woche die Vergleichskämpfe ausgetragen werden. Umso höher sind die beachtlichen Leistungen der Teilnehmer zu werten. Protektor des Vergleichsfliegens, Ferdinand Lahrman, beglückwünscht als Sieger Willi Unger, Oeventrop, Mönig, Sundern, Winkler, Sundern.

Ewald Schüssler, Schmallenberg, erreicht den 4. Platz. Besondere Anerkennung spricht F. Lahrman dem jüngsten Teilnehmer, Jürgen Knipschild, Meschede, aus, der auf dem 5. Platz landet."

Unter den Teilnehmern sind auch Teddy Stedtfeld, Arnsberg und Ludwig Maybaum, Sundern.

Der "Arnsberger Rundschau" entnehmen wir einen interessanten Artikel, der mit der Überschrift: "Fast Torero wider Willen" am 25. Juni erscheint:

"Man sollte eigentlich meinen, dass der Arnsberger Facharzt Dr. med. Günther Stedtfeld, als ehemaliger Staffelpilot im Jagdgeschwader Mölders (840 Feindflüge, 14 mal vom Gegner aus der Luft geholt und insgesamt 15000 Flugstunden) durch nichts mehr zu erschüttern wäre, was sich in den Wolken und auch in jenem Augenblicke tut, da die Erde ihm wieder Schutzrecht gewährt. Diese Meinung musste er nun selbst korrigieren... Im Rahmen des soeben angelaufenen Sauerländer Segelflugwettbewerbs in Schüren war er mit seiner Hochleistungsmaschine „KA 6 CR“, die immerhin ihre 250 Stunden in der Luft macht, zu einem Zielstreckenflug in Richtung Weserbergland gestartet. Nachdem mehrere Konkurrenten schon nach kurzer Zeit wegen schlechter thermischer Bedingungen ihren Flug abbrechen mussten, lag er in aussichtsreicher Position,



H. G. Heintzel, der Gewinner des 1. Deutschen Segelflugwettbewerbs 1956 auf der Wasserkuppe



Ludwig Maybaum, ältester Teilnehmer am „Sauerland-Wettbewerb 1962



Dr. Teddy Stedtfeld nimmt ebenfalls am „Sauerland-Wettbewerb“ 1962 teil und wird „Torero wider Willen“



Die Teilnehmerinnen am Deutschlandflug 1962

Irmhild Lahrmann und die „Rote Gräfin“ von Goertz in Baden-Baden

als im Raume Warburg der Aufwind "streckte" und Dr. Stedtfeld am Ortsrand von Scherfede eine zur Außenlandung geeignete Wiese aussuchen musste. Er konnte die Maschine am Rande der idealen Grünfläche sicher aufsetzen, als aus einer seitlichen Heckenbegrenzung plötzlich ein mächtiger Bulle hervorstürmte, der aus der Luft nicht erkennbar - dort offenbar Schutz vor der Schwüle gesucht und ein geruhames Nickerchen gemacht hatte. Das Sirren der mit ca. 100 st/km aufsetzen den Maschine hatte das wertvolle Zucht tier so erschreckt, dass es mitten in die Landebahn hereinsprechte. Dem Piloten blieb, um eine folgeschwere Kollision zu verhindern, keine andere Wahl, als zu versuchen, durch eine willkürlich herbeigeführte, nichtsdestoweniger hochriskante Bruchlandung Schlimmeres zu verhindern. Dies gelang auch: Dr. Stedtfeld und das verständnislos glotzende Tier kamen mit dem Schrecken davon. Die Maschine ging jedoch schwer zu Bruch. Der Schaden kann zwar repariert werden, doch ist vorerst eine aussichtsreiche Beteiligung an dem Segelflugwettbewerb unmöglich gemacht. Der bisher noch nicht offiziell getauften Maschine dürfte ein Name aus dem Lexikon der Toreros sicher sein..."

Am letzten Tag des Wettbewerbs ereignet sich auch in Schüren ein ähnliches Unglück. Seit Beginn der Veranstaltung weidet außerhalb der Start- und Landebahn eine Schafherde. Als um 14 Uhr 05 die "Tiger-Moth" mit Elmar Loth die Mescheder "KA 6" mit Josef Schwefer anschleppt, treibt der Schäferhund eine Teil der Herde plötzlich in die Startbahn. Die Schleppmaschine geht ebenso zu Bruch wie das Segelflugzeug. 37 Schafe bleiben auf der Strecke. Für die Flieger in Schüren ist es kein Trost, dass es die nächsten Tage reichlich Hammelbraten gibt.

Irmhild Lahrmann nimmt, zusammen mit Gräfin Faralda von Görtz an einem "Internationalen Sternflug" teil. Sie starten in Finnland und landen, nach 46 Zwischenlandungen, in Baden-Baden. Der Präsident des Deutschen Aero-Clubs, LV NRW, gratuliert der jüngsten Pilotin dieses Fluges und überreicht Irmhild Lahrmann die "Silberne Feder" und eine wertvolle Goldmedaille. Übrigens die "rote Gräfin" ist bei der Bundeswehr bestens bekannt. Dort fliegt sie mit ihrer Maschine Zieldarstellung für Flugabwehreinheiten.

Die bei dem "Schafunfall" beschädigte "KA 6" wird wieder aufgebaut und von F. Schutzeichel und H. Kleinsorge gekauft. Die Luftsportvereinigung bleibt Halter des Flugzeuges. Sie erwirbt die von J. Schwefer gebaute "KA 7".

Am 22. Juni 1963 fällt der Präsidialrat des Deutschen Aero-Clubs, Landesverband Nordrhein-Westfalen, eine für Schüren folgeschwere Entscheidung: Die "Jugendbildungsstätte für Luftfahrt und Technik" (Juschü) wird nach Dinslaken im Rheinland verlegt. Seit 1956 wurden in der ehemaligen "Reichswerkstattleiter-Schule" Werkstattleiter, Flugzeugwarte, Modellfluglehrer und Flugzeugprüfer ausgebildet. "Eine für den Landesverband nicht zu klärende Lösung der Eigentumsverhältnisse von Grund und Gebäuden auf dem Schürener Gelände zwang zu dieser Entscheidung", so lautet die Erklärung für diese Maßnahme.

Auch für die Luftsportvereinigung wird es nun höchste Zeit, Klarheit über die Zukunft Schürens zu erhalten. In die seit dem Tode von J. Grewe laufenden Verhandlungen mit dem Müllermeister Grewe laufenden Verhandlungen schalten sich auch Amtsdirektor Liese und der Vizepräsident des Verbandes, Ludwig Maybaum, Sundern, ein.

Zum dritten Male findet in der Zeit vom 28. Juli bis zum 4. August das "Sauerländer Vergleichsfliegen" in Schüren statt. Dieses Mal sind 14 Teilnehmer gemeldet. Nicht immer können Dreiecksflüge ausgeschrieben werden. Oft genug müssen die Rückholer viele Kilometer durch das Land fahren, um ihre Kameraden irgendwo wieder abzuholen. So auch am ersten Wettbewerbstag, als eine freie Strecke, Richtung Westen, ausgeschrieben ist. 12 Teilnehmer kommen bis nach Belgien. Den weitesten Flug des Tages schafft Siegfried Mönig, Sundern, der auf dem Flughafen Brüssel, Zaventem, landet. Bei günstigem Wetter sind an allen Tagen Flüge möglich, dabei werden in 231 Stunden insgesamt mehr als 6.660 km zurückgelegt. Die Siegerehrung nimmt Stadtdirektor Liese vor. Willi Unger geht auch dieses Mal als Sieger aus dem Vergleichsfliegen hervor. 2. wird Mönig aus Sundern, 3. Richter aus Meschede. Während dieser Feier versichert Stadtdirektor Liese, dass Stadt und Kreis alles tun werden, um Schüren der Fliegerei zu erhalten.

Eine besondere Überraschung erleben die Teilnehmer des Wettbewerbes. Sechs Franzosen aus Le Puy machen auf dem Flugplatz Schüren eine Stippvisite. Mit einer Jodel sind sie um 13 Uhr 30 gelandet. Der Rückflug soll morgen stattfinden.

In diesem Lehrgang versieht die 1957 gebaute Winde endgültig ihren letzten Schlepp- dienst. Eine neue Winde muss her. Es wird eine moderne Doppeltrommelwinde, "System Dunkel", zum Preis von DM 13.000 in Auftrag gegeben. Josef Schwefer ist inzwischen Eigentümer eines "Motor-Spatz" geworden. Mit diesem Gerät hat er bereits einen Flug nach Wels in Österreich unternommen. Beim Flugtag im Rennefeld am 24. August ist er mit dabei.

Am 28. September bekommt die Luftsportvereinigung Meschede die Kündigung des am 1. Oktober 1957 abgeschlossenen Pachtvertrages durch den Testamentsvollstrecker. Zwischenzeitlich laufen in Meschede Verhandlungen mit Stadt, Kreis und interessierten Firmen für die Gründung einer Flugplatzhaltergemeinschaft.

Wieder hat die LSV den Tod eines Fliegerkameraden zu beklagen. Dipl.-Ing. Wolfgang Müller-Lüneschloß, Segelflugehrer in Schüren, stirbt am 8. November 1963 an den Folgen eines Verkehrsunfalles.

Schon am 11. Dezember 1963 erfolgt die Gründung der "Flugplatz G M.B.H. Meschede" im Rathaus der Stadt. Es ist wieder einmal Eile geboten, denn das Verkaufsangebot des Grundstückseigentümers ist bis zum 31. Dezember 1963 befristet. Die LSV Meschede wird Mitglied dieser Gesellschaft. Wegen der noch fehlenden Mittel der neuen Gesellschaft kauft am 1. Januar 1964 zunächst die Firma Lahrmann die Gebäude und den dazu gehörenden Grund.



Dr. Ing. Hans Honsel

Vorsitzender der „Juschü“ und der LSV

13. Kapitel

(Das Große A-B-C. - Ministerbesuch und Verkehrslandeplatz. – LSV hat neue (n) "Job". - Die gute alte 'K4 6' mit Ausdauer. - Hubert Kleinsorges Lobgesang: "Hoch in den Wolken wohnt das Glück" - Kameraden sind nun mal keine "Genossen. "

Der Ausbildungsstand der Schürener Segelflieger macht die Anschaffung eines weiteren einsitzigen Segelflugzeuges erforderlich. Nach den Plänen der Firma Schleicher beginnt in der Vereinswerkstatt der Bau einer "KA 8". Die "Motormöwe" ist unrentabel und wird aus dem Verkehr gezogen. Ein modernes Flugzeug soll sie ersetzen. Die Fachleute haben sich auf dem Markt umgesehen und in Österreich eine interessante Neukonstruktion entdeckt. Die "Job 150", von der Firma Oberlerchner gebaut, kostet allerdings 50.000 DM. Die "Meise" ist veraltet und genügt nicht mehr den gestiegenen Ansprüchen. Wenn der Verein attraktiv bleiben soll, muss er ein leistungsfähigeres Modell beschaffen.

Der diesjährige schon traditionelle Sommerlehrgang findet unter Leitung des Gastfluglehrers Kurt Kohlhouse statt. Die Schüler sind in der alten Schule untergebracht, die Verpflegung liefert die Firma Honsel. Das Wetter ist ganz brauchbar. Von den jugendlichen Teilnehmern bestehen Jan Loth, Bernhard Gödde, Horst Kleinsorge und Gerd Tillmann die "A-", Peter Stehling die "B- und Hans Jürgen Marik die "C-Prüfung".

In den Wintermonaten herrscht in der Werkstatt an allen Wochenenden Hochbetrieb. Manchmal ist es nicht leicht, durch tiefen Schnee und auf glatten Straßen den Platz in Schüren zu erreichen. Aber bis zum Frühjahr sind alle Flugzeuge und Geräte auf ihre Sicherheit hin zu überprüfen, Reparaturen auszuführen, soll die "Lufttüchtigkeit" erneut bestätigt werden. Den kritischen Blicken des Prüfers bleibt nichts verborgen. denn "Sicherheit ist oberstes Gebot".

Walter Molz scheidet zum 31. Dezember 1964 aus den Diensten der Firma Lahrmann aus. An seiner Stelle übernimmt Kurt Kohlhouse die Aufgaben des Ausbildungs- und Flugleiters.

Die im Bezirk 10 des Landesverbandes NRW zusammengeschlossenen Vereine werden für Anfang März 1965 vom Vorsitzenden Fritz Salz, Plettenberg, nach Hüinghausen eingeladen. J. Schwefer der an dieser Zusammenkunft teilnimmt, wird einstimmig zum Segelflugreferenten des Bezirkes gewählt.

In der ersten Juli-Woche kommt Landesminister Kienbaum nach Meschede. Er will sich über die Probleme der Stadt, besonders aber über die Verkehrsprobleme, informieren. Im Rathaus weist Stadtdirektor Liese u. a. auch auf das Projekt "Verkehrslandeplatz Schüren" hin. Er sagt u. a.: "Eine eigens gebildete "Flugplatz-Gesellschaft", von der Industrie des oberen Ruhrtales, von Stadt und Kreis gegründet, möchte um die Unterstützung durch das Land bitten." Weiter meint er: "Die Mescheder seien gar nicht so ganz bescheiden, und man spräche sicherlich nicht ganz zu Unrecht vom sogenannten "Mescheder Wind." Schon nach der Fertigstellung der Eisenbahn im Jahre 1870/71 haben sie gemeint, dies sei die neugeschaffene Verbindung zwischen Paris, Meschede und Berlin. Bei diesem Selbstbewusstsein sei der Wunsch, 1965 an die "große Welt" angeschlossen zu werden, vielleicht verständlich. Wir möchten eine Flugverbindung Los Angeles - Sydney - Tokio - Montevideo - Meschede haben." Der Minister hat den Spaß sicherlich verstanden. Bei einer Ortsbesichtigung in Schüren legt F. Lahrmann dem Minister fertige Pläne für den Ausbau des Platzes vor. Minister Kienbaum sagt seinen Gastgebern seine volle Unterstützung zu.

Zum Ende der diesjährigen Sommerferien findet wieder ein Segelfluglehrgang in Schüren statt. Das Wetter ist nicht sonderlich gut, trotzdem werden wieder einige Prüfungen abgelegt. Von den jugendlichen Piloten bestehen: Heiner Jacoby und Franz-H. von Fürstenberg die "A- und Dieter Tillmann die "B- Prüfung". Bei schlechtem Wetter wird theoretischer Unterricht erteilt. Den Höhepunkt aber bildet der Abschlussabend mit einem Spanferkelbraten.

Irmhild Lahrmann, Günter Lahrmann, Jürgen Knipschild und Klaus-Peter Schröjährl schließen ihre Motorpilotenausbildung erfolgreich ab. Sie werden künftig auch als Schlepppiloten eingesetzt werden können.

Bei den Haushaltsberatungen des Kreises werden 100.000 DM für den Ausbau des Flugplatzes in Schüren in den Etat für 1966 aufgenommen.

Sommer 1966. Die Luftsportvereinigung Meschede besitzt zwei neue Flugzeuge. Die "Job" ist eingetroffen, außerdem die bestellte "SHK".

In der von Hans Gräwe, Bochum, herausgegebenen Zeitung "Luftsport" lesen wir am 15. August 1966 folgenden Bericht: "Die Luftsportler von Meschede verdienen Lob und Anerkennung. Was sich in den letzten Wochen aber auf dem Flugplatz in Schüren ereignete, hat die an sich schon stolze Geschichte des Clubs in erfreulichem Maße belebt und bereichert. In den weiträumigen Hallen stehen hervorragend gewartete Flugzeuge, die leistungsmäßig zur ersten Klasse zählen. Neben dem neuen Motorflugzeug vom Muster "Job", das fast Tag für Tag zu Flügen über unsere schöne Heimat startet und namentlich an den Wochenenden Segelflugzeuge an den Himmel schleppt, beansprucht die neue "SHK" das besondere Interesse. Es handelt sich dabei um einen Typ jenes Hochleistungsflugzeuges, mit dem der Braunschweiger Rolf Kunz bei den Segelflug-Weltmeisterschaften 1965 in South Cerny (Südengland) den dritten Platz erreichte und bei den Deutschen Segelflugmeisterschaften in der ersten Juni-Hälfte 1966 in Roth-Kiliansdorf bei Nürnberg die Vizemeisterschaft errang. Jetzt kurvt der schnittige Vogel über dem Sauerland..."

Die hochsommerlichen Tage in der letzten Woche werden von den Luftsportlern weidlich ausgenutzt. Nach einem Gastlehrgang der Gütersloher Segelflieger, die sich trotz regenreicher Tage in Schüren wieder ausgesprochen wohlfühlten, veranstaltete die Luftsportvereinigung Meschede selbst einen 14tägigen Lehrgang, der am Sonntag zu Ende ging. Es nahmen ausschließlich Nachwuchsflyer teil, 20 an der Zahl. Fast alle gehören zur Schülerfluggemeinschaft des Vereins. Geschult wurde unter Fluglehrer Jupp Schwefer, die Lehrgangsbetreuung oblag Studienrat Borgmeier, der selbst Segelflieger ist.

Erfreuliche Feststellung bei der Abschlusfeier am Sonntagnachmittag in Schüren: Zwei Lehrgangsteilnehmer (Alfons Schur und Erwin Nelle) absolvierten nach den vorgeschriebenen Schulungsflügen ihre ersten Alleinflüge. Josef Grewe flog die "B"- Prüfung, Peter Stehling die Alle anderen stehen kurz vor ihren ersten Alleinflügen.

Peter Schröjähre drückte, nach anerkennenden Worten, allen die sich um den Nachwuchslehrgang verdient gemacht haben, die Hand. Trotz harter Lehrgangstage – Jupp Schwefer saß täglich 70mal mit Nachwuchsflyern zu Schulungsflügen in der doppelsitzigen "KA 7" - kam die Geselligkeit zu ihrem Recht. Auf dem Hennesee wurde eine Bootsfahrt unternommen. Vor der durch Flugleiter Kurt Kohlhaase prächtig renovierten Fliegerklausur - sie ist seit einer Woche wieder geöffnet - wurde am letzten Samstag ein Spanferkel verspeist, das Elmar Loth in alter Meisterschaft am Spieß geröstet hatte.

Den herausragendsten Flug der Saison von Schüren schaffte erneut Hubert Kleinsorge, dem schon 1964 ein Dreiecksflug von Schüren über Kassel und Homberg bei Marburg zurück nach Schüren über 270 Kilometer gelungen war. Diesmal hatte Hubert Kleinsorge einen Zielflug nach Lübeck-Blankensee angemeldet. Darüber wurde jetzt in "Luftsport", der neuen Zeitschrift des Landesverbandes NRW im deutschen Aero-Club, unter der Überschrift "Mit der drittältesten "KA 6" folgender Kurzbericht veröffentlicht:

"Mit der drittältesten KA 6, die bei Alexander Schleicher in Poppenhausen (Rhön) gebaut wurde, flog Hubert Kleinsorge am 5. Juni 1966 von Schüren nach Lübeck. Der Sauerländer Meisterfotograf hatte den 330-km-Zielflug angemeldet. Er kam am "durchwachsenen" 5. Juni 66 (so nennen die Segelflyer schwierige Wetterverhältnisse) auf die weiteste Strecke aller NRW-Piloten. Der Flug dauerte 7,5 Stunden. Über 2,5 Stunden hielt Hubert Kleinsorge sich an jenem Tag notgedrungen im Raum Lippstadt auf."

Hans Gräwe unterhält auf dem Flugplatz Schüren ein Redaktionsbüro. Hier findet er die nötige Ruhe und Entspannung, um seinem Beruf nachzugehen. Er schreibt u. a. das Buch über die Weltmeisterschaft im Segelfliegen in Argentinien mit dem Titel: "Am Himmel der Pampa".

Hubert Kleinsorge berichtet seinen Fliegerkameraden über diesen interessanten Flug: "Zu Beginn möchte ich bemerken, dass Strecken über 300 km schon von einigen Sauerländer Fliegern geflogen worden sind. Für manchen Außenstehenden mag ein solcher Flug unvorstellbar sein, anderen mag es vielleicht sehr leicht erscheinen, beides trifft nicht zu. Ich möchte nicht nur die Erlebnisse meines Fluges schildern, sondern auch versuchen, klar zu machen, was dazu gehört und wie es dazu kommt, eine solche Strecke motorlos zu fliegen. Zunächst bedarf es einer fliegerischen Erfahrung, die man sich im Laufe vieler Jahre zu Nutzen macht. Karten- und Wetterkunde (Beurteilung der Wetterlage) sowie die Beherrschung der Maschine, das alles sind Voraussetzungen für das Gelingen eines Streckenfluges über einige 100 km, wobei ein bisschen Glück auch nicht fehlen darf.

Seit drei Jahren, versuchte ich eine solche Strecke zu fliegen, was mir jetzt endlich gelang. Dreimal habe ich, bedingt durch die Wetterlage, meinen Flug vorzeitig abbrechen müssen. Alle diese Flüge waren in Richtung Westen, wo ich nach 135, 185 und nach 200 km jenseits des Rheins auf einem Acker oder einer Wiese landen musste. Niemals war ich eigentlich enttäuscht darüber, mein Ziel nicht erreicht zu haben, jeder Flug war für sich ein schönes Erlebnis.

Jetzt sollte es nun endlich wahr werden, meine 300 km zu erreichen und ausgerechnet in nordöstlicher Richtung (die Wetterlage ließ keine andere Flugrichtung zu), die mir eigentlich immer sehr unsympathisch war. Unsympathisch deshalb, weil man auf dieser Strecke oft verschiedene Wetterlagen antrifft und nicht zuletzt Angst vor der Grenze im Osten. Schon viele Fliegerkameraden haben diese verbotene Linie nicht aus Absicht, sondern weil sie die Orientierung verloren haben, überflogen und sind erst nach tagelangen Verhören Wochen später mit erheblichen Schwierigkeiten in die Bundesrepublik zurückgekommen. Es ist schon eine Tragik, wenn man bedenkt, dass wir als Sportflieger alle Grenzen unserer Nachbarn überfliegen können, nur die eigene nach Deutschland nicht.

Zum Flug: Ich ließ mich mit einem Motorflugzeug auf Höhe schleppen, als mir plötzlich einfiel, dass mein Höhen- und Streckenschreiber (Barograph) nicht eingeschaltet war. Ausklinken, wieder landen, das alles war in fünf Minuten geschehen. Es fing also mit einer Panne an. Gott sei Dank bin ich nicht abergläubisch. Ich startete zum zweiten Mal und hatte schon nach 300 m Höhe einen "Bart" erwischt, der mich ohne fremde Hilfe gleich auf 1.300 m brachte. Danach zu urteilen war die Wetterlage also gut. Ich flog von hier aus mit dieser Höhe in Richtung Brilon, weil mir die Wetterlage hinter dem Arnberger Wald nicht sehr rosig erschien. Über dem Flugplatz Brilon war ich schon wieder soweit dem Boden nahe gekommen, dass ich anfang, an eine Landung zu denken. Der Zufall ließ mich in den Bereich einer sich entwickelnden Wolke kommen, die mich von 450 m auf 1.800 m brachte. Um wieder meinen Kurs zu erreichen, war es nötig, nördlich zu fliegen in Richtung Paderborn. Genau das, was ich schon zweimal bei vorhergehenden Flügen im Raum Lippstadt - Paderborn angetroffen hatte, drohte mir auch heute. Die Wolkenwand löste sich auf, und soweit ich zum Horizont sehen konnte, war blauer Himmel. Mit einer Verbissenheit habe ich dort zwei Stunden lang die sich immer wieder auflösende Wetterfront abgeflogen, ohne auch nur einen Kilometer an Strecke zu gewinnen. Segelflieger von Oerlinghausen wissen schon lange, dass man die Ebene von Paderborn bis Bielefeld ohne großen Höhenverlust nicht überfliegen kann. Die Zeit drängte, so dass ich mir ein längeres Warten nicht erlauben konnte. Ich kurbelte mir die größtmögliche Höhe von 2.400 m aus, um hiermit an den Teutoburger Wald zu kommen. Tatsächlich war auf dieser ganzen Strecke nicht ein Meter Steigen, und es gelang nur, bei sehr vorsichtigem Fliegen den "Teuto" zu erreichen, wo ich schon von weitem erkennen konnte, dass sechs Segelflugzeuge, vermutlich von Oerlinghausen und Bielefeld, sich im Aufwind dieses Gebirgszuges hielten. Ich hatte Glück und kam noch in einer guten Höhe an, überflog die beiden Flugplätze und bekam über dem Hermanns-Denkmal sehr gute Thermik, die mir die beachtliche Höhe von 2.000 m brachte. Von dort aus überflog ich das Weserbergland und die Porta Westfalica. Wieder musste ich einen Umweg fliegen, an der östlichen Seite der Weser entlang, bis mir dann endlich nach einer halben Stunde Flugzeit die Wetterlage erlaubte, in östlicher Richtung annähernd meine Kurslinie zu erreichen. Dies war dann an der nordwestlichen Spitze des Steinhuder Meeres. Von dort flog ich zur Autobahn und hatte nur noch Hoffnung, die Lüneburger Heide zu erreichen.

Ich hatte damit gerechnet, dass am späten Nachmittag über der Heide Thermik aufkommen würde. Meine Erwartungen wurden erfüllt, und es war nicht sehr schwer, an der Autobahnlinie entlang nach Hamburg zu kommen. In der Höhe von Lüneburg sah ich plötzlich zwei Segelflugzeuge unter mir, die die gleiche Strecke flogen und immer da ihren Aufwind suchten, wo ich meine Höhe getankt hatte und in Richtung Nordwesten

weiterflog. Deutlich sah ich unter mir Soltau und erreichte gegen 17 Uhr das Autobahnkreuz Hamburg - Bremen, wo ich im Aufwind die unwahrscheinliche Höhe von 2.600 m erreichte. Dieses war meine höchste Höhe auf diesem Flug. Wie an einer Schnur gezogen, sah ich eine Wolkenbank entlang der Autobahn in Richtung Hamburg, die auch sehr starken Aufwind hatte. Ich konnte mir erlauben, mein Flugzeug mit einer Geschwindigkeit von 150 bis 160 km ohne Sinken zu fliegen. Die Bodensicht war allerdings sehr schlecht, was mich aber im Augenblick nicht weiter störte. Ich kam in einer guten Höhe vor Hamburg an und muss sagen, dass es für mich ein sehr großes Erlebnis war, die Stadt vor mir und teils unter mir zu sehen. Rechts unten hatte ich die große Elbbrücke, links vor mir Altona. Ich sah die Elbmündung und habe dann mit mir gerungen, ob ich nun wirklich meinen angemeldeten Zielflug weiter fortsetzen sollte. Die Sicht war durch Sonnennebel so schlecht geworden, und hinter der Elbe verflachten von der Ostsee her die Wolken, dass ich dort mit keiner Thermik mehr rechnen konnte. Außerdem muss ich sagen, dass ich so etwas wie eine Gänsehaut bekam, als ich an die Zonengrenze dachte. Durch die Tatsache, dass ich mit meiner Höhe die Stadt Hamburg niemals hätte überfliegen können, entschloss ich mich jedoch, meinen Zielflug fortzusetzen, was mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden war. Die letzten 35 km musste ich durch die "Adiz" fliegen, die nur mit einer Höhe von 500 m zu durchfliegen ist. Es erschien mir nicht möglich, eine solche Strecke in dieser Höhe zu überwinden. Somit musste ich das Risiko in Kauf nehmen, vielleicht noch vorzeitig auf einem Acker zu landen. "Adiz" ist eine in Flugkarten eingetragene Linie, die den Flugsicherheitsraum zur Ostzonengrenze darstellt. Ich sah dann Ratzeburg unter mir und flog am linken Ufer des Ratzeburger Sees entlang, denn das rechte Ufer ist schon Ostzone. Sodann nahm ich Kurs auf Lübeck-Blankensee und erreichte den Flugplatz bei schlechter Sicht und landete, nachdem ich meine vorschriftsmäßige Platzrunde geflogen hatte, gegen 18 Uhr 20. Im Spaß hatte ich die dortigen Fliegerkameraden mit "Genossen" begrüßt. Es gab ein schallendes Gelächter."

14. Kapitel

("Großfeuer" in Schüren - mit Kartoffeln. - Eine "Libelle", die ihr Profil verändert und Diamanten fabriziert. - Ausbau Flugplatz Schüren genehmigt. - Senior Ludwig Maybaum - ein Vorbild im Cockpit. - "Bomber" - Scherze.)

Am 25. September 1966 fliegt J. Schwefer auf Einladung von Klaus Lohmann mit seinem "Motorspatz" zum Flugtag nach Langenselbold. Bei einer Flugvorführung stürzt J. Schwefer ab. Mit schweren Verletzungen wird er in das Hanauer Krankenhaus eingeliefert.

