

**35 Jahre
Segelflug
in
Schorndorf**



Viel Spaß!

**35 Jahre
Segelflug
in
Schorndorf**

**Zusammengestellt
von
Fritz Abele
Schorndorf
1962**

Die geschichtliche Abhandlung einer kleinen Schar junger Männer, die vor 35 Jahren die Schorndorfer Segelfliegergruppe gegründet haben, soll in diesem Buch festgehalten werden.

Wenn man auch heutzutage von Tradition und Überlieferung sehr wenig hört, so soll doch gerade diese Anfangszeit der FAG Schorndorf in dieser Form lebhaftig der Nachwelt erhalten bleiben. Genau so klein wie immer die Gruppe der jungen Idealisten sein wird, so klein ist auch der Kreis, den diese historische Geschichte interessiert, doch soll sie all die ins Alter begleiten, die die Gründung vorgenommen haben und all denen übergeben werden, die unsere Pionierarbeit und damit unser Erbe fortsetzen.

Es ist mir daher in dieser Stunde ein ganz besonderes inneres Bedürfnis, all denen herzlich zu danken, die mir die Unterlagen und Beweisstücke übergeben haben, um die Geschichte unserer Schorndorfer Segelflieger zu schreiben und nicht zuletzt auch all denen zu danken, die mir die nachfolgenden Bilder leihweise zur Verfügung stellten.

Ich bitte um Nachsicht, wenn hier nicht alle Namen veröffentlicht werden, aber die Zahl ist so groß und die Unterstützung durch all meine lieben, jahrzehntelangen Fliegerkameraden war so nachhaltig, daß es eine wirkliche Freude war, diese Geschichte zusammenzustellen.

Sollte der Versuch gelungen sein, die historische Begebenheit zeitnahe zu schildern und damit den alten und den jungen Fliegerkameraden eine Freude zu bereiten, dann habe ich damit meine Mission erfüllt und erreicht, was der tiefere Sinn dieses Vorhabens war.

Schorndorf, im Oktober 1962

Fritz Abele

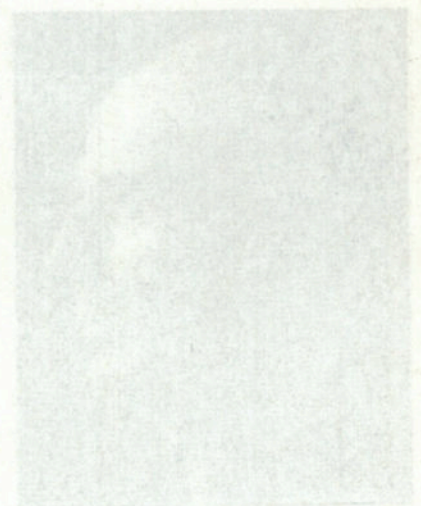
Mit viel Idealismus haben einst wagemutige Männer in Schorndorf den Segelflugsport gegründet und durch Jahre hindurch in guten und schlechten Tagen ihrer geliebten Fliegerei die Treue gehalten. Daß darüber einmal eine Geschichte der Segelfliegerei in Schorndorf geschrieben würde, hätten sie sich nicht träumen lassen.

Der alte Pioniergeist von damals ist aber auch heute noch lebendig, das beweisen die Leistungen der Schorndorfer Segelflieger, die sich würdig an die Leistungen ihrer Vorgänger anreihen.

Der Segelfliegergruppe Schorndorf wünsche ich weiterhin einen kraftvollen Aufschwung.

Schorndorf, im Oktober 1962

Rudolf Bayler, Bürgermeister



Es war in der Anfangszeit des damals in Deutschland aus der Not geborenen Segelflugs, als ein kleines Häuflein entschlossener Idealisten ohne Mittel und große Erfahrungen, jedoch mit einer guten Dosis Optimismus ausgerüstet, eine Segelfluggruppe in Schorndorf gründete.

In einem Raum, in welchem man nicht einmal aufrecht stehen konnte, wurde mit dem auf den verschiedensten Umwegen besorgten, im wahrsten Sinne erbettelten Material und Werkzeug das erste Flugzeug, der »Spatz«, gebaut. Ein Schulgleiter, auf welchem dann viele ihre ersten Luftsprünge und Prüfungen machen konnten.

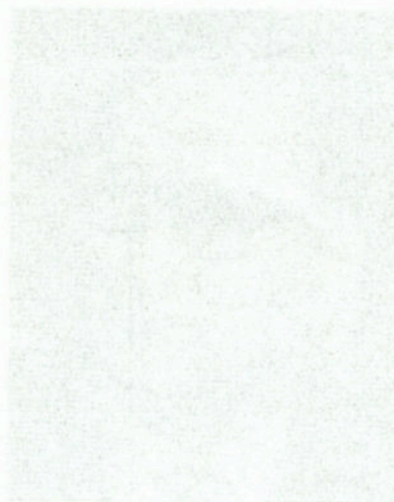
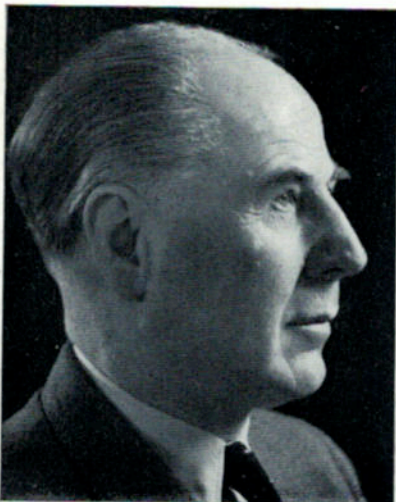
Damals gab es noch keinen Hornberg und keinen Winden- oder Flugzeugschlepp; im Schweiß des Angesichts mußte das Flugzeug zum Fluggelände gebracht und nach jedem Flug von Hand den Hang hinaufgeschafft werden. Alles war Neuland, das Bauen wie das Fliegen. Man mußte auch gelegentlich aus Brüchen lernen, aber in den ganzen 35 Jahren gab es nicht einen einzigen ernsten oder gar tödlichen Unfall. Ein beredtes Zeugnis für das hohe Verantwortungsbewußtsein aller Beteiligten.

Wenn heute die Segelflieger Schorndorfs ein Hochleistungsflugzeug vom Typ K 8 präsentieren können, so zeigt dies deutlich, daß der schöpferische Geist, der Idealismus, die Kameradschaft und die einer Menschheitsaufgabe dienende Verantwortung auch die heutigen Schorndorfer beseelt. Dieses stolze Flugzeug wird den Namen unseres Fliegerkameraden Rudolf Schmid tragen, der im letzten Weltkrieg als Jagdflieger sein Leben gelassen hat. Er war einer der Tüchtigsten, der sich von Anfang an große Verdienste erworben und bedeutende Leistungen im Segelflug vollbracht hat. Sein Andenken möge der alten wie der jungen Generation stets Verpflichtung sein.

Der Fliegergruppe Schorndorf wünsche ich fernerhin:

Viel Glück zu befreiendem Gleiten, hoch oben in himmlischen Weiten.

Paul Strähle





Unsere Fliegergruppe Schorndorf kann auf ein langjähriges Bestehen zurückblicken. Sie darf stolz sein auf ihre Geschichte.

Der Segelflug hat eine kleine Gemeinschaft zusammengeführt, die mit Ausdauer und Hingabe zu ihrem Sport viele Jahre hindurch erfolgreich gearbeitet und eine echte Fliegerkameradschaft geschaffen hat. Junge und Alte fanden im Segelflug und im Modellflug eine Freizeitgestaltung, die vorbildlich ist und die jeder anerkennen muß.

Als eine der vielen im Wttbg. Luftfahrtverband e. V. zusammengeschlossenen Flug- und Arbeitsgruppen hat die Fliegergruppe ihre Tätigkeit begonnen. Sie hat ihre Flugzeuge und das zum Fliegen erforderliche Gerät unter ideellen und finanziellen Opfern in eigener Werkstatt hergestellt. Zahlreiche wertvolle Flugzeugmodelle wurden vom jungen Nachwuchs gebaut und in vielen Wettbewerben erfolgreich vorgeführt.

Ich freue mich, heute dieser Fliegergruppe und ihrem rührigen Leiter zu allen Erfolgen gratulieren zu können und wünsche für die Zukunft Hals- und Beinbruch!

Hermann Huppenbauer

Segelflug – leichtes, leises Gleiten in klarer Luft in unseren schönen Seglern aus Holz, Stahl und weißem Stoff, vollkommen frei und losgelöst von allem, nur auf uns selbst gestellt. Können Sie ermessen, was Segelflug für uns, für echte Flieger bedeutet? Daß wir oft alles andere liegen lassen und begeistert unsere freien Kräfte und unsere freie Zeit für diese unsere Leidenschaft verschenken?

Da wir selten Gelegenheit haben, an die Öffentlichkeit zu treten, werden Ihre Vorstellungen über den Segelflug vielleicht recht vage sein. Lassen Sie sich deshalb von der Segelfliegergruppe Schorndorf, die in diesem Jahr 35 Jahre lang besteht, erzählen, wer wir sind, was wir treiben, wie wir arbeiten und bauen und nicht zuletzt, wie wir fliegen. Gleichzeitig wollen wir mit dieser Broschüre das Vertrauen rechtfertigen, das unsere Freunde und Gönner in uns gesetzt haben, und zeigen, daß sich die Fliegergruppe Schorndorf Ihrer Förderung würdig erweist.

Wir hoffen, daß durch unsere Berichte auch das Interesse der Jugend an dem schönen Flugsport geweckt wird und daß sich vielleicht der eine oder andere einmal bei uns einfindet, um sich bei den Modellbauern oder Segelfliegern umzusehen. Wir würden uns sehr darüber freuen.

Dieter Althaus, 1. Vorsitzender



Ein majestätischer Sport: Der Segelflug

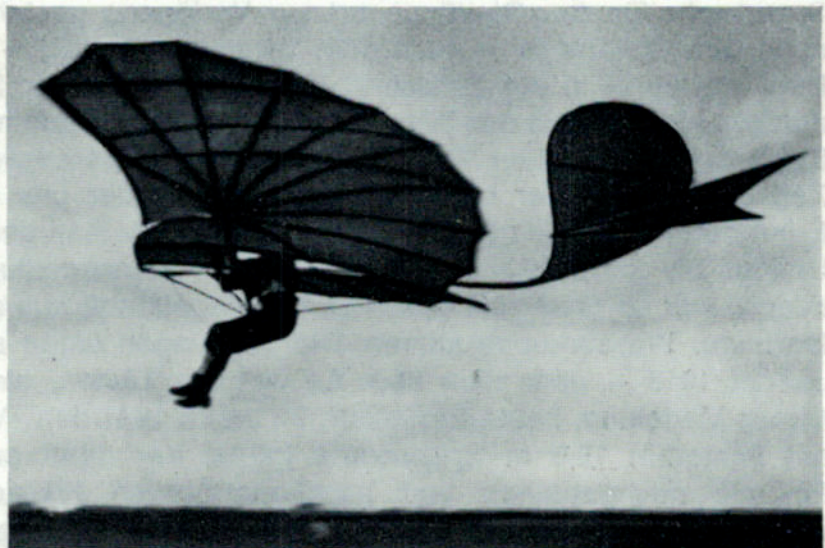
von Fritz Abele

35 Jahre huldigen wir der herrlichsten aller Sportarten in Schorndorf

Ungewollt kommt man schon sehr früh in der Geschichtsstunde jeder Schule in der Vor- und Frühgeschichte mit der Fliegerei in engste Verbindung, denn eine alte Sage erzählt, wie schon vor 4000 Jahren Ikarus mit einem Flugapparat – damals anscheinend noch aus Wachs bestehend – sich so hoch in die Lüfte schwang und leider der Sonne zu nahe kam, so daß sein ganzer Apparat in der Sonnenglut zerschmolz und er abstürzte. Wenn man jedoch in dem heutigen Raketenzeitalter solche Tatsachen erzählen würde, könnten sie schon glaubhaft erscheinen.

War die Menschheit vielleicht nicht schon damals so weit wie wir heute – oder noch weiter?