Im Sauerland ist es Brauch, im Herbst nach der Kartoffelernte die neuen Kartoffeln im offenen Feuer zu braten. Alljährlich, schon fast zum Schluss der Saison, zündet man in Schüren das große Feuer an. Flieger, Freunde und Bekannte versammeln sich in fröhlicher Runde. Außer schmackhaften Kartoffeln wird auch mancher "Igel" vertilgt. (Keine Sorge, Igel nennt man im Sauerland in Folie gebratenes Hackfleisch). Nicht selten wird dabei ein gutes Fass Veltins geleert.

In der Provence, im Süden Frankreichs, liegt das kleine Städtchen Fayence. Es ist in Fliegerkreisen wegen der frühen Mistralwinde bekannt. Hat man Glück, so kann man dort "Diamanten" fliegen. Hubert Kleinsorge fährt im Februar 1967 mit drei weiteren Kameraden und zwei Flugzeugen nach Süden. Doch der Mistral lässt auf sich warten. Ewald Schüssler und Fritz Schutzeichel verlieren nach zwei Wochen die Geduld und fahren heim. Hubert Kleinsorge und Günther Stedtfeld aber warten und warten. Auch sie rüsten am 27. Februar für die Heimfahrt. Da kündigen die Meteorologen für den folgenden Tage den Mistral an. Die Beiden entschließen sich, noch einen Tag zu bleiben. Es lohnt sich. Hubert Kleinsorge und "Teddy" Stedtfeld, wie ihn seine Freunde nennen, erreichen mit Flügen über 6.000 Metern die Gold-Höhe und einen weiteren Diamanten. In der Arnsberger Ausgabe der "Westfalenpost" ist darüber zu lesen:

"Bei dem Hochleistungssegler "Libelle", mit dem der Arnsberger Segelflieger Dr. Günther Stedtfeld in den französischen Seealpen bei Cannes die 6.000-m-Grenze überflog und einen 2. Diamanten eroberte, trägt die genaue Bezeichnung "H 301 Libelle". Es gibt davon bisher nur 6 Exemplare. Diese völlige Neukonstruktion ist ganz aus Kunststoff gebaut, hat Einziehfahrwerk, Profilveränderung im Fluge und wird wegen ihrer extremen Geschwindigkeiten mit einem Landefallschirm gelandet. Selbstverständlich ist die Maschine mit Funk, Sauerstoff und voller Blindfluginstrumentierung ausgerüstet und erbringt Leistungen, wie sie bisher im Segelflug nicht für möglich gehalten wurden. Maschinen dieses Typs haben auf Anhieb die ersten Plätze auf internationalen Wettbewerben erflogen." Fayence wird noch öfter Segelfliegerbesuch aus dem Sauerland bekommen.

In der Jahreshauptversammlung 1967 werden Dr. Honsel, Peter Schröjahn und Günter Hinkel in ihrem Amt bestätigt. Neu in den Vorstand wählt die Versammlung Ferdinand Lahrmann und Karl Sprenger. Das Vereinsvermögen hat inzwischen einen Wert von 111.000 DM erreicht.

An den Kursen der Schülerfluggemeinschaft des Gymnasiums der Benediktiner nehmen auch Flugschüler teil. Der nächste Unterricht von Jochen Borgmeier sieht folgendes Programm vor:

1. Kräfte am Flugzeug, Auftrieb und Widerstand,
2. Steuerung und Stabilität des Flugzeuges,
3. Flugtechnik,
4. Flugzeuginstrumente,
5. Wetterkunde,
6. Gesetze in der Luftfahrt.

Die LSV empfiehlt auch ihren älteren Piloten die Teilnahme zur Auffrischung ihres Wissens. Man muss halt auf dem Laufenden bleiben.

Eine freudige Nachricht trifft in Meschede ein. Die Landesregierung in Düsseldorf hat den Ausbau des Flugplatzes Schüren genehmigt.

Das "V. Sauerländische Vergleichsfliegen" findet in diesem Jahr schon in der Zeit vom 12. bis 21. Mai statt. Bis auf Attendorn und Oeventrop sind wieder alle Vereine des Bezirkes vertreten. Mit über 65 Jahren ist Ludwig Maybaum aus Sundern der älteste Teilnehmer. Auch Peter Schröjahn fliegt mit. Pfingstsonntag wird ein Zielstreckenflug nach Lübeck ausgeschrieben. Aber leider zwingt das schwierige Wetter alle 14 Piloten vorzeitig zur Aufgabe. Günther Lahrmann erringt den Tagessieg mit seiner Landung bei Buxtehude. Trotz allem schafft er 259 Kilometer. Kein Glück hat dieses Mal Hubert Kleinsorge. In Stadthagen landet er auf einem Acker.

Der Deutsche Aero-Club veranstaltet im Juni seinen traditionellen "Deutschlandflug". In Friedrichshafen am Bodensee gehen 143 Wettbewerbsmaschinen an den Start. Eine davon ist die "Job" aus Schüren mit der Besatzung Kohlhaase/Schutzichel. Der Flug führt von dort an den Alpen entlang bis Nürnberg, weiter über Hessen, Niedersachsen, die Nordseeinseln nach Mönchen-Gladbach, dem Ziel. Während des Fluges sind navigatorische und Bildersuchaufgaben zu lösen.

Nach der Genehmigung des "Projektes Verkehrslandeplatz Schüren" befasst sich im September der Kreistag wieder mit den Plänen. Jetzt sollen "Nägel mit Köpfen" gemacht werden. "Oberkreisdirektor Siebenkotten sieht den Anfang einer neuen Entwicklung für das Sauerland. Mit gewohnter Rhetorik, zukunftsfromem Blick und Optimismus, so heißt es, wirbt er bei den Abgeordneten für den Plan. Der Kreis stockt seine Beteiligung an der Flugplatz G.m.b.H. Meschede auf 510.000 DM auf.

Ludwig Maybaum, der einst in Schüren das Segelfliegen erlernte, wird am 14. Oktober 70 Jahre alt. Auch heute klettert er frisch und munter ins Cockpit eines Segelflugzeuges. Weit segelt über die Lande und freut sich, wenn er jüngeren Kameraden ein Beispiel geben kann. Der "Ikarus des Sauerlandes", so wird Ludwig Maybaum in Fliegerkreisen genannt, ist der älteste aktive Wettbewerbsflieger in der Bundesrepublik. Als Vizepräsident im Landesverband NRW des Deutschen Aero-Clubs gibt er dem über seine Heimat hinaus starke Impulse. '

"Hans Engel stirbt am 15. November. Ein Erfinder und Tüftler, ein Mann mit immer neuen Ideen, hat uns verlassen. Einen von ihm in Schüren entwickelten, von Mescheder Firmen gebauten Flugzeughänger nimmt die Bundesluftwaffe in Betrieb. Ein Auftrag über 25 solcher Hänger wird erteilt. Auch zahlreiche Luftsportvereine bauen den Hänger in Lizenz. Am 20. November wird Hans Engel in Meschede zu Grabe getragen.

Im Dezember gibt die zuständige Luftfahrtbehörde in Münster "grünes Licht" für den Ausbau des Platzes. Die Vorarbeiten beginnen. Der erste "Spatenstich" folgt im März. Ein erhebliches Arbeitspensum ist zu erledigen, wenn die Fertigstellung bis zum 1. Juli 1968 möglich sein soll. Zunächst wird die Landebahn mit 700 Meter Länge und 30 Meter Breite gebaut. 95.000 cbm Boden, davon mehr als die Hälfte Felsen, müssen bewegt, profilgerecht eingebaut und verdichtet werden. Die Gesamtkosten des Flugplatzneubaues werden mit 2 Millionen veranschlagt. Das Land hat eine Beteiligung von 50% zugesagt.

Am 1. April berichtet die "Westfalenpost" unter "Flugplatz international;"

"Unsere schon seit geraumer Zeit gehegten Vermutungen sind gestern Abend bestätigt worden: Schüren wird doch Großflughafen! Wind- und Staubmessungen haben ergeben, dass hier allerbeste Bedingungen vorliegen. Die relativ kräftigen Aufwinde, besonders nach starker Sonneneinstrahlung, erwiesen sich als äußerst günstig für die Beschleunigung des Startvorganges. Statt 2.000 Meter Betonpiste reichen jetzt 1.100 Meter aus, so dass hier auch schwere viermotorige Passagierflugzeuge und auch Bomber starten können. Die ersten Probeflüge finden heute in der Mittagszeit statt. Wie wir aus stets gut unterrichteter Quelle erfahren, soll zudem eine kleine Allweg-Bahn gebaut werden, die Fluggäste aus dem Raum Schmallenberg/Fredeburg praktisch in 5 bis 6 Minuten nach Schüren bringt. Zehn Prozent der Bahnkosten von insgesamt 10 Millionen DM will sogar das Amt Eslohe übernehmen, das sich durch die Anbindung an das internationale Flugnetz starken wirtschaftlichen

Aufschwung erhofft." Wieviel Menschen den "Probeflügen" zugeguckt haben, ist leider nicht registriert worden.



Nachdem der Regierungspräsident „grünes Licht" für den Ausbau von Schüren zum Verkehrslandeplatz gegeben hat, beginnt 1967 der Ausbau



1966 erwirbt die Luftsportvereinigung eine „Job“, die auch heute noch treue „Schleppdienste“ tut



Am **Deutschlandflug 1967** nehmen Kurt Kohlhouse und Fritz Schutzzeichel mit der „Job“ aus Schüren teil



Mit einer „Libel|e“ fliegt Teddy Stedtfeld Pfingsten 1968 bis in die Nähe der französischen Hauptstadt, insgesamt 528 km

15. Kapitel

('Dringende Unfallmeldung' in Frankreich trickst Poststreikende aus.- Ex-Box-Champion begrüßt Deutsche mit friedlicher "Rechten". - Der 21. Juni 1968/ - Rückholer Alfons Schur auf großer Fahrt. - Oberkreisdirektor Siebenkotten zum Segelflugfan bekehrt.)

Durch den Ausbau wird die fliegerische Aktivität des Frühjahrs eingeschränkt. Die Arbeiten schreiten schneller als erwartet voran. Bereits am 31. Mai, kurz vor Pfingsten, erteilt die Luftfahrtbehörde in Münster zur Freude der Luftsportler die amtliche Zulassung des Platzes als "Verkehrslandeplatz".

Pfingsten präsentiert sich zur Feier des Tages mit Traumwetter. Zur Eröffnung des neuen Platzes starten drei Piloten der LSV mit ihren Hochleistungsflugzeugen zu Langstreckenflügen. Dr. Günther Stedtfeld auf seiner "Libelle", Hubert Kleinsorge mit der "SHK" und Günter Lahrmann mit der "SF 27". Günter Lahrmann erreicht nach 375 Kilometern die belgische Küste bei Ostende. Das ist sein erster Diamant. Hubert Kleinsorge und Dr. Stedtfeld kämpfen jetzt um die bisher im Sauerland noch nie erflogenen dritten Diamanten. Hierzu ist ein Zielstreckenflug über mindestens 500 Kilometer erforderlich. Ihre Streckenplanung geht deshalb bis tief nach Frankreich hinein. Nicht nur das Wetter- schließlich muss es den ganzen Tag über auf der ganzen Strecke gut bleiben - macht ihnen Sorgen, sondern auch angesagte Streiks im Nachbarland. Prompt hören sie in ihren Funkgeräten unterwegs eine Meldung der Flugsicherung Köln an alle Segelflieger, die vor Einflügen nach Frankreich warnt. Angeblich sind dort alle Flugplätze gesperrt. Sie nehmen das nicht zur Kenntnis, schließlich können Segelflieger notfalls neben dem Flugplatz auf dem Acker landen. Während H. Kleinsorge einen Flugplatz nördlich von Paris angemeldet hat, will Dr. Stedtfeld einen Platz in der Nähe von Fontainebleau ansteuern. Nach sechs Stunden Flugzeit wird die Sicht zusehends schlechter. Nun nutzt auch die Funkverbindung zwischen den beiden Piloten nichts mehr. Durch einen Orientierungsfehler landet H. Kleinsorge aus großer Höhe auf dem falschen Platz, nur 40 Kilometer vom Zielflugplatz entfernt. Mehr Glück hat G. Stedtfeld. Nach 528 Kilometern erreicht er sicher seinen Zielflughafen, Der dritte Diamant ist fällig. Französische Flieger, die der Streik in keiner Weise stört, bereiten den beiden Deutschen einen stürmischen Empfang. In Chateau Thierry begrüßt der berühmte französische Ex-Champion und Europameister im Mittelgewicht, Charles Humes, ein ehemaliger Gegner von Bubi Scholz, Hubert Kleinsorge. Die Rückkehr der beiden Piloten gestaltet sich anfangs etwas schwieriger. Auch die Postämter streiken. Wie soll man aber für die Rückholer die Landemeldung nach Deutschland ohne Telefon durchgeben? Dr. Stedtfeld wendet einen Trick an und überlistet die Post. Eine "dringende Unfallmeldung" lässt auch in Frankreich streikende Postler ihren Streik vergessen. Angeblich hat sich ein Kollege bei der Landung ein Bein gebrochen. Ein besonders sinniger Schwindel ausgerechnet bei einem Facharzt für Orthopädie. Gott sei Dank streiken auch die Zöllner. Die Rückholer passieren die offenen Grenzen ohne jede Kontrolle. Ernst Schwert und Bernd Bender haben in Belgien ohnehin keine Probleme. Sie erreichen Günter Lahrmann, der von einer belgischen Familie gastfreundlich aufgenommen wird, schon verhältnismäßig früh. Wesentlich weiter müssen die Rückholer von H. Kleinsorge und G. Stedtfeld fahren. Alfons Schur hat sich allein auf den weiten Weg nach Chateau Thierry gemacht. Stedtfelds Rückholmannschaft besteht aus seiner Frau und seinen beiden Kindern. Diese Fahrt soll eine reine Odyssee gewesen sein. Zu ihrer großen Überraschung erfahren die Piloten nach ihrer Heimkehr, dass in Schüren eine sensationelle Erstlandung stattfand. Klaus Holighaus, Teilnehmer der Deutschen Segelflugmeisterschaften in Oerlinghausen, landet mit seiner neuesten Konstruktion, einem "Cirrus", als erster Pilot der Geschichte auf dem neuen Flugplatz.

Die Wiedereröffnung des Flugplatzes Schüren wird am 21. Juni 1968 erfolgen. Die Luftsportvereinigung lädt hierzu alle Freunde Schürens zu einem Sternflug ein.

21. Juni 1968. Das Sauerland hat seinen ersten Verkehrslandeplatz. Oberkreisdirektor Siebenkotten begrüßt zur feierlichen Eröffnung Vertreter des Landesverkehrsministeriums, der benachbarten Kreise Arnsberg und Brilon und auch viele Luftsportler. Ihnen - in Schüren durch den Vizepräsidenten des Verbandes, Ludwig Maybaum, repräsentiert - gilt sein besonderer Dank. Sie schufen unter großen persönlichen Opfern die Grundlage für den neuen Flugplatz.

Am 21. August wird zwischen der Flugplatz G.m.b.H. Meschede und der Luftsportvereinigung ein schriftlicher Vertrag geschlossen, der die Rechte der LSV am Verkehrslandeplatz Meschede festschreibt.

Zehn Monate war der Platz wegen des Ausbaues für die Segelflieger gesperrt. Während dieser Zeit wird der Segelflugbetrieb im "Thülener Bruch", dem Briloner Flugplatz, fortgesetzt. Nachdem der Grünstreifen neben der Landebahn genügend Festigkeit bekommen hat, kehren die Segelflieger im August nach Schüren zurück.

Zu den eifrigsten Rückholern gehört Alfons Schur. Es macht ihm Garnichts aus, mutterseelenallein mit seinem Hänger auf "große Fahrt" zu gehen. Einmal verfolgt ihn in der Eile ein großes Missgeschick. Nach langer Fahrt jenseits des Rheins am Landeplatz seines Kameraden angekommen, stellt er fest, dass sich im Hänger bereits ein Segelflugzeug befindet. Er hat einen vollen Hänger angehängt und ist losgefahren. Das Ganze noch einmal von vorne. Zurück nach Schüren, das Segelflugzeug ausladen und mitten in der Nacht zurück zu seinem wartenden Kameraden. Wir haben noch oft darüber gelacht.

Die Flugsaison 1969 wird mit einem "Tag der Flieger" eröffnet. Präsident Herbert Eklöh gibt heute, am 12. April, 11 Uhr, aus seinem Flugzeug per Funk die Startfreigabe. Auf 72 Segelfluggeländen und Flugplätzen unseres Landes werden die Flugzeuge aufsteigen. Auch im Sauerland warten die Flieger auf ihren Plätzen. Aber leider ist Petrus den Fliegern in unserer Region heute nicht gut gesinnt. Der Startruf kommt im Sauerland an, aber die Sauerländer Berge liegen in Wolken. Schade! Aber es ist ja noch April, und der macht bekanntlich, was er will.

Schüren ist für die Luftsportler der Bundesrepublik wieder ein beliebtes Ziel. Viele "Ehemalige" kommen mit ihren Flugzeugen, um ihre "alte Schule", die Stätten ihrer früheren Ausbildung, wiederzusehen. Die zahlreichen Starts und Landungen an den Wochenenden ziehen mehr und mehr Besucher und Zuschauer an, die zusehen oder mitfliegen wollen. Damit die Kleinen nicht zu kurz kommen, bauen die Segelflieger auf eigene Kosten einen Kinderspielplatz. 100 Starts und Landungen von Motorflugzeugen und Motorseglern sind an guten Wochenenden keine Seltenheit. Noch gibt es kein Flugplatzrestaurant. Die Gäste müssen mit der Fliegerklausur vorliebnehmen. Frau Ludwig sorgt für das leibliche Wohl der Gäste.

Auch das "VI. Sauerländer Vergleichsfliegen" findet in diesem Jahr in Schüren statt. Der Bezirk ist komplett vertreten. Dieses Mal sind sogar auswärtige Segelflieger, nämlich aus Blomberg, Warburg und Langenselbold, dazu gekommen. Kein Platz ist nach dem Ausbau für solche Wettbewerbe besser geeignet. Außer den erforderlichen Start und Landeflächen stehen ausreichend Unterkünfte und Unterstellplätze für die Flugzeuge zur Verfügung. Auch der neue Platz "zieht" ein wenig mehr als bisher. 25 Segelflugzeuge rollen am 25. Mai an den Start. Es ist Pfingsten und somit nicht verwunderlich, dass wiederum viele Zuschauer an der Eröffnung des Wettbewerbes teilnehmen. Vier Motorflugzeuge sind für das Schleppen der Segler eingesetzt. Pausenlos starten sie, um den Piloten etwa die gleichen Chancen zu geben. Oberkreisdirektor Siebenkotten ist Schirmherr dieser Veranstaltung. Die Organisation liegt wieder in den bewährten Händen von Josef Schwefer.

Sieger dieses Wettbewerbs wurden in der "Leistungsklasse":

1. Dieter Epe, Attendorn;
2. Günter Lahrmann, Meschede;
3. Vifilli Hentschel und Michael Geske, Plettenberg.

Die Sieger der "Clubklasse" wurden:

1. Wolfgang Weiß/Heinz Enste/Wolfgang Schönert sen., Oeventrop;
2. Erich Reusch/Horst Genkel, Plettenberg;
3. Paul Pingel/Werner Willner, Sundern.

Sieger in der Jugendwertung der "Clubklasse" wurden:

1. Wolfgang Schönert jr./Raimund Schledde/Heidi Unger,Oeventrop;
2. Rolf Deppe/Horst Weber, Lippe;
3. Johannes Krane/Ferdi Stute, Sundern.

Oberkreisdirektor Siebenkotten verbindet mit seinem Glückwunsch für die Sieger die Feststellung, dass die Erfolge des Wettbewerbs ihn zu einem überzeugten Freund des Segelflugsports gemacht haben.

16. Kapitel

(*"Kölscher Abend" mit "Rhöngeist". - Ein "Zepp" landet auf dem Flugfeld in Schüren.*)

Nach dem diesjährigen Vergleichssfliegen geht es in Schüren turbulent zu. Zahlreiche Besuchergruppen sorgen für Abwechslung. Im Juni sind es Segelflieger aus Halle/Westfalen. Die Volkshochschule Köln besucht den neuen Platz mit einer 60 Personen starken Gruppe. Vier Wochen bleiben die Segelflieger des "Kölner Klub für Luftsport" in Schüren. Gemeinsam mit dem Luftsportverein Essen findet der diesjährige Sommerlehrgang der LSV Meschede im August statt. Versorgung und Unterbringung der Teilnehmer erfolgen am Platz. Die Gäste aus Köln und Essen sind vom Sauerland begeistert. Selten haben sie so gute Flugbedingungen vorgefunden. Außer einem fast 16 stündigem Nonstop-Flugbetrieb kommt die Erholung bei herrlichem Sommerwetter nicht zu kurz. Der nahegelegene Hennesee lädt zu abendlichem Baden ein. Mit einem echten "Kölschen Abend" verabschieden sich die Gäste aus der Domstadt. Rheinische Lieder und Kölsche Krätzche sorgen ebenso für Stimmung wie der "Rhöngeist", der Lob und Tadel gleichermaßen verteilt. Jupp Merten, der Vorsitzende des Kölner Klubs, schreibt der Flugplatzgesellschaft am 30. September einen Brief. Er dankt ihr für dieses schöne Lager auf dem Flugplatz Schüren mit der Überweisung eines Geldbetrages. "Wenn wir weiterhin willkommen sind, kommen wir bestimmt wieder," schließt er seinen Brief.

Leider stirbt am 8. September mit 45 Jahren Johannes Reiche. In ihm verliert die Luftsportvereinigung einen weiteren vorbildlichen Mitarbeiter. Trotz langer Krankheit hat er die Werkstattarbeit in Schüren geleitet und maßgeblichen Anteil am Bau verschiedener Geräte und Flugzeuge.

Der Ausbau des Platzes gibt auch dem Motorflug neuen Aufschwung. Die Luftsportvereinigung beschließt, einen Kursus zum Erwerb der Motorfluglizenz auszuführen. Mit der Dortmunder Flugschule Hengsbach wird Verbindung aufgenommen. Schon am 20. August beginnt Berni Holstein mit der Ausbildung neuer Piloten. Die Kursteilnehmer sind in Schüren keine Unbekannten. Zum Teil sind es erfahrene Segelflieger wie J. Schweiler und Peter Schröjäh, die nun erneut die "Schulbank" drücken müssen. Außer der praktischen Ausbildung ist ein umfangreiches theoretisches Wissen erforderlich. Drei Monate soll dieser erste Lehrgang voraussichtlich dauern. Dann wird die Luftfahrtbehörde Münster den Piloten kräftig auf den Zahn fühlen. Noch vor Jahresschluss bestehen alle Teilnehmer des ersten Motorpilotenlehrganges in Schüren ihre Prüfung.

Zum Luftfahrerschein gehört ein Funksprechzeugnis. Lehrgänge werden jeweils im Winterhalbjahr in Schüren ausgeführt. Vor einer Prüfungskommission ist die Fähigkeit zur Ausübung des Funksprechverkehrs nachzuweisen. Es gibt sowohl Funksprechzeugnisse in deutscher, als auch in englischer Sprache.

Der Regierungspräsident in Münster bestellt J. Schweiler, Clemens Liedhegener und Theo Kitz zu Flugleitern. Sie werden ehrenamtlich vertretungsweise Dienst machen.

Kohlhase wird von Ewald Schüssler abgelöst, den die G.m.b.H. als hauptamtlichen Flugleiter im Sommer verpflichtet. Kohlhase übernimmt eine andere Aufgabe in Marl.

Zum Schluss der diesjährigen Flugsaison landet im Oktober der einzige europäische Zeppelin auf dem Flugfeld. Das Luftschiff wird von zahlreichen Besuchern bewundert, bevor es seine Forschungszwecken dienende Fahrt fortsetzt.

In Schüren werden die Arbeiten für den zweiten Bauabschnitt wieder aufgenommen. Die Landebahn wird auf 900 Meter verlängert. Die Kreisstraße von Enkhausen nach Schüren verläuft nun nördlich am Platz vorbei.

Die erfreulich große Zahl von Flugschülern macht den Einsatz zusätzlicher Fluglehrer erforderlich. Zwei Gastfluglehrer können verpflichtet werden: Gerhard Billert, Warburg, und Georg Beckmann, Saalhausen. Es verdient besondere Anerkennung, dass die auswärtigen Gastfluglehrer sich ohne jegliche Vergütung zur Verfügung stellen.



Oberkreisdirektor Siebenkotten eröffnet im Beisein zahlreicher Gäste
den 1. Verkehrslandeplatz des Sauerlandes 1967

17. Kapitel

(Und dann kamen die Pocken.... - Der jüngste Diamantenflieger. – Passagierflüge sehr gefragt. - Beim "Dreieck" die DDR überflogen - keine Abfangjäger. - Angst vor den Pocken? - Brautpaar aus Bayern ohne Pockenfurcht. - "Fliegender Pater". - Flugplatz jetzt mit Tower.)

Am 16. Januar 1970 geht folgende Schreckensmeldung um die Welt: "In Meschede sind die Pocken ausgebrochen." Ratlosigkeit und Angst plagen nicht nur die Einwohner unserer Stadt. Mescheder Bürgern geht man am besten aus dem Weg. Das Autokennzeichen "MES" wird zum Zeichen für "Aussätzige." Keine Berührungsängste haben die Franzosen in der Provence. Hubert Kleinsorge, der 1967 zum ersten Mal in Fayence weilte, hat sich mit einigen Freunden erneut auf den Weg nach Südfrankreich gemacht. Dort veranstaltet der Deutsche Sportärztebund einen internationalen Kongress fliegender Ärzte. Die Leitung hat Dr. G. Stedtfeld aus Arnsberg. Teddy ist kürzlich in die deutsche Segelflugkommission berufen worden. Unsere Segelflieger wollen zwar nicht am Kongress teilnehmen, dafür aber um so mehr fliegen. Kräftig bläst der Mistral, und die "Welle" verspricht exzellente Höhenflüge. Zu den Besuchern aus Meschede gehört auch Horst Kleinsorge. Mit 17 Jahren hat er erst vor kurzem den Luftfahrerschein erworben. Unter fachkundiger Anleitung seines Vaters Hubert greift er mutig nach den Diamanten. Auf Anhieb erreicht er eine Höhe von 6.700 Metern. Das bedeutet die "Gold-C" und den "Höhendiamant." Diese Leistung ist der französischen Presse eine Schlagzeile wert. Überschrift: "Der jüngste Diamantenflieger von Fayence." Glück haben auch die anderen Teilnehmer der Sauerländer Reisegruppe. Frohen Mutes und zufrieden treten auch Fritz Schutzeichel, Meschede, Michael Geske und Günter Ober, Plettenberg, und Karl Kleinert, Brilon, die Heimreise an.

In Schüren nähern sich die Ausbauarbeiten ihrem Ende. Bis zum Beginn der neuen Saison wird ein neuer Tower die alte Flugleitungsbaracke ablösen.

Die Hauptversammlung 1970 bringt eine Veränderung in der Vereinsspitze. Dr. Hans Honsel steht für eine weitere Amtszeit nicht mehr zur Verfügung. Die Versammlung wählt ihn einstimmig zum Ehrenvorsitzenden. Der neue Vorstand und Beirat setzt sich wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender, Peter Schröjäh;
2. Vorsitzender, Hubert Kleinsorge;
Geschäftsführer Günter Hinkel und Theo Kirtz,
Jugendleiter Envin Nelle, Segelflugreferent Josef Schwefer, Motorflugreferent Elmar Loth. Dem Beirat gehören außerdem Ferdinand Lahrmann, Jochen Borgmeier und Rolf Quanz an.

Die stark steigende Nachfrage nach Passagierflügen führt zu der Überlegung, den Flugzeugpark um ein weiteres Motorflugzeug und vielleicht auch einen Motorsegler zu erweitern. Die "Job" ist für den Schleppbetrieb unentbehrlich. Den Windenbetrieb hat die Luftfahrtbehörde nach dem Ausbau des Platzes untersagt. Was sagt die Statistik über die Entwicklung nach dem Ausbau?

1968 Gesamtstarts: 2.374, 1.943 Motor- und 431 Segelflugstarts.

1969 Gesamtstarts: 6.695, 3.896 Motor-, 2.544 Segelflug- und 282 Motorseglerstarts.

Die Nutzung des Flugplatzes für den Geschäftsreiseflug gewinnt an Bedeutung. Während Düsseldorf und Köln von Schüren in etwa 30 Minuten, Frankfurt oder Bremen in 45 Minuten erreicht wird, gebraucht man auf den Straßen sehr viel mehr Zeit. Zeit ist Geld. Heimische Unternehmen wie Honsel, Falke in Schmallingen, Drahtwerke Liedtke, aber auch viele mittelständische Unternehmen sind auf kurze, schnelle Verbindungen angewiesen.

In diesem Sommer wird nicht nur ein Segelfluglehrgang veranstaltet. Die Leitung hat Fluglehrer Ewald Schüssler, der hauptamtliche Flugleiter. Normalerweise ist der Tower sein Revier. Theo Kirtz löst ihn für diese

Zeit ab. Der nächste Motorfluglehrgang läuft an. Während der Ausbildung haben die Piloten u. a. einen Dreieckflug zu absolvieren. Der 300- Kilometer-Flug führt in der Regel von Schüren über Peine und Telgte. Bei einem dieser Flüge ereilt den Piloten ein Missgeschick. Die Sicht ist auf dem ersten Schenkel nicht besonders gut. In der fremden Landschaft fällt die Orientierung schwer. Unbemerkt überfliegt der Pilot mit seiner Cessna 172 die Grenze der DDR. Am Horizont taucht eine riesige Stadt auf. Das kann doch nur Berlin sein, geht es ihm durch den Kopf. Was nun? Wenn die russischen und DDR-Luftüberwachungsstellen den Einflug bemerkt haben, dann sind die Abfangjäger bereits in der Luft. Ein U-Boot würde jetzt auf Tauchstation gehen. Die größte Chance zu entkommen, heißt in diesem Fall: Tiefflug, 180 Grad kehrt, Funk aus. Da kommt der Todesstreifen in Sicht. Noch ein paar bange Minuten, und es ist geschafft. Das hätte verdammt böse ausgehen können. Knast, stunden-, wenn nicht tagelange Verhöre, Beschlagnahme des Flugzeuges und Geldstrafen daheim, unvorstellbar, was alles hätte geschehen können. In Schüren atmet auch sein Fluglehrer auf, der seit mehr als einer Stunde auf die erste Zwischenlandemeldung wartet. In Schüren munkelt man, dass man "drüben" sehr wohl weiß, was sich am "roten Himmel" tut. Flieger aus Schüren werden jedoch wegen Pockenverdachts derzeit dort nicht gejagt.

Keine Angst vor Pocken hat jenes junge Brautpaar aus Bayern, das bei einem Preisausschreiben des Kreisfremdenverkehrsamtes Meschede einen zweiwöchigen Urlaub im "Grafschafter Hof" gewonnen hat. Gustav Klein und Klaus Langemeier holen die jungen Leute mit einer Cessna in Leutkirch ab. Es geht turbulent zu auf diesem Flug in die Flitterwochen. Heftiger Wind und Regen begleiten die Gäste auf dem Weg ins Sauerland.

Schönes Wetter haben hingegen die Teilnehmer des Sommerlehrgangs. Ulrich Distelrath, Rainer Haase, Alfred Schulte, Karl Schwermer und Bertram Schmitz beenden den Lehrgang mit der "A" und der F-Schleppberechtigung. Frieder Wandmacher und Bodo Kirtz mit der Horst Kleinsorge und Rolf Hinkel fliegen die letzte Bedingung zur "Silber-C". Doppelte Stärke erreicht dieser Lehrgang durch die Teilnahme einer Segelfliegergruppe aus Minden unter der Leitung von Willi Nolte.

Seltener Besuch trifft in Schüren ein. Der "fliegende Pater", Paul Schulte, - er ist seit 1917 Pilot, - stattet seinem Freund Hans Honsel einen Besuch ab. Er selbst hat seine Missionstätigkeit in Afrika mit dem Flugzeug ausgeübt. Die deutschen Bischöfe schenkten der Mission 1963 eine "DO 27". Pater Schulte durfte das Flugzeug von Köln nach Südwesafrika, immerhin 16000 Kilometer entfernt, überfliegen, um es dem ersten deutschen "Fliegenden Bischof" Rudolf Koppmann OMI zu übergeben. Sein Interesse an dem neuen Flugplatz in Schüren ist nicht verwunderlich. Flieger interessieren sich überall auf der Welt für neue Flugplätze. Übrigens verdanken die Honsel-Werke in Meschede den weltweiten Verbindungen von Pater Schulte ihren Fortbestand. Die Reste des Werkes bleiben 1945 von der Demontage verschont. Der Missionar, der kürzlich sein 75. Lebensjahr vollendete, fliegt in den nächsten Tagen nach Südafrika zurück.

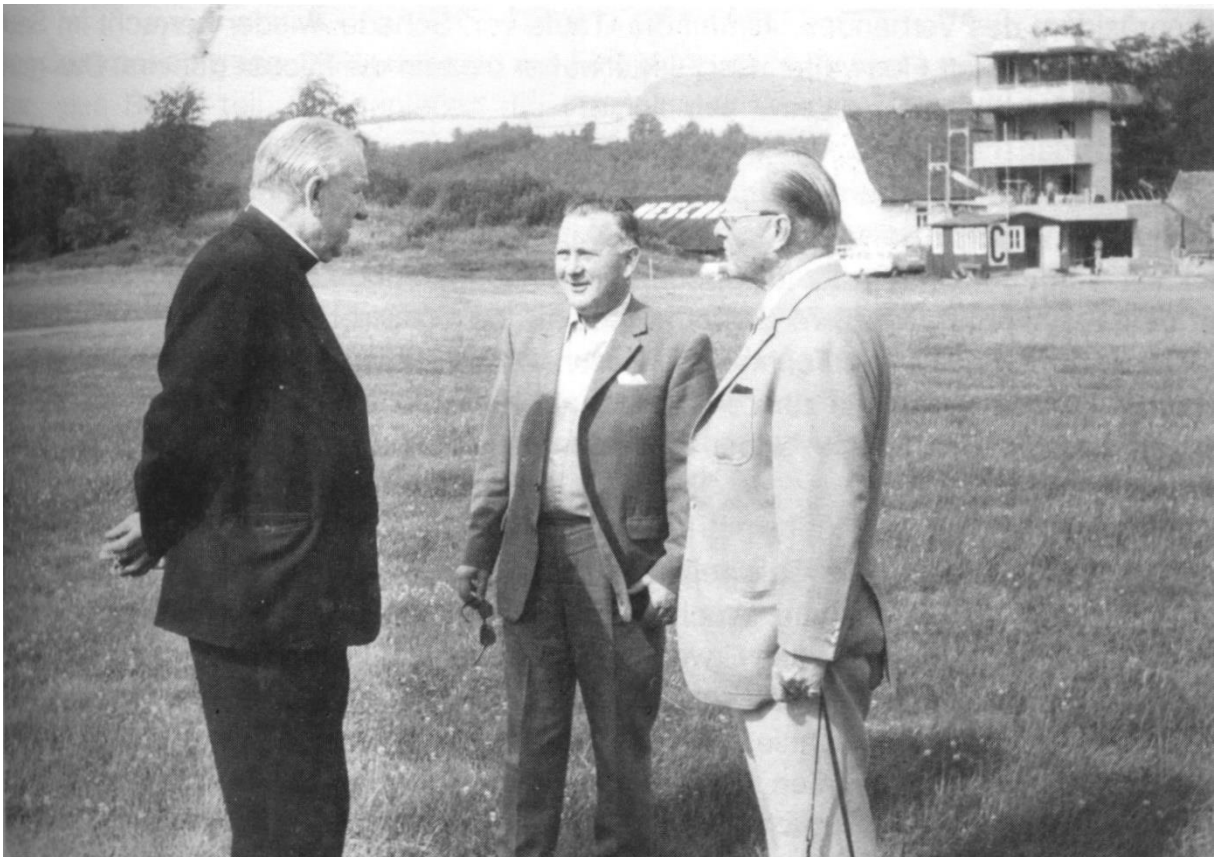
Langeweile gibt es bei den Fliegern nicht. Im September ist die Bevölkerung zu einem "Tag der offenen Tür" eingeladen. Die Modellflieger aus Eversberg zeigen ihr Können und finden viel Beifall. Wer ein Glückslos zieht, steigt zu einem Rundflug in eins der bereitstehenden Segel- oder Motorflugzeuge oder in einen Hubschrauber ein.

Aus Anlass der Fertigstellung und Inbetriebnahme des Tower schreibt die Luftsportvereinigung einen Sternflug aus. Geübte Organisatoren bereiten alles bestens vor. Auf dem Programm für die Gäste stehen Kartoffelbraten, Bootsfahrt auf dem Hennesee und ein Fliegerball. Aber wie so oft in der Fliegerei; lässt sich das Wetter nicht planen. Es macht wieder einmal einen Strich durch die Rechnung. Nur 17 Flugzeuge wagen den Einflug in das Sauerland. Richtiges Flugwetter gibt es dafür eine Woche später, dem Ausweichtermin für den Sternflug. Auf dem Tower kommt man ganz schön ins Schwitzen. Mehr als 150 Starts und Landungen sind abzufertigen. Heute steigen in Schüren auch zwei Heißluftballons auf. Die Zuschauer verfolgen das Schauspiel mit großem Interesse.

Für den Winter lässt sich der Vorstand etwas Besonderes einfallen: Tanzen als Ausgleichssport für die älteren Semester. Die junge Tanzlehrerin Bärbel Kettner aus Arnsberg sorgt für Stimmung. Wie kommt doch mancher sonst so flotte Flieger nun ins Schwitzen, nicht nur der Bärbel wegen. Die Damen rächen sich für die vielen Stunden des Alleinseins. Wer Müdigkeit vortäuscht, hat schlechte Karten. Opfer müssen halt gebracht werden.

Eine außerordentliche Hauptversammlung beschließt Ende November 1970 den Verkauf der "SHK", den Kauf einer "Morane" und eines Motorseglers. Die neue Motormaschine kann bereits im Frühjahr geliefert werden. Als Liefertermin für den Motorsegler wird der September oder Oktober genannt. Sundern kauft die nicht mehr gebrauchte Winde.

Ein illustrierter Prospekt der Flugplatzgesellschaft und des Kreisfremdenverkehrsamtes wirbt für: "Eine schnelle Reise ab Schüren durch die Luft zu jedem Flugplatz." Dieses Angebot wird etwas voreilig gemacht. Für solche Flüge bedarf es nicht nur der neuen "Morane" der Luftsportvereinigung, sondern auch der Berufspiloten. Derzeit gibt es in Schüren aber nur wenige. Vielleicht wird sich das bald ändern, denn die Ansiedlung einer Flugschule ist in Sicht. Als letzte Baumaßnahme zur Verbesserung der Flugsicherheit werden Nachtbeleuchtung und Peiler sowie eine Gleitwinkelbeleuchtung installiert. Jetzt fehlt nur noch ein modernes Flugplatzrestaurant.



Der „**Fliegende Pater**“ Schulte mit Dr. Honsel und Peter Schröjahn in Schüren

18. Kapitel

("Sauerlandflugdienst". - Der '94/te Fritz" ist unermüdlich. - Jetzt auch noch ein 'Mose (S)". - Begeisterte Oma Beck.)

Die Eröffnung der Flugsaison 1971 gibt Präsident Eklöh am 17. April durch Funk bekannt. Für die Luftsportvereinigung ist das zudem ein besonderer Tag, denn heute wird das neue "Flaggschiff", eine "Morane Minerva" getauft. Ludwig Maybaum, der Vizepräsident des Verbandes, nimmt die Taufe vor. Schade, wieder herrscht im Sauerland Flieger- statt Flugwetter. Bei Fliegerwetter bleiben die Piloten daheim. Das muss schließlich auch einmal sein.

Für den Kauf eines Motorseglers vom Typ "SF 25 B" der Firma Scheibe bewilligt die Stadt einen Zuschuss in Höhe von 10.000 DM. Damit kann das 32.000 DM teure Gerät gekauft werden. Sein Einsatz für Überlandeinstruktionen und Außenlandeübungen bietet den Segelfliegern größere Sicherheit für die ersten Streckenflüge. Mit 15 Jahren beginnt jetzt auch Ute, die Tochter des Geschäftsführers Theo Kirtz, die Segelflugausbildung. Pfingsten fliegt sie zum ersten Mal allein. Rainer Haase und Karl Schwermer fliegen fünf Stunden für die "Silber-C", Hartmut Seibert und Hubert Urban die dafür erforderliche Strecke.

Seit einigen Wochen ist in Schüren eine Piper-Staffel stationiert. Interessant ist die morgendliche Banneraufnahme. Wochenlange Werbeflüge sind zwar äußerst langweilig bringen aber Stunden für den Erwerb eines Berufspilotenscheines. Und Berufspiloten wollen sie alle werden, die Deutschen und Skandinavier. Seit dem 1. Juni hat Schüren eine eigene Flugschule. Berni Holstein, bislang Fluglehrer der Firma Hengsbach, Dortmund, gründet den "Sauerlandflugdienst". Außer der Ausbildung neuer Piloten veranstaltet die Firma Charter-, Geschäfts- und Werbeflüge. Auf dem Programm stehen außerdem Messe-, Seebäder- und Anschluss-Flüge zu allen großen Verkehrsflughäfen. Mitarbeiter des Unternehmens wird der junge Norweger Ingmar Fjeltsetnes.

Beim "VII. Sauerland-Wettbewerb", so heißt er fortan, sind 31 Flugzeuge am Start. Zum ersten Mal nehmen auch Segelflieger aus anderen Bezirken teil. Das Wetter ist so gut wie nie zuvor. Die Organisation klappt vorzüglich. Innerhalb einer Stunde sind alle Segelflugzeuge in der Luft. Fast 20.000 Streckenkilometer werden in diesem Wettbewerb zurückgelegt. Die geplagten Rückholer bringen es auf mehr als 100.000 Kilometer. Bürgermeister Bruno Peus, der Schirmherr des Wettbewerbs, beglückwünscht die Sieger:

Gesamtwertung "Leistungsklasse":

1. Schreiber/Clever, Werdohl;
2. Reusch, Plettenberg;
3. Epe, Attendorn.

Gesamtwertung "Clubklasse":

1. Frigger/Malinowski, Brilon;
2. Gerold/Stoltefuß, Oeventrop;
3. Beule/Herbst, Arnsberg.

In der Jugendwertung siegt eine Mannschaft der Gastgeber, Jan Loth und Rolf Hinkel.
Ein großes Fliegerlager geht zu Ende.

Am Sommerlehrgang 1971 nehmen auf Einladung der LSV fünf jugendliche Segelflieger aus Berlin teil. Sie genießen die Freiheit des Westens. Segelflug ist in Berlin verboten. Berliner Clubs müssen sich westdeutschen Gruppen in Grenznähe anschließen. Wer fliegen will, muss die unbequemen Fahrten an den Wochenenden in Kauf nehmen. Helga Huhn und Ralf Walter beenden ihren Aufenthalt im Sauerland mit der "C-Prüfung". Die

Kosten übernimmt die Luftsportvereinigung. Den Lehrgang leitet Fritz Horn, ein passionierter Fluglehrer aus Karlsruhe. Der "Alte Fritz", wie er liebevoll von seinen Schülern genannt wird, ist trotz seiner 64 Jahre unermüdlich im Einsatz. Ihm gefällt Schüren, und bald verlegt er seinen Wohnsitz nach hier. Einer seiner bekannten Aussprüche lautet: "ihr fliegt die Maschine und nicht die Maschine euch"

25 behinderte Menschen aus Bigge kommen auf Einladung der LSV zu einem Rundflug nach Schüren. Die Freude, die Heimat einmal aus der Vogelperspektive zu sehen, ist groß.

Am 1. Oktober erwirbt die Flugplatzgesellschaft das Eigentum an den Gebäuden in Schüren.

Die von der Firma Scheibe in Dachau zugesagte Lieferzeit für den "Mose" (Abkürzung für Motorsegler) wird pünktlich eingehalten. Das Flugzeug erhält das Kennzeichen: D-KCAJ. Es wird am 30. Oktober zugelassen.

Adolf Schleifenbaum aus Fredeburg startet am 7. November mit seiner "Navion" zu einem Flug nach Osnabrück. Er wird von Frau Cosack aus Wildshausen begleitet. In dichtem Nebel zerschellt die Maschine im Teutoburger Wald nahe bei Borgholzhausen. A. Schleifenbaum und seine Begleiterin können nur noch tot geborgen werden.

Wie in den vergangenen Jahren, so fährt die Jugendgruppe auch zum Schluss der diesjährigen Flugsaison zur Wasserkuppe. Elmar Loth zeichnet für die Fahrt verantwortlich, sie endet an diesem Tag mit einem Besuch der DDR-Grenze. Beim "Dicken Karl" in Brüchs - der Ort liegt schon in der bayrischen Rhön wenige hundert Meter vom Stacheldraht entfernt - klingt die Fahrt feucht-fröhlich aus. Oma Beck spricht noch viele Jahre später von dem Besuch der netten jungen Leute aus dem Sauerland.

Das Jahr 1971 geht trotz zeitweiliger Sperrung des Platzes wegen des Einbaues der Sicherheitsanlagen mit mehr als 17.000 Starts und Landungen zu Ende.

Durch Neu- und Ersatzbeschaffungen erreicht das Vereinsvermögen in diesem Jahr einen Gesamtwert von 200.000 DM.

Dem Verein steht folgendes Gerät zur Verfügung:

KA7	D-5743	Libelle privat	D-0443
KA8 der SFG	D-5466	Libelle privat `	D-0139
KA8	D-0943	Mose (SF25)	D-KCAJ
SF 27	D-5196	Job	D-EFNA
Morane	D-ELVM		



Sauerländer Segelflieger in Fayence

Mit Mütze Horst Kleinsorge, der jüngste Diamantenpiot 1970

19. Kapitel

("Dreieck"-Ende in der DDR. - Minister intervenierte. - Flugtag im Nebel und ohne Düsenjäger. - 40 Jahre LSV - Verdiente Gründungsmitglieder. - Luftschraube erinnert an "alte Tante JU 52".)

1972 kann die Luftsportvereinigung Meschede auf ihr 40jähriges Bestehen zurückblicken. Organisatorische Gründe sprechen dafür, die Festlichkeiten auf das kommende Jahr zu verlegen. Die Vorbereitungen für den Flugtag laufen auf Hochtouren. Er gilt als Generalprobe für das kommende Jahr.

Am 2. Februar 1972 findet die nächste turnusmäßige Hauptversammlung statt. Die Vorstandswahlen ergeben folgende Zusammensetzung:

1. Vorsitzender, Peter Schröjäh;
 2. Vorsitzender, Hubert Kleinsorge;
- Geschäftsführer Theo Kirtz und Rolf Quanz.

Günter Hinkel, langjähriger Geschäftsführer, kann aus privaten Gründen seine Arbeit nicht fortsetzen. 17 Jahre hat er für den Verein ausgezeichnete Arbeit geleistet. Der Deutsche Aero-Club verleiht ihm als zweitem Mescheder das "Diplom Otto Lilienthal". Bis auf die Position des Jugendleiters bleibt der Beirat im Amt. Neuer Jugendleiter wird Hubert Lohmann.

Ein weiterer Flugschüler verirrt sich im September bei seinem Dreieckflug. Erst einen Tag später trifft in Schüren die Nachricht des Luftfahrtbundesamtes ein: Albert Meyer ist in Oschersleben, in der DDR, wohlbehalten gelandet. Der Pilot wird durch Vermittlung des innerdeutschen Ministers Egon Franke nach zahlreichen Verhören acht Tage später freigelassen. Das zerlegte Flugzeug erreicht Schüren auf einem Tieflader. A. Meyer erzählt nach seiner Rückkehr seine Odyssee: "Beim Überfliegen eines Flugplatzes versuche ich vergebens Funkkontakt zu bekommen. Ich entschieße mich zur Landung, sie verläuft glatt. Der Platz scheint verlassen, denn weit und breit ist kein Mensch zu sehen. Merkwürdig. Da steht eine Baracke, sie sieht wie eine Flugleitung aus. Ich trete ein und stehe plötzlich einem russischen Offizier gegenüber. Die Überraschung ist auf beiden Seiten groß. Während einer Zigarettenpause scheint der Offizier zu überlegen. Dann ist von Spionage die Rede. Es folgen Verhaftung und Inhaftierung. Ein Verhör jagt das andere. Man versucht, mich mit List und Tücke zu einem Geständnis zu bringen. Um zu beweisen, dass man bestens über mich informiert ist, werden Fakten aus meinem Leben aufgezählt, die bisher nur ich kannte. Da ich nun gar nichts zugeben kann, geben sie es auf höhere Weisung auf, wie ich erfahren habe. Wie leicht kann man doch im Osten zum Spion oder Agenten gestempelt werden."

Noch am Tage vorher glauben die Organisatoren des Flugtages 1972 an gutes Flugwetter. Die Düsenkunstflugstaffel "Poachers" der RAF ist bereits in Gütersloh eingetroffen. Am Abend sind die englischen Flieger zu Gast in Schüren. Morgen soll ein Super-Programm laufen. Doch welche große Enttäuschung am Sonntagmorgen, das Ende der Bahn ist nicht zu sehen. Das Sauerland bleibt den ganzen Tag über im Nebel. Die "Poachers" fliegen heim und schreiben Theo Kirtz einen netten Brief, in dem es heißt:

"Wir danken Ihnen für das herrliche Wochenende in Schüren. Ihre Gastfreundschaft war erstklassig, und wir freuen uns über die Bücher, die uns noch lange an das schöne Sauerland erinnern werden. Wir waren sehr enttäuscht, dass das Wetter Sie zwang, den Flugtag abzusagen, nach all der harten Arbeit, die Sie hatten. Wir wünschen Ihnen für 1973 mehr Glück und hoffen, dass wir dort sein können, um Sie zu unterstützen. Als Dank für ein Super-Wochenende überreichen wir Ihnen mit den besten Wünschen die Poachers-Plakette."

Im Oktober landet Heinrich Köppler, Fraktionsvorsitzender der NRW-CDU in Schüren. Vier Wochen später erfolgt der Besuch des Kanzlerkandidaten der CDU, Rainer Bartzel.

Um die Austragung der "Deutschen Meisterschaften im Segelflug" im kommenden Jahr bewirbt sich außer der "Hahnweide", die Luftsportvereinigung Meschede. Leider entscheidet sich die Segelflugkommission aus sachlichen Gründen für den weiträumigeren Platz bei Kirchheim/Teck.

Die "Minerva" ist für den Vereinsbetrieb nicht gut geeignet. Verstellpropeller und ein hoher Lärmpegel veranlassen den Vorstand das Flugzeug durch ein Flugzeug des Typs "DR 400/ 180" der französischen Firma Robin zu ersetzen.

Das Jubiläumsjahr hat eine Reihe von Veranstaltungen zur Folge. Es beginnt mit einer Ausstellung im "Haus der offenen Tür" in Meschede. Sie zeigt die "Entwicklung der Luftfahrt - Schüren gestern, heute und morgen". Ein alter Schulleiter vor dem Haus, viele Modelle im Haus sowie Fotos und Filme finden das Interesse zahlreicher Besucher. Die Deutsche Bundespost richtet ein Sonderpostamt ein. Ein geschmackvoller Sonderstempel "40 Jahre Luftsport in Meschede" erfreut jeden Philatelisten. Für den Abend lädt die LSV Mitglieder, Freunde und Gönner zu ihrer Festveranstaltung in das Hotel Knoche, auf dem Rimberg, ein. Peter Schröjähre begrüßt zahlreiche Ehrengäste und Flieger. Den Deutschen Aero-Club vertreten Seff Kunz, Fred Weinholtz, Ludwig Maybaum, Jumbo Baumann, Willi Nolte und Hans Vedder. Verwaltung und Politik werden durch Landrat Entrup, Oberkreisdirektor Barbonus und Bürgermeister Peus vertreten. Außerdem begrüßt der Vorsitzende die Redakteure Hans-Joachim Basse und Elmar Bamfaste sowie Hans Gräwe von "Luftsport". Dipl.-Ing. Heinz Trautwein, heute Flughafendirektor in Düsseldorf - er flog 1933 in Schüren seine "B-Prüfung" - ist leider verhindert. Ludwig Maybaum zeichnet die noch lebenden Gründungsmitglieder aus dem Jahre 1932, Peter Schröjähre, Norbert Kämpfer und Heinz Kaiser mit der "Silbernen Ehrenmedaille" des Verbandes aus. Landrat Entrup lobt in seiner Ansprache die Leistungen insbesondere in der Jugendarbeit und sagt: "Diese Leistungen weiß der Kreis Meschede sehr wohl zu schätzen und wird daher in der Zukunft wie in der Vergangenheit stets darum bemüht sein, im Rahmen seiner Möglichkeiten die LSV zu fördern." Der Festredner der Veranstaltung, Teddy Stedtfeld, würdigt die Leistung von Peter Schröjähre. "Bei der Vereinsgründung vor 40 Jahren war er Taufpate", seit der Wiedergründung ist er fast ohne Unterbrechung Vorsitzender dieses Vereins. Ihm gebührt unser aller Dank." Nach dieser humorvollen Rede verspricht der Chef der Segelflugkommission, Fred Weinholtz, die Landesmeisterschaften 1975 in Schüren veranstalten zu lassen. Am Platz selbst wird unentwegt an der Fertigstellung des Fluggerätes für die Jahres-Zulassung gearbeitet. Der "Alte Fritz" übernimmt die fachkundige Leitung.

Während des Osterlehrgangs können Horst Kleinsorge und Jürgen Römeling einen Streckendiamanten fliegen. Rainer Zeutschner landet bei dichtem Schneetreiben kurz vor dem Ziel in Oedingen. Frieder Wandmacher komplettiert seine "Silber-C".

Der "Jubiläumssternflug", verbunden mit einer Rallye, fällt dem schlechten Wetter zum Opfer.

Die LSV-Verwaltung ist mit der Vorbereitung zur Aufstellung eines Gedenksteines beschäftigt. Eine Tombola bringt das zur Finanzierung nötige Kleingeld. Willi Unger besorgt aus dem Steinbruch Risse in Warstein einen zehn Tonnen schweren Findling. Nur mit Hilfe eines Autokrans kann dieser Brocken auf dem Kinderspielplatz aufgestellt werden. Eine Luftschraube der bekannten "JU 52" und eine Aluminiumplatte erinnern an die toten Fliegerkameraden. Am 23. Juni enthüllen Bezirksvorsitzender Fritz Salz - von ihm stammt die Luftschraube - und Peter Schröjähre den Stein, Vikar Kleffner segnet ihn mit den Worten: "Wo der gute Kameradschaftsgeist stirbt, wird auch das Segelfliegen sterben".

Bei herrlichem Wetter eröffnet Landrat Otto Entrup am 15. Juni den diesjährigen Sauerlandwettbewerb. Vor Beginn der Veranstaltung tragen 200 Luftballons die Grüße Mescheder Kinder in die Welt. Die weitesten Flüge werden prämiert.

22 Flugzeuge der "Standard-" und "Club-Klasse" nehmen am diesjährigen Wettbewerb teil. Schirmherr, Landrat Entrup, Bürgermeister Peus und die Wettbewerbsleitung gratulieren den Siegern :

1. Andreas Mieslinger, Meschede;
2. Jürgen Frigger, Brilon;
3. Dieter Epe, Attendorn.

Alle Teilnehmer sind sich darüber einig: Das war das beste Training für die Landesmeisterschaften 1975 in Schüren.