Nun, der Wunschtraum des Fliegens war zu allen Zeiten fast möchte ich sagen instinktiv im Menschen verwurzelt. Schon der Anblick eines flügellosen Fluges einer Möwe entlang einer fast in der Windstille liegenden Düne, packt jeden Beschauer, wie schwerelos, ja, frei von aller Erdschwere ein solcher Vogelflug sich im Äther bewegt. Die Möwe – das Symbol unserer ganzen Segelfliegerei – hatte schon vor 70 Jahren der uns allen gut bekannte Otto Lilienthal ebenfalls an den Dünen von Rossitten eingehend beobachtet und festgestellt, daß schon bei Windstärke 1 die Möwen keinen Flügelschlag mehr machen, also segelten. Die Flugkünstler Möwen haben also die leichte Anhöhe der Düne und den dadurch entstandenen leichten Aufwind zum Segeln ausgenutzt. Dieser Otto Lilienthal ging dann daran, wohl nach einem besseren Vorbild des um 1812 erbauten Flugapparates eines Schneidermeisters Bärblinger aus Ulm, eine Flugmaschine zu bauen, die



Otto Lilienthal
mit seinem ersten
Segelflugzeug

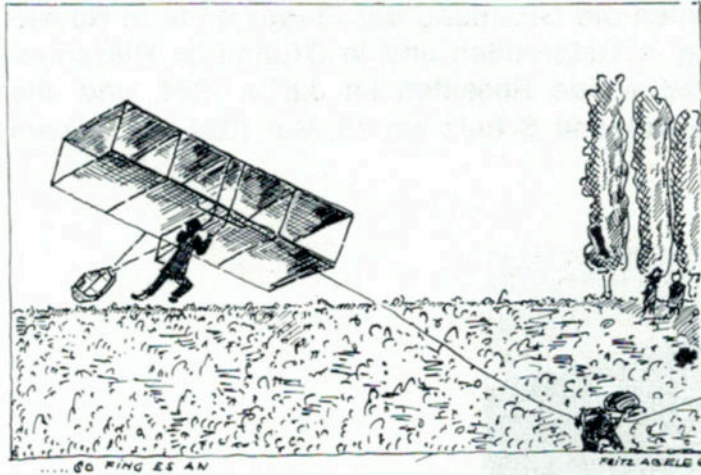
nach seinen Messungen und Erfahrungen eher auf einen Menschen abgestimmt war als alle anderen Apparate vor seiner Zeit.

Otto Lilienthal, geboren am 23. Mai 1848, führte im Jahre 1891 den ersten Gleitflug von 15 m Länge aus, doch erreichte er gerade bei seinem letzten Flug auf den Rhinower Höhen schon 350 m, wobei man ihn röchelnd aus den Trümmern seines gestürzten Gleiters hervorzog, und seine letzten Worte waren: »Opfer müssen gebracht werden«. Das war am 10. August 1896. Nun, gerade Lilienthal war es, der es, wie schon einmal Leonardo da Vinci, versuchte, auf rein wissenschaftlicher Grundlage seinen Wunschtraum »Fliegen« zu verwirklichen, und genaue jahrelange Naturbeobachtungen ließen ihn Gesetze finden, aus deren Erkenntnis sein erster Gleitflug nach fast zehnjährigem Studium und Bauen von Schwingenflugzeugen und Modellen entstand.

Vater des Menschenfluges unserer Zeit wird Otto Lilienthal mit Recht genannt, denn er war der erste Mensch, der systematisch die Grundlagen des Flugwesens erforschte, getreu seinem von ihm aufgestellten Grundsatz: »Eine Idee ist nichts wert, der Bau eines Flugzeuges nur wenig, alles aber der Flug!« Diesen Grundsatz verkörperte er bis zu seinem Ende, denn er war nicht nur von seiner genialen Idee durchdrungen, er baute nicht nur seine eigenen Hängegleiter – ja, er flog sie auch selbst! Auch dann, wenn die Hängegleiter nur aus einem einfachen Flügelpaar aus – man höre und staune – Weidenruten mit Leinen überzogen bestanden.

In den Sommerferien der Jahre 1911–1913 trieben um des reinen Fliegens willen Darmstädter Gymnasiasten und Studenten auf der Wasserkuppe in der Rhön unter Hans Gutenmuth Gleitflugsport. Sie erzielten schon vor dem ersten Weltkrieg Leistungen bis 850 m Länge und zwar in 1 Minute 52 Sekunden.

Oskar Ursinus, der Rhönvater, den wir Schorndorfer Segelflieger noch im Jahre 1934, als wir selbst an dem Rhönsegelflugwettbewerb teilnahmen, gesehen und gesprochen haben, hat sich im Jahre 1919 schon in der Zeitschrift »Flugsport« immer gerne den jungen, nachdrängenden Kräften als Sprachrohr für den Gleitflugsport zur Verfügung gestellt und für die Zulassung des Gleitfluges – nach dem Versailler Vertrag – Stimmung gemacht. Dort schrieb er in der Zeitschrift Flugsport 1919 in Nr. 3–8 »... durch Ausnutzung der Energie des Windes bis zum persönlichen motorlosen Flug, dem Segelflug, neben dem Kraftmaschinenflug zu gelangen.« Schon um diese Zeit gab auch unser Landsmann Wolf Hirth, der uns allen noch in bester Erinnerung ist, die ersten Anregungen. Der Widerhall des Aufrufes von Oskar Ursinus im Jahre 1920, als er den ersten Rhönsegelflugwettbewerb proklamierte, war so groß, daß gleich 25 Flugbegeisterte aus allen Teilen Deutschlands zur Wasserkuppe kamen. Die Leistungen lagen alle unter denen des Jahres 1913 – aber man flog. Es war ein Tasten, ein Versuch, bis dann Georg Madelung, heute Professor, im Jahre 1921 den »Vampyr« entwarf und mit immerhin 12,6 m Spannweite baute, der dann auch richtungweisend für alle nachgebauten und nachkonstruierten Flugzeuge wurde. Schon wurden Zeiten von 3 Std. und 6 Min. von Martens geflogen – die Welt



horchte auf, und der bisher wenig beachtete und zum Teil sogar lächerlich gemachte Segelflug erfuhr seine erste Würdigung. So wird der Tag des 24. August 1921 für immer in den Annalen des Segelfluges verzeichnet bleiben und wohl auch der Anlaß gewesen sein, daß genau ein Jahr später am Westhang der Wasserkuppe das Fliegerdenkmal für die gefallenen Kameraden zur Mahnung der Jugend errichtet worden ist:

Wir toten Flieger blieben Sieger durch uns allein,
Volk, flieg Du wieder und Du wirst Sieger durch Dich allein.



Die nachfolgenden Jahre brachten die Gründung der Fluggelände in Rossitten auf der Kurischen Nehrung in Ostpreußen und in Grunau im Riesengebirge. Ganz besonders bekannt wurde Rossitten im Jahre 1924, und alle Welt horchte wieder auf, als Ferdinand Schulz am 18. Mai 1924 auf seinem



Ferdinand Schulz mit seinem
»Besenstiel«

»Besenstiel«, so hieß seine von ihm erbaute Maschine, mit der er zweimal auf der Rhön keine Startgenehmigung erhielt (Spötter sagten, diese Maschine sei nur aus Besenstielen zusammengesteckt), einen neuen Dauerrekord von 8 Stunden 42 Minuten flog.

In den Jahren 1926–1927 konstruierten nun Stamer und Lippisch von der inzwischen gegründeten Forschungsgemeinschaft der Rhön-Rossittengesellschaft – Professor Georgii hat enormen Anteil an dieser segensreichen Gesellschaft – einen Schulgleiter, der alle bisherigen Erkenntnisse in sich vereinigte und daher bedenkenlos von allen Flugbegeisterten gebaut werden konnte. Immer wieder war Wolf Hirth erwähnt worden, und er war nun der Vorkämpfer und Wegbereiter im schwäbischen Raum, der den Segelfluggedanken in der breiten Öffentlichkeit publizierte.

Gerade in diese Zeit hinein – man schrieb das Jahr 1927 – scharte sich ebenfalls in Schorndorf eine kleine Gruppe junger Leute zusammen, fast alle dem damals sehr stark besuchten CVJM entspringend, um auch dem alten Menschheitstraum, dem Wunsche nach dem Fliegen, zu folgen.

Hermann Steinle und Hugo Gammel waren wohl in Schorndorf die ersten Segelflieger, denen es vergönnt war, im Schwärzer in Schwäb. Gmünd bei der dortigen Arbeitsgruppe die ersten Rutscher zu machen.

Schon im Jahre 1924 ging Hugo Gammel voller Begeisterung auf den Flugplatz nach Böblingen – er war gerade 18 Jahre alt – und sah sich den Fortschritt der damaligen Fliegerei mit großem Interesse an. Dieser Flugtag hat ihn die nächsten drei Jahre hindurch so gefesselt, daß er in den Anfängen des Jahres 1927 an den damaligen Deutschen Luftfahrt-Verband schrieb. Völlig unabhängig davon hat sich zu gleicher Zeit Eberhard Schaal über die Gründung einer Flug- und Arbeitsgruppe bei diesem Amt erkundigt. Er wurde an Hugo Gammel verwiesen, mit dem er dann zufällig im Hause Richard Hägele zusammengetroffen ist. In der damaligen Wohnstube (inzwischen wurde das Haus ausgebombt) wurde der Beschluß gefaßt, die Flug- und Arbeitsgruppe Schorndorf zu gründen, die zu den ersten zehn Gruppen im Lande Württemberg zählte. Die erste Zusammenkunft zur Gründung dieser Flug- und Arbeitsgruppe fand im Hause des treuen Mitgliedes Albert Brenzinger statt.

Schon damals war Hermann Steinle von einem unbändigen Idealismus be-seelt, und hing mit ganzem Herzen an der bereits gut entwickelten Fliegerei. Er wurde, nachdem er zu dieser Zeit bei unserem alten bewährten Kriegsflieger Paul Strähle arbeitete, beauftragt, die Fliegergruppe in Schorndorf in die Hand zu nehmen. Hermann Steinle war schon sehr früh bei der Firma Klemm in Böblingen und hat dort Paul Strähle kennengelernt, als er seine ersten Verkehrs- und Postflüge durchführte. Seit dieser Zeit ist er mit dem großen Sohn der Stadt Schorndorf, Paul Strähle, befreundet. Aus diesem Grunde fiel es Hermann Steinle nicht schwer, unsere Schorndorfer Fliegergruppe ins Leben zu rufen, brachte er doch die für diese Position nötige Erfahrung mit. Leider ist der genaue Gründungstag nicht bekannt, weil sich zu dieser Zeit allerhand in Segelfliegerkreisen getan hat und vor allen Dingen die Segelfluggelände im Mittelpunkt und Vordergrund standen. Wie sich Hermann Steinle aktiv in der Suche nach Gelände einsetzte, ersehen wir aus der auf der nächsten Seite stehenden polizeilichen Strafverfügung, nach der er am 4. August 1929 nachmittags 4.00 Uhr im Gewand Hinterlohrn in Dettingen-Teck mit seinem Auto unbefugt über eine fremde Wiese gefahren ist und ihm damals eine Geldstrafe von 4 Reichsmark auferlegt wurde. Zu dieser Zeit war Hermann Steinle auch schon, nachdem der flugtechnische Verein in Stuttgart aufgelöst worden war, beim Württ. Luftfahrt-Verband sehr aktiv tätig und hat dort an vielen Dingen entscheidend mitgewirkt, was sich nachher sehr segensreich ausgewirkt hat.

Schon im Jahre 1930, in den ersten Januartagen, hat Hermann Steinle seine C-Prüfung bei scharfem Nordostwind an der Teck abgelegt, was wiederum

Abtschrift.

Strafliste Nr. 144

Westhang

Polizeiliche Strafverfügung.

Schultheißenamt

Den 13. September 1929.