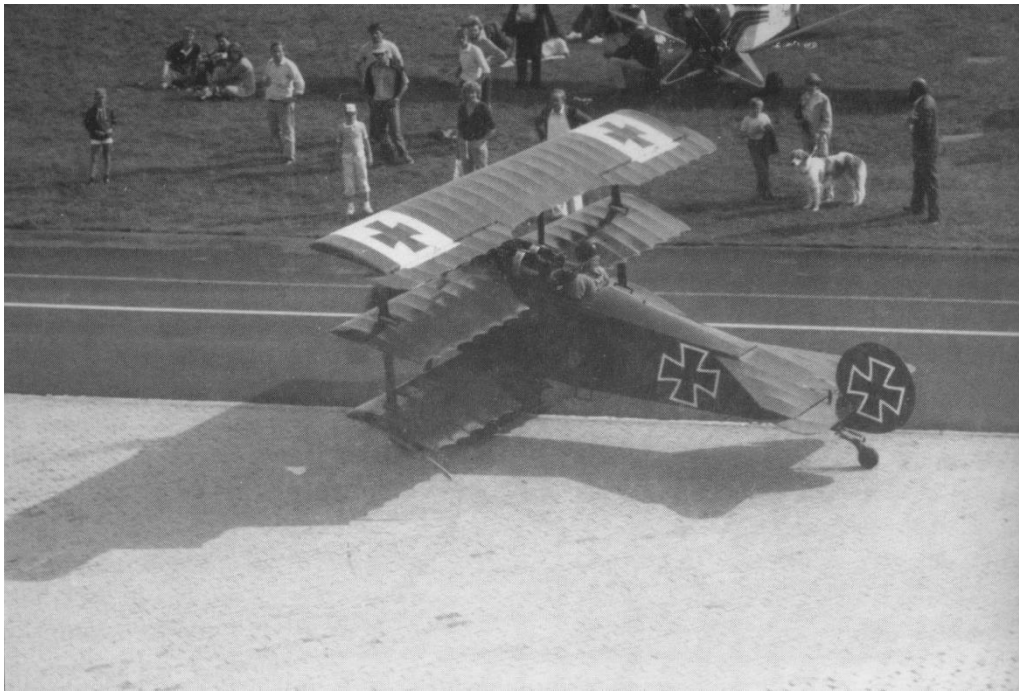


Aus Anlass des **40jährigen Vereinsjubiläums** wird am 23. Juni 1972 ein Gedenkstein für die verstorbenen „Schürener“ enthüllt.

v. links: Vikar Kleffner, P. Schröjahr, Theo Kirtz und Fritz Salz



Das neue „Flaggschiff“ der LSV eine **Morane** wird von Bezirksvorsitzenden H. Vedder getauft



Der **Nachbau des Richthofen-Dreideckers** nimmt am Flugtag in Schüren teil



Blick auf Meschede und den Henneseesee nach dem Start auf der Landebahn 04

20. Kapitel

(Düsenzeitalter beginnt in Schüren. - Kunststücke mit "Salto". - Endlich wieder "Frankreichweiter". Verspätete Landemeldung. - Paris war einen Besuch wert. - Sensation im Kartoffelfeld. - Des Bürgermeisters Töchterlein. - "Segelfluglandesmeisterschaft".)

Die Geburtsstätte des sauerländischen Segelflugs, das Gut Grewe in Schüren, wird zu einem Hotel-Restaurant umgebaut. Eine Scheune diente vor 40 Jahren häufig auswärtigen Fliegern als Unterkunft. An diese Zeit erinnern in Großbuchstaben erhaltene Wandsprüche. Jetzt wird die Scheune abgerissen. Wehmütig schauen Peter Schröjähre und Theo Kirtz den Abbrucharbeiten noch eine Weile zu. Wieder geht ein Stück Fliegergeschichte zu Ende.

Der Großflugtag mit internationaler Beteiligung findet dieses Mal planmäßig am 9. September statt. Oberkreisdirektor Barbonus als Schirmherr der Veranstaltung begrüßt 15.000 Zuschauer. Die Burda-Staffel mit Chefpilot Gerd Meier eröffnet die Show. Sachkundig führt Klaus Lohmann durch das Programm. Mit der Landung eines Senkrechtstarters der RAF vom Typ "Harrier" beginnt auch in Schüren das Düsenzeitalter. Auch die "Poachers" dürfen wiederkommen. Die Piloten der Kunstflugstaffel zeigen hohe fliegerische Leistungen. Ebenso überraschen die Flugmanöver des RAF-Hubschraubers "Wessex". Herrlichen Spiegelkunstflug führt auch das Düsenjägerteam "die Geminis" der RAF vor. Sepp Tilling vollführt mit seinem Segelflugzeug vom Typ "Salto" atemberaubende Kunststücke. Die Zuschauer trauen ihren Augen nicht, als ein Jet der "Poachers" zurückkommt, um auf der Bahn zu landen. Die Staffel ist zum Auftanken ins Siegerland geflogen. Noch bevor dieses Flugzeug seine Tanks gefüllt hat, erreicht die Flugleitung ein Anruf aus Schüren. Ein Pilot ließ sein Bordbuch in Schüren zurück. Noch ist genug Sprit im Tank, um noch einmal nach Schüren zu fliegen. Für ein unbeladenes Flugzeug reicht auch die Länge der Landebahn. Die Übergabe des wichtigen Dokuments durch Theo Kirtz erfolgt in Sekundenschnelle.

Bekanntlich muss auch beim Barras alles genehmigt sein, denn eine Landung in Schüren ist nicht vorgesehen. Die Triebwerke heulen auf, die Maschine verschwindet am Horizont. Eine unbeabsichtigte Sondervorführung bereichert das ohnehin schon ausgezeichnete Programm. Fallschirmabsprünge und Vorführungen der Flugschule runden das Programm ab. Die "Westfälische Rundschau" schreibt am 10. September: "Bei idealen Wetterbedingungen wickeln die Organisatoren ein Programm ab, das für das gesamte Sauerland das Prädikat "einzigartig" verdient."

Die Schürener Mannschaft Römling, Loth, Kleinsorge erringt in der Standard-Leistungsklasse des Landes den fünften Platz. Mit den Ergebnissen und der Resonanz des Jubiläumsjahres kann die Luftsportvereinigung sehr zufrieden sein.

Die Ölkrise führt in der Bundesrepublik zu einem zeitweiligen Sonntagsfahrverbot. Zur Werkstattarbeit nach Schüren zu kommen, ist nicht einfach. Flieger sind nicht aufzuhalten, wenn es um das Fluggerät geht. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln und sogar auf Skiern kommen sie schließlich doch nach Schüren. Die Winterarbeit duldet keinen Aufschub, wenn der Flugbetrieb gleich wieder beginnen soll.

Die nächste Jahreshauptversammlung findet bereits am Freitag, dem 26. Januar 1974, statt. Peter Schröjähre legt nach 22jähriger Vorstandsarbeit den Vorsitz nieder. Der Steuermann der schwierigen Nachkriegszeit übergibt die Vereinsführung jüngeren Kameraden. Mit neuen Kräften soll ein neues Jahrzehnt gemeistert werden. Auch Hubert Kleinsorge tritt als 2. Vorsitzender zurück. Die neue Vereinsführung sieht folgendermaßen aus:

1. Vorsitzender, Klaus Langemeier;
 2. Vorsitzender, Jochen Borgmeier;
- Geschäftsführer Theo Kirtz und Klaus Hövei.

Dem Beirat gehören künftig an:
Segelflugreferent, Jürgen Römling;
Motorflugreferent, Klaus-Peter Schröjäh;
Jugendleiterin, Katharina Mielke.

Der Verein zählt 112 Mitglieder, davon 80 aktive Flieger. Die Segelfluggruppe besteht aus 52, die Jugendgruppe aus 32 Mitgliedern.

Die scheidenden Vorstands- und Beiratsmitglieder werden Anfang März 1974 in einer Festveranstaltung im Hotel "Hennedamm" geehrt. Klaus Langemeier begrüßt als Vertreter der Behörden Landrat Entrup, Oberkreisdirektor Barbonus und Kreisrechtsrat Wiethoff. Die Festansprache hält Teddy Stedtfeld. Er ist soeben von der Segelflugweltmeisterschaft in Australien zurückgekehrt. Als äußeres Zeichen des Dankes erhalten Peter Schröjäh und Hubert Kleinsorge ein Buchgeschenk. Bezirksvorsitzender Hans Vedder überreicht Elmar Loth in Anerkennung seiner Verdienste um den Luftsport als 3. Mescheder Flieger das "Diplom Otto Lilienthal" des Deutschen Aero-Clubs.

Am Karfreitag findet in der Fliegerklausur die obligatorische Belehrung der Segelflieger vor der neuen Saison statt. Es heißt, das Wissen der Piloten stets auf aktuellem Stand zu halten. Gesetzesänderungen, Verordnungen und technische Veränderungen sind in der Luftfahrt ganz normale Vorgänge. Die Nichtbeachtung kann böse Folgen haben.

Die Pilatus-Flugzeugwerke aus der Schweiz kündigen für den 7. und 8. Mai die Vorführung ihres neuesten Hochleistungsflugzeuges, einer "B 4", an. Alle Luftfahrerscheininhaber dürfen einen Probeflug absolvieren.

Am 17. April ist wieder einmal "Frankreichwetter". Der Wind kommt aus Nordost, die Meteorologen sagen gute Thermik für den ganzen Tag und bis weit nach Frankreich hinein voraus. Wieder hat sich ein Schürener Segelflieger für einen "Diamantenflug" vorbereitet. Um 10 Uhr 30 schleppt Theo Kirtz seinen Vereinskameraden Bert- Rainer Zeutschner mit seiner "KA 6" auf Höhe. Die Rückholer sind auf eine lange Fahrt vorbereitet. Zwischen Pilot und Rückholer besteht Funkkontakt. Über die B 55 und die Autobahn Olpe-Köln folgen sie ihrem schnell davon fliegenden Kollegen. Der letzte Funkkontakt erreicht sie im Raum Köln, dann ist die Entfernung zum Flugzeug zu groß. Inzwischen überfliegt der Pilot bereits die Ardennen. Über die Autobahn Köln-Aachen-Lüttich erreichen auch die Rückholer die Ardennen. Ein Telefonanruf in Schüren kann über den Piloten noch keine Auskunft geben. Auch Stunden später liegt in Schüren noch keine Landemeldung vor. Die Rückholer fahren erst einmal in Richtung Orleans weiter, um möglichst bald dem voraussichtlichen Landeort nahe zu sein. Um 18 Uhr 45 steigt B.R. Zeutschner zusammen mit einem zufällig unterwegs getroffenen deutschen Segelflieger aus Koblenz aus einer Höhe von 800 Metern ab. Die Sonne steht schon tief am Horizont, die Thermik ist eingeschlafen. Endlich um 21 Uhr trifft die Landemeldung in Meschede ein. Die Rückholer befinden sich zu dieser Zeit zwischen Paris und Orleans. Ihr nächster Telefonanruf wird sie zum Landeort führen. In der Nähe von Montlucon, mehr als 710 Kilometer Luftlinie von Schüren entfernt, sind die beiden deutschen Segelflugzeuge gelandet. Es gibt nur wenige Häuser, aber kein Telefon. Flugzeuglandungen sprechen sich trotzdem herum. So erscheint die Gendarmerie als Retter in der Not. Das nächste Telefon ist 18 Kilometer weit weg. Auch in Frankreich ist die Polizei "Freund und Helfer". Im Streifenwagen geht es zum Telefon und zurück. Die Piloten bleiben über Nacht bei ihren Flugzeugen und warten auf ihre Rückholer. Für das leibliche Wohl der unerwarteten Gäste und ein paar Decken sorgen die Bewohner des nahegelegenen Dörfchens. Ein neuer Streckenrekord, von Schüren geflogen, bringt B. Rainer Zeutschner den 2. Diamanten. Am Morgen sind die Rückholer am Ziel. Auf der Rückfahrt lädt Paris zu einem Besuch ein. Nach langer, erlebnisreicher Fahrt kehrt das Gespann nach Schüren zurück.

Das Wetter hätte für den Besuch der Schweizer mit ihrer "B 4" am 7. Mai wirklich besser sein können. Der 30jährige Kunstflugpilot Karl Scheuber führt die neue Konstruktion vor. Seine akrobatischen Vorführungen

hätten selbst beim letzten Flugtag überrascht. Anschließend erproben Schürener Segelflieger den Ganzmetallvogel. Sachverständiges Urteil: Ein wunderbares Flugzeug!

Der Monat Mai bringt in diesem Jahr besonders gute Ergebnisse. Jutta Kleinsorge und Ute Kirtz fliegen nicht nur 5 Stunden für die "Silber-C", sie erfüllen auch gleichzeitig eine zweite Bedingung: die Höhe. Ein Dreieck von mehr als 300 Kilometer fliegen Rolf Hinkel, Johannes Krane und Georg Lohöfer. Günter Lahrman meldet einen Zielrückkehrflug von Schüren nach Rothenburg o.T. an. Er hat sich unterwegs zu lange aufhalten müssen. Bei Allendorf geht die Thermik zu Ende. Für den Streckendiamanten fehlen nur 50 Kilometer. Fluglehrer Horn hat Grund zur Freude. Heino Wiese-Höhm zeigt sein Können beim ersten Alleinflug. Aber der Mai ist noch nicht zu Ende. Weitere Erfolge stellen sich ein. Ludger Dröge schafft mit seinem 5- Stundenflug die schwerste Bedingung für die "Silber-C". Ute Kirtz und Karl Schwermer fliegen über Land und erfüllen damit die letzte Bedingung für das Leistungsabzeichen. Edgar Franke macht seinen ersten Alleinflug. Katharina Milke und Rolf Hinkel fliegen ein Dreieck. Günter Lahrman landet in der Nähe von St. Quentin in Nordfrankreich. Hierüber bringt die französische Presse einen interessanten Bericht. Sie schreibt: "Das Kartoffelfeld von Monsieur Wachen de Venerolles wurde zum kleinen Sensationstreffpunkt in Hannapes. Helle Aufregung herrschte, als die Maschine niedrig über den Ort hinwegflog. Gemeindepolizist Monsieur Hennere folgte dem Flugzeug mehr schlecht als recht mit seinem Fahrzeug bis zur Landung. Ziel war eigentlich Rouen gewesen. Der Pilot schaffte ab Schüren nur 372 Kilometer, was dennoch eine hervorragende Leistung darstellt. Das Flugzeug, das keinen Schaden erlitt, wurde schnell zum Mittelpunkt von Hannapes. Lahrman wurde, nachdem er die nötigen Formalitäten vor den Behörden von Wassigny erledigt hatte, von Monsieur Bodiot, dem Bürgermeister von Hannapes, eingeladen, um bei ihm auf das Eintreffen der Rückholmannschaft zu warten. Die Tochter des Bürgermeisters führt die Unterhaltung mit dem Piloten in englischer Sprache. Wir wünschen, dass Lahrman trotz seines fliegerischen Pechs eine schöne Erinnerung an seine "Zwischenlandung" behält, wobei er sehr herzlich aufgenommen wurde." Dieser nette Empfang und der positive Bericht sind besonders deshalb erwähnenswert, weil sich in dieser Gegend die Soldaten beider Völker im ersten Weltkrieg erbitterte Schlachten geliefert haben.

Das theoretische Wissen der Piloten wird von der Luftfahrtbehörde Münster in einer mehrstündigen Prüfung unter die Lupe genommen. Kein Problem für die Schüler aus Schüren. Nach hervorragenden Leistungen freuen sich die neuen Luftfahrerschein-Inhaber: Jutta Kleinsorge, Jochen Hengesbach, Erhard Trachte, Willi Donner und Wilhelm Seemer.

Mehr als 200 Gäste sind zu den "Landesmeisterschaften im Segelflug" nach Schüren gekommen. Am 14. Juli begrüßt der Schirmherr der Veranstaltung, Oberkreisdirektor Barbonus, 42 Teilnehmer, darunter zwei Weltmeister, ihre Rückholmannschaften und Schlachtenbummler sowie zahlreiche prominente Sportler und Ehrengäste.

Der Schirmherr hat bei dieser Landesmeisterschaft nun wirklich beide Hände voll zu tun. Die meiste Zeit hält er den Schirm auf, denn es gibt nur insgesamt fünf Wertungstage. Wettbewerbsleiter August Wiing - er fliegt seit 1927 - erlebte noch bei keiner Landesmeisterschaft so schlechtes Wetter wie in diesem Jahr. Ein gut vorbereitetes "Schlechtwetterprogramm" sorgt dennoch für gute Laune.

Landes-Sieger in der "offenen Klasse" ist Bruno Gantenbrink.

Landes-Sieger in der "Standard-Klasse" ist Günter Zerbini.

Wettbewerbs-Sieger in der "Club-Klasse" ist Bruno Haas.

Jeder Gewinner dieser Landeskonzurrenz erhält als Preis einen vom Kreis gestifteten 7 tägigen Ferienaufenthalt im Sauerland.

21. Kapitel

(Theo Kirtz muss segelfliegen lernen. - Der "Alte Fritz" stirbt, doch ein LSV-Schulflugzeug trägt seinen Namen.)

Für Segelflieger ist es nur schwer vorstellbar, dass ein Vorstandsmitglied "nur" Motorflieger ist. Geschäftsführer Theo Kirtz muss auch die Segelfluglizenz erwerben. Beim "Alten Fritz" beginnt am 29. Juli 1974 seine Ausbildung.

Das Jahr 1974 ist ein regenreiches Jahr. Aber es regnet nicht nur im Sauerland. Unsere Region wird deshalb zu Unrecht als "Schauerland" bezeichnet. Für die frühzeitigen Planungen von Ferienlagern und Wettbewerben gibt es keine verlässlichen Wettervorhersagen. Manchmal klappt es auch, wie die Gäste des LSV-Sommerlehrgangs im August feststellen können. Die Kölner Segelflieger der Schülerfluggemeinschaft des Polizei-Sportvereins und die Ford-Fluggruppe erwischen eine kurze Hochdruckphase. Studienrat Bernd Malzbender aus Düren, Leiter der Jugendgruppe, lobt denn auch die hervorragenden thermischen Verhältnisse des Sauerlandes. Während im Kölner Raum "Industrie-Bärte" für Aufwind sorgen, ist die Thermik des Sauerlandes "reine Natur." Zufrieden ist auch der "Alte Fritz" mit seinen Schülern. Uwe Hackenberg und Ulrich Leise fliegen die Gerd Schutzzeichel, Heino Wiese- Höhmann, Hans Friederitz und Rudolf Kremer die Hans Friedritzi schließlich auch noch die "C-Prüfung". Zum Ende des Ferienlagers sorgt ein ausgedehntes Tiefdruckgebiet für neue Regenfälle.

Unter diesen Umständen sind die Leistungen einiger Mescheder Segelflieger in diesem Jahr besonders bemerkenswert. Beim "Deutschen Segelflugwettbewerb" belegt die Mannschaft Horst Kleinsorge, Johannes Krane und Georg Lohöfer den dritten Platz in der "Club-Klasse der Junioren". Bert Rainer Zeutschner qualifiziert sich für die Meisterschaften 1975 in dieser Klasse.

Der "Alte Fritz" erfüllt sich mit einem Besuch in Fayence einen alten Traum. Einmal in seinem Leben möchte er bis an die Grenze der Stratosphäre fliegen. Seit seinem 19. Lebensjahr bestimmt die Fliegerei sein Leben. Im Krieg fliegt er Lastensegler. Bei der Wiederezulassung des Segelflugs in der Bundesrepublik ist er wieder unter den Ersten. Als Fluglehrer und Werkstattleiter findet Fritz Horn bei der akademischen Fliegergruppe in Darmstadt eine Anstellung. 1954 erhält er bereits das "Diplom Otto Lilienthal". Seit 1970 schult er in Schüren. Nun fährt der "Alte Fritz" mit den Briloner Segelfliegern zum französischen Wellenzentrum. Leider stirbt Fritz Horn wenige Tage später an einem Herzinfarkt. Die Nachricht löst in Schüren tiefe Trauer aus. Der "Alte Fritz" wird in Karlsruhe beigesetzt. Zur Erinnerung an diesen prächtigen Kameraden erhält ein Schulflugzeug der LSV den Namen "Alter Fritz".

Aus Anlaß des "50. Deutschen Luftfahrttages" eröffnet der DAeC in den Gruga-Messehallen in Essen am 1. Mai 1975 die "DELA", eine große Ausstellung. Die Gesamtpalette der Luftfahrt ist vertreten. Vom ersten Hubschrauber der Welt, der "FW 61", von Hanna Reitsch 1938 in der Deutschlandhalle in Berlin der Weltöffentlichkeit vorgestellt, dem Richthofen-Dreidecker, Segelflug-Oldtimern bis zur Raumfahrt, ist alles zu sehen. Mescheder Flieger, mit Sonderbussen aus dem Sauerland angereist, freuen sich, Hanna Reitsch und Elly Beinhorn persönlich kennenzulernen. Am DAeC- Stand signieren die beiden berühmten Pilotinnen ihre Bücher. Ein Sonderpostamt erfüllt die Wünsche von Philatelisten.



Die neue „**Remo**“ über dem Hennesee



Der fertige **Flugplatz Meschede-Schüren** mit alter, neuer und Rundhalle, Tower und Restaurant

22. Kapitel

(Halle mit "Drehbühne". - Verdiente Mitglieder geehrt. - Neue Luftraumordnung könnte Segelfliegern die "Luft" nehmen. - Freundschaft mit Luftsportclub Vejle auf Jütland. - Erstmals 'zivile' Ausländer in Schüren.)

Wieder wird im Mai die neue Flugsaison mit einem Wettbewerb in Schüren eröffnet. August Wiing stellt sich ein weiteres Mal als Wettbewerbsleiter zur Verfügung. Das schlechte Wetter der Landesmeisterschaften 1974 ist vergessen. 15 Mannschaften kämpfen in zwei Klassen um Ruhm und Ehre. Gleich zu Beginn gehen die Schürener Flieger in Führung. Andreas Mieslinger und B. Rainer Zeutschner fliegen ein Dreieck über 400 Kilometer. Wolfgang Kuhn schafft mit einem 300 Kilometer-Dreieck seinen ersten Diamanten. Jürgen Römling startet zu einem Zielflurückkehrflug nach Neustadt/Aich. Wenn er auch auf seinem Rückflug, den Heimatplatz vor Augen, in Westernbödefeld landen muss, ist ein weiterer Diamant sicher. Über neun Stunden braucht er für die mehr als 500 Kilometer weite Strecke. Die Führung geben die Segelflieger der LSV bis zum Schluss des Wettbewerbs nicht mehr ab. Die Wettbewerbsleitung beglückwünscht die Sieger.

"Club-Klasse":

1. Krane/Zeutschner, Meschede;
2. Ulrich Ewers, Attendorn;
3. Lohöfer/Römling, Meschede.

"Standard-Klasse":

1. Horst Kleinsorge, Meschede;
2. Dieter Epe, Attendorn;
3. Osterberg/Hoffmann, Altena.

1975 legt die Flugplatz G.m.b.H. ihr Flugplatz-Konzept vor. Ihre Vorstellungen erläutert Oberkreisdirektor Barbonus dem Kreisbeirat in seiner jüngsten Sitzung. Danach sollen die beiden Flugplätze Arnsberg und Meschede Schwerpunkt-Flugplätze im oberen Sauerland sein. Während der Platz in Echthausen vornehmlich der Geschäftsfliegerei dienen soll, ist Schüren als Schwerpunkt für Freizeit und Erholung unter besonderer Betonung des Segelflugsports zu sehen.

Mit dem Bau einer Rundhalle werden weitere Unterstellplätze geschaffen. Die Halle mit drehbarem Boden hat den Vorteil, dass der Pilot ohne fremde Hilfe sein Flugzeug aushallen kann.

Die Individualisten unter den Motorfliegern gründen 1975 in Schüren einen zweiten Luftsportverein. Die zahlreichen Gabelweihen des Flugplatzes inspirieren die Namensgebung "Milan". Auf dem Rückflug von den Europa-Meisterschaften im Motorkunstflug legt der Schweizer Eric Müller in Schüren eine 12-minütige Kostprobe seines Könnens ab. Es ist ein kleiner Vorgriff auf den Flugtag am 12. September in Schüren. Eric Müller wird mit seinem "Acro-Star" dabei sein.

Vom störungsfreien Fliegen schwärmen die Segelflieger aus Seligenstadt am Main, die in diesem Jahr zusammen mit ihren Mescheder Kameraden einen Segelflugehrgang in Schüren absolvieren. Daheim, im Nahverkehrsbereich Frankfurt, ist das nicht möglich. Gastfluglehrer Jürgen Kreibitz aus Bergkamen und der frisch gebackene Fluglehrer Hubert Lohmann betreuen die Schüler der Mescheder Gruppe. Es ist kein Wunder, dass bei diesem Aufgebot 10 Prüfungen als Ergebnis gemeldet werden. Jan Gerpheide, Dietrich Gerpheide und Vater Karl-Heinz, Jochen Kons, Gerhard Beule, Klemens Gördes, Jutta Grimmling und Jochen Knickenberg fliegen ihre "A-Prüfung". Doch auch die Fortgeschrittenen unter den Schülern verbessern ständig ihre Leistungen. Wilhelm Seemer und Rudolf Kremer schaffen die Bedingungen für die "Silber-C". Hans Friederitz und Hugo Seemer jr. schließen sich mit der Erfüllung der ersten Bedingung, ein 5-Stunden-Flug, an. Jochen

Hengesbach wartet auf Überlandwetter, damit er auch die letzte Bedingung für das silberne Leistungsabzeichen fliegen kann.

Mehr Zuschauer haben wir uns für den diesjährigen Großflugtag gewünscht. Aber das regnerische Wetter hält viele Gäste von einem Besuch ab. Das Programm kann nur in begrenztem Umfang gezeigt werden. Es nutzt auch nichts, dass Regierungspräsident Ziegler aus Arnsberg die Schirmherrschaft übernommen hat. Trotzdem lassen sich die Spitzen der Mescheder Verwaltung die Darbietungen an diesem Tage nicht entgehen.

Das langjährige Mitglied der LSV, Friedel Brandt, ist kürzlich verstorben.

Der Segelflugsport übt besonders auf junge Menschen eine besondere Anziehung aus. 25 neue Flugschüler beginnen ihre Ausbildung. Der Flugzeugpark reicht nicht mehr aus. Die Mitglieder beschließen die Anschaffung eines Kunststoffvogels. Eine "Astir" der Firma Grob wird in Auftrag gegeben.

Mit der Ehrung von zwei hochverdienten Mitgliedern klingt das Jahr 1975 aus. In der Fliegerklausur überreicht Bezirksvorsitzender Hans Vedder Peter Schröjahn für 40jährige Mitgliedschaft im DAeC die "Goldene", Elmar Loth für mehr als 25jährige Mitgliedschaft die "Silberne Ehrennadel" des Verbandes.

Gut besucht ist die diesjährige Jahreshauptversammlung. Der Bericht von Vorstand und Beirat klingt trotz der miesen Wetterbedingungen des letzten Jahres wieder optimistisch. Der neue Vorstand und Beirat setzen sich wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender, Klaus Langemeier;
 2. Vorsitzender, Klaus-Peter Schröjahn;
- Geschäftsführer Theo Kirtz und Frieder Wandmacher.

Dem Beirat gehören an:

Jürgen Römling, Segelflugreferent;
Karl-Heinz Gerpheide, Motorflugreferent;
Jugendleiter, Ute Kirtz.

Für große Aufregung sorgt im März 1976 eine geplante "Neue Luftraumordnung." Danach beansprucht die Militärfliegerei künftig von montags bis freitags den Luftraum zwischen 250 und 300 Metern. Das wäre das Ende des Segelflugs. Fred Weinholz geht für den Luftsport auf die Barrikaden: "Wenn das verwirklicht wird, können keine Lehrgänge und Wettbewerbe mehr durchgeführt werden, können wir nur noch an den Wochenenden oder im Ausland fliegen." Auch die LSV Meschede wendet sich mit der Bitte um Hilfe an die heimischen Bundestagsabgeordneten.

Nach einem misslungenen ersten Anlauf erreicht Katharina Milke als erste Dame des Vereins einen Streckendiamanten. Das ist ein guter Auftakt für die neue Flugsaison. Zu Pfingsten startet die LSV eine Hilfsaktion für das "Martins-Werk" in Dorlar. Die Tageseinnahmen der Rundflüge dienen einem guten Zweck. Kinder aus Dorlar verkaufen in Schüren selbstgefertigte Bastelarbeiten.

"Luftsport verbindet, Luftsport dient der Völkerverständigung." Flüge ins benachbarte Ausland und Flüge im Ausland sind seit Jahren selbstverständlich. Selten allerdings sind noch Partnerschaften zwischen deutschen und ausländischen Luftsportvereinen. Theo Kirtz arbeitet seit ein paar Wochen an einem "Freundschaftsvertrag" mit dem Luftsportclub Vejle auf Jütland. Für dänische Segelflieger ist das Sauerland ein interessantes Nahziel. Søren Bork-Pedersen, Vorsitzender des Klubs, setzt sich auch sehr stark für eine freundschaftliche Verbindung ein.

Nach einigen kräftigen Regenschauern bringt der Juni bei intensiver Sonneneinstrahlung langanhaltende Thermik. Diese nutzt Horst Kleinsorge für seinen Dreiecksflug nach Würzburg über Kreuznach nach Schüren. Nach etwas mehr als 7 Stunden hat er die Strecke hinter sich gebracht. Damit ist auch der 3. Diamant erreicht. Gute Thermik ist auch zur Erfüllung des 5-Stunden- Fluges für die "Silber-C" erforderlich. Bodo Kirtz, Jan Gerpheide und Edgar Franke haben damit Erfolg.