In der Strafsache gegen *Johann Heine, Majornthomasstr.*

geboren den 15. November 1903 zu *Elbhausen 9a Nagold*
wohnhaft in *Stuttgart - Untertürkheim, Amortstr. 18.*

~~Sohn~~
~~Tochter~~ de

wird in Erwägung, daß durch ~~Angewandung des § 30 Abs. 1 Nr. 1~~ *das Vergehen des § 30 Abs. 1 Nr. 1*

— der Akten — unten Seite 3 —

festgestellt ist, der Beschuldigte *) ~~am~~ *) sei am 4. August 1929, vorm. — nachm. 4 Uhr,

†) *) im Gewand *gestrandelt mit seinem Auto* unbefugt

*) über fremde Grundstücke (Wiesen oder bestellte Acker vor beendeter Ernte — Gärten oder Weinberge — eingetragene oder mit Warnungszeichen gesperrte Grundstücke)

*) ~~gegangen~~ *) gefahren,

*) aus fremden Grundstücken sich Feldfrüchte in geringer Menge angeeignet,

*) auf fremden Grundstücken sein Vieh (Kühe, Schafe) weiden lassen,

*) also innerhalb der Sperrzeit (vom ~~1. bis~~ *his*) seine Tauben nicht eingesperrt gehalten,

*) sein Hausgeflügel (Hühner, Gänse, Enten) auf fremden Grundstücken Schaden laufen lassen — orts-
polizeiliche Vorschrift vom 19 —,

bei Personen über 18 Jahren zu streichen. — ferner in Erwägung, daß der jugendliche Beschuldigte zur Zeit der Tat nach seiner geistigen oder sittlichen Entwicklung fähig war, das Ungelegliche der Tat einzusehen und seinen Willen dieser Einsicht gemäß zu bestimmen,

verfügt:

*) Nichtzutreffendes zu streichen.

†) Diese Zeile ist bei Nichtinsperrern der Tauben und Schadenlaufen von Geflügel zu streichen.

Bei Bestätigung der Strafe ist nebenmännliches Attestat der Gemeindevorsteher vorzulegen bzw. einzufügen.

Albsegelflug

Mechanikermeister Hermann Steinle, Mitglied der Flug-Arbeitsgruppe Cannstatt des Württ. Luftfahrtverbandes, konnte gestern am Osthang der Teck eine wohlgelungene C-Prüfung ablegen. Er startete am Hörnle bei scharfem Nordostwind von etwa 10 Sekundenmetern Stärke, der die Maschine gleich nach dem Start ca. 200 Meter hoch über die Teck hinaustrug. In dieser Höhe segelte er 31 Minuten 20 Sekunden teilweise in starkem Schneegestöber. Nur die Rücksicht auf seine Kameraden von der Jag. Cannstatt veranlaßte ihn nach dieser Zeit zur Landung am Fuß des Hörnle. Sonst hätte er sich wohl noch längere Zeit halten können.

ein Zeitungsausschnitt aus dieser Zeit bestätigt. Nicht zuletzt brachte er am 29. 12. 1928 in dem damaligen Schorndorfer Anzeiger einen umfangreichen Bericht über die Flug- und Arbeitsgruppe Schorndorf des Württ. Luftfahrtverbandes. Auch hierzu wieder der nachstehende Beweis seiner Tatkraft.

Flug- und Arbeitsgruppe des Württ. Luftfahrtverbandes.

Nachdem vor einiger Zeit an dieser Stelle in dankenswerter Weise auf uns hingewiesen wurde, sehen wir uns veranlaßt, die Deffentlichkeit über unsere Arbeit und ihren Zweck zu unterrichten. Die hiesige Arbeitsgruppe ist von jungen Mitgliedern des W. L. V. gebildet, welche sich nach dem Vorbild anderer Gruppen aktiv mit flugtechnischen Arbeiten befassen wollen, die im Interesse unserer deutschen Verkehrs- und Sportfliegerei notwendig sind. Es soll deshalb neben dem theoretischen Teil auch durch praktische Arbeit, die sich jeweils nach den finanziell. Verhältnissen richten muß, eine Förderung des Fluggedankens erreicht werden, damit trotz der vielen Beschränkungen, die der deutschen Luftfahrt auferlegt sind, die deutsche Jugend und Wirtschaft ihres großen Anteils an der vielseitigen Entwicklung, wie sie die Luftfahrt in den letzten Jahren erfahren hat, nicht verlustig gehen soll. Die „Jag Schorndorf“ wie unsere Gruppe abgekürzt genannt wird, hat, obwohl sie bisher nicht direkt hervorgetreten ist, seit längerer Zeit als ein

Kleiner Kameradenkreis bestanden, welcher sich wegen Mangels an einem geeigneten Werkstatttraum nur mit Modellbau beschäftigen konnte. Daneben wurden aber alle einschlägigen Angelegenheiten, die in unserem Interesse lagen, durch eifrige Beteiligung an allen möglichen Veranstaltungen, wie Flugtagen, Wettbewerben, Vorträgen und Ausstellungen wahrgenommen, die der W. L. V. seinen Mitgliedern bietet. Selbst bis zur Internationalen Luftfahrtausstellung in Berlin (Hla) im Oktober hat die „Fag Schorndorf“ ihren Gesichtskreis erweitert und hiedurch verschiedene freundschaftliche Beziehungen angebahnt. Dabei ist uns klar geworden, daß wir in Schorndorf als eine der ersten Gruppen des W. L. V. nicht untätig zusehen konnten, wie uns andere Gruppen im wahren Sinn des Wortes überflügelten. Wir haben uns deshalb, nachdem wir durch einige Spenden und durch eigene Mittel verschiedenes Material und Werkzeug beschafft haben, nach einer jedermann zugänglichen Werkstatt umgesehen. Leider kann hier, wie in unseren größeren Nachbarstädten kein Raum kostenlos zur Verfügung gestellt werden, weshalb wir zunächst in einem leerstehenden Fabrikraum unterzukommen suchten. Doch schlugen die bestgemeinten Versuche fehl, weil wir nicht über die notwendigen Mittel verfügen, um neben dem Bau von Flugzeugen auch noch teure Werkstattmiete zu bezahlen, auch wäre dann der Zweck der uns gemachten Zuwendungen verfehlt. Wir haben daher zur Selbsthilfe gegriffen und beschlossen, daß alle tätigen Mitglieder noch einen Beitrag zu leisten haben, mit welchem die Miete, des für unsere Zwecke als Werkstatt hergerichteten Stalles bestritten werden muß. Dank der vielseitigen Unterstützungen für welche wir uns noch in besonderer Weise erkenntlich zeigen werden, ist es uns ermöglicht worden, trotz der primitiven Einrichtung in kürzester Zeit die Einzelteile für unser erstes Gleitflugzeug fertigzustellen, was selbst von Fachkreisen anerkannt wurde. Der W. L. V. hat diese Tatsache gewürdigt und der hiesigen Gruppe einen größeren Zuschuß bewilligt, den wir durch Bezug von Material zum Teil schon nutzbar gemacht haben. Wir geben der Hoffnung Ausdruck, daß unseren Bestrebungen auch im neuen Jahr wachsendes Interesse und Wohlwollen entgegengebracht werden und übermitteln unseren Mitgliedern, Freunden und Gönnern herzlichste Wünsche fürs neue Jahr.

Die Fag-Leitung: H. Steinle.

Eine besonders hervorragende Stellung nahm Hermann Steinle wiederum anlässlich der Eröffnung des Segelfliegerlagers Hornberg bei Schwäb. Gmünd ein. Wir lesen in der Sonderbeilage der Remszeitung Schwäb. Gmünd vom 17. 7. 1933 auf Seite 11 unter der Überschrift »Die württ. Segelflieger und das Fiegerlager Hornberg«:

»Freudig, vielleicht von manchen etwas ungeduldig, wird von uns allen die Eröffnung des Lagers erwartet, soll es uns doch Heimstätte und Zukunft werden. Eine ganz besondere Freude wurde uns aber dadurch bereitet, daß die Schule in die Hände unseres altbewährten und so erfolgreichen Kameraden Wolf Hirth gelegt werden soll . . .

. . . Im Jahre 1930 trat ich deshalb auf Anregung meines treuen Mitarbeiters, des Mechanikermeisters **Steinle**, zusammen mit Fag Gmünd 2 (Fagleiter Herr Schedel) und mit meiner Gruppe, der Fag Cannstatt, in den alljährlich stattfindenden Heimatwettbewerb des WLV ein, in der Absicht, einen neuen Angriff auf das Kalte Feld zu unternehmen — und — dieser Angriff ist, wie Sie heute sehen, überraschend gut geglückt . . .«

Der Bericht stammt von dem uns allen gut bekannten Dipl.-Ing. Kurrer.

Nicht zuletzt lesen wir in der Sonderbeilage der Gmünder Zeitung zur Eröffnung des Segelfliegerlagers Hornberg am 12. Juli 1933 unter der Überschrift »Ein Hornberg-Pionier hat das Wort«:

»Wir haben Herrn Schedel, einen der ersten und zähesten Vorkämpfer für die Segelfliegerei in Gmünd und für die Ausgestaltung des Hornberg als Segelflugplatz, ersucht, uns etwas von seinen Kämpfen um die Segelfliegerei und den Hornberg zu erzählen. Er berichtet: Meine segelfliegerische Tätigkeit reicht gerade 25 Jahre zurück. Ich entbehrte, mit Ausnahme in der Anfangszeit, 1909, wo mich mein guter Kamerad, der heutige Professor Holl, materiell kräftig unterstützte, bis heute jeglicher Hilfe . . . Zu Anfang meines Flugbetriebs regte sich dann auch in Gmünd eine neue Gruppe (heute Fag Gmünd I). Leider kam damals eine Zusammenarbeit bezüglich meiner Hornberg-Pläne nicht zustande. Und meine einstige erfolgreiche Fag ging leider in die Brüche. Mein Hornbergplan aber ist verwirklicht. Noch 1930 war der Luftfahrtverband meinen Vorschlägen so abgeneigt, daß der Vorstand mich mitleidig abwies mit den Worten: Wir haben fürs Kalte Feld kein Interesse! Ich allerdings antwortete mit der Tür in der Hand: Herr Hauptmann, ich werde es schon machen. Und da kam im Herbst der Wettbewerb. Wegen der Bedingung: Fremde Sportzeugen, war für mich meine Beteiligung in hiesigem Gelände erst unmöglich, im letzten Augenblick durch Einspringen zweier alter Kameraden, Reg.-Baumeister Kurrer und Werkmeister Steinle, Cannstatt, aber dann möglich.

Ich gewann meinen Wettbewerb mit einem solchen Schwung, daß alles beseitigt war und der Weg zum Flugplatz Hornberg frei wurde. Später fanden sich auch andere Fluggruppen, dabei Fag Gmünd I, auf dem Hornberg ein. Anstelle unseres im Winter 1930/31 eingeweihten kleinen Fliegerheimes steht jetzt die stolze, weltbekannte Flugschule. Leider war ich bis heute nicht in der Lage, meinen hochgeschätzten Mitarbeitern, Herrn Reg.-Baumeister Kurrer

und Herrn Mechanikermeister Steinle, eine gebührende Ehrung zu überreichen, und es sei ihnen daher an dieser Stelle besonderer Dank.«

Dieser Pioniergeist und diese ungeheure Kleinarbeit, die mit dem Erwerb des Segelfluggeländes am Hornberg verbunden war, hat sich auch sichtbar niedergeschlagen, als Hermann Steinle vom Stadtverband ausgezeichnet wurde, indem er eine Schale mit Gravierung für seine besonderen Verdienste um den Hornberg erhielt.



Wir sehen also, daß wir gerade diesen Pionier des Segelflugsports in Württemberg als ersten Leiter der Flug- und Arbeitsgruppe in Schorndorf hatten und durch ihn ein gutes Rüstzeug in unsere Hände gegeben wurde, mit dem wir einen gründlichen Aufbau durchführen konnten. Sein hervorragender Kameradschaftsgeist, seine ungeheure Bescheidenheit und nicht zuletzt sein immer freundliches und hilfsbereites Wesen haben ihn in Segelfliegerkreisen besonders ausgezeichnet und wir haben ihn dafür schätzen gelernt. Noch heute kommt er mit den alten württembergischen Fliegern zusammen, wo dann – wie es nicht anders sein kann – alte Erinnerungen erzählt und wachgerufen werden.

Wir möchten gerade heute an dieser Stelle unserem lieben Freund Hermann Steinle unsere Dankbarkeit zum Ausdruck bringen und die schöne Zeit, in der er in Schorndorf gewirkt hat und für unsere Schorndorfer Segelfliegerei ein starkes Fundament setzte, in die Erinnerung zurückrufen. Um der guten Sache willen ist er auch an die Öffentlichkeit herangetreten und hat in Zeitungsberichten, wie z. B. im Schorndorfer Volksblatt vom 6. April 1933, wie der gegenüberstehende Ausschnitt beweist, das Interesse der Leser zu wecken versucht.

Vom Segelflugsport.

Es wird wohl wenige Bewohner des Kemstales zwischen Fellbach und Gmünd geben, die noch nicht durch irgend ein Ereignis auf den Segelflug aufmerksam gemacht wurden. Deshalb ist es notwendig, auch von dieser Seite aus näher auf die letzten Ereignisse einzugehen.

Als früherer Leiter der „Fag“ Schorndorf war es mir eine besondere Freude, am Sonntag, den 12. 3. 33 zufälliger Zeuge eines Fluges vom Grafenberg in unmittelbarer Nähe Schorndorfs zu sein. Die Tatsache, daß an den Hängen des Kemstals gute Segelflugmöglichkeiten geboten sind, hat mich bewogen, an einem Herbstsonntag, als wir mit unserem Wochenendfahrzeug anstatt auf das „Kalte Feld“, nur bis nach Enderzbach gekommen waren, meinen jüngeren Kameraden der Flug- und Arbeitsgruppe Cannstatt den Vorschlag zu machen, einen Ausflug zu Fuß auf die nahen Gipfel des Schönbühls und des Kleinheppacher Kopfes zu unternehmen. Der Erfolg dieser Wanderung war, daß unser Bericht nach entsprechender Formulierung durch unseren Gruppenleiter, Herrn Regierungsbaumeister Albrecht Kurrer, als Eingabe beim Württ. Wirtschaftsministerium Entgegenkommen gefunden hat und wir die Genehmigung zur Ausübung unseres Segelflugsportes an diesen Hängen erhalten haben! Denn es ist für uns von der Fag Cannstatt eine leidliche Tatsache, daß wir immer mit Unkosten verbundene Fahrten an die Teck oder auf das „Kalte Feld“ unternehmen mußten, um fliegen zu können.

Es war deshalb auch von der finanziellen Seite aus zu begrüßen, daß es uns am Sonntag, den 19. 3. 33 durch entsprechende Windverhältnisse möglich war, unseren Flugbetrieb einmal nach Kleinheppach zu verlegen.

Schon der Anstieg zum Berge brachte uns die Begleitung der Schuljugend und einzelner Bürger des bekannten Weinortes. Oben angekommen, wurde die Maschine an der vordersten Stelle des Berges unter allgemeiner Bewunderung der Umstehenden in kurzer Zeit flugfertig gemacht. Die Bewunderung der Zuschauer steigerte sich aber zu Spannung und Mißtrauen, als die Absicht bekannt wurde, daß man als anerkannter Segelfluglehrer im Interesse der Sicherheit seiner nachfolgenden Prüfungskandidaten zunächst einen kurzen Flug von etwa 2 Minuten zur Erkundigung der Windverhältnisse und zur praktischen Ausführung einer Landung Lauf dem Berg. versuchen sollte.

Man setzt sich die Mütze fester auf den Kopf, gibt eine beruhigende Antwort, läßt an 4 Gummisträngen insgesamt 14 Startleute ausziehen und nach den Kommandos „Laufen“, „Los“, pfeift unser Falken mit 70—80 Km. Geschwindigkeit

ins Remstal hinaus. Durch den herrschenden Gegenwind in die Höhe getragen, läßt sich der Falken nach links kurven und steigt immer höher. Vor dem Abfall zum Gundelsbacher Tal wird der Falken wieder nach rechts getreten, um möglicherweise wieder in der gleichen Aufwindzone über die Startstelle zu gelangen. In etwa 100 Meter über der Startmannschaft übertönt das Freudengeschrei der Untenstehenden das leise Pfeifen des fliegenden Riesenvogels. Die 2. Minute mag seit dem Start schon vergangen sein. Doch war der Ausblick nach Stuttgart wie in der Richtung nach Schorndorf zu interessant, sodaß man für eine derartige Zeitüberschreitung gerne die Verantwortung auf sich nehmen konnte. Durch den Sprechchor meiner wartenden Kameraden veranlaßt, drückte ich den Falken tiefer, um ihn mit den bei der verabredeten Landungsstelle herumstehenden Wald- und Kirschbäumen näher vertraut zu machen. Nach genügender Besichtigung setzte er sich in der 12. Minute in elegantem Schwung auf die Mitte des schmalen Geländestreifens, der zwischen der Hangkante und dem Waldrand für diesen Zweck bedingt geeignet war.

Das Gebrüll der Kameraden und die ausgelöste Freude der Zuschauer ermutigten nun unsern Falken zu zwei weiteren Flügen durch die beiden jüngeren C-Kandidaten unserer Gruppe (E. Hägele 19 Jahre und Siegf. Holzbauer 17 Jahre) mit Flügen von 37 und 39 Minuten Dauer zur Erlangung ihrer längst erwarteten C-Prüfung behilflich zu sein und setzte sie nach gelungenem Fluge jeweils wieder an der gewohnten Landungsstelle auf den Berg ab.

Der anbrechende Nachmittag brachte Regen, begeisterte Zuschauer und einen weiteren Flug von unserem bewährten Gruppenleiter. Doch wollte sich der Falke wegen des schwächerwerdenden Windes nicht mehr oben aufsetzen lassen und ging trotz allem guten Zureden auf weiter Flur im Remstal nach etwa 22 Minuten Flugzeit nieder. Mit vereinten Kräften wurde darauf die Maschine wieder abmontiert auf den Berg geschafft und flugfertig gemacht. Nach einem weiteren Flug am Hang entlang setzte der Falken seinen nächsten Führer nach etwa 5 Minuten ebenfalls unten im Tal wohlbehalten nieder.

Der treue Vogel hatte für diesen Tag seine Schuldigkeit getan und konnte auf dem Transportwagen einige Zeit später mit Befriedigung feststellen, daß er für die Sensation der Gemeinde Kleinheppach und für die Freude seiner Betreuer seinen guten Teil beigetragen hat und konnte darüber hinaus noch die Ehre für sich in Anspruch nehmen, den deutschen Segelflugsport in die unmittelbare Nähe der Stadt Stuttgart getragen zu haben!

St.

Die Zeit war wirtschaftlich gesehen wohl die schlechteste all der 20er Jahre, und damit war an eine Unterstützung von irgendeiner Seite überhaupt nicht zu denken. Auf sich selbst gestellt – und man darf es offen aussprechen, mit leeren Hosentaschen – fing diese kleine Schar junger Männer an. Durch Vermittlung eines Neffen des damals schon sehr alten Fräuleins Krauß



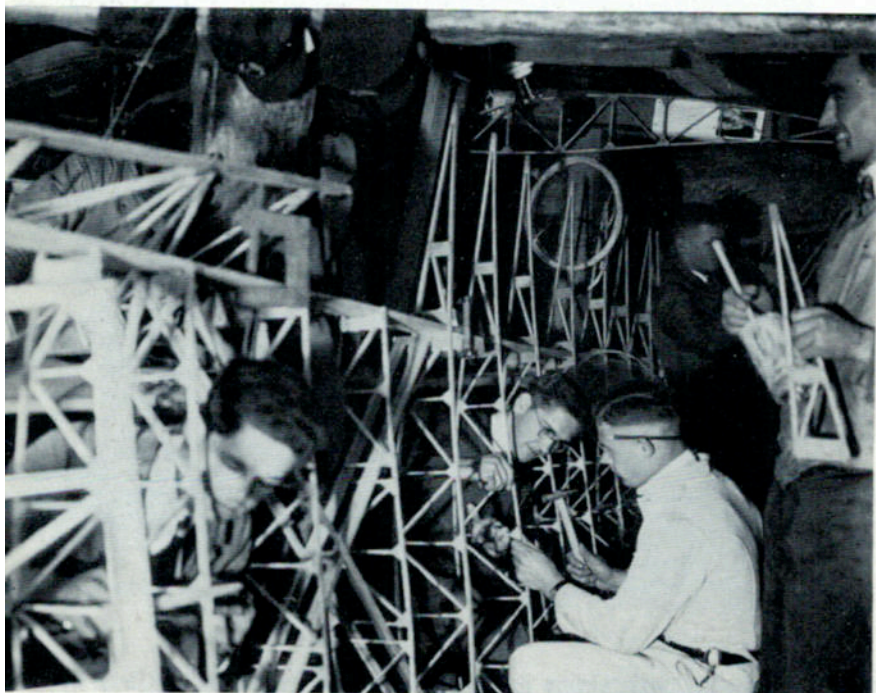
Unsere erste Segelfliegerwerkstatt in der Grabenstraße 14. Das kleine Fenster war die einzige Lichtquelle



konnten wir den inzwischen durch Aufgabe der Landwirtschaft leerstehenden Stall mit Scheune in der Grabenstraße 14 mieten und zunächst einmal, soweit die Mittel reichten, einrichten. Dort lagen auf einem rohgezimmerten Tisch die ersten Zeichnungen des Schulleiters der Rhön-Rossittengesellschaft (daher »RRG-Zögling«) von Stamer-Lippisch. Dieser Stall mit Scheune in der Grabenstraße 14 ist damit die Wiege der Schorndorfer Segelfliegerei. Inzwischen ist dieses Haus nach seinem heutigen Verwendungszweck ent-

sprechend zu einem schönen Wohnhaus umgebaut, sonst wäre es sicherlich zu einem Segelfliegermuseum hergerichtet worden. Nun, aus den Plänen der Rhön-Rossittengesellschaft wurden die Materialien entnommen, die zum Bau eines Schulflugzeuges notwendig waren, und ich kann mir heute noch gut vorstellen, wie Hermann Steinle, Eberhard Schaal, Hugo Gammel, Rudolf Schmid, Albert Brenzinger und Wilhelm Rentschler auf unserer Bürostaffel in der Stuttgarter Straße standen und für die einzelnen Spieren der Tragflächen ganz besonders gewachsenes Holz und Leisten, wenn möglich selbst aus dem Brett heraus sägen wollten. Nun, mein Vater selig hatte schon damals für eine wohl auch für ihn unbekannte Sache ein offenes Herz und genehmigte die – heute würden wir sagen – Erstausrüstung für den Bau eines Flugzeuges. Als Werkbänke dienten Winkel, die aus alten Radreifen von Schmiedemeister Bonasch und zwei alten Dielen von Wolfmaier angefertigt wurden.

Dort war die erste Berührung mit idealen Menschen, die ein Ziel im Auge hatten, es war der Zeitpunkt, wo ich mir abends diese Bastelstube in der Grabenstraße zum erstenmal ansah und auch gleich dort geblieben bin. Die Leute gefielen mir, alles Feuer und Flamme, fiebernd, bis die erste Maschine flugbereit am Startplatz stand, ein Ideal, wie es eigentlich nur bei der immer



Zusammenbau der
Tragfläche.
Von links nach rechts:
Eberhard Schaal,
Hugo Gammel,
Hermann Steinle

kleinen Schar Segelflieger sein kann. Es wurde nun fast jeden Abend bis tief in die Nacht hinein gebastelt, gefeilt, gesägt und geleimt, bis an einem schönen Samstagnachmittag die erste Flügelhälfte (Tragfläche) in der Scheune zusammengesetzt wurde. Dies war also ein ganz besonderer Abschnitt in unserer neu gegründeten Flug- und Arbeitsgruppe, die sich auch zwischen-

zeitlich dem Württembergischen Luftfahrtverband angeschlossen hatte. Gleichzeitig wurde, als die Tragfläche Form und Gestalt nahm, auch der Spannturm mit Führersitz und Dämpfungsfläche samt Leitwerk fertig. Nun kam bald der Tag, an dem das Flugzeug fertig war. Aber wir hatten nicht genug Geld, um ein Gummistartseil zu kaufen. Eberhard Schaal, der wirklich ideale Leiter unserer Flug- und Arbeitsgruppe, wußte keinen anderen Rat, als auf seiner eigenen Wiese neben seinem Anwesen am Schornbacher Weg das Flugzeug aufzustellen, den Mitgliedern ein Hanfseil in die Hand zu geben und so das Flugzeug über die Wiese zu ziehen. Wenn es sich auch nicht in die Lüfte emporschwang, wie vielleicht erwartet, so konnte man doch ein Gefühl für das Seitenruder bekommen. Wieder sieht man, wie alles von dem einen Ideal beseelt war – nämlich dem Fliegen. Inzwischen holten sich unsere Kameraden Rud. Schmid und Wilhelm Rentschler bei der mit uns sehr befreundeten Nachbarfliegergruppe in Unterbettringen bei Altmeister Schedel, der in der Gründungsgeschichte unserer Schorndorfer Flug- und Arbeitsgruppe nicht fehlen darf, so allerhand Erfahrungen, indem sie als Gastflieger die B-Prüfung ablegen konnten und damit die Voraussetzung für unseren Flugbetrieb schufen. Eberhard Schaal – bei unserer Fliegergruppe nur »Espe« genannt – und Hugo Gammel waren zwischenzeitlich bei Altmeister



Blessing in Wangen im Allgäu zur Schule gegangen und holten sich reiche Erfahrungen und nicht zuletzt ihre Fluglehrerpatente.