Zum ersten Mal sind ausländische Segelflieger bei einem Sommerlehrgang in Schüren zu Gast. Sechs junge dänische Piloten erreichen nach mehr als 12stündiger Fahrt mit ihren beiden Segelflugzeughängern Meschede. Segelflieger brauchen nicht lange Zeit, um sich kennenzulernen. Gemeinsam werden "Utu" und "Vasama" - es sind finnische Konstruktionen - aufgerüstet. Nach anfänglichen navigatorischen Schwierigkeiten fühlen sich die Jungens im Sauerland bald wie zu Haus. Mit vielen neuen Eindrücken fahren Ebbe Jakobsen, Carsten Hansen, Morten Thvilum, Steen Pedersen, Swend Madsen und Søren Olesen nach Dänemark zurück.

23. Kapitel

(St. Nikolaus bringt "Asir CS". - "Fritz Honsel" heißt das neue Fluggerät. – Rußlanddeutsche sehen Sauerland von oben. - Taufpate unterm Regenschirm. – Dänische Gastfreundschaft.)

Aus steuerlichen Gründen treten die privaten Gesellschafter und die Luftsportvereinigung aus der Flugplatz G.m.b.H. aus. Die Luftsportvereinigung erhält künftig zwei Sitze im Beirat. Der zwischen der Gesellschaft und der Luftsportvereinigung bestehende Vertrag wird in verbesserter Form für die Dauer von 30 Jahren neu abgeschlossen.

Der Nikolaus hat in diesem Jahr ein besonders schönes Geschenk für die Segelflieger mitgebracht. Die neue "Astir CS" ist eingetroffen. Das Flugzeug soll auch gleich einen Namen bekommen. Dr. Hans Honsel, langjähriger Vorsitzender der LSV und jetziger Ehrenvorsitzender, ist als Taufpate auserwählt worden. Das hat seinen besonderen Grund. Aus der Taufrede zitiert die "Westfälische Rundschau":

"Ein Pionier des Leichtmetalls muss etwas mit Flugzeugen zu tun gehabt haben. Es sind 40 Jahre her, dass die Honsel-Werke begonnen haben, Flugzeugteile zu vergießen. Während des Krieges wurden monatlich 4.000 Flugzeugmotore gegossen. Als erstes Werk der Welt vergoss Honsel Flugmotore mit 140 kg Gewicht in Kokille. Auch die ersten Turbinentriebwerke wurden in Meschede hergestellt. Hohe Qualität und Präzision haben die Honsel-Werke, haben Meschede, in aller Welt zu einem Begriff gemacht. Mit der Verleihung des Namens "Fritz Honsel" ehrt die Luftsportvereinigung Meschede nicht nur meinen Vater, sondern auch die Mitarbeiter und Bürger dieser Stadt. Ich wünsche allzeit guten Flug und viele glückliche Landungen."

Anfang Dezember können Schüler und Schülerinnen des Gymnasiums der Benediktiner und der Realschule ein in ihren Schulen aufgebautes Segelflugzeug aus nächster Nähe betrachten und begutachten. Vorurteile sollen abgebaut werden, denn immer noch gibt es Leute, die Luftsport für eine Sportart besonders begüterter Leute halten. Junge Segelfliegerinnen und Segelflieger geben bereitwillig Auskunft, u. a. auch über die Kosten einer Segelflugausbildung.

In einem Übergangwohnheim in Neheim-Hüsten sind 30 Russlanddeutsche untergebracht. Auf Einladung der Luftsportvereinigung kommen diese Menschen im Januar 1977 zu einem Besuch nach Schüren. Bei einem späteren Rundflug sollen sie ihre neue Heimat aus der Vogelperspektive kennenlernen.

Ein Ereignis besonderer Art erleben etwa 5.000 Zuschauer, die einer Luftlandeübung der Bundeswehr zuschauen. Acht schwere Transportflugzeuge vom Typ "Transall" landen, vollbesetzt mit Soldaten und Gerät, auf der 900 Meter langen Piste. Wer geglaubt hat, dass die Bahn ein wenig zu kurz werden könne, hat sich gewaltig geirrt. Schon nach 300 Metern ist die Landung beendet, und das Flugzeug rollt zu seinem Wendepunkt. Kaum größer ist die Startstrecke. Die Flugsicherungskompanie Süd ist zu dieser Übung aus Bayern angerückt. "GCA-Anflüge" üben in diesen Tagen auch die Motorflugpiloten der Luftsportvereinigung.

Der Kahle Asten meldet zu Ostern Minustemperaturen von 13 Grad. Damit haben die Segelflieger aus Lübeck wohl nicht gerechnet, als sie bei der ersten Nord-Ost-Wetterlage dieses Jahres zu einem Zielflug zum 800 Kilometer entfernten Chatillon in Frankreich starten. Um 14 Uhr landet die doppelsitzige Maschine in Schüren. Die Wolkenuntergrenze liegt nur noch bei 300 Metern. Trotzdem wird dieser Flug als deutsche Bestleistung in der Clubklasse gewertet.

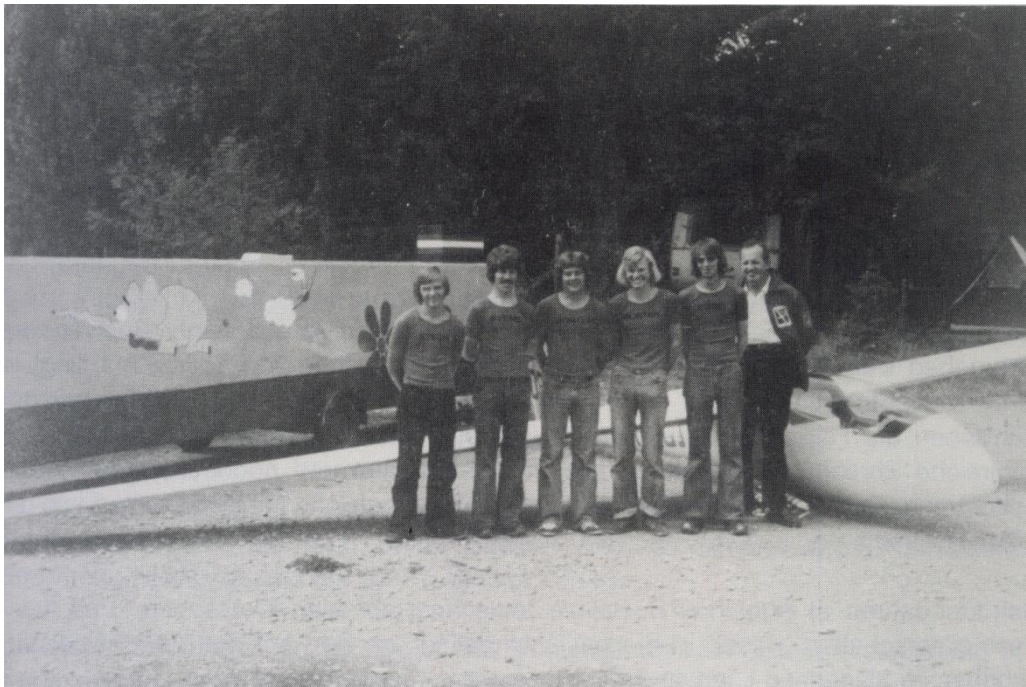
Der Monat April ist bekanntlich ein sehr launischer Monat. Schönes Wetter wechselt mit Regen oder Graupelschauer ab. Nicht das allerbeste Flugwetter herrscht, als die Umsiedler aus Neheim-Hüsten bei Kaffee und Kuchen auf ihren Flug warten. Die Fliegerfrauen haben den Tisch gedeckt. Zum Mittagessen wird eine kräftige Erbsensuppe, zum Kaffee selbstgebackener Kuchen gereicht. Nach einem eindrucksvollen und erlebnisreichen Tag kehren die Menschen in ihr Heim nach Neheim-Hüsten zurück.

Wieder ist zu Pfingsten in Schüren ein "Tag der offenen Tür" angesagt. Eine neue Flugzeughalle wird ihrer Bestimmung übergeben. 72 fremde Besatzungen landen mit ihren Flugzeugen, um an der Feier teilzunehmen. Der weiteste Anflug wird mit einem 7 tägigen Urlaub im Sauerland belohnt. Zwei junge Dänen aus Vejle gewinnen diesen Preis.

In Oerlinghausen geht der "14. Deutsche Sportärztelehrgang" zu Ende. Dr. Günther Stedtfeld erhält aus der Hand von Fred Weinholtz die "Silberne Ehrennadel" des DAeC. In seiner Laudatio sagt Fred Weinholtz: "Dr. med. Günther Stedtfeld beendete zum 31. Dezember 1976 aus beruflichen Gründen seine langjährige ehrenamtliche Tätigkeit als Beirat für Flugmedizin in der Segelflugkommission des Deutschen Aero-Club und als Mannschaftsarzt der Segelflug- Nationalmannschaft. Viermal, 1970, 1972, 1974 und 1976, betreute er medizinisch beratend und behandelnd die an den Segelflug-Weltmeisterschaften teilnehmenden Piloten und Mannschaften des DAeC. Seit 14 Jahren ist er Organisator und Leiter von nationalen und internationalen Sportärztelehrgängen für Segelflug, in denen weit über 300 Sportmediziner ausgebildet wurden. Über die dabei durchgeführten Forschungs- und Trainingsprogramme veröffentlichte er eine Reihe wissenschaftlicher Berichte und hielt Referate auf nationalen und internationalen Kongressen der Luft- und Raumfahrtmedizin sowie auf OSTIV-Tagungen."

Für die Taufe des neuen doppelsitzigen Schulflugzeuges, einer "KA 13", auf dem Stiftsplatz in Meschede kann es kaum schlechteres Wetter geben. Unter einem Regenschirm vollzieht Bürgermeister Stahlmecke den Taufakt. Der Name "Stadt Meschede" soll auf die enge Verbindung zwischen der Stadt und der Luftsportvereinigung hinweisen.

Am 14. Juni stirbt der frühere Vorsitzende und Ehrenvorsitzende der Luftsportvereinigung Dr. Ing. Hans Honsel. In ihm verliert der Verein einen seiner führenden Mentoren. Sein Einsatz wurde vom DAeC mit dem "Diplom Otto Lilienthal" gewürdigt. Im Juli fährt eine Segelfliegergruppe aus Schüren nach Jütland. Sie folgt damit einer Gegeneinladung, die der Vorsitzende des "Vejle Svaeflyve-Klubben," Søren Bork-Pedersen, Pfingsten per Flugzeug persönlich nach Schüren brachte. Für den Flugzeugschlepp in Dänemark nimmt die "Klemm" von Klaus-Peter Schröjähre Kurs auf Jütland. Über diesen ersten Besuch deutscher Segelflieger in Vejle berichtet ausführlich das "Vejle Folke Amtsblad". Die Stadt feiert in diesem Jahr ihr 650jähriges Bestehen. Unter Bezugnahme auf den Besuch aus Schüren schickt Bürgermeister Stahlmecke seinem Kollegen in Vejle ein Glückwunschtelegramm. Drei Wochen dauert dieser erste Dänemarkbesuch. Theo Kirtz versucht in Dänemark seinen ersten 5-Stunden-Flug für die "Silber-C". Der Versuch schlägt nach 4 Stunden und 55 Minuten fehl. Erst beim zweiten Anlauf, am letzten Tag des Dänemarkurlaubs, gelingt der Flug mit 5 Stunden und 30 Minuten. Langeweile kommt auch an den Abenden nicht auf. Fast täglich folgt die Gruppe privaten Einladungen zum Abendessen. Die dänische Gastfreundschaft ist nicht zu überbieten. Mit etwas Wehmut fahren und fliegen die Mescheder Segelflieger wieder heim.



Zum ersten Mal kommen **junge Segelflieger aus Vejle / Dänemark** zu einem Sommerlehrgang nach Schüren

24. Kapitel

(Den "Tünnemann" kennt jedermann. - Der Theodor, der Theodor fliegt nach Jütland mit dem Zweimotor. - Als "Rübezahl" in Meinkenbracht einer "Lötlampe" sehr nahe. - Tödlicher Absturz im Schneegestöber. - Betriebsgebäude eingeweiht. - Helmut Kohl "mit herzlichem Dank" im Gästebuch.)

Katharina Römling-Milke ist eine der Teilnehmerinnen an den "Nationalen Damensegelfluggewettkämpfen" in Oerlinghausen.

In diesem Jahr bringt der Nikolaus das "Diplom Otto Lilienthal" für Teddy Stadtfeld mit nach Schüren. Durch seine humoristischen Verse in "Luftsport" und durch sein Büchlein "Der Tünnemann" ist der Arnsberger Arzt selbst dem jüngsten Segelflieger in der Bundesrepublik bekannt.

Große Pläne hat der im Januar 1978 neu gewählte Vorstand. Theo Kirtz legt nach 8 jähriger Tätigkeit sein Amt als Geschäftsführer nieder. 1. Vorsitzender bleibt für weitere zwei Jahre Klaus Langemeier. Theo Kirtz wird 2. Vorsitzender. Der bisherige 2. Vorsitzende, Klaus-Peter Schröjäh, und Helmut Peter übernehmen die Geschäftsführung.

Die Flugplatz G.m.b.H. errichtet ein weiteres Gebäude. In ihm werden Schulungs- und Büroräume, Toiletten und ein Restaurant Platz finden. Mit der Fertigstellung ist noch in diesem Jahr zu rechnen.

Am 30. Mai schafft Theo Kirtz mit einem Überlandflug die letzte Bedingung für die "Silber-C".

Beim dänischen Partnerverein wird das Clubheim fertig, es soll seiner Bestimmung übergeben werden. Eine Abordnung der LSV unter Leitung von Theo Kirtz fliegt in einer zweimotorigen "Seneca" nach Jütland. Zum Empfang der Gäste weht neben der dänischen die Flagge der Bundesrepublik Deutschland. Zur Einweihungsfeier sind zahlreiche Ehrengäste, Veteranen aus der Gründerzeit und hochdekorierte Flieger gekommen. Der Klub, 1939 gegründet, hat etwa die gleiche Mitgliederstärke wie die LSV Meschede.

Seit fünf Jahren ist Fluglehrer B. Rainer Zeutschner bei allen "Deutschen-" und "Landesmeisterschaften" dabei. In diesem Jahr gelingt es ihm, bei den Landesmeisterschaften im Siegerland Landesbester zu werden.

Im Juli findet ein deutsch-dänischer Segelflugelehrgang in Schüren statt. Bürgermeister Stahlmecke empfängt die Gäste im Rathaus und sagt: "Dies ist die dritte ausländische Gruppe, nach einem Besuch von jungen Leuten aus Coventry und der Normandie, die uns in Meschede besucht. Wir freuen uns über Ihren Besuch."

Zum Wetterbriefing schwebt pünktlich morgens ein Hubschrauber der belgischen Heeresflieger aus Werl ein. Roger Truyens bringt aktuelles Wetter und erteilt dabei gleich Unterricht in Meteorologie. Aber zaubern kann er auch nicht. Die erste Woche vergeht mit Besichtigungen und Besuchen. Großes Interesse findet eine Fahrt zur Sternwarte in Bochum mit einem Vortrag von Prof. Kaminski. Es folgen Besuche der Tropfsteinhöhlen Warstein und Attendorn. Der Besuch der "Karl-May-Spiele" in Elpe ist nicht so nach dem Geschmack der Dänen. Karl May ist ihnen kein Begriff. Dahingegen ist der Lichtbildervortrag des zwölfmaligen Weltmeisters im Motorseglerflug, Willibald Collee, wiederum für alle interessant. Selbstverständlich muss auch jeder Däne in Berleburg gewesen sein. Dort ist ihre Königstochter Benedicte verheiratet. Endlich können die Werler Meteorologen für die zweite Woche Flugwetter versprechen. Schon der erste Tag bringt eine Überraschung. Niels-Christian Sorensen verliert bei seinem ersten Flug den Platz aus den Augen. Über Funk bittet er um Hilfe. Kein Problem für einen Flugplatz mit Peiler. Wir geben ihm ein QDM (Peilung). Aber über Funk kommt die Antwort: "Ich habe keinen Kompass." Unser Freund landet auf einem Acker in Meinkenbracht. Darüber war der Eigentümer des Rübenfeldes gar nicht erfreut. Bei so viel Flugplätzen im Sauerland brauche man nicht auf seinem Acker zu landen. Zur Strafe muss unser Freund eine "Landegebühr" in Höhe von 20 DM bezahlen. Das ist

nicht typisch bei Landungen von Segelflugzeugen, wie wir von zahlreichen Überlandflügen der letzten Jahre im In- und Ausland wissen. Ein anderes Erlebnis wird ein dänischer Segelflieger sobald nicht vergessen. In 1.200 Meter Höhe nähert sich ihm eine "Lötlampe" (Düsenjäger) bis auf 50 Meter. Das Ergebnis dieses Wettbewerbs ist zufriedenstellend. Bei der Schlussveranstaltung gibt Wettbewerbsleiter Theo Kirtz folgende Ergebnisse bekannt:

"A-Prüfungen":

Gaby Vedder, Morten Boserup (DK), Heinz Schulte, Bernd Terhorst (Freiflug Motorsegler)

"B-Prüfungen":

Jobst Köhne, Thomas Gierse, Frank Brüggemann, Herbert Hetz,

"B- und C-Prüfungen":

Martin Everke, Meinrad Wolff, Stefan Seemer, Andreas Gordes, Jörg Kirtz, Matthias Borgmeier, Heiko Zeutschner (und 5 Stunden Flug).

Beim ersten Hennesee-Fest im August 1978 beteiligt sich die Luftsportvereinigung mit einem ausgestellten Segelflugzeug und mehreren Überflügen.

Ein Unfall ereignet sich beim diesjährigen "Tag der offenen Tür". Zahlreichen Vorführungen folgt ein nicht eingepannter Anflug von zwei Bundeswehrflugzeugen. Die Piloten sind auf einem Überlandflug. Reger Flugbetrieb auf dem Platz Schüren weckt ihr Interesse. Bei der Landung berührt einer der Piloten mit der Fläche seiner "DO 27" den Boden, hebt noch einmal ab und macht auf einem Acker zwischen Schüren und Buenfeld eine Bruchlandung. Der Pilot bleibt bei diesem Malheur unverletzt. Viel Beachtung findet bei den Zuschauern die Vorführung der "Tiger-Moth", dem früheren Schulflugzeug der RAF, durch Karl-Heinz Bigge.

Zur Taufe eines gegen ein Holzflugzeug eingetauschten neuen Kunststoffseglers kommen noch einmal dänische Freunde nach Schüren. Der "Jeans-Astir" erhält den Namen "Rørbek-See". Dieser See, unweit vom Flugplatz Hammer, dient auswärtigen Piloten beim Auffinden des Platzes als hervorragende Orientierungshilfe. Der Name gilt als Zeichen der Freundschaft zwischen den beiden Vereinen. Die Einsegnung nimmt Karl-Heinz Gerpheide, selbst Mitglied der LSV, vor. Taufpate ist der nordische Titelverteidiger im Streckenflug, Karl-Eric Lund. Für diese Taufe bringt er Original-Rørbek-See-Wasser mit.

Am 1. April 1979 stellt die Flugplatz G.m.b.H. Walter Hermsteln als Platzwart ein. Der passionierte Motorflieger kommt aus Düsseldorf. Hermsteln ist bald als äußerst gewissenhaft und korrekt weit über die Region hinaus bekannt.

Zu Ostern ist in unsern Breiten das Wetter meistens noch einmal recht winterlich. Sonnenschein mit Schnee- und Graupelschauer sind gefährlich. Aber die Frühlingssonne verführt manchen Motorflieger zum ersten größeren Überlandflug. Ein Ehepaar aus Bayern nutzt die freien Tage für einen Verwandtenbesuch im Sauerland. Zum Rückflug startet die Cessna 172 am Ostermontag. Der Pilot verliert wenige Minuten nach dem Start in einem Schneeschauer die Orientierung. Der letzte Funkspruch kommt aus Richtung Ramsbeck. Zahlreiche Flieger und CB-Funker sind bis zum nächsten Morgen unterwegs, um eventuell Verletzte zu finden. Aber zu groß und zu unwegsam ist die Fläche, die nach der letzten Peilung als mögliche Absturzstelle in Betracht kommt. Der Such- und Rettungsdienst (SAR) der Bundeswehr findet das zerschellte Flugzeug wegen des schlechten Wetters erst zwei Tage später. Für die beiden Insassen kommt jede Hilfe zu spät.

Die Einweihung weiterer Betriebsgebäude ist für die Luftsportvereinigung wieder ein freudiger Anlass, auswärtige Piloten zu einem "Fly-in" einzuladen. Am 29. April 1979 stimmt die Wenholthäuser Musikkapelle "Lyra" die zahlreichen Gäste mit schwungvoller Musik auf das Ereignis ein. Heute ist der Abschluss der "Europa-Woche". Aus diesem Grund haben auch Piloten aus den Nachbarländern ihr Kommen zugesagt. Nach einer

Ansprache des Aufsichtsratsvorsitzenden der Flugplatzgesellschaft, Otto Entrup, spricht der Dozent der politischen Erwachsenenbildung bei der Europäischen Bildungs- und Aktionsgemeinschaft in Bonn, Hans-Günter Gelb aus Krefeld. Danach übergibt Oberkreisdirektor Dr. Müllmann die Gebäude ihrer Bestimmung. Ein weiterer Höhepunkt ist die Verleihung des "Diplom Otto Lilienthal" für ausgezeichnete meteorologische Betreuung an die belgischen Heeresflieger aus Werl. Aus der Hand von Reinhold Krämer, Vizepräsident des Deutschen Aero-Clubs, empfängt Major Conrads, Kommandant des belgischen Platzes in Werl, die hohe Auszeichnung. Besuchern und Gästen steht in Schüren jetzt ein komfortables Restaurant mit Blick auf Start- und Landebahn zur Verfügung.

Am 12. Mai 1979 landet hoher Besuch in Schüren. Der CDU-Vorsitzende Helmut Kohl trägt sich in das Gästebuch der Luftsportvereinigung "mit herzlichem Dank für die freundliche Aufnahme" ein.



Walter Hermstein und Klaus-Peter Schröjährl begutachten den Oldtimer „**Great Lakes**“, ein Teilnehmer des „Fly-in“ 1979

25. Kapitel

(Das Ziel heißt Hammer. - "Etwas Sensatione//es" - nicht ganz ernst zu nehmen. - "Spähtrupp" nach Kortrijk. - Auch FJS-Gattin Marianne im Gästebuch. - Theo Kirtz und die zwei Briefe. - "Sagenhafter Flugplatz". - Schüren auch in Marokko bekannt.)

Einmal mit dem Segelflugzeug von Jütland nach Schüren zu fliegen, ist ein besonderes sportliches Ziel. Ende Juni prognostiziert der dänische Meteorologische Dienst des Flughafens Billund gutes Flugwetter vom Norden bis zu den deutschen Mittelgebirgen. Drei Segelflugzeuge stehen in Hammer zum Flug nach Schüren bereit. Während Niels Christian Sørensen vor Erreichen der Landesgrenze seinen Versuch abbricht und zu seinem Flugplatz zurückfliegt, gelingt es Karl Eric Lund, bis nach Geseke zu kommen. Sein Freund Johannes Lyng muss bereits in Nienburg an der Weser landen. Der von den Dänen im letzten Jahr gestiftete "Theo- Kirtz-Pokal" bleibt noch namenlos. Auf ihm sollen alle Piloten verewigt werden, die den Segelflug von Schüren nach Hammer oder umgekehrt schaffen.

Zum ersten Mal findet in diesem Sommer ein Lehrgang für Flugschüler im Ausland statt. 33 meist jugendliche Mescheder brechen mit drei Segelflugzeugen und einem Motorsegler nach Hammer in Jütland auf. Begleitet werden sie von Hubert Lohmann als Fluglehrer und Theo Kirtz als Lehrgangsleiter. Die Dänen veranstalten gleichzeitig einen Lehrgang. Der wunderschön gelegene Platz venivandelt sich in ein großes Fliegerlager. Zum Schluß des Lehrgangs stehen mehr als 270 Windenstarts in den Bordbüchern der deutschen Segelflugzeuge. Als Jochen Borgmeier zu seinem Streckenflug für die "Silber-C" in Richtung Fünen startet, fahren seine Kameraden mit ihrem Hänger los. Verbindung wird über Funk gehalten. Als Jochen nach 85 Kilometern auf einem Platz im Süden der Insel landet, sind seine Kameraden schon da. Zusammen mit dänischen Segelfliegern freuen sie sich über Jochens Erfolg. Es ist die erste deutsche Segelfluglandung auf diesem Platz. Nach drei Versuchen gelingt es auch Jörg Kirtz, die letzte Bedingung für die "Silber-C" mit einem Flug über den "Kleinen Belt" zur Insel Fünen zu erfüllen. Alle Schürener Flieger erwerben in diesem Urlaub die Windenberechtigung. Die dänische Lokalpresse nimmt den Besuch der Deutschen zum Anlass für einen ausführlichen Bericht über die völkerverbindende Funktion des Segelflugsports. Vor 40 Jahren wurde der dänische Club gegründet. An diesen Besuch im Jubiläumsjahr soll eine Schieferuhr aus Fredeburg erinnern, die Theo Kirtz als Gastgeschenk überreicht.

Im September überzeugen sich die Regierungspräsidenten von Münster und Arnsberg in Schüren von der ordnungsgemäßen Verwendung der eingesetzten Landesmittel. Kreisrechtsdirektor Wiethoff stellt den Garagenneubau für ein Löschfahrzeug als letzte Baumaßnahme vor. Mit einem Rundflug über das herbstliche Sauerland endet der Besuch.

Trotz tiefen Schnees ist die Jahreshauptversammlung im Januar 1980 gut besucht. Der Vorstand berichtet über die großen Sorgen des Vereins im abgelaufenen Jahr. Zu den erheblich gestiegenen Treibstoffpreisen kommen die Kosten für die Grundüberholung der Job. Das durchwachsene Wetter des letzten Jahres führt zu einer unzureichenden Auslastung des Fluggerätes. Trotzdem sieht der neu gewählte Vorstand optimistisch in die Zukunft. Für die nächsten zwei Jahre werden in den Vorstand und Beirat gewählt:

1. Vorsitzender, Theo Kirtz;
 2. Vorsitzender, Jochen Borgmeier;
- Geschäftsführer Bernd Hachmann und Bernd Terhorst.

Klaus Langemeier lehnt eine erneute Kandidatur aus beruflichen Gründen ab. Die Luftsportvereinigung sucht auch im westlichen Ausland neue Freunde. Durch Vermittlung der belgischen Heeresflieger in Werl entsteht eine erste Verbindung zum Luftsportclub Kortrijk in Flandern. Der dortige Verkehrslandeplatz ist die Heimat des "Kortrijk-Flying-Club". Bereits im Februar stattet der belgische Vorstand Schüren einen ersten Besuch ab. Er führt Gespräche über die Möglichkeiten eines für den Sommer geplanten Fliegerurlaubs im Sauerland.

Das friedliche Miteinander der Menschen rund um den Hennesee ist der Grund für eine Einladung zur Besichtigung des Flugplatzes. Gern nehmen die Anwohner des Feriendorfes und des Campingplatzes die Einladung der Luftsportvereinigung an. Feriengast Berend Adolfs aus Laaren, Holland, wird als erster Ausländer Mitglied der Luftsportvereinigung. Auch französische Gäste aus Le Puy möchten den Flugplatz am Hennesee kennenlernen. Mit Rundflügen über das Sauerland endet der Besuch in ihrer deutschen Partnerstadt. Schüren entwickelt sich immer mehr zu einem internationalen Treffpunkt. Die Besichtigung des Flugplatzes soll künftig in das Besuchsprogramm der Stadt aufgenommen werden.

Am 1. April! 1980 erfährt die Bevölkerung durch die Presse "etwas Sensationelles" über Umbauten an der "Job". Das Flugzeug erhält zusätzlich Schwimmer für Landungen auf dem Hennesee. Als Touristenattraktion soll den Gästen eine kombinierte Boot und Flugreise angeboten werden. In Enkhausen können sie vom Boot zum Rundflug auf das Flugzeug umsteigen.

Freundliches Frühlingswetter erwartet die belgischen Segelflieger im Mai in Schüren. 15 junge Segelflieger kommen mit ihren Segelflugzeugen zum ersten Mal ins "Land der Tausend Berge". Hochreichende Thermik nutzt Jobst Köhne für seinen 5-Stunden-Flug, Martin Everke und Heiko Zeutschner für die letzte Bedingung zur "Silber-C". Jörg Kirtz schafft sein erstes Dreieck. Stefan Classen fliegt sich frei. Leistungsflyer sind an jedem Wochenende unterwegs. Mit einem "SG 38" wirbt die Luftsportvereinigung um neue Mitglieder bei "Globus" in Meschede. Das Gerät ist ständig umlagert, gerne geben junge Mitglieder Auskunft über den Luftsport, über Bedingungen und Kosten. Manches Vorurteil wird ausgeräumt. Segelflug ist keine Frage des Geldbeutels und auch kein Sport für Privilegierte.