Unseren Schulgleiter, das erste Flugzeug, nannten wir, wie soll es wohl



anders sein, wenn man unsere Flugzeuge mit der Flugtüchtigkeit unserer Vögel vergleicht, einfach »Spatz« – unseren Spatz. Stolz waren wir auf ihn – **stolz** ist gar kein Ausdruck –, denn es war doch immerhin unser erstes selbstgebautes Flugzeug, das außerdem noch tüchtig flog, wie es die kommenden Flüge und abgenommenen Prüfungen bewiesen haben. Inzwischen



Hugo Gammel nach »geglückter« Landung am Holzberg

erhielten wir von der Firma Kampschulte ein Angebot über ein Gummiseil um – ich weiß es noch wie heute – 170.– Reichmark. Viel Geld für Schüler, Arbeitslose und noch in der Ausbildung befindliche Lehrlinge, Studenten und Gesellen. Doch auch dieses Geld kam zusammen, und bald konnten wir alle unsere ersten Luftsprünge machen. Noch allen alten Schorndorfern wird das Gelände »im Hof« in guter Erinnerung sein, wo wir fast jeden Sonntag in den

Erster Schulungstag der FAG Schorndorf im »Hof«. Von links nach rechts: Paul Brenzinger †, Hermann Schmid, Eugen Steinle, Karl Liskowsky, Ernst Wörnle, Hermann Huppenbauer, Hugo Gammel, Eberhard Schaal, Wilhelm Schaal, Rudolf Schmid †, Hermann Steinle



29er und 30er Jahren die Kunst des Fliegens erprobten. Den ersten Start machte unser hochverehrter Schorndorfer AKA-Flieger Hermann Huppenbauer, doch ließ sich auch unser »Spatz« leider nicht verleiten, Gewicht und Auftrieb in Einklang zu bringen und streikte. Anschließend wurde der »Spatz« von Eberhard Schaal zum erstenmal geflogen, bis wir dann mit



Ein Anfängerflug von Fritz Abele im »Hof«

unseren Übungen soweit voran waren, um das nächstbessere Gelände aufzusuchen, den Sterrenberg bei Winterbach und dann den A- und B-Hang, das Lindenfeld bei Unterbettringen.

Nun, unser »Spatz« reichte leistungsmäßig leider nur zur A-Prüfung — ein Flug mit 30 Sekunden Dauer.



Geländeerkundung.
Von links nach rechts:
Hugo Gammel,
Hermann Steinle,
Rudolf Schmid†,
Eberhard Schaal



Anfängerschulung im Jahre 1929 im »Hof«. Stehend: Albert Brenzinger, Hugo Gammel, Hermann Frick (FAG-Leiter). Sitzend: Hermann Schmid, Wilhelm Rentschler, Fritz Abele, Paul Stegmaier, Erich Seibold, Richard Hägele, Hans Eberle, Rudolf Schmid †



Kurze Mittagsrast am Lindenfeld

Im gleichen Jahr hatte der Württ. Luftfahrtverband für alle Flug und Arbeitsgruppen im WLW einen Heimatwettbewerb ausgeschrieben. Der Wettbewerb erstreckte sich über acht Sonntage während der Monate Oktober und November. Fast alle Segelfliegergruppen beteiligten sich an diesem Wettbewerb. Durch die schon einige Zeit währende hervorragende Zusammenarbeit

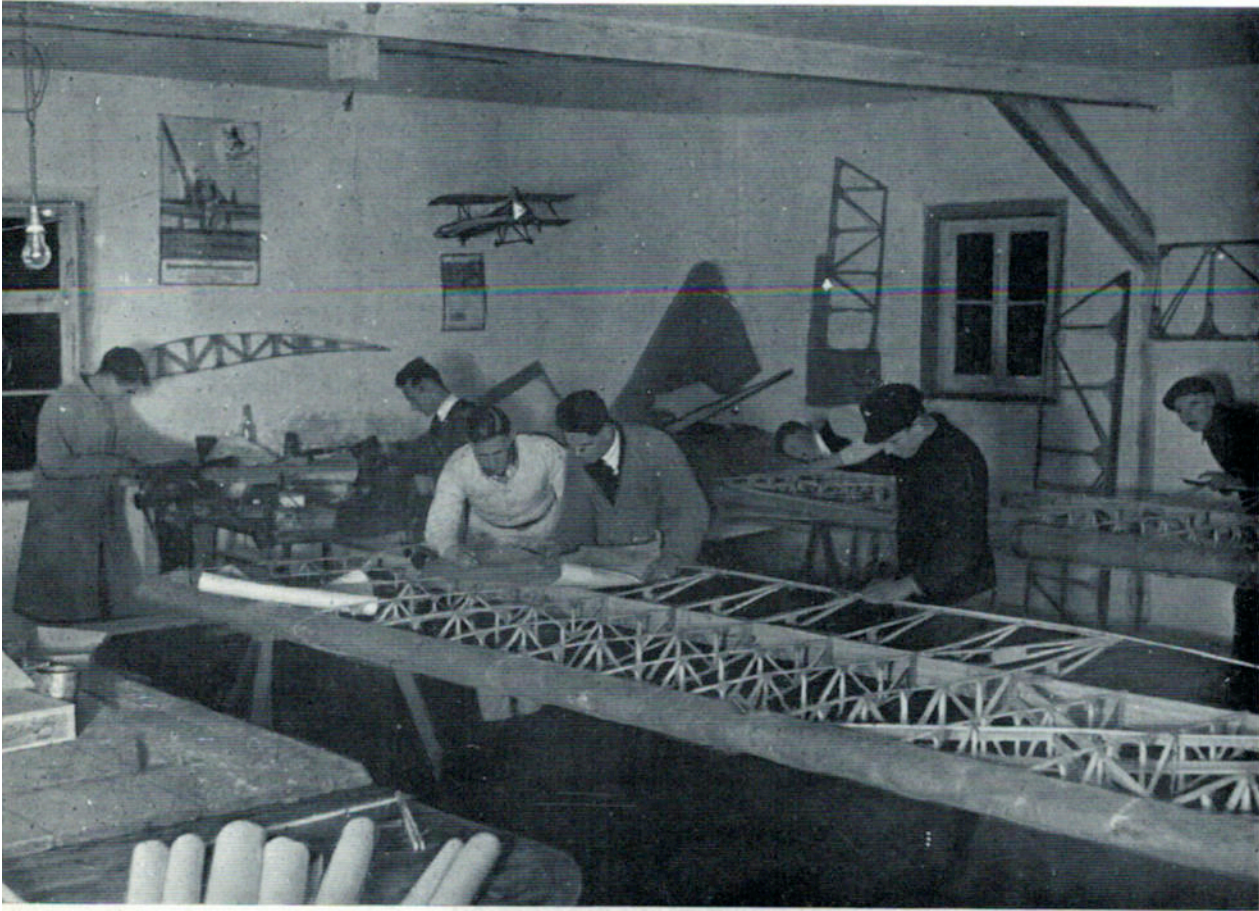
der Schorndorfer Fag mit der Fag Cannstatt unter Reg.-Baumeister Kurrer und der Fag Oberbettringen (später Gmünd II) unter Leitung von Josef Schedel, die jede für sich allein zu klein gewesen wäre, um erfolgversprechend an dem Wettbewerb teilzunehmen, haben sich diese Gruppen zusammengesetzt und eine Mannschaft gebildet. Am vorletzten Sonntag lag die Fag Gmünd I, welche auf dem Gelände der Teck geflogen ist, mit einigen Punkten vor der Gruppe Schorndorf-Gmünd II-Cannstatt und der Gruppe Stuttgart I. Nachdem die Gruppe Gmünd I am Schlußtag bereits beim ersten Start Bruch gemacht hatte und dadurch nicht mehr weiterkam, erreichte die Fag Stuttgart I mit ihrem Leiter, Herrn Staudacher, doch die höchste Punktzahl und lebte schon in dem Glauben, den Heimatwettbewerb gewonnen zu haben. Wir selbst haben an diesem Tage nicht weniger als 80 Punkte errungen und sind damit aus dem Wettbewerb weit an der Spitze hervorgegangen. Dieser Erfolg mußte, wie damals schon üblich, auch entsprechend würdig gefeiert werden. Zur Orientierung hat aber unser vorsichtiger Herman Steinle zuvor noch den Leiter der Fag Stuttgart I, Herrn Staudacher, angerufen und sich erkundigt, welche Punktzahl seine Gruppe errungen habe, nachdem ja diese beiden Gruppen zuvor nahezu punktgleich gewesen waren. Herr Staudacher teilte unserem Hermann Steinle mit, daß die Fag Stuttgart I schon tüchtig am Feiern sei in der Annahme, den Heimatwettbewerb gewonnen zu haben. Als unser Hermann Steinle aber dem Kameraden an der Teck zu verstehen gab, daß wir 80 Punkte erreicht hätten und damit überlegener Sieger des Heimatwettbewerbes geworden seien, mußte dieser das Telefongespräch unterbrechen, um diese traurige Botschaft seinen Kameraden mitzuteilen.

Unsere Siegesfeier wurde eingeleitet durch den Kauf eines Hammels vom Saurenbauern Reißmüller, und zwar um 20 Reichsmark. Der Rößleswirt von Unterbettringen hat uns diesen Hammel fertiggemacht. Die offizielle Schlußfeier fand in der Turnhalle Unterbettringen statt. Dieser Erfolg war der eigentliche Anstoß zum Ausbau des Hornberges.

Wir sehen also, daß schon damals ein ungeheurer Gemeinschaftsgeist in unserer Gruppe vorhanden war, als wir unter den unmöglichsten Umständen den Heimatwettbewerb gewannen. Wir sind uns doch darüber im klaren, wie schwer es seinerzeit war, als noch jedes Flugzeug von Hand auf einem einfachen Transportkarren geschoben wurde, ohne irgendwelche technischen oder maschinellen Hilfsmittel.

Diese Episode dürfte wohl einen kleinen Markstein in unserer Geschichte darstellen, an die sich die kommenden Erfolge würdig anreihen.

Die Werkstatt, der Stall in der Grabenstraße 14, wurde zu klein. Nachdem nun für die B-Prüfungen gesorgt werden mußte, baute man den verbesserten Zögling mit einer Rumpfverkleidung und Stahlrohrschwanz. Nach langen Verhandlungen mit dem damaligen Inhaber der Firma C. F. Maier am Tor, Herrn Fritz Maier, überließ uns dieser dann einen Lagerraum in seinem Anwesen in der Grabenstraße. Endlich hatte man Luft und Licht und konnte sogar ein ganzes Flugzeug auf einmal montieren. Ich selbst durfte oft die



Unsere zweite Werkstatt der Firma Maier am Tor in der Grabenstraße

schwer zusammengetragene Miete bei meinem Onkel Fritz Maier bezahlen, und da er als alter Sportler immer für eine ideale Sache ein verständiges und offenes Herz hatte, erließ er uns sehr oft den hohen Zins. Darum war es möglich, nun auch an den Kauf eines Instrumentes, eines Staudruckmessers, zu denken. Das zweite Flugzeug wurde inzwischen fertiggestellt – drei Jahre waren seit der Gründung vergangen, und im Jahre 1930 konnte aus geschäftlichen Gründen unser Eberhard Schaal das Amt des Leiters nicht mehr übernehmen. Daher lag es nahe, das neue Flugzeug auf diesen hochverdienten Idealisten – »ESPE« – zu taufen. Viele Kameraden erinnern sich noch gut, wie wir unsere B-Prüfung auf dieser Maschine am Linden-



Start unseres Segelfluges
»Espe« am Lindenfeld

feld flogen. Heute werden wir fast ausgelacht, wenn wir sagen, daß wir Sonntag für Sonntag, in der fast noch unmotorisierten Zeit, mit wenigen Ausnahmen im Fahrradschlepp unser Flugzeug zum Lindenfeld, der heutigen B 29 entlang, gezogen haben, um fliegen zu können. Ja, Geld, um ein Auto mieten oder gar kaufen zu können, hatten wir keines, und unter uns Kameraden besaß zu dieser Zeit noch keiner ein Auto.

Inzwischen konnten wir einen tüchtigen Mann für unsere Sache gewinnen, der auch gleichzeitig die Leitung unserer Flug- und Arbeitsgruppe übernahm — Hermann Frick. Die verwaiste Gruppe hatte nun wieder einen



Überlandflug mit der »KL 25«, Motorpilot Hugo Gammel, nach Schorndorf.
Von links nach rechts: Paul Stegmaier, Friedrich Schuler †, Fritz Abele,
Hugo Gammel, Hans Eberle

Luftaufnahme der Stuttgarter Straße im Jahre 1929



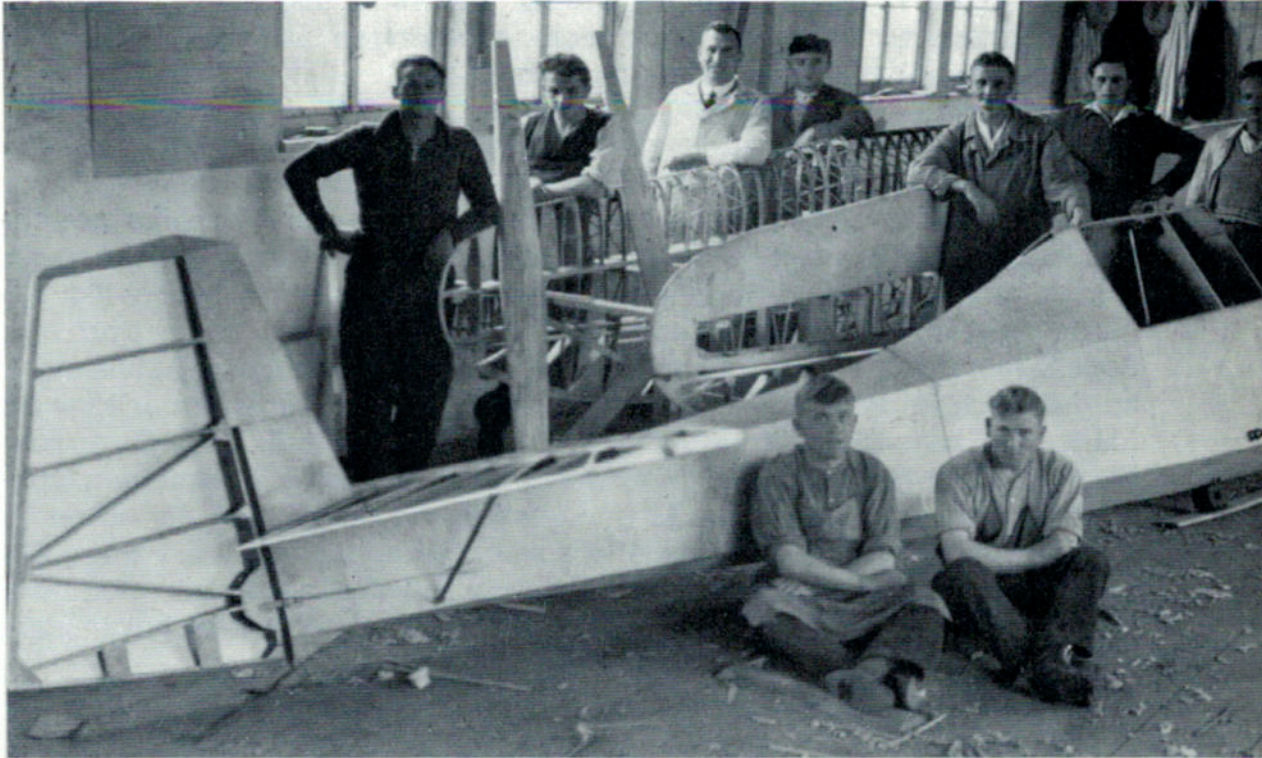


Ein Flugsonntag im »Hof«

Kopf, und so ging es auch gleichzeitig in allen unseren Unternehmungen bergauf. Das Jahr 1931–32 mit wohl der größten Arbeitslosenzahl in der deutschen Wirtschaft brachte durch gewisse Notverordnungen der Regierung ein sogenanntes Notstandswerk, das wiederum Hermann Steinle und Reg.-Baumeister Kurrer unterstand und bei dem gerade arbeitslose Fach-



handwerker beschäftigt wurden. Wir hatten das Glück, in dieser Einrichtung unser erstes Leistungsflugzeug bauen zu können. Unter der Leitung des Gewerbelehrers Popp entstanden schon sehr bald in kurzer Zeit Fläche und Rumpf eines Grunau-Babys II. Doch wir – die Fliegergruppe



Notstandswerk der deutschen Jugend. Bau eines Grunau-Babys II »Stadt Schorndorf«

selbst – hatten ebenfalls noch ein weiteres Schulflugzeug, eine ESG (Eugen Schneider-Grunau war der Konstrukteur dieser Maschine). Ebenfalls wie unsere »Espe« ein Schulgleiter, auch als Schädelspalter bekannt, weil vor dem Gesicht des Piloten eine Strebe des Spannturmes durchging. Diese ESG bekam einen schmacken Rumpf und ein komplettes Instrumentenbrett. In feierlicher Weise wurde dieser Schulgleiter auf den Namen einer Frau getauft, deren Familie immer sehr viel für uns übrig hatte. Dieses Flugzeug hieß »Martha«, und dies war der Vorname der Gattin des Dipl.-Ing. und Fabrikanten Max Arnold.

Ja, meine lieben Freunde, so hatten wir jahrelang unser kümmerliches Dasein gefristet und waren tatsächlich auf jede milde Gabe und Unterstützung angewiesen. Wir waren nicht nur erfreut darüber, sondern auch in tiefstem Herzen dankbar. In Dankbarkeit möchte ich in diesem Augenblick auch nicht unseren hochverehrten Gönner und Freund unserer guten Sache, Herrn Senator Willi Hornschuh, vergessen, der uns für alle diese Maschinen kostenlos die Stoffbespannung zur Verfügung gestellt hat.

Jetzt flogen wir also mit drei Maschinen. Nun war auch wieder die Werkstatt zu klein geworden. Außerdem brauchte die Firma Maier, der wir uns auch heute noch in Hochachtung und Dankbarkeit verpflichtet fühlen, den Raum selbst, und so fanden wir zwei neue Freunde und Gönner unserer Sache, die Herren Fabrikanten Jakob und Gottlob Mössle, die uns für diesen Zweck ihre Werkstatt nahe bei ihrer Keksfabrik zur Verfügung stellten. Herrlich! Dort konnten wir nun alle Maschinen unterbringen und dazu noch das Grunau-Baby mit Hilfe des Notstandswerks bauen.

Doch wurde auch weiter Sonntag für Sonntag geflogen – Heimatwettbewerbe des Württembergischen Luftfahrtverbandes wurden mitgemacht, teilweise mit recht gutem Erfolg, und jede Minute, die wir im Schweiß unseres Angesichts durch das immer-wieder-an-den-Start-bringen der Maschine gewonnen haben, stärkte unsere Position. Richard Hägele wird ganz besonders an seinen fast für unglaublich gehaltenen A-Flug zurückdenken, wobei ihm die ganze Startfalle am Leitwerk seines Flugzeuges hängen blieb. Doch die Segelflieger hatten schon zu allen Zeiten einen besonderen Schutzengel, so daß auch in diesem Falle nichts passierte. Ein sehr geschickter Hinweis führte uns zum Chef der wohl größten Eisenmöbelfabrik L. & C. Arnold, Herrn Dr. Curt Roth, der seinen schweren 3-Ltr.-Mercedes verschrotten wollte und uns noch in allerletzter Minute vor dem Schrotthändler, der schon im Vorzimmer wartete, diesen Wagen – man höre und staune – um 250,- RM verkaufte – 100,- stehen heute noch offen. Endlich waren wir glückliche Autobesitzer. Wie so alle Dinge beim Segelfliegen ihren Namen bekommen,

Windenschlepp auf dem Hornberg. Im Bild vorne rechts Erwin Kraft †



so mußte auch dieses Auto – es war für diese damalige Zeit 1932 schon ein recht fürstliches Fahrzeug – einen Namen erhalten. Und wie konnten wir als Bürger der Gottlieb-Daimler-Stadt diesen Wagen anders nennen als »Gottlieb« – unsern Gottlieb. Dieser Erwerb war wie so manch anderer ein gewisser Höhepunkt und ging auch unsterblich in die Annalen unserer Schorndorfer Fliegengeschichte ein. Jahrelang brachte uns unser Gottlieb – mit Verlaub gesagt: benzinfressenderweise – auf das Lindenfeld, auf den Hornberg, zur Teck und zum Korber Kopf. Doch das Benzin konnten wir schon damals zoll- und steuerbegünstigt in Böblingen kaufen, so daß es einigermaßen erträglich war – eine Fahrt zum Hornberg und zurück schluckte etwa (ohne Kompressordüse) 80–100 Ltr. Er tat aber auch treu und brav seine Dienste. Oft sprachen wir in dieser Zeit von den Fahrradschleppfahrten mit unseren Flugzeugen und waren froh, einen solchen Fortschritt gemacht zu haben. Das herrliche Leistungsflugzeug – das Grunau-Baby II – nahm nun Form und Gestalt an, und bald stand es fertig – flugbereit – im Hofe unserer Werkstatt, dem heutigen Fabrikantwesen der Firma Wilhelm Gabler, Heizungsbau. Wohl eine seiner letzten Amtshandlungen vollbrachte der damalige – auch letzte – Stadtschultheiß Raible mit dem Taufakt unseres Grunau-Baby II auf den Namen »Stadt Schorndorf«. »Flieg, stolzer Aar, trage den Namen Deiner Heimatstadt hinaus in die Lande«, waren die Worte des Stadtschultheißen Raible, und dies hat das herrliche Flugzeug auch getan.

Segelflugzeug
»Stadt Schorndorf« am Tage
der Taufe

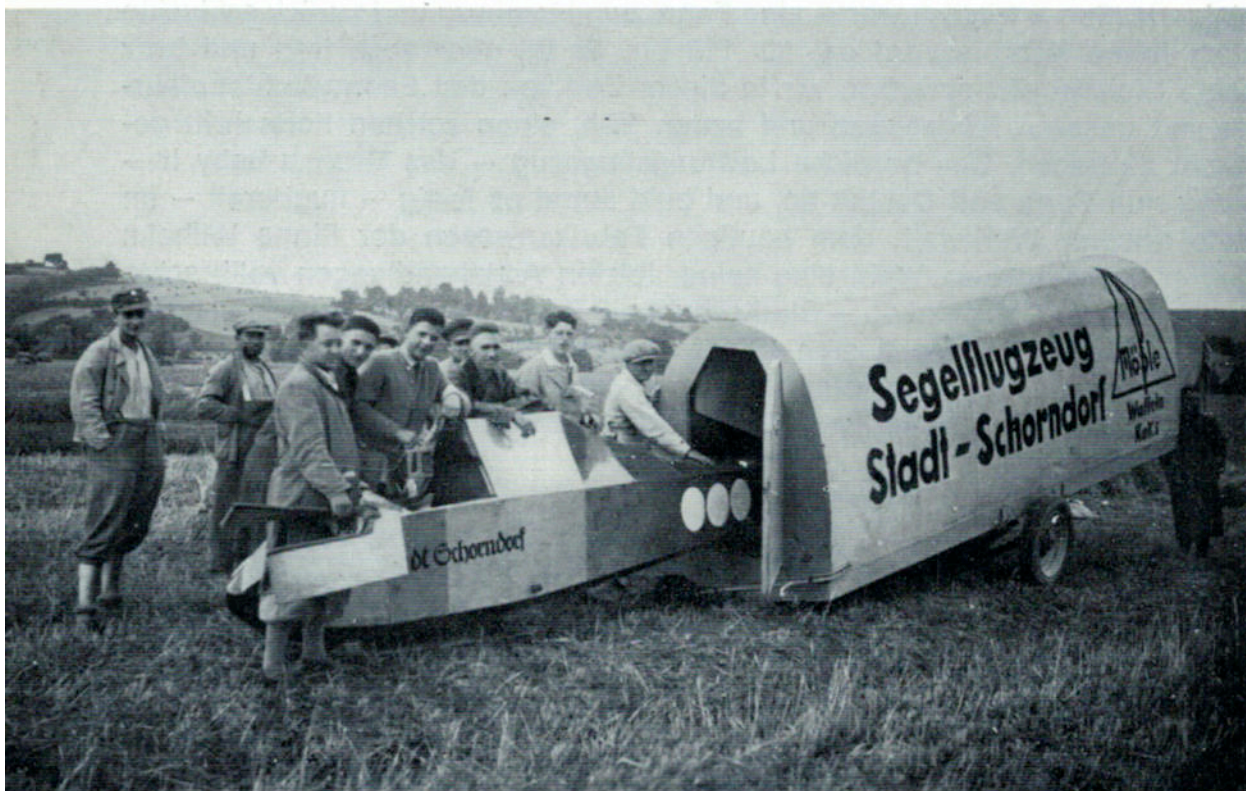


Die Flug- und Arbeitsgruppe
am 1. Mai 1933



Fast jeden Sonntag war die »Stadt Schorndorf« unterwegs. Mir selbst gelang auf Anhieb ein 20-km-Überlandflug, Rudolf Schmid dagegen ein Flug von 60 km in die Gegend von Reutlingen.