Am 1. Juni fährt ein "Spähtrupp" nach Kortrijk. Die Mescheder kommen zum Gegenbesuch in die alte Stadt an der "Leie". Dem Flachsabbau verdankt die heute etwa 90.000 Einwohner zählende Stadt ihren Wohlstand und Reichtum. Hier sind Textil-, Möbel- und Teppichindustrie zu Haus. Ein Flug in einer zweimotorigen "Partenavia" zeigt den Gästen das weite, flache Land bis Ypern, Langemark und Diksmuide. Städte die an die Schlachten des I. Weltkrieges erinnern. Aus der Feindschaft der Völker ist Freundschaft geworden.

Am diesjährigen Sommerlehrgang nehmen wieder 18 dänische Segelflieger aus Vejle teil. An neun Tagen herrscht Segelflugwetter. Die wenigen freien Tage füllt ein reichhaltiges Besuchsprogramm aus. Für Skandinavier ist der Besuch der Veltins- Brauerei ein besonderes Erlebnis. In diesem Lehrgang schafft Rolf Zimmermann seinen ersten Alleinflug. Thomas Gierse fliegt zu den Borken-Bergen und erfüllt damit eine Bedingung für den Luftfahrerschein. Henning Pleshardt, neuer Vorsitzender des dänischen Vereins, ist voll des Lobes über die Kameradschaft und die ausgezeichnete Organisation.

Die Fortsetzung des diesjährigen Hennesee-Festes findet am Sonntag in Schüren statt. Die "Tür" ist wieder für jedermann offen. Arnold Tolles "Mosquito" - er flog damit in Spanien sein erstes 500 Kilometer-Dreieck - steht im Mittelpunkt des Interesses. Karl-Heinz Bigge führt den "Fliegenden Feldherrnhügel", den von Fieseler in Kassel gebauten "Storch", vor. In Deutschland existieren nur noch drei Exemplare dieses Kurzstartflugzeuges. Berni Holstein begeistert mit Loopings und Kunstflugfiguren. Auch der zweite Tag des Hennesee-Festes ist ein voller Erfolg.

Als 17jähriger kann ein Schüler nach einer theoretischen und praktischen Prüfung seinen Luftfahrerschein erwerben. Die Lizenz berechtigt zum Verlassen des Flugplatzbereiches. Seit dem 14. Juni besitzen Matthias Borgmeier, Jörg Kirtz, Martin Everke, Frank Brüggemann, Heiko Zeutschner, Thomas Gierse und Jobst Köhne dieses Dokument.

Der Segelflug erfordert Zeit, der Motorflug ist für manchen Flugbegeisterten zu teuer. Für diese Gruppe bietet sich unser Motorsegler an. Hubert Lohmann steht für einen neuen Lehrgang zum Erwerb des "PPL-B" als Lehrer zur Verfügung.

Ziel der diesjährigen Jugendfahrt ist die Vertiefung der freundschaftlichen Beziehungen zu den Flamen. Nach einem Empfang im alt-ehrwürdigen Rathaus von Kortrijk einem Stadtrundgang und einer kurzen Einweisung folgen die ersten Starts in Wevelgem. Wie schön ist doch diese Welt. Weit geht der Blick über das flache Land, über Flandern und Nordfrankreich.

Marianne Strauß, die Frau des CSU-Vorsitzenden, besucht das Sauerland. Am 24. September 1980 trägt sie sich in das Gästebuch der Luftsportvereinigung ein.

Noch einmal nutzen Vorstandsmitglieder des "KFC" (Kortrijk-Flying-Club) das schöne Spätherbstwetter zu einem Besuch in Schüren. Auf zwei Motorflugstunden ist die Entfernung zwischen Kortrijk und Meschede geschrumpft.

Theo Kirtz bekommt im Januar 1981 zwei Briefe. Absender ist einmal der "Koninklijke Nederlandse Luftfahrtverband", der andere ist der "Königlich Dänische Aero-Club". Beide Verbände nehmen die Einladung an, Schüren als Trainingsstätte für die Weitmeisterschaften in Paderborn zu nutzen. im Frühjahr werden beide Nationalmannschaften in Schüren ihr Lager aufschlagen.

im April treffen 20 Personen der dänischen WM-Equipe in Schüren ein. Das kleine Dänemark stellt vier Teilnehmer für die kommende 17. Segelflugweltmeisterschaft. Stig Øye, sechsfacher dänischer Landesmeister in der Standard-Klasse, dreifacher WM-Teilnehmer in dieser und in der Rennklasse, gelingt es während des Trainings, das bisher größte Schürener Dreieck zu fliegen. Das Wetter ist nicht einmal optimal für diesen 630 Kilometer langen Flug von Schüren über Trier und Würzburg. Wenige Tage später trifft die niederländische Mannschaft unter Leitung ihres Team-Chefs, Nol van Geuns, ein. Sie hat kein Glück mit dem Wetter. Auch dieser Mannschaft gehören weltbekannte Flieger-Asse wie Kees Musters und Baer Selen an. Selen ist amtierender Weltmeister in der Standard- Klasse. Die beiden werden bei der MW noch von sich reden machen. Nol van Geuns schreibt in das Gästebuch der LSV u. a.: "Wir beneiden Sie ein wenig um ihren sagenhaften Flugplatz. Für den wundervollen Empfang danken wir recht herzlich." Übrigens haben beide Gruppen zunächst erhebliche Schwierigkeiten, sich in unserer Mitteleuropalandschaft zurechtzufinden. Die Besichtigung der Glaswerke Ritzenhoff in Marsberg, mit anschließender Party tröstet ein wenig über das miese Wetter der letzten Tage hinweg.

Gründonnerstag 1981 startet in Hammer Kari-Eric Lund mit seiner "Libelle" zu einem zweiten Versuch nach Schüren. Dieses Mal gelingt es ihm unter schwierigen Wetterbedingungen ins Sauerland vorzustoßen. Beim Möhnesee wäre auch dieser Überlandflug fast zu Ende gegangen. Mit Hilfe eines starken "Bartes" bringt er die letzten Berge des Arnberger Waldes hinter sich. Über Meschede beträgt seine Höhe gerade noch 350 Meter. im direkten Anflug erreicht er Schüren.

Eines der engagiertesten Mitglieder der LSV ist Josef Schwefer. Am Karfreitag überreicht ihm Theo Kirtz im Auftrag des DAeC das "Silberne Ehrenzeichen für Fluglehrer". Zu den Gratulanten gehören auch die Mitglieder der dänischen Nationalmannschaft. Seit 1958 versieht Schwefer Dienst als Fluglehrer und Flugleiter. Er fehlt bei keinem Wettbewerb oder Lehrgang. Seine Flugbücher weisen mehr als 2.500 Flugstunden aus.

Das kleine Sauerlanddorf Schüren ist bis nach Marokko bekannt. Als Beweis gilt ein Brief, der im Mai die Luftsportvereinigung erreicht. Das Schreiben, an den Direktor der Segelflugschule Schüren gerichtet, hat folgenden Inhalt: "ich habe die Ehre, mich um ihr Wohlwollen zwecks Einschreibung an ihrer ehrenwerten Schule zu bewerben. Nehmen Sie bitte zur Kenntnis, dass ich mein Mathematik-Studium bald beende und ich dann gerne bei ihnen lernen möchte. Ich spreche gut Englisch und Französisch, Deutsch werde ich in einem Jahr können. In Erwartung einer günstigen Antwort verbleibe ich mit tiefem Respekt und freundlichen Grüßen." Die Bewerbung geht an die Schule in Oerlinghausen weiter, ob dort seine Ausbildung erfolgt, erfahren wir vielleicht dann, wenn der Bewerber seine erste Außenlandung in Schüren macht.

Frank Brüggemann fliegt nach Ailertchen. Er schafft damit die letzte Bedingung für die "Silber-C". Volker Schernikau und Georg Lohöfer gelingen Dreiecke über 240 und 250 Kilometer. In acht Stunden umrundet Jürgen Römeling ein Dreieck über 510 Kilometer. Endlich hat Fluglehrer Hubert Lohmann auch einmal Zeit für einen Überlandflug. Er startet von Schüren über Alsfeld und Koblenz. Aber es fehlen die Wendefotos. Der Fotoapparat hat gestreikt, der Flug wird nicht anerkannt.

Immo Schernikau braucht bis zu seinem ersten Alleinflug nur 32 Starts. Er hat gerade das 14. Lebensjahr vollendet. Es wundert niemanden, denn auch Vater und Mutter fliegen leidenschaftlich gern.



Der **Flugplatz Hammer** des Vejle Segelfliegerklubs ist das Ziel des Sommerlehrgangs 1979

26. Kapitel

(Mit dem Radl da und einen "Wolf" geritten. - Lange "Bärte" wachsen über Heide- und Sandboden. - Wie die Zeit vergeht: LSV 50 Jahre "jung - Jubiläums-Thermik. – Mehr als 140 Flugzeuge beim "Fly-in - Alpha-Jets als Donnergötter. - Raffinierter „Diebstahl“.)

Am diesjährigen "XI. Sauerlandwettbewerb" nehmen Gäste aus Kortrijk teil. Vereinsmeteorologe Jens Waterboer gibt vorsichtige Wettervorhersagen. Für die erste Wettbewerbswoche sieht er wenige Chancen für gutes Flugwetter. Der Himmel bleibt in der letzten Juliwoche verhangen. Erst der August bringt Wetterbesserung. Auf schlechtes Wetter ist man in Schüren immer vorbereitet. Das bewährte Schlechtwetterprogramm liegt in der Schublade bereit. Interessanten Ausgleich bieten Besuche in der Heimatbrauerei, dem Besucherbergwerk in Ramsbeck, im Fort Fun oder in einer der Tropfsteinhöhlen. Mancher Pilot erkundet stattdessen aber lieber heimlich Außenlandemöglichkeiten. Das Mittelgebirge birgt für Flachlandflieger doch manche Überraschung. Unerwartet trifft Besuch aus Belgien ein. Mit dem Fahrrad kommt Luc Despeghel aus Kortrijk, um seine Kameraden zu besuchen. Der 21jährige brauchte einen Tag für die 160 Kilometer lange Strecke. Rührend behandeln seine Vereinskameraden den wunden Allerwertesten ihres Freundes, bevor er die Heimreise antritt. Ein wenig traurig nimmt er Abschied. Aber sein Studium hindert ihn an der Teilnahme bei diesem Wettbewerb. Nach sechs statt 13 Wettkampftagen stehen die Sieger fest. Klaus Heege aus Brilon, zum ersten Mal Teilnehmer an einem Wettbewerb, überrascht die "alten Hasen". Mit ihm stehen Friedemann Küster aus Oberhausen und Jan van der Linden aus Kortrijk auf dem Siegerpodest. Wenn der Wettbewerb auch nicht alle Wünsche erfüllt, so gibt es doch viel Spaß. Die belgischen Fliegerkameraden berichten über lustige Begebenheiten bei Außenlandungen. Gilbert Dobbelaere verewigt diese Erlebnisse mit lustigen Zeichnungen in unserm Gästebuch. Zaungäste des diesjährigen Wettbewerbs sind junge Wanderer des SGV. interessiert schauen sie dem flotten Betrieb der Segelflieger zu. Rainer Kaufung zeigt ihnen die Einrichtungen des Flugplatzes. Den Höhepunkt ihres Besuches bildet ein Rundflug über ihre sauerländische Heimat.

Im August steht "Segelfliegen in Dänemark" auf dem Programm. Längst ist in Schüren bekannt, dass in unserem nördlichen Nachbarland die thermischen Verhältnisse sehr viel besser sind, als allgemein vermutet wird. Trotz der Nähe von Nordsee und Kattegat entwickelt sich über Heide- und Sandböden oft langanhaltende Thermik. Nicht selten kreisen Segelflugzeuge bis zum späten Abend über das weite Land. Gute Außenlandemöglichkeiten laden auch Anfänger zum Streckenflug ein. Seit einigen Jahren ist der Flugplatz Hammer beliebter Treffpunkt deutscher und dänischer Familien. Während die Piloten ihrem Flugsport nachgehen, erkunden ihre Familien das Land. Und es gibt zwischen den Meeren viel zu sehen. Da ist nicht nur Givskud mit seinem Tierpark, das "Legoland" in Billund, auch die Städte Vejle und Århus bieten mancherlei Abwechslung. Ein Bad in der Nordsee, die Königsgräber von Jelling gehören ebenso zu jedem Besuchsprogramm wie Juelsminde am Eingang des Vejle-Fjord. Der diesjährige Besuch geht mit einem großen Familienabend zu Ende.

Norbert Kämpfer, Mitbegründer des "Luftfahrtverein Sauerland", stirbt am 27. Oktober 1981. Bedingt durch eine schwere Kriegsverletzung war ihm der aktive Luftsport nach dem Krieg nicht mehr möglich.

Die Jahreshauptversammlung 1982 bestätigt den Vorstand in seinem Amt. Dem Beirat gehören Jörg Kirtz, Segelflugreferent, Hubert Lohmann, Vereinsausbildungsleiter, und Matthias Borgmeier, Jugendleiter, an.

Auch zum 50jährigen Bestehen der Luftsportvereinigung hält das Postamt Meschede wieder einen Sonderstempel bereit.

Die 32. Jahreshauptversammlung des DAeC beruft der Landesverband für den 20. März nach Meschede ein. Vorsitzender Kirtz begrüßt in der Kleinen Mescheder Schützenhalle besonders herzlich den Kultusminister des Landes, Girgensohn, Landrat Füllgräbe, MdL Karl Knipschild, den stellvertretenden Bürgermeister Bruno Peus, Parlamentarier von Stadt und Kreis sowie "Jumbo" Baumann, den Uralt-Präsidenten des Verbandes. Der erkrankte Präsident Harald von Bohlen und Halbach wird durch die Vizepräsidenten Weinholtz und Krämer

vertreten. Als Anerkennung für die Leistungen der LSV Meschede in den letzten 50 Jahren überreicht Fred Weinholtz dem Vorsitzenden Kirtz das "Gruppen-Diplom Otto Lilienthal".

Zur abendlichen Jubiläumsfeier begrüßt Theo Kirtz in der Stadthalle zahlreiche Ehrengäste, Flieger und Freunde des Luftsports, unter ihnen Abordnungen der Nachbar und befreundeten Vereine aus Dänemark und Belgien. Ein holländischer Gast entsteigt in Schüren im Smoking seinem Motorsegler. Den Mitbegründern des Vereins aus dem Jahre 1932, Heinz Kaiser und Peter Schröjäh, gilt ein besonderer Gruß.

Teddy Stedtfeld, passionierter Flieger und Träger der "Gold-C mit drei Diamanten", hält die Festrede. Es folgen Ehrungen verdienter Mitglieder. Mit der "Silbernen Ehrennadel" werden Günther Hinkel, Hubert Kleinsorge, Jürgen Knipschild, Klaus-Peter Schröjäh, Fritz Schutzeichel und Josef Schwefer ausgezeichnet. Die höchste internationale Auszeichnung erhält der "fliegende Arzt", Dr. Stedtfeld. Der Vizepräsident des Gesamtverbandes, Bernauer, überreicht ihm das Diplom der "Fédération Aéronautique Internationale (FAI) `fissandier'". Bei zahlreichen Weltmeisterschaften war Stedtfeld Betreuer der Deutschen Segelflug-Nationalmannschaft. Zuletzt ist Dr. Stedtfeld Pressechef der Weltmeisterschaft in Paderborn.

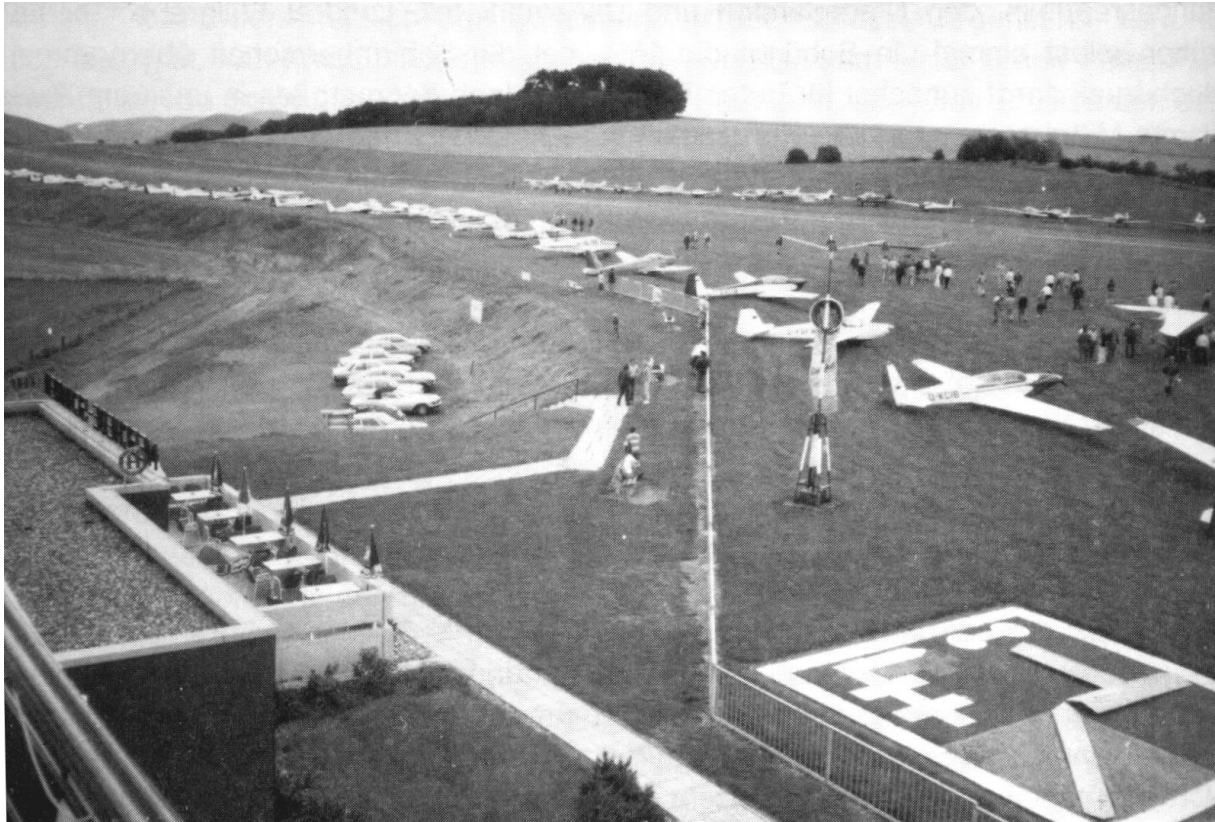
Das Pfingstfest beginnt in diesem Jahr mit "Jubiläums-Thermik". Jens Waterboer sagt für heute "Diamantenwetter" an. Frühe Wanderer wundern sich über die Betriebsamkeit am Platz. Kein Segelflugzeug bleibt heute in der Halle. Zwei Schleppmaschinen stehen bereit. Für 9 Uhr ist das Briefing angesetzt, Thermikbeginn für 10 Uhr angesagt. Während die Piloten Kurse in ihre Karten zeichnen, verstauen Helfer Barographen, Funkgeräte und Verpflegung in den Flugzeugen. Es folgen letzte Überprüfungen. Dann starten drei Piloten zum Dreieckflug Meschede-Wertheim-Idar-Oberstein-Meschede. Dieses Mal stimmt die Wettervorhersage. Nach mehr als achtestündigen Flügen landen Jürgen Römeling, Arnold Tolle und Wolfgang Kuhn wieder in Schüren. Sie haben an diesem Tag 539 Kilometer zurückgelegt. Mehr als 300 Kilometer fliegt Jörg Kirtz auf der Strecke Meschede-Alsfeld-Dernbach-Meschede. Damit bringt der heutige Tag drei weitere Diamanten. Andreas Gordes fliegt die Strecke für die "Silber-C."

Gute Beziehungen bestehen auch zwischen der Luftsportvereinigung und der Bundeswehr. Die Oedinger Kaserne liefert Verpflegung für Lehrgänge. Die V. Technische Schule der Luftwaffe in Erndtebrück berät uns in Luftsicherheitsfragen. Im Juli folgen Offiziere und Beamte dieser Einheit einer Einladung zu einem Rundflug in Schüren. Ein Vortrag über die Koordinierung des zivilen und militärischen Flugbetriebes in unserer Region stößt verständlicherweise auf größtes Interesse unserer Piloten. Am Internationalen Segelflugwettbewerb im Jubiläumsjahr nehmen 19 Teams aus der Bundesrepublik, den Niederlanden und Dänemark teil. Landrat Füllgräbe - er flog früher selbst einmal in Schüren die "A" - hat die Schirmherrschaft übernommen. Hochdruck sorgt zunächst für gutes Flugwetter, doch dann stoßen in unserem Raum warme Mittelmeer- und kalte Nordseeluft zusammen. Es folgen einige gewittrige Tage, die für Fliegerwetter sorgen. Vor der Siegerehrung enthüllt Vorsitzender Theo Kirtz eine von den Honsel-Werken gegossene Tafel. Sie erinnert an die Gründung der Luftsportvereinigung vor 50 Jahren. Josef Schwefer zeichnet die Gewinner der beiden Klassen aus.

In der "GFK-Klasse" siegt Peter Braukhaus, Werdohl, vor dem Hagener Doppel Edelhoff/Majstrak und dem Iserlohner Prohaska. In der "Holzklasse" werden Friedemann Küster, Bottrop, Jörg Kirtz, Meschede, und Hans-Werner Jonas, Oldenburg, geehrt. Piloten aus der ganzen Bundesrepublik treffen sich Pfingsten in Schüren zum "Fly-in" des Landesverbandes. Der Platz reicht zur Unterbringung von mehr als 140 Flugzeugen kaum aus. Entlang der ganzen Landebahn stehen Segel-, Motorflugzeuge und Motorsegler. Die weitesten Anflüge werden prämiert. Waldemar Frontzek, Leiter der Motorflugkommission, beglückwünscht Friedemann Küster, der in Le Blanc am Genfer See gestartet ist. Den weitesten Motorsegleranflug schafft Rolf Klöpping aus Osterholz. Die Mannschaft Jüptner/Henke erhält den Preis für den weitesten Anflug in einem Segelflugzeug. Die jüngste Pilotin, die 18jährige Kirsten Ebbinghaus, erhält den "Herbert-Ecklöh-Pokal". Mit gekonnten Flugvorführungen der Piper-Staffel aus Hamm endet bei herrlichem Wetter diese Jubiläumsveranstaltung.

Ein weiterer Höhepunkt der Jubiläumsveranstaltungen ist der Großflugtag am 4. September 1982. Der Programmaufbau entspricht der Luftfahrtentwicklung der letzten 50 Jahre. Außer dem alten Schulgleiter präsentieren sich Oldtimer wie die "Minimoa", "Gö drei und vier" und die "AV 36 c", ein schwanzloses Segelflugzeug. Das Kunstflugteam Wasserkordt/Jansch zeigt auf "LO 100" sein akrobatisches Können. Benno Heuser eröffnet mit seinem Richthofen-Dreidecker die Zeit des Motorfluges. Der Rundflug im offenen

Doppeldecker ist ein besonderes Erlebnis. Eine "DO 28" der Bundeswehr landet, der Pilot einer "Transall" hat leider keine Landeerlaubnis bekomme. Dann donnern "Alpha-Jets" der Luftwaffe im Formationsflug über das Flugfeld und eröffnen das Düsenzeitalter. Bewunderung lösen die Vorführungen des britischen Senkrechtstarters "Harrier" aus, der sich zum Schluss seines Programms vor den Ehrengästen am Tower verneigt, bevor er nach Gütersloh zurückfliegt. Dem Aufstieg eines Heißluftballons und eines Ultra-Leichtflugzeuges folgen Vorführungen verschiedener RAF-Hubschrauber. Berni Holstein entpuppt sich als Pilot einer "gestohlenen" Cessna 152. Seine tollkühnen Vorführungen versetzen das Publikum in Angst und Schrecken. Klaus Lohmann liefert über Lautsprecher die entsprechenden Kommentare. Ziel der diesjährigen Jugendfahrt ist wieder einmal die Wasserkuppe auf der Rhön.



Zum „Fly-in“ 1982 gratulieren mehr als 140 Besatzungen zum 50jährigen LSV-Jubiläum

27. Kapitel

(Dreifach internationales Ferienlager. - Freikarten flattern aus Motormaschine. – Ritt auf "Besenstiel" und Reibekuchen. - Mutter Teresa und polnischer Kurienbischof Hnilca in Schüren.)

Die Grundüberholung unseres Motorseglers ist fällig. Mit einem Kostenaufwand von 12.000 DM wird das Gerät wieder auf Null gestellt.

Beim "Ball des Sports" 1983 in der Stadthalle wird Jürgen Römeling, Dritter der "Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug", geehrt.

Jörg Kirtz begleitet Teddy Stedtfeld zum "Fliegerärztelehrgang 1983" nach Fayence. Auch er will sein Glück versuchen, die Gold-Höhe, vielleicht außerdem noch einen Höhen-Diamanten zu fliegen. Eine Woche wartet er vergeblich auf den Mistral. Endlich, am 28. Februar, ist es so weit. Ein zweiter Versuch führt ihn auf 6.600 Meter Höhe. Das bedeutet "Gold-Höhe und Höhendiamant."

Für das letzte April-Wochenende sagen die Meteorologen hohe Cumulus-Bewölkung und gute Steigwerte zwischen 4 und 5 Metern voraus. Diese Gelegenheit darf nicht ungenutzt vorbeigehen. Die Leistungsflieger sind vorbereitet. Matthias Borgmeier, Jörg Kirtz, B. Rainer Zeutschner und Arnold Tolle starten zu einem Dreieckflug über 335 Kilometer. Nach fünf Stunden sind alle Piloten wieder am Platz. Matthias Borgmeier freut sich heute über seinen ersten Diamanten. Für die anderen drei Piloten sind diese Streckenflüge Trainingsflüge für die Landesmeisterschaft, für die sie sich bereits qualifiziert haben. Die Flugschüler Georg Köhne und Martin Guthoff erfüllen mit einem Streckenflug die letzte Bedingung für den Luftfahrerschein.

Pfingsten herrscht auch in diesem Jahr in Schüren wieder Hochbetrieb. Zwei auswärtige Gruppen wählen unseren Platz für ihr Ferienlager. Die Bundeswehr-Sportfliegergemeinschaft-Hangelar nennt als Grund für den Besuch: "Meschede-Schüren haben wir nicht nur wegen der guten Segelflugmöglichkeiten, sondern auch wegen der herrlichen Landschaft gewählt, die auch unsern Familienangehörigen am Boden viel zu bieten hat." Die Weserfluggemeinschaft der VFW ist in Lemwerder bei Bremen zu Haus.

Zum ersten Mal treffen sich in diesem Jahr deutsche, belgische und dänische Segelflieger zu einem Ferienlager in Hammer. In Schüren veranstaltet die Segelfluggruppe Münster ein Jugendlager. Dabei ereignet sich ein Unfall. Zwei Segelflugzeuge stoßen in 2.000 Meter Höhe zusammen und stürzen ab. Die Piloten haben Glück im Unglück, sie retten sich mit dem Fallschirm. Ein Polizei-Hubschrauber aus Dortmund findet die Wracks im Waldgebiet um Möhnekind.

Der "Sauerland-Wettbewerb" 1983 findet auf dem Rennefeld statt. Von der LSV Meschede nehmen Matthias Borgmeier, Karl Schwermer und Jörg Kirtz teil.

Zu hohe Kosten führen zur Auflösung der "Sauerland-Flugdienst G.m.b.H." Die Motorflugausbildung übernimmt künftig der "Milan".

Den diesjährigen Sommerlehrgang in Schüren leitet Wolfgang Kuhn. Ihm schließt sich ein Ferienlager des "Vliegeclub Teuge", Holland, an. Jörg Kirtz gewinnt die Deutschen-Streckenflug-Meisterschaften (DMST) in der "Clubklasse Junioren".

Teilnehmer der Landesmeisterschaften der "Club-Klasse" in Dinslaken sind B. Rainer Zeutschner und Jörg Kirtz, in der "FAI- Klasse" in Münster-Telgte Arnold Tolle und Jürgen Römeling.

Aus 300 Metern Höhe setzen Anfang November drei "Transall" der BW 180 Fallschirmjäger eines Iserlohner Fallschirmbataillons bei Schüren ab. Die Soldaten haben den Auftrag, den Flugplatz infanteristisch freizukämpfen und für die Landung einer Luftlandebrigade offenzuhalten. Die Übung geht planmäßig zu Ende.

Bei den Weltmeisterschaften in Paderborn hat die polnische Equipe einen besonders schweren Stand. Die wirtschaftliche Lage zu Hause macht ihr große Sorgen. Die Luftsportvereinigung Meschede beschließt zu helfen und schickt zahlreiche Pakete an die Fliegerfreunde in Polen. Jetzt kommt Gustav Cader aus Bielsko-Biala, früher Bielitz, nach Meschede. Bei der Nikolaus-Feier in der Fliegerklausen dankt der Gast für die große Hilfe des letzten Jahres und überbringt Grüße seiner Kameraden mit einer Einladung zum Besuch in Polen. Erste Kontakte entstehen auch zwischen der LSV und dem Luftsportverein der französischen Partnerstadt Le Puy.

Die Vorstands- und Beiratswahlen des Jahres 1984 bringen keine personellen Veränderungen.

In der Werkstatt geht die Grundüberholung der "KA 13" zu Ende. Mit der Belehrung wird die Flugsaison 1984 am 16. März eröffnet. Flugsicherheitsinspektor Peter Leister hält einen Vortrag über Unfallverhütung im Flugbetrieb.

Rechtzeitig zum Saisonbeginn ist am 1. April ein neues doppelsitziges Segelflugzeug, die "Brocken 2", fertig geworden. In den Lokalzeitungen wird das Gerät vorgestellt. Zwei Piloten starten auf einem Besenstiel zum Flug über den Hennesee. Der Name weist auf ähnliche Flüge in der Walpurgis-Nacht hin.

Die Firma Osterloh aus Neuenrade richtet ihre UL-Flugschule in Schüren ein.

Beim Mescheder Feuerwehr-Tag 1984 bekundet die LSV beim Festzug mit zahlreichen Überflügen ihr freundschaftliches Verhältnis zu den Männern im blauen Rock.

Pfingsten ist die Bundeswehr-Sportfliegergemeinschaft-Hangelar ein weiteres Mal in Schüren zu Gast. Im Juni herrscht ausgesprochen schlechtes Flugwetter. "Hammerwetter" gibt es nur einmal. Arnold Tolle nutzt es für einen 600 Kilometer-Flug auf seiner "Mosquito". Der Flug führt über Lohr am Main und Saarbrücken in siebeneinhalb Stunden nach Schüren zurück.

In Dänemark sind im Juli Industrie- und Schulferien. Während dieser Zeit ist Schüren auch 1984 Ziel unserer dänischen Segelfliegerfreunde. Zu einem Essen besonderer Art treffen sich Gastgeber und Gäste im Haus des Vorsitzenden Theo Kirtz. Fliegerfrauen sind dort mit dem Schälen, Reiben und Backen von Reibekuchen beschäftigt. Offenbar wird damit der Geschmack selbst der verwöhntesten Dänen getroffen, denn mehr als 25 kg Kartoffeln werden verzehrt.

Zu den verdienten Sportlern gehört beim "Ball des Sports" Jörg Kirtz, der Sieger der DMST in der "Junioren-Clubklasse". Er erhält die Silberplakette des Stadtportbundes.

Beim Henneesefest wirbt auch die Luftsportvereinigung für ihren Sport. Aus einer Motormaschine flattern Freiflugkarten, die am zweiten Tag des Festes eingelöst werden können. Erfreulich groß ist das Interesse der Bevölkerung in Schüren auch an diesem Tag.

Die Luftsportvereinigung übernimmt die Organisation der "5. Motorkunstflugmeisterschaften, Halbakrobatik". Elf Teilnehmer aus der ganzen Bundesrepublik treffen in Schüren ein. Kreisdirektor Mühr begrüßt als Geschäftsführer der Flugplatz G.m.b.H. und in Vertretung des Schirmherrn die "tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten." Bodo Kirtz "strickt" für diese Meisterschaften ein Computerprogramm, Hubert Lohmann liefert Wetterinformationen des "Meteosat". "Sicherheit geht vor Leistung" ist das Motto dieser Veranstaltung. Sieger dieser Meisterschaft sind:

Frank Gerstenberg, Ulrich Tetsch und Benno Heuser in der "Fortgeschrittenen-", Werner Stork, Ulrich Wiemann und Eberhard Schramm in der "Anfänger-Klasse". Bundestrainer, Heinz Clasen, dankt der Luftsportvereinigung für die ausgezeichnete Organisation.

Am 7. Januar 1985 erreicht uns die Nachricht vom Tod Teddy Stedtfelds. 1921 in Lippstadt geboren, tritt er 1939 nach dem Ausbruch des Krieges als Kriegsfreiwilliger in die Luftwaffe ein. 1943 erfolgt seine Versetzung zum Jagdgeschwader Mölders. Als Flug- und Blindfluglehrer hält er es in Schönewalde nicht lange aus. Auf eigenen Wunsch findet er als Jägerpilot einer "Me 109" Frontverwendung. Er fliegt Einsätze als Staffelführer in Italien, auf dem Balkan und bei der Reichsverteidigung. Ohne ernsthafte Verwundungen übersteht Teddy selbst 17 Abschüsse. 1945 wird er zum Strahlgeschwader JG 7 versetzt. Hochdekoriert kehrt Teddy Stedtfeld 1945 heim. 1959 wird er Mitglied des Arnsberger Club, 1961 auch der Luftsportvereinigung Meschede. Wir verlieren in ihm einen liebenswürdigen, stets hilfsbereiten und allseits hochgeschätzten Kameraden.

Eine zweites Mal innerhalb kurzer Zeit wird eine bedeutende Persönlichkeit zu Grabe getragen: Peter Schröjäh, Gründungsmitglied und langjähriger Vorsitzender der Luftsportvereinigung, ist am 17. März gestorben. Wenn es Peter Schröjäh auch nicht immer leicht gemacht wurde, so war er stets Mittler zwischen den Parteien. Sein ausgeglichenes Wesen war allgemein hoch geschätzt. Mehr als 50 Jahre blieb er dem Luftsport treu. Theo Kirtz dankt ihm am Grabe für seinen unermüdlichen Einsatz für die Fliegerei.

Zum ersten Mal seit vielen Jahren wird beim diesjährigen Osterlehrgang wieder eine Winde eingesetzt. Wolfgang Kuhn fährt zu diesem Zweck mit seinen Flugschülern nach Sundern, denn noch immer ist der Windenbetrieb in Schüren untersagt. Obwohl erfahrungsgemäß Osterlehrgänge meistens am schlechten Wetter scheitern, können dieses Mal 250 Starts ausgeführt werden. Karl Thomas fliegt die "B" und Bernd Martin die "C-Prüfung."

1985 stellt die Luftsportvereinigung zum zweiten Mal einen Jugendmeister in der "Club-Klasse" des Landes NRW: Matthias Borgmeier. B. Rainer Zeuschner und M. Borgmeier nehmen an den Landesmeisterschaften in Paderborn teil.

Mutter Teresa, der "Engel von Kalkutta", stattet dem Sauerland einen Besuch ab. Auf dem Flugplatz Schüren wird sie am 19. Juli 1985 zusammen mit dem polnischen Kurienbischof Hnilica von Vertretern der Bödefelder Kolpingsfamilie empfangen.

Für weitere Diamanten fehlt in diesem Jahr das richtige Flugwetter. Volker Schernikau - er kommt aus Yaoundé in Kamerun - setzt deshalb seinen Urlaub in Spanien fort. In Fuentemilanos/Kastilien unterhält die Segelflugschule Oerlinghausen eine Filiale. Mit einem dort gecharterten Flugzeug gelingt ihm ein Flug über 500 Kilometer.

Die Gäste des "Vliegclub Rotterdam" bringen gutes Wetter für ihren Urlaub im Sauerland mit. Mit sieben Motorflugzeugen kommen die Gäste aus der niederländischen Hafenstadt in das von ihren Landsleuten bevorzugte Urlaubsgebiet.

Ewald Schüssler tritt Ende August aus gesundheitlichen Gründen in den Ruhestand. 16 Jahre hat er den Flugbetrieb in Schüren, manchmal auch mit strenger Hand, geleitet.

28. Kapitel

(Probleme! - "Firmen-Diplom Otto Lilienthal" für Veltins- Brauerei!- Fliegende und rollende Oldies. - Schnupperkursus. - Besuch in Le Puy. - Sch... Wetterpech!)

Die allgemeine Kostenentwicklung, aber auch die zunehmende Sensibilität der Bevölkerung in Umweltfragen veranlassen den Vorstand, erneut die Frage des Windenschlepps zu diskutieren. Im Einvernehmen mit der Flugplatzgesellschaft und der Luftfahrtbehörde in Münster wird im Herbst versuchsweise Windenbetrieb ausgeführt. Der Versuch verläuft zufriedenstellend. Es gilt aber auch noch ein ganz anderes Problem zu lösen. Der Segelflug in Schüren wird von der Zulassungsbehörde jedes Jahr erneut für die Dauer eines Jahres erlaubt. Das bedeutet, dass eine derartige Erlaubnis verweigert werden kann. Das wichtigste Vereinsziel ist die Umwandlung der Erlaubnis in eine Genehmigung.

Die Luftsportvereinigung beantragt beim DAeC Schüren als Austragungsort für die nächsten "Deutschen Meisterschaften, Junioren." Für eine derartige Veranstaltung sind erhebliche Investitionen erforderlich. Die vorhandenen Wasch- und Toilettenanlagen reichen für diese Veranstaltungen nicht aus. Das Investitionshilfeprogramm des Landessportbundes unterstützt solche Baumaßnahmen. Allerdings sind erhebliche Eigenleistungen zu erbringen. Ein alter Waschkraum wird für den Um- und Ausbau vorbereitet.

1986 beginnt mit der Hauptversammlung. Der neue Vorstand setzt sich wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender, Theo Kirtz;
 2. Vorsitzender, Josef Schwefer;
- Geschäftsführer, Norbert Göddemeyer und Rainer Kaufung.

Der Beirat bleibt unverändert im Amt.

Auf Antrag beschließt die Mitgliederversammlung eine Satzungsänderung. Künftig werden in jedem Jahr nur zwei Vorstandsmitglieder zu wählen sein. Diese Änderung verhindert die vollständige Umbesetzung bei einer Wahl mit möglichen schwerwiegenden Folgen.

Unter der Leitung von Matthias Borgmeier nehmen 20 Mitglieder am Osterlehrgang teil. Karl Thomas legt in dieser Zeit seine "C-Prüfung" ab. Hubert Lohmann erhält für seinen 10jährigen Einsatz als Fluglehrer das "Diplom Otto Lilienthal". Nach der Teilnahme an einem dreiwöchigen Lehrgang besteht Jörg Kirtz seine Fluglehrer-Prüfung. Bernd Martin, unter dessen Leitung das Clubheim renoviert wird, erhält als Anerkennung eine Urkunde.

Ausgezeichnetes Segelflugwetter präsentiert sich den holländischen Segelfliegern des "Twentsche Zweefvlieg Club" die eine Woche Fliegerurlaub in Schüren machen.

Im Mai 1986 feiern Meschedes Schützen ihr 500jähriges Bestehen. Am 25. Mai zieht ein drei Kilometer langer Festzug durch die Stadt zur Schützenhalle. Fast alle Mescheder Vereine beteiligen sich an diesem Umzug. Die Luftsportvereinigung führt im Festzug ihr doppelsitziges Schulflugzeug mit. Motor- und Segelflugzeuge des Vereins begleiten den Festzug.

Auf Antrag der LSV wird der Firma Veltins in Grevenstein das "Firmen-Diplom Otto Lilienthal" verliehen. Die Brauerei Veltins unterstützt die sauerländischen Luftsportvereine seit vielen Jahren. Vereinsvorsitzender Theo Kirtz überreicht Theo Kramer- Veltins die Auszeichnung im Auftrage des Deutschen Aero-Clubs.

10 Jahre Freundschaft zwischen der LSV und dem VSK (Vejle Svaeflyveklub) ist der Grund für den Besuch einer großen dänischen Besuchergruppe. Søren Bork-Pedersen und seine 40 Freunde wollen fliegen, aber auch feiern. Er hat Recht, wenn er meint, dass eine so lange währende Freundschaft in der Fliegerei atypisch und daher ein besonderer Anlass zum Feiern sei.

Matthias Borgmeier fliegt bei den Deutschen Segelflugmeisterschaften in Landau für die Luftsportvereinigung.

Zusammen mit dem Fliegerclub "Milan" richtet die LSV das "3. Pipertreffen" aus. Der Bau dieses Flugzeugtyps begann 1937 in Pennsylvania. 40 "Oldies" haben sich für dieses Bundestreffen angemeldet. Aber nur die Hälfte erreicht wegen der schlechten Witterung das Ziel. Die Flugveranstaltung wird von "Oldies" der Straße begleitet. Der Arnsberger Oldtimer-Club stellt außer einem 600er BMW aus dem Jahr 1957, einem BMW AM 4, Baujahr 1933, einen V\N-Schwimmwagen, Typ 144, sowie einen Mercedes Sportroadster, Baujahr 1937, vor.

Zum 25jährigen Bestehen der Partnerschaft zwischen Meschede und Le Puy begleiten auch Flieger ihren Bürgermeister bei seinem Besuch im Sauerland. Selbstverständlich ist ein Besuch des Flugplatzes vorgesehen. Bürgermeister Jammes und seine Begleitung starten zu einem Sauerland-Rundflug. Die Eintragung im Gästebuch der Luftsportvereinigung spiegelt die Begeisterung der Besucher wieder. Mr. Jammes schreibt u.a.: "Die Hallentore unseres Flugplatzes in Loudes sind für Sie jederzeit geöffnet. Wir hoffen auf einen baldigen Gegenbesuch."

"In Anerkennung vorbildlicher Vereinsarbeit" erhalten Erwin Nelle und Theo Kirtz das ihnen vom DAeC verliehene "Diplom Otto Lilienthal." Erwin Nelle erhält außerdem die "Silberne Mitgliedsnadel". Der Deutsche Aero-Club hat dem Antrag der LSV auf Organisation der Junioren-Meisterschaften zugestimmt. Mit Hochdruck wird nun an der Fertigstellung der neuen sanitären Anlagen gearbeitet. Es entstehen getrennte Wasch-Dusch- und Toilettenanlagen. Ein erheblicher Teil der Arbeit wird in Eigenleistung erledigt.

Søren Bork-Pedersen, Mitinitiator und Motor der dänisch-deutschen Segelfliegerfreundschaft, wird in Anerkennung seiner Verdienste Ehrenmitglied der LSV Meschede.

Im Zusammenwirken mit dem Bildungswerk des Landessportbundes findet im April 1987 ein "Schnupperkursus" für Segelfluginteressenten statt. In sechs Mescheder Schulen wirbt Theo Kirtz mit Filmvorträgen für diese Aktion. Die Resonanz ist groß. Aber nicht alle Interessenten können an diesem ersten Lehrgang teilnehmen. Die Teilnehmerzahl muss auf 40 Personen beschränkt werden. Die Kursgebühr beträgt 40 DM und enthält theoretische Einweisung: Aerodynamik, Technik, Meteorologie, Luftrecht und Navigation. Praktische Einweisung: Bodeneinweisung, Maschinen-, Startcheck, Startverfahren, Geradeaus- und Kurvenflug sowie Landeverfahren.

In der Karwoche absolvieren die Teilnehmer jeweils 4 Flüge. Es halten zwar alle Kurssteilnehmer bis zum Schluß durch, aber nur sechs wollen sich dem Luftsport verschreiben. Darunter sind drei junge Damen. Während des Osterlehrgangs statten die Teilnehmer der Lufthansa-Werft in Frankfurt einen Besuch ab. Nach einem Lichtbildervortrag folgt die Besichtigung des Werftbetriebes und einiger Großraumflugzeuge. Besonderes Interesse findet ein Simulator.

In diesem Lehrgang legen Frank Drinhaus, Frank Berghoff, Karl Thomas und Christian Bünner die Prüfung für den Luftfahrerschein ab. Jörg Kirtz und Martin Everke starten zum ersten Überlandflug der Saison. Ein Dreieck über 420 Kilometer kann nur M. Everke erfolgreich beenden. J. Kirtz muss kurz vor Erreichen des Platzes in Ramsbeck landen.

In Loudes, dem Flugplatz der Partnerstadt Le Puy in der Auvergne, erwarten Bürgermeister Jammes, Mr. Vigouroux, Präsident der Industrie- und Handelskammer, und zahlreiche Mitglieder Besuch aus Schüren. Theo Kirtz und seine Begleitung erwidern den vorjährigen Schüren-Besuch der Franzosen. Michel Barres, Präsident des Aero-Club, begrüßt die Gäste und lädt zu einem Flug mit der "Morane" des Vereins ein. Der Bürgermeister sowie der Präsident der IHK nehmen an diesem Rundflug teil. Gesprächsthema ist u. a. das für den Sommer geplante Ferienlager der Mescheder Segelflieger. Zum Schluss des Besuches erhält Theo Kirtz noch Gelegenheit zu einem Flug mit einem doppelsitzigen Ultra- Leichtflugzeug.

Am 18. Juli 1987 beginnen die "Deutschen Segelflugmeisterschaften, Junioren 1987". Schirmherr der Veranstaltung ist Landrat Füllgräbe. 56 Teilnehmer, unter ihnen eine Frau, haben sich in der "Standard"- und "Clubklasse" bei vorangegangenen Wettbewerben qualifiziert. Bayern stellt 10, Niedersachsen 5, Rheinland-Pfalz 4, Baden-Württemberg 13, Berlin 2, Nordrhein-Westfalen 12, Hessen 5, Schleswig-Holstein 2 und Hamburg 2, Teilnehmer. Zusammen sind etwa 160 Gäste nach Schüren gekommen. Der Präsident des Landesverbandes NRW sagt in seiner Ansprache: "Die Bedeutung der Deutschen Segelflugmeisterschaften der Junioren steht der Tradition des Austragungsortes nicht nach." Bürgermeister Stahlmecke meint: "Die Stadt nimmt freudigen Anteil. Sie sieht in der Übertragung der Meisterschaften nach Schüren eine Anerkennung der bisher von der LSV geleisteten Arbeit." Reynald von Podewils, Chef der Segelflugkommission, meint es gut, als er den Fliegern zuruft: "Jeder von Ihnen kann Deutscher Meister werden." Aber die Meisterschaften werden zu einer Geduldsprobe. Nur am ersten Tag herrscht Flugwetter. Der Wetterbericht von Jens Waterboer lässt für die nächsten Tage nichts Gutes ahnen. An der Westseite eines Skandinavientiefs fließt kühle Meeresluft über die Nordsee nach Mitteleuropa. Das soll sich die nächsten Tage nicht ändern. Kurze Aufheiterungen werden zum Auf- und Abrüsten benutzt. Das auf dem Tower installierte meteorologische Gerät zeigt jeden Tag die gleiche hoffnungslose Lage. Eine kleine Abwechslung bringen Platzflüge mit dem "Grunau Baby" von Niko Richartz. Arnold Fischer, Trainer und Betreuer der bayrischen Equipe, sagt: "Ich fliege seit 30 Jahren, aber einen Wettbewerb mit solch einem Wetterpech habe ich noch nicht erlebt. Schüren präsentiert sich vorbildlich als Seglertreff. Zudem ist es selten, dass sich ein Verein um die Austragung einer Meisterschaft bemüht. Jetzt hatten wir ausreichend Gelegenheit, Land und Leute im Sauerland kennenzulernen. Und davon sind wir sehr angetan. Zumal das Sauerland in Bayern einen undefinierbaren Ruf genießt."

Wettbewerbsleiter Josef Schwefer stellt in seiner Schlussansprache fest: "Unser Wunsch, mit der Ausrichtung dieser Deutschen Segelflugmeisterschaft für den Segelflugsport eine Lanze zu brechen und den Sauerländern diesen Sport eindrucksvoll zu demonstrieren, hat sich leider nicht erfüllt. Mit nur einem Wertungstag sind die Meisterschaften im wahrsten Sinne des Wortes ins Wasser gefallen." "Trotz des schlechten Wetter haben Disziplin und Kameradschaft in dieser schlimmen Zeit nicht gelitten. Das hat uns sehr beeindruckt," stellt Theo Kirtz zum Schluss der Veranstaltung fest. Der Vertreter des DAeC, Fred Gai, dankt der LSV für die ausgezeichnete Organisation im Namen des Präsidiums. Die Teilnehmer hoffen, im nächsten Jahr unter besseren Wetterbedingungen das Versäumte nachholen zu können.



25 Jahre Städtepartnerschaft Meschede - Le Puy

Bürgermeister James und seine Begleitung auf dem Flugplatz Schüren

29. Kapitel

(Getrennte Wege: Le Puy und Vejle.)

In diesem Jahr gehen die Schürener Segelflieger getrennte Wege. Während eine 20köpfige Gruppe der Dänemark-Enthusiasten nach Jütland aufbricht, fahren 32 Mitglieder zum Sommerlager nach Le Puy. 18 Stunden dauert die Fahrt mit den Flugzeughängern von Schüren zum Central-Massiv. Tagestemperaturen bis zu 40 Grad und ein stets blauer Himmel wechseln mit Nachttemperaturen bis 2 Grad. Zur Begrüßung der deutschen Gäste sind auch Bürgermeister Jammes und der Sportdezernent der Stadt, M. Cabane, gekommen. Die französische Zeitung "L'EVEIL" berichtet ausführlich über diesen ersten Besuch der Sauerländer Flieger.

Auch die dänische Presse in Vejle nimmt den Besuch der Deutschen zum Anlaß eines umfangreichen Berichtes. Zur Feier der 10jährigen Freundschaft zwischen den beiden Clubs statten Meschedes Bürgermeister Stahlmecke und der 1. Beigeordnete Sommer einen Besuch in Hammer ab. Stahlmecke sagt im vollbesetzten Clubheim: "Hätte es vor 50 Jahren solch gute Beziehungen zwischen den Völkern Europas gegeben, es wäre uns allen viel erspart geblieben." Auch die Stadt gibt für die Besucher aus dem Sauerland einen Empfang. Bürgermeister Owe Nielsen und Stadtdirektor Olaf Jensen würdigen die langjährigen Kontakte zwischen den beiden Luftsportvereinen.

Martin Everke und Matthias Borgmeier haben bei der Segelflugschule Fuentemilanos in Spanien einen Ferienjob übernommen. In ihrer Freizeit steht natürlich Fliegen auf dem Programm. M. Everke gelingt dabei ein Dreieckflug über 507 km. Zu Besuch bei den Freunden ist Georg Köhne. Auch ihm gelingt es, einen Diamanten von Spaniens Himmel zu holen.

Wenn auch das Wetter in diesem Jahr nicht die gewohnte Aktivität zulässt, sind dennoch die Ergebnisse bei den Deutschen Streckenflugmeisterschaften bemerkenswert. In der "Standard-Klasse, Junioren", belegt M. Everke Platz 2, in der "Club-Klasse, Junioren", J. Kirtz ebenfalls Platz 2. Den selben Platz nehmen sie in der Mannschaftswertung ein.

Der von Hubert Lohmann geleitete Motorseglerlehrgang geht mit der theoretischen und praktischen Prüfung durch die Luftfahrtbehörde zu Ende. Neue Scheininhaber sind: Peter Woidich, Bernd Martin, Karl Thomas, Martin Guthoff, Franz-Josef Tolle und Ralf Medak.

30. Kapitel

(Bilderbuchwetter zu Pfingsten. - Landung ohne Fahrwerk.- Mescheder Segelflieger landete beim hessischen Straßenfest. - Gelöbnis in Schüren. - Dänische Freunde feiern.- Gästebuch mit kyrillischer Schrift. - Auch Luftgrenze nach Osten offen. - Besuch aus Heiligenstadt. - Ein "Späth" (er) Gast. - Josef Schwefer dienstältester Flugleiter. - Schädelspalten ganz friedlich. - Segelflugzeug auf Abwegen – nochmals "Rübenzähler". - Wenn auch die Jahre enteilen - diese Chronik hält die Erinnerung wach.)

Eine Mitgliederversammlung beschließt am 14. November 1987 die inzwischen von einer Satzungskommission überarbeitete Vereinssatzung. Der neue Wahlmodus schafft auch beim Wechsel im Vorstand eine kontinuierliche Fortsetzung der Arbeit. In dieser Versammlung beschließt die LSV die Anschaffung eines zweiten doppelsitzigen Segelflugzeuges, Typ "ASK 21".

In der Jahreshauptversammlung am 25. März 1988 wird nach der neuen Satzung ein Teil des Vorstands und Beirats neu gewählt. Es gibt keine Veränderungen. Bezirksvorsitzender Hans Vedder überreicht im Auftrag des DAeC Josef Schwefer die "Silberne Plakette" für seine vieljährige ehrenamtliche Tätigkeit als "Beauftragter für Luftaufsicht."

Die Firma Schleicher liefert im April die bestellte Kunststoffmaschine vom Typ "ASK 21". Die Einsegnung erfolgt im Beisein von Bürgermeister Stahlmecke und dem Vorsitzenden der Flugplatz G.m.b.H., Dieter Wurm, durch die Pfarrer Sprenger und Gerpheide. Frau Veltins tauft das Flugzeug auf den Namen "Meschede-Schüren". Sie absolviert anschließend den ersten Flug in diesem neuen Flugzeug mit Josef Schwefer als Pilot.

An Christi-Himmelfahrt stellt die Luftsportvereinigung bei ihrem diesjährigen Flugplatzfest zahlreiche Oldtimer des Segelfluges vor. "Gö 1, Gö 3 und Gö 4" und "Minimoa" aus dem Haus Schempp-Hirth, die "Weihe" von Jacobs-Schweyer und das "Grunau-Baby" von Edmund Schneider. Der Modellflieger-Club Eversberg zeigt Proben seines Könnens, die UL-Flugschule Osterloh ihre Leichtflugzeuge. Ein weiterer "Schnupperkursus" findet regen Zuspruch. Fünf neue Mitglieder werden gewonnen, unter ihnen zwei Damen.

Zu Pfingsten ist "Bilderbuchwetter" angesagt. Wolfgang Kuhn und Jürgen Römling fliegen über Porta-Westfalica und Arhaus nach Schüren ein Dreieck über 540 Kilometer, Jörg Kirtz und Martin Everke schaffen 460 Kilometer. Knapp verfehlt Georg Köhne mit 280 Kilometer seinen ersten Diamanten.

Ihren dritten Diamanten erkämpfen Günther Lahrmann und Jörg Kirtz mit ihrem Streckenflug von Schüren über Wertheim und Idar-Oberstein. Martin Everke, der die gleiche Strecke fliegt, fehlt jetzt noch die Höhe zur Komplettierung des Leistungsabzeichens.

Am 10. Juni beendet eine zweimotorige "Beechcraft 90" ihre Landung in Schüren mit eingezogenem Fahrwerk. Es entsteht glücklicherweise kein Personenschaden. Elmar Loth wird am 25. Juli 1988 unter großer Anteilnahme seiner Fliegerkameraden in Meschede zu Grabe getragen. 1935, gerade großjährig geworden, tritt er in die Luftwaffe ein. Groß ist die Zahl der Flugzeug-Typen, die er als Lehrer und Blindfluglehrer fliegt. In seinen Flugbüchern finden sich die Namen vieler europäischer Flugplätze. Bei der Wiedergründung der LSV ist er einer der Ersten. In ihm verliert die Luftsportvereinigung einen ihrer engagiertesten Kameraden.

Schirmherr des diesjährigen "Sauerland-Wettbewerbs" ist der Vorsitzende des Bundestags-Sportausschusses, Ferdi Tillmann. Zur Eröffnung kommen auch H. B. Eink, Vizepräsident des DAeC, und Kreisdirektor Stork. 30 Teilnehmer, unter ihnen wieder Gäste aus Kortrijk, Vejle und Hamburg, nehmen an diesen Wettbewerb teil. Der Vereinsmeteorologe, Jens Waterboer, sorgt an 11 Tagen für gutes Flugwetter. Entsprechend viele Starts und Kilometer werden in dieser Zeit geschafft. Gewinner in der "Holzklasse" sind:

P. Enste/Friederitz, Oeventrop;
K. Kessler, Oeventrop;
K. Thomas, Meschede.

In der "Club-Klasse" stehen

Beckmann, Rennefeld;
Everke, Meschede;
H. Enste/Rosenbaum, Rennefeld

als Sieger auf dem Podest. Dr. Plank, Präsident des Landesverbandes NRW, nimmt zusammen mit Sportleiter Josef Schwefer die Siegerehrung vor.