Auch unser alter Freund und Fliegerkamerad Hans Eberle erkannte sehr früh, welchen enormen Aufschwung die Segelfliegerei nahm, und hat sich sehr frühzeitig mit dem serienmäßigen Bau von Flugzeugtransportwagen als Anhänger an Kraftfahrzeuge beschäftigt. Herrliche, schnittige Anhänger konstruierte und baute er für die halbe Welt, und so ist auch diese Erfahrung



Verladen unseres Segelflugzeuges »Stadt Schorndorf« nach geglücktem Überlandflug am Rhön-Segelflugwettbewerb 1934 von Rudolf Schmid † nach Mellerichstadt

unserer Gruppe sehr zu Nutzen gekommen. Was machen wir mit einer hochleistungsflugtauglichen Maschine, wenn wir sie nicht an den Startplatz eines zugelassenen Segelfluggeländes bringen können. Wir besaßen jetzt einen herrlichen Transportwagen, der mit seiner Aufschrift unsere geliebte Heimatstadt bis in die entlegensten Rhöndörfer bekanntgemacht hat. Wir hatten alles, was zur Ausrüstung einer flugbegeisterten Jugend gehörte – Leistungsflugzeug, Transportwagen, Instrumente. Von der Cannstatter Gruppe unter der langjährigen Leitung ihres bewährten Hermann Currer erhielten wir leihweise einen alten Opellastwagen mit seinem Fahrer, der einfach »Berta« hieß. Was lag näher, als uns auch mal mit der Weltelite zu messen? Wir waren uns alle im klaren darüber, daß wir uns eben nur mit



Rückfahrt vom Rhön-Segelflugwettbewerb 1934

einem Leistungsflugzeug angemeldet hatten und nicht einem Hochleistungsflugzeug, etwa einer Minimoa – einer Moazagotti oder gar einem Condor oder Fafnir. Als erprobte Wanderer und Skifahrer hatten wir bald das Nötigste beieinander – es konnte sich ja bei »Rhönindianern«, wie die Segelflieger schlechthin auf der Rhön hießen, um ein schlichtes und einfaches »Räuberzivil« handeln, denn wie es sich nachher noch herausstellte, konnte man auch wahrlich nicht mehr an Kleidung gebrauchen. Nachts um 23.00 Uhr fuhren wir mit dem Fahrer »Berta« mit allen möglichen guten Ermahnungen seitens unserer Leitung in die lauwarne Augustnacht des Jahres 1934 in Richtung Würzburg. Frühmorgens nach oftmaligem Fahrerwechsel sind wir dort in der herrlichen Barockstadt eines Balthasar Neumann angekommen und haben kurze Rast gehalten. Weiter ging es durch Fulda, dem Ziele, der Rhön, zu. Am Spätabend hatten wir unser Ziel erreicht und waren nach wenigen Stunden dort schon heimisch, wie konnte es auch anders sein. Der erste Gang war die Erkundung der Küche und Kantine. Unser Pilot Rud. Schmid sah gleich nach der sehr gefürchteten T. K. (technischen Kommission), auch »Spechte« genannt. Am anderen Tag nahm diese für uns alle sehr wichtige Institution ihre Tätigkeit auf und machte uns die Hölle heiß, als sie uns eröffnete, daß sich die Leimstellen an der Holmnase gelöst hätten und wir daher keine Starterlaubnis erhielten. Das war der erste Schlag! Zuerst war Weltuntergangsstimmung und niemand



Flugzeugkonstrukteur Schleicher, Poppenhausen, im Gespräch mit Rudolf Schmid †

wußte Rat. Bis man sich dann eines Mannes entsann, der am Fuße der Wasserkuppe in Poppenhausen eine Segelfliegerwerkstatt mit serienmäßig hergestellten Flugzeugen betrieb. Schleicher! Das war zunächst einmal ein Lichtblick und im Augenblick auch die einzige Lösung. Todmüde fuhr man nun nach dieser langen Anfahrt zur Rhön nur auf einer einfachen, polsterlosen Holzbank (Schranne) sitzend nach Poppenhausen. Aber Schleicher empfing uns mit den Worten: » . . . ich kann Euch leider nicht gebrauchen, ich hab die ganze Werkstatt voll.« — Das war der zweite Schlag! — Doch nach langem, geschicktem Verhandeln hat uns Schleicher doch ein paar Holzböcke geliehen und einen winzigen Platz in seinem schon sehr kleinen Hof eingeräumt. Er verkaufte uns sogar noch Sperrholz und gab uns Leim. So ist in einer schlaflosen Nacht durchgearbeitet und fast Unmögliches vollbracht worden. Am nächsten Mittag, also am Wettbewerbstag, fahren wir wieder mit unserer »Stadt Schorndorf« zur Wasserkuppe hoch. An der

Reparatur unserer »Stadt Schorndorf« im Hof des Flugzeugbau Schleicher in Poppenhausen



Fuldaquelle haben wir uns tüchtig gewaschen und den Durst gelöscht. Am gleichen Tag hat die T. K. unsere Maschine abgenommen, und schon am anderen Morgen hing unsere »Stadt Schorndorf« über dem Fliegerdenkmal der Wasserkuppe, schwebte majestätisch der Eibe und dem

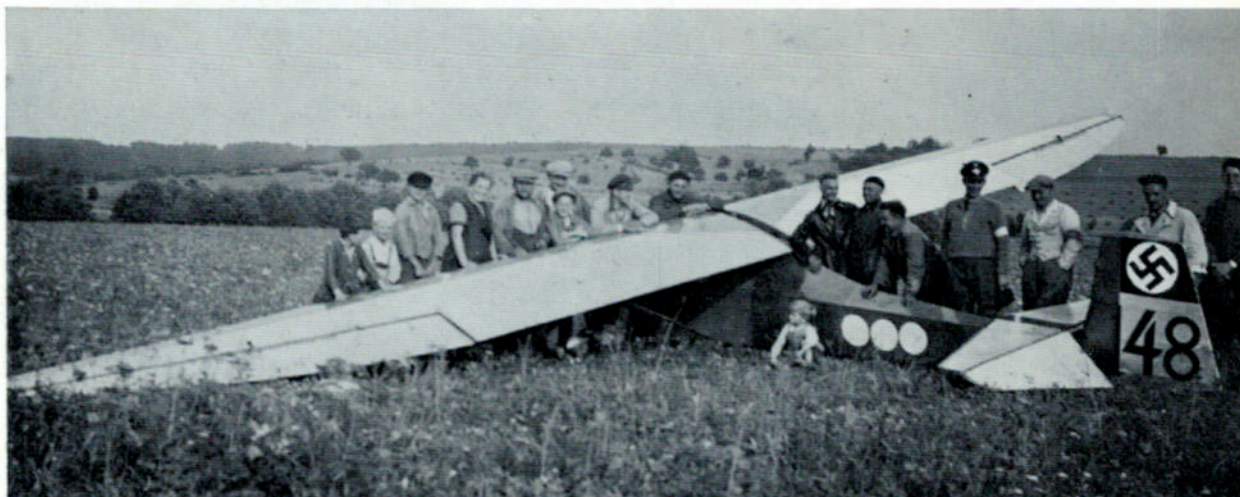


Start unserer »Stadt Schorndorf« an der Wasserkuppe

Pferdekopf zu. Die Krönung unseres ganzen seitherigen Schaffens, der vielen Schweißtropfen, der vielen Mühen und Sorgen, ja auch des Um-Verständnis-Bittens bei der Schorndorfer Bevölkerung für den Wunschtraum der Menschen – zu fliegen –, erfuhren wir in diesem Augenblick und in dieser historischen Stunde, als unsere »Stadt Schorndorf« – unsere Maschine – unser ganzer Stolz – über der höchsten Erhebung der Rhön, der Wasserkuppe, ihre Kreise zog.

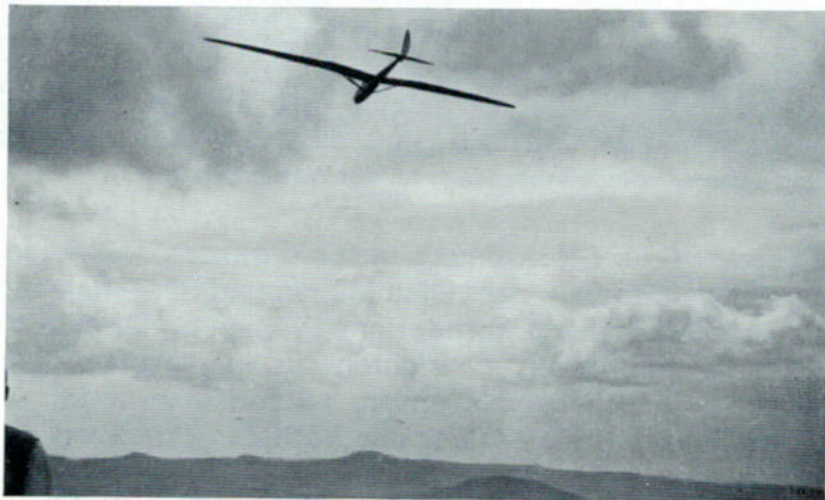
Auch dieser Berg forderte seine Opfer, aber die Idee eines Bärblinger von Ulm und eines Lilienthal sind Wirklichkeit geworden – nicht nur einer flog –

Tallandung in Abtsroda unterhalb der Wasserkuppe



nahezu 100 Maschinen standen am Start. Herrliche Maschinen kamen aus den Flugzeughallen und provisorischen Zelten. Vor Neid hätte man erblassen können, als Heini Dittmar mit seinem völlig neu konstruierten Condor am Start stand, oder Peter Riedel mit seinem Fafnir, selbst Wolf Hirth mit seiner Eigenkonstruktion »Moazagotte«. Fischer, Darmstadt, brachte zum erstenmal sein »Windspiel«, das nicht einmal 50 kg wog. Die unverwüstliche »Pommernland« halfen wir starten (6–8 Ztr. schwer), verschiedene »Minivas«. Die Schwäb. Gmünder Gruppe war mit der »Lore« dort, und daran schlossen sich alle anderen Maschinen der Reihe und Rangordnung nach an — auch unsere »Stadt Schorndorf«. Das Wetter war nicht immer für unseren Vogel, geeignet, und so begünstigten wir uns in den ersten Tagen mit Hangflügen, um Stunden zu schinden. Doch am sechsten Tag gelang es unserem Rud. Schmid nach anfänglichem mühevolem Klettern am Hang der Wasserkuppe,