Über eine Außenlandung des Mescheder Piloten Jörg Kirtz berichtet am 15. August die "Oberhessische Zeitung": "Spektakuläre Landungen gibt es nicht nur auf dem Roten Platz in Moskau: Ein Sportflieger aus Meschede war Gast beim Straßenfest des Tannenweges in Schwabenrod. Die Bewohner des Tannenweges feierten am vergangenen Samstag bei schönstem Sommerwetter ihr traditionelles Straßenfest. Kurz nach dem gemeinsamen Kaffeetrinken beobachteten die "Tannewutze" - das sind die Bewohner und Anlieger des Tannenweges - die Landung eines Segelflugzeuges in der Nähe. Eine Abordnung des Festes holte den jungen Segelflieger Jörg Kirtz ab und lud ihn zum Straßenfest ein. Kirtz war gegen 13.30 Uhr in Meschede-Schüren gestartet und befand sich auf einem 300-Kilometer-Flug. Der junge Sportflieger war aufgrund mangelnder Thermik zur Landung in der Schwabenröder Gemarkung gezwungen. Bis zum Eintreffen der Rückholer verbrachte der Hobbypilot ein paar fröhliche Stunden in Schwabenrod. Eine Einladung für das "Tannewutze-Fest 1989" wurde ihm mit auf den Weg gegeben."

Marie-France Barres, Frau des Präsidenten des Luftsportvereins Le Puy, stellt ihre Portraits und Aquarelle in der Sparkasse dem Mescheder Publikum vor. Michael Barres begleitet seine Frau zur Eröffnung der Ausstellung zu seinem ersten Sauerland-Besuch.

Hin und wieder kann Ulrich Dröge, früheres Mitglied der LSV, jetzt Hubschrauberpilot beim PAH-Regiment 26 in Roth, seinen militärischen Flugauftrag für einen Zwischenstop in Schüren unterbrechen. Oma Engel und Mutter Dröge sorgen in Schüren für ein zweites Frühstück.

Eine nur im weitesten Sinne fliegerische Veranstaltung findet im September in Schüren statt. Die Fallschirm-Bataillone 271 und 273 aus Iserlohn laden die Familien ihrer Rekruten zum Gelöbnis nach Schüren ein. Eine militärische Übung mit dem Namen "Mars/Merkur" soll den Gästen Einblick in den Ausbildungsstand der Soldaten geben. "Mars/Merkur" heißt auch der Zusammenschluss ehemaliger Bundeswehr- und Bundesgrenzschutzoffiziere, die an dieser Übung als Gäste teilnehmen. Bundesverkehrsminister Dr. Warnke ist aus privaten Gründen nach Schüren gekommen. Sein Stiefsohn dient in einer dieser Einheiten.

Beim 40. Geburtstag der Volkshochschule Meschede stellt die LSV ihr neues doppelsitziges Segelflugzeug aus. Erstmals enthält das VHS-Programm einen Theorie-Lehrgang für Piloten.

Nach langer, schwerer Krankheit stirbt Walter Hermstein im Januar 1989. Seit seiner Erkrankung findet der Flugbetrieb in Schüren ohne den Einsatz einer hauptberuflichen Kraft statt. Im Winterhalbjahr ist der Platz an den Wochenenden und bei Bedarf geöffnet. Ob sich die Flugplatz GmbH. dazu entschließen wird, wieder eine hauptamtliche Kraft zu beschäftigen, ist derzeit offen. Die GmbH. sucht nach Lösungsmöglichkeiten. Ernsthaftes Interesse finden die Bemühungen einer Fallschirmspringerschule, ihre Schule nach Schüren zu verlegen. Dieses Unternehmen setzt bisher an einem anderen Platz jährlich etwa 16.000 Fallschirmspringer ab. Nicht nur wegen der zu erwartenden Lärmbeschwerden, sondern vor allem wegen des damit drohenden Verlustes des Segelflugs wehrt sich die Luftsportvereinigung gegen dieses Vorhaben. Besonders gravierend ist

die Tatsache, dass diese Schule nur mit einer Genehmigung die Umsiedlung vornehmen würde. Die Luftsportvereinigung lebt stattdessen mit einer nur jeweils auf ein Jahr befristeten Erlaubnis.

Am 4. März werden eine "KA 8" und die "Jeans-Astir" auf Grund des Beschlusses der Mitgliederversammlung vom 21. Januar 1989 nach Belgien verkauft. Als Ersatz wird eine "LS 4" in Auftrag gegeben.

50 Jahre "Vejle Svaeflyve-Klubben". Die dänischen Freunde feiern den Tag der Vereinsgründung am 13. März 1989. Die Luftsportvereinigung nimmt an der Feier mit ihren Vorsitzenden Theo Kirtz und Josef Schwefer, Vereinsausbildungsleiter Hubert Lohmann und Segelflugreferent Jörg Kirtz teil. Als Jubiläumsgeschenk überreichen Theo und Jörg Kirtz ein von ihnen in wochenlanger Arbeit gebautes 2-Meter Modell vom Typ "Grunau- Baby". Mit einem Flugzeug dieses Typs begann der Verein vor 50 Jahren. Als Initiator der deutsch-dänischen Segelfliegerfreundschaft wird Theo Kirtz zum Ehrenmitglied des "VSK" ernannt. Die Jubiläumsfeier findet in der Lokalpresse große Beachtung.

Die Jahreshauptversammlung am 23. März 1989 bestätigt Theo Kirtz und Norbert Göddemeyer in ihren Ämtern. Die Aufgabe von R. Kaufung übernimmt Bernd Martin, das Amt des Segelflugreferenten Jürgen Römeling. Die Mitgliederversammlung beschließt den Verkauf der veralteten "Astir CS " und die Ersatzbeschaffung einer weiteren "LS 4".

Die Zulassungsbehörde in Münster verlängert die Erlaubnis für den Segelflug in Schüren nur noch bis zum 31. Dezember dieses Jahres. Wird bis zu diesem Zeitpunkt keine Lösung gefunden, muss der Segelflugbetrieb in Schüren bis zur Schaffung größerer Flächen oder bis zur Rückstufung des Platzes eingestellt werden. In schwierigen Verhandlungen mit dem Regierungspräsidenten in Münster gelingt es, eine Alternative durchzusetzen. Wenn die Landebahn für den Motorflugbetrieb um 150 Meter verkürzt, und damit abgestellte Segelflugzeuge nicht mehr gefährdet werden, erklärt sich die Behörde mit der Umwandlung der Erlaubnis in eine Genehmigung einverstanden. Die Fallschirmschule ist bei der Flugplatz GmbH. immer noch im Gespräch. Auch hier sind viele Gespräche, u. a. mit den Politikern, erforderlich, um die Gefahr, die dem Segelflug von dieser Seite droht, abzuwenden.

Die Wettervorhersage des Deutschen Wetterdienstes lautet am 6. Mai: "Von Nordwesten wird frische Meeresluft herangeführt. Bei guten Sichten Behinderung durch Quellbewölkung mit Schauern. Thermik gering, zum Teil zerrissen und durch Überentwicklung gestört". In Schüren verhindert Cross-Wind mit 40 Knoten den Flugbetrieb. Der dänische Wetterdienst sieht die Lage etwas anders. 2/8 Cumulus in 900 bis 1.000 Metern, gute Thermik. Karl- Erik Lund und Erling Rasmussen starten um 11 Uhr mit ihrer "ASK 21" zum Flug nach Schüren. In Waldsrode, an der BAB Hannover- Bremen, beträgt ihre Höhe nur noch 300 Meter. Doch der alte Routinier Karl-Erik findet immer wieder einen "Bart". Bei Bielefeld steigt die Basis bis auf 1.500 Meter. Das große "Saufgebiet" wird vorsichtig umflogen. Bei Brilon gibt es noch einmal einen kräftigen Bart, und über Winterberg stehen prächtige Cumulanten. Die Höhe reicht aus, um von dort gegen den Wind nach Schüren zu fliegen. Flugleiter Göddemeyer rüstet sich für die Heimfahrt nach Dortmund. Er traut seinen Augen nicht, als er plötzlich doch noch eine Flugbewegung sieht. Ein Segelflugzeug mit dänischem Kennzeichen setzt zur Landung an. Acht Stunden dauerte dieser 516 Kilometer lange Flug. Das ist eine bravouröse Leistung.

Am 23. Juli trägt sich ein russischer Besucher in das Gästebuch der Luftsportvereinigung ein. Alexander Wetzenko aus Leningrad schreibt in kyrillischer Schrift, um den Text anschließend in deutscher Sprache zu wiederholen, folgendes: "Es war menschlich sehr angenehm, die guten und freundlichen Menschen kennenzulernen, die bereit waren mir überall zu helfen, schenkten mir ihre Zeit und Aufmerksamkeit. Ehrlich gesagt, ich habe diesen warmen Empfang in Deutschland nicht erwartet. Ein sehr großes Vergnügen hat mir Flieger Theo Kirtz gemacht, der mich mit seiner Sportmaschine in die Luft hob und das Sauerland aus der Höhe zeigte". Alexander ist DeutschProfessor an der Leningrader (heute: St. Petersburger) Universität.

Über erlebnisreichen Urlaub berichten die beiden Urlaubergruppen der Luftsportvereinigung. Wieder einmal waren Le Puy und Hammer Ziele ihrer diesjährigen Sommerlager. Schüren ist aber keineswegs entvölkert. Eine Hildesheimer und eine Kortrijker Segelfluggruppe schlagen dort ihre Zelte auf.

Zum "Fly-in" am 12. August treffen 72 Flugzeuge aus der ganzen Bundesrepublik in Schüren ein. Darunter sind einige Exoten besonders bemerkenswert. Eine "Bücker 181" aus Hildesheim trägt neben dem deutschen noch ein arabisches Kennzeichen. imposant ist auch der "Skybolt"-Doppeldecker aus Nörvenich. In der neuen Flugzeughalle werden die Teilnehmer von Präsident Dr. Plank und Bürgermeister Stahlmecke begrüßt. Theo Kirtz erhält für die vorbildliche Organisation von Präsident Dr. Plank den "Ehrenpreis des DAeC."

150 Arbeitsstunden steckt Jörg Kirtz in den Wiederaufbau eines "SG 38". Leider wird er wegen der Kasein-Verleimung für den Flugbetrieb nicht wieder zugelassen. Als Ausstellungsstück wird er sicherlich viele Bewunderer finden.

Das Jahr geht mit einer Überraschung für die Menschen dieser Welt zu Ende. Der Kommunismus bricht in Osteuropa zusammen. Die DDR öffnet im Dezember die Grenze zur Bundesrepublik. Vielleicht wird es bald wieder möglich sein, auch die Demarkationslinie zu überfliegen. Theo Kirtz nimmt sofort Kontakt zu einigen "Gesellschaften für Sport und Technik" (GST) in Sachsen auf. Aus Pirna bei Dresden kommt das erste positive Echo. Ein erster Besuch wird für April vereinbart.

Nun ist die Grenze für alle Bürger offen. Bernd Beck, Heiligenstadts neuer Bürgermeister, kommt zu einem Besuch nach Meschede. In seinem Dank für einen Rundflug schließt er die "Freundesstadt Meschede" mit ein. Von Meschede kam die erste Hilfe für das Eichsfeld.

In der Sitzung der Flugplatz G.m.b.H. am 21. Februar 1990 wird der Ansiedlung einer Fallschirmschule eine endgültige Absage erteilt. Nach einer weiteren Ortsbesichtigung soll die Genehmigung für den Segelflug zum Jahresende erteilt werden.

Die Jahreshauptversammlung am 24. März in der Fliegerklausur wählt Jürgen Knipschild zum 2. Vorsitzenden. Josef Schwefer übernimmt gemeinsam mit Norbert Göddemeyer die Geschäftsführung.

Frau Christel Schaefer tauft am 15. April die neue "LS 4" auf den Namen des Vereinsgründers "Arnold Flues". Der Preis für dieses Gerät wird durch den Verkauf der "Astir" und "Ka 8" aufgebracht. Zu einem ersten persönlichen Gespräch brechen Theo Kirtz und drei weitere Vereinskameraden am 20. April nach Pirna auf. Es geht noch ziemlich militärisch auf dem Fluggelände in Pratzschwitz zu. Um das Eintreten Unberechtigter zu verhindern, erreicht man Hallen und Flugzeuge nur nach vorheriger Anmeldung und dem Öffnen eines Tores. Der freundliche Empfang durch die Segelflieger kann über gravierende unterschiedliche Auffassungen nicht hinwegtäuschen. Noch sind die alten Kräfte am Ruder, noch wird zum Briefing morgens in Uniform angetreten. Die Freiheit ist erst einige Wochen alt. Vielfältig sind die zu lösenden Probleme. Erfahrung und Hilfe sind gefragt. Die LSV Meschede ist dazu bereit.

Am 11. Mai 1990 besucht der Ministerpräsident von Baden-Württemberg, Lothar Späth, seine Parteifreunde im Sauerland mit einem Flugzeug. Auch er trägt sich in das Gästebuch der Luftsportvereinigung ein.

Gelegentliche Gäste sind auch die englischen Heeresflieger aus dem Lohner Klei und Gütersloh. Seit den früheren Flugtagen besteht zwischen ihnen und der Luftsportvereinigung ein gutes, kameradschaftliches Verhältnis.

Aus Hildesheim und dem Saarland kommen die Segelflieger, die ihren Urlaub in Schüren verbringen. Bei einer starken Gewitterböe wird das Schleppflugzeug der Hildesheimer Gäste schwer beschädigt und fällt für den Rest des Lagers aus. Mit Hilfe der Mescheder "Job" kann das Lager beendet werden.

Martin Everke gewinnt mit der neuen "LS 4" in der "Standard-Klasse" beim Bezirkswettbewerb in Schmallenberg.

Erstmals nehmen Gäste aus Pirna an einem Wettbewerb im Westen Deutschlands teil. Die Idee für einen Wettbewerb der befreundeten Vereine wird in Dänemark geboren. Er soll zukünftig jährlich von einem anderen Verein ausgeführt werden. Der erste Wettbewerb findet in Schüren statt. Es beteiligen sich sächsische, dänische und belgische Mannschaften. Die Sachsen bleiben auch noch zum Sommerlehrgang. "Pirat" und "Bocian" tragen zu diesem Zeitpunkt noch DDR-Kennzeichen. Lediglich Hammer und Zirkel sind entfernt.

Über diese Flugsaison kann sich niemand beklagen. Als besondere Leistungen sind die Dreieckflüge von Matthias Sterz, (150 Kilometer) Christian Bühner (200), Matthias Borgmeier, Martin Guthoff und Martin Everke (300), Jörg Kirtz und Rolf Zimmermann, (370) Bernd Martin und Martin Guthoff, Jörg Kirtz und Rolf Zimmermann, (400) Jürgen Römling, (420) und Matthias Borgmeier, (520) zu bewerten. Nur wenige Kilometer fehlen Jürgen Römling in Spanien an seinen beiden 1.000-Kilometer-Flügen.

Drei junge Mescheder Segelflieger nehmen als Gäste an einen Segelfluglehrgang in Pirna teil. Mit vielen neuen Eindrücken, von der herrlichen Landschaft begeistert, kehren sie nach zwei Wochen heim.

Der erste Tag des diesjährigen Hennesee-Festes fällt buchstäblich ins Wasser. Der zweite Tag in Schüren zeigt sich von seiner besten Wetterseite. Das Fest beginnt mit einer Vorführung der Caller Feuerwehr. Eine simulierte Notlandung endet auf einem Schaumteppich. Es ist wirklich ein Tag der "Offenen Tür", auch die Tür zum Tower ist für Besichtigungen offen. 15 Mitglieder der Jugendgruppe fahren im Oktober nach Kortrijk. Sie folgen einer Einladung der belgischen Freunde. Die Unterbringung erfolgt in einer Schule. Da das Wetter keinen Flugbetrieb zulässt, bieten Besichtigungen von Kortrijk, Brügge und Knokke einen interessanten Ausgleich. Endlich ist der Segelflug bis zum Ende dieses Jahrhunderts in Schüren gesichert. Der Regierungspräsident genehmigt alle Startarten, den Motorschlepp, den Windenbetrieb und auch Gummiseilstarts.

Am 2. Oktober trägt sich ein weiterer russischer Besucher in das Gästebuch der LSV ein. Er schreibt: "Ich danke allen meinen Freunden in Deutschland, die mir so freundlich und herzlich die Möglichkeit gaben, mich wie ein Vogel in die Luft zu erheben. In der Sowjetunion hatte ich eine solche Möglichkeit nie. Es lebe die Politik Gorbatschows und Großdeutschland." Dies schreibt Marat Alexandrowitsch, Student des MAI aus Moskau.

Die sächsischen Freunde sind verständlicherweise sehr reisefreudig. Sie werden vom Nikolaus während seines Besuchs in Schüren besonders herzlich begrüßt.

Sylvester sind Dänen, Deutsche aus dem Sauerland und aus Sachsen in Jütland feucht-fröhlich vereint. Diese neuerliche Begegnung zeigt, dass sich inzwischen echte Freundschaften gebildet haben.

Die Jodel und die "ASK 13" müssen in diesem Winter grundüberholt werden. Während die Arbeiten am Segelflugzeug teilweise die Vereinswerkstatt ausführt, muss das Motorflugzeug hierfür in die Werft gebracht werden. Seit 1981, der Indienststellung des Flugzeuges, sind fast 2.000 Stunden geflogen worden. Ein Austauschmotor und die Überholung der Zelle kosten 40.000 DM. Neue Vorschriften erfordern den Einbau eines Höhencodierers für den Transponder.

Die Jahreshauptversammlung am 20. April 1991 bestätigt den bisherigen Vorstand in seinem Amt.

Der dienstälteste Flugleiter in Schüren, Josef Schwefer, erhält für 32 Jahre ehrenamtlicher Tätigkeit die "Goldene Ehrennadel" des DAeC. Hubert Lohmann übergibt das Amt des Vereinsausbildungsleiters und Cheffluglehrers an Matthias Borgmeier und Jörg Kirtz.

Im Zusammenwirken mit der Freiwilligen Feuerwehr Calle findet einmal jährlich in Schüren eine Löschübung der Segelflieger statt.

Klaus-Peter Schröjähre wird für seine besonderen Verdienste als Referent für den Motorflug und als Motorflugwart mit dem "Diplom Otto Lilienthal" ausgezeichnet.

An den ersten Menschenflug vor 100 Jahren erinnert ein Flugplatzfest im Mai. Während einer Feier zu Ehren Otto Lilienthals begrüßt Theo Kirtz, außer den "Spitzen" von Stadt und Kreis, Ferdi Tillmann, den Vorsitzenden des Sportausschusses im Bundestag, und den Präsidenten des Landesverbandes NRW im Deutschen Aero-Club, Dr. Kurt Plank. "Eine Flugmaschine erfinden, heißt gar nichts, sie bauen - nicht viel. Sie versuchen ist alles". Diesen Ausspruch von Otto Lilienthal setzt Jochen Borgmeier, Leiter der Schülerfluggemeinschaft am Gymnasium der Benediktiner, an den Anfang seiner Festansprache. Zum Gedenken an den Luftfahrtpionier Lilienthal enthüllt Bürgermeister Stahlmecke ein Straßenschild mit dessen Namen. An den Gründer der LSV, Arnold Flues, erinnert das Schild an der Kreisstraße von Enkhausen nach Schüren. Gemeinsam mit Dr. Plank enthüllt der Vorsitzende der Luftsportvereinigung einen Gedenkstein. Der tonnenschwere Stein stammt aus einem Steinbruch in Rösenbeck, die Gedenktafel wurde in den Honsel-Werke gegossen. Es folgt ein attraktives Flugprogramm. Auto- und Gummiseilstarts mit dem "Schädelspalter" und dem "SG 38" beeindrucken genauso wie die Vorführungen eines Nachbaues des Jagdflugzeuges "FW190" der Luftwaffe. Großen Beifall finden auch dieses Mal die Darbietungen der Eversberger Modellflieger.

Vier Mannschaften des LSV haben sich für die Landesmeisterschaften qualifiziert. Matthias Borgmeier und Bernd Martin, Frank Drinhaus und Jörg Kirtz sowie Rolf Zimmermann und Martin Guthoff sind in Aachen, Jörg Detering in Münster-Telgte dabei.

Die zweite "LS 4" trifft im Juni in Schüren rechtzeitig zur neuen Flugsaison ein. Nach der Einsegnung durch die Pfarrer Sprenger und Gerpheide tauft Klaus-Peter Reuschel das Flugzeug auf den Namen "Otto Lilienthal".

Über Otto Lilienthal und seine Erfindungen spricht Theo Kirtz in einer Vortragsreihe verschiedener Mescheder Schulen. Mit großem Eifer sind die Kinder bei der Sache. Auf Wunsch einiger Lehrer sollen Schulwandertage im nächsten Jahr zum Flugplatz Schüren führen.

In Hammer läßt das Wetter für den 2. Internationalen Wettbewerb zu wünschen übrig. Elf Mannschaften, unter ihnen vier aus Meschede und zwei aus Pirna, beteiligen sich an dem Wettstreit. Die Mannschaft Kirtz/Kirtz auf "ASK 21" beendet das Treffen auf dem zweiten Platz. Über eine Außenlandung dieser Crew schreibt die dänische Zeitung "Mitjyllands-Avis" einen netten Bericht:

"Deutsches Segelflugzeug auf Abwegen. Segelflugzeug macht Außenlandung in einem Rübenfeld bei Farre.

Es kommt sicher nicht jeden Tag vor, dass ein Segelflugzeug inmitten von Troels Larsens Rübenfeld am Silkeborgweg, westlich von Farre, landet. Auch nicht in der "Saure-Gurkenzeit". Die Deutschen haben eine komische Flugkultur. Vor einigen Jahren sorgte der junge deutsche Pilot, Matthias Rust, für eine Weltsensation, als er sein kleines Propellerflugzeug auf dem Roten Platz in Moskau zur Landung brachte. Jetzt hat ein deutscher Pilot wahrhaftig wieder einigen Trubel gemacht, allerdings in weit geringerem Maße. Aksel und Anna Petersen aus Farre waren jedenfalls ein wenig überrascht, als sie Sonntagnachmittag von einem Ausflug zurückkehren. In der Mitte eines Feldes ihres Nachbarn stand ein deutsches Segelflugzeug. Im Gegensatz zu Matthias Rust's Landung auf dem Roten Platz war die Landung von Theo Kirtz aus Meschede in Deutschland und seinem Sohn mehr unfreiwillig. Das unbeständige dänische Wetter ließ den Piloten die Luft ausgehen. Das Flugzeug muss in Farre, statt in Hammer bei Norre Snede, landen. Die Landung verlief unproblematisch. Dem Piloten war es gelungen, ohne Beschädigung der Rüben zu landen. Den Dazugekommenen konnte Theo Kirtz trotz der sprachlichen Schwierigkeiten erklären, dass er mit 15 Kameraden bei einem dänischen Segelfliegerclub zu Besuch ist. Eine Sommertradition,

die in diesem Sommer zum 15. Male wiederholt wird. Die Dänischkenntnisse des Piloten reichen aus zu erklären, dass er sehr gerne ein Bier mag und ein Telefon braucht.

Beide Wünsche wurden erfüllt. Dann wurde lustig auf dem Feld in Farre geklönt, bis der Rückholwagen auftaucht, die Abenteuerpiloten und das Segelflugzeug fortbrachte".

Eine lustige Begebenheit, die an den unfreundlichen Empfang von Niels-Christian in Meinkenbracht erinnert.

Zum Schluß des Sommerlehrgangs mit Gästen aus Pirna und Bad Segeberg gönnen sich Fluglehrer Wolfgang Kuhn und sein Freund, Fritz Schutzeichel, einen Überlandflug nach Eisenach. Der Dreieckflug endet mit einer Landung im Vogelsbergkreis. Mehr Glück hat Jörg Kirtz, der nur 6,5 Stunden für einen Viereckflug über 500 Kilometer braucht. Auch Matthias Borgmeier kommt mit seinem Vater ohne Zwischenlandung nach Schüren zurück. In diesem Sommerlehrgang werden bei 357 Starts 177 Stunden in der Luft verbracht. Mit dem Ergebnis von sechs sieben "B-Prüfungen", einem 5-Stunden- und einem 50-Kilometerflug für die "Silber-C" sind die beiden Fluglehrer Kuhn und Zeutschner zufrieden.

Zum ersten Mal seit 1938 führt der Deutschlandflug des Deutschen Aero-Club wieder über Mitteldeutschland. Der größte Motorflugwettbewerb der Welt wird seit 80 Jahren veranstaltet. 190 Teilnehmer starten am 4 September in Windelsbleiche. Der Kurs führt über Nordholz, Uelzen, Schönhagen bei Berlin, Kamenz und Hof nach Karlsruhe. Teilnehmer des Sauerlandes sind Hans Vedder und Theo Kirtz.

Das Wetter erlaubt es, einen Lehrgang in den Herbstferien auszuführen. Für diesen Lehrgang stellt Sundern seine Winde zur Verfügung. Es nehmen auch einige Kameraden des Nachbarvereins teil. In dieser Ferienwoche erfolgen mehr als 150 Starts.

Lehrgangsleiter ist Jörg Kirtz. Die diesjährige Herbstfahrt der Jugendgruppe führt zum "Deutschen Segelfliegertag" nach Berlin. Jürgen Knipschild stellt den Jugendlichen für diese Fahrt einen Kleinbus zur Verfügung.

Im Dezember berührt ein Vereinspilot bei Arnsberg eine Hochspannungsleitung. Trotz erheblicher Beschädigungen am Flugzeug kann der Pilot sicher in Schüren landen. Der Schaden ist durch die Haftpflicht- und Kaskoversicherung gedeckt. Glücklicherweise entsteht bei diesem Unfall kein Personenschaden. Das Sylvestertreffen findet in diesem Jahr in der Fliegerklause in Schüren statt. Wieder treffen sich hauptsächlich junge Leute aus dem Sauerland, Sachsen, Dänemark und Belgien zum fröhlichen Jahresausklang.



K. E. Lund und Erling Rasmussen landen mit der „ASK 21“ nach einem Non-stop-Flug von Hammer in Schüren



Die Teilnehmer des **Sommerlehrgangs 1987** vor dem Rathaus in Vejle.
Bürgermeister Franz Stahlmecke begleitete die Gruppe

Nachsatz

Die Verwirklichung eines uralten Menschheitstraumes, dem Vogel gleich durch die Luft zu fliegen, gelang Otto Lilienthal vor genau 100 Jahren. Schon 40 Jahre später greift die Flugbegeisterung auch auf das obere Sauerland über. Es war Arnold Flues, der die Luftsportvereinigung 1932 gründete und Schüren zur Keimzelle des Flugsports im oberen Sauerland machte. Aus dem kleinen verschlafenen Dörfchen wurde ein weltweit bekannter Ort, der mit der Fliegerei unlösbar verbunden ist. Seit den 30iger Jahren erlebten hier Tausende junger Menschen die Faszination des lautlosen Fluges, lernten Kameradschaft, Disziplin und Verantwortung kennen. Sie lernten im wahrsten Sinne des Wortes, über den Horizont hinaus zu sehen. In den letzten Jahrzehnten hat die Luftsportvereinigung Meschede das verwirklicht, was die große unvergessene Fliegerin Hanna Reitsch so treffend als Aufgabe der Flieger bezeichnet:

"Wir Flieger haben auf der ganzen Welt eine große Aufgabe: Das, was wir hoch oben erleben dürfen, auf die Erde hinunter zu tragen. Dort oben nämlich gibt es keine Grenzen, keine Völker, keine Sprachen - dort bilden alle eine Einheit. Der einsame Flug in dieser grenzenlosen Weite hat unsere Seelen zu Brüdern gemacht. Möge das Fliegen der Welt zum Frieden verhelfen."

Es bleibt zu wünschen, dass auch künftig Schüren Treffpunkt der Segelflieger aus nah und fern bleibt, dass aller Schwierigkeiten zum Trotz der lautlose Sport weiterhin viele Menschen erfreuen kann. Diese Chronik stellt die von Arnold Flues 1932 gegründete Luftsportvereinigung Meschede vor. Es ist nicht leicht, eine 60jährige Geschichte der Vergessenheit zu entreißen, gibt es doch nur wenige Aufzeichnungen aus früheren Jahren und nur noch vereinzelt Zeitzeugen. In vielen Fällen ist die genaue zeitliche Einordnung kaum noch möglich. Ich habe mich bemüht, alle erreichbaren Unterlagen zusammenzutragen. Kritiker mögen dies bedenken. Mit dieser Arbeit hoffe ich der Nachwelt wertvolle Daten und Fakten erhalten zu haben. Mein Dank gilt all denjenigen, die mir geholfen haben, besonders Hans-Joachim Basse, Erwin Nelle, Horst Kleinsorge und Bodo Kirtz.

Theo Kirtz

Meschede, im Februar 1992