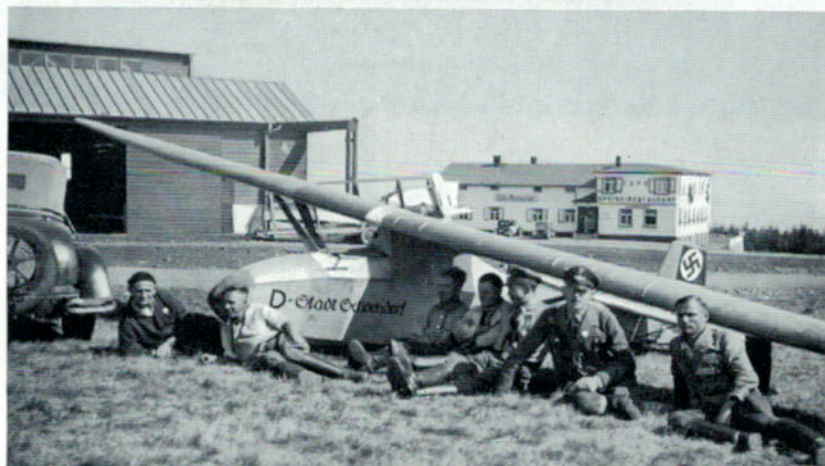
»Condor«



»Pommernland«



»Stadt Schorndorf«
auf der Wasserkuppe





Links im Hintergrund Wolf Hirth, Erwin Kraft, Mitte Rhönvater Ursinus, rechts Hanna Reitsch

Anschluß an eine wunderschöne Thermikblase zu bekommen. Dies war der Start und das Sprungbrett zum ersten Überlandflug anläßlich des 14. Rhönsegelflugwettbewerbes im Jahre 1934. Rud. Schmid flog an diesem Tag nach Mellrichstadt bei Bad Brückenau, ca. 40 km weit, was uns einen schönen Tagespreis einbrachte. Nach Stunden meldete er sich durchs Telefon, und schon war unser Opel startbereit, um ihn in Mellrichstadt zu holen. Die Freude war groß, und voller Stolz fuhren wir die Anfahrtsstraße der Wasserkuppe hoch, an all den Maschinen und Mannschaften vorbei, die an diesem Tag keinen Anschluß an die Thermik bekamen. So verging der 14. Rhönsegelflugwettbewerb. Allerdings hatten wir noch in den letzten Tagen Sorgen, daß der Wettbewerb abgebrochen werden würde infolge plötzlichen Ablebens unseres damaligen hochverehrten Reichspräsidenten Hindenburg. Der Wettbewerb ging dann trotzdem weiter, nur flog man von dort ab mit Trauerflor an den Tragflächen. Nach der Siegerehrung fuhren wir frohen Mutes nach Hause – wenn der Erfolg auch nicht sonderlich war, immerhin waren wir dabei, haben große Erfahrungen mit nach Hause gebracht und vieles gesehen. Für unseren Wolf Hirth verlief der Wettbewerb tragisch, was wir auch während der ganzen Tage auf der Rhön sehr bedauert haben. Am 26. 7. 1934 flog unser schwäbischer Landsmann mit seinem »Moazagotte« 352 km bis nach Görlitz in Schlesien, und als er am anderen Abend auf der Wasserkuppe als Weltrekordinhaber des Streckenfluges geehrt werden sollte, wurde er durch einen Telefonanruf seines Fliegerkameraden Heini Dittmar aus Libau (Tschechoslow.) zum großen Bedauern aller schwäbischen Flug- und Arbeitsgruppen entthront, da Dittmar am 27. 7. 1934 375 km weit geflogen war. Das war auch die größte Sensation an diesem 14. Rhönsegelflugwettbewerb.

Mächtige Stützen erhielt unsere Schorndorfer Gruppe im Jahre 1932 in zwei tüchtigen Handwerkern – dem Willy Wöhr – ich glaube, wenn ich seinen seit alters her bekannten Spitznamen – Märte – sage, kennt ihn jeder, und seinem Kameraden Hermann Schnabel. Der »Märte« ist ja heute noch in seinen alten Tagen – ewig jung – bei der Gruppe und gehört wie so manch anderer zum lebenden Inventar. Märte, Dir darf ich ehrlich meine Hochachtung für Deine ideale Einstellung zur Fliegerei und zur Jugend zuzurufen, denn Du bist wahrlich der Älteste, der über drei Jahrzehnte



Willi Wöhr, unser erfahrener Werkstattleiter

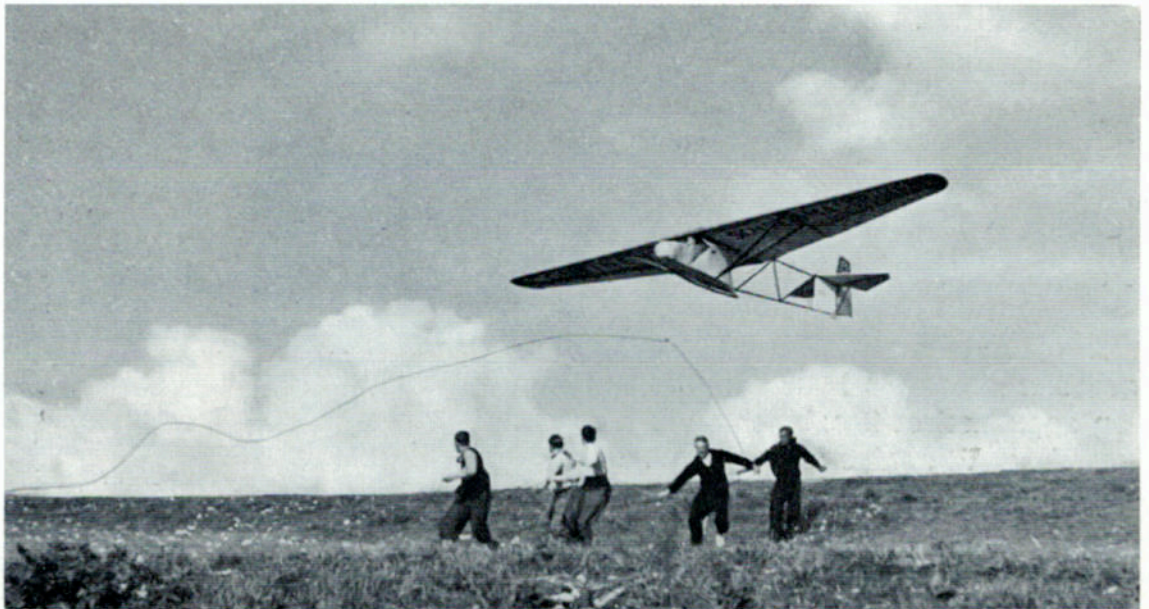
selbstlos und vollkommen uneigennützig seine Aufgabe im Dienste eines edlen und majestätischen Sportes versah. Viele Erfahrungen, viele Anregungen durften wir von unserem schon sehr früh dem Motorfliegerei sport verschriebenen Hugo Gammel entgegennehmen, und ihm verdanken wir manchen fliegerischen Hinweis, der uns bei der Ausübung des Segelfluges sehr zustatten

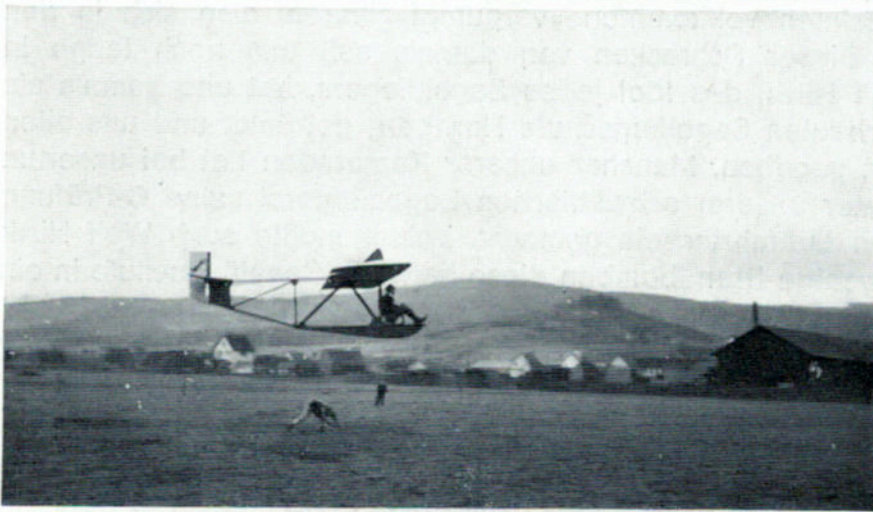
Weihnachtsfeier der FAG im Jahre 1933. 2. Reihe von links nach rechts: Richard Hägele, Alfred Deusch, Fritz Abele (dahinter Paul Stegmaier), Major Klein†, Willi Wöhr, Oberst Paul Strähle, Karl Schanbacher, Hans Eberle, Walter Reile, Ludwig Gollwitz. Vordere Reihe, sitzend: Wilhelm Rentschler, Eberhard Schaal, Hugo Gammel, Rudolf Schmid†, Hermann Schmid



kam. Mancher Unfall wurde dadurch vermieden. Oft denke ich daran, wie gerade Hugo Gammel und unser lieber, unvergeßlicher Rudolf Schmid und auch Major Georg Klein ihre Erlebnisse manchmal bis tief in die Nacht hinein im kleinen Vorzimmer vor der Backstube im K. K. erzählt haben. Das waren noch Zeiten! Wenn wir auch die ganzen Jahrzehnte hindurch immer wieder von einem schweren Flugzeugunfall verschont blieben, obwohl wir auch so manchem Fliegerkameraden unserer benachbarten Fliegergruppe die letzte Ehre erwiesen, hatte unser Idealist Rudolf Schmid ein sagenhaftes Glück, als er mit unserer »Espe« am Osthang des Hornberges segelnd durch eine plötzlich eintretende Windflaute zur Landung ansetzen mußte und glücklicherweise bei der Landung im Abwind nur etwas hart aufsetzte. Bei der Landung sind ihm bei beiden Außenflügeln direkt an der Aufhängung der Spanndrähte die Holmen glatt abgebrochen. Die Untersuchung ergab, daß durch den hermetischen Abschluß innerhalb der Fläche die Holmen vollkommen »verpumpt« waren, also sich in den Zellen auflösten. Dieser Schrecken von damals saß uns noch lange in den Gliedern. Wolf Hirth, das Idol jedes Segelfliegers, hat uns damals als Leiter der 1932 erbauten Segelflugschule Hornberg getröstet und uns allen wieder neuen Mut gegeben. Mancher unserer Kameraden hat bei unserem Altmeister und Vater unserer schwäbischen Segelfliegerei seine C-Prüfung und den amtlichen Luftfahrtschein gemacht. Leider mußte auch Wolf Hirth sehen, wie durch wenige Brandbomben diese herrliche Segelflugschule in ein paar Stunden kurz vor Kriegsende ein Raub der Flammen wurde. Eine große Fliegerschar hat im vorigen Jahr Wolf Hirth nach seinem tragischen Flug zur letzten Ruhe getragen und begleitet. Er wird uns allen ewig in bester Erinnerung bleiben.

Start einer »Berliner Fliege« am Westhang des Hornberges (C-Flug Fritz Abele)





Flugtag auf der
Au in Schorndorf,
veranstaltet von
der FAG I
Schwäb. Gmünd
unter Leitung von
Josef Schedel
und der FAG
Schorndorf unter
Leitung von
Eberhard Schaal

Langsam haben auch die letzten Skeptiker der Schorndorfer Bürger unsere mühselige Arbeit anerkannt, haben die Leistungen in der Luft und am Hang bewundert und gesehen, daß ein Häuflein junger Menschen es verstand, aus einfachen Verhältnissen heraus mit einfachen Mitteln zu fliegen. Bald haben wir die Schorndorfer Bürger mit einer Flugzeugausstellung überrascht oder eine Sammlung veranstaltet. Auch versuchten wir, mit einem Flugtag auf der Au am Ostermontag 1931 mit der Fliegergruppe Unterbettringen unter Leitung ihres Altmeisters Josef Schedel, die Bürger von Schorndorf und deren Jugend zu begeistern. Der Tag endete allerdings vorzeitig mit einem Mißerfolg, weil der Pilot in einem Baum landete und die Reste der Maschine gerade ausreichten, einen guten Kaffee zu kochen. Nicht umsonst hing ein schöner Spruch schon zu Anfang der 28er Jahre in unserer Werkstatt:

Der Weg zum wahren Meister
führt über Leisten, Bruch und Kleister.

Ein wahres Wort! So endete damals auch unser ganzer Stolz – unsere »Stadt Schorndorf« – bei einer sehr von Sturmböen begleiteten Landung auf dem Hausberg unserer Flug- und Arbeitsgruppe Schorndorf, dem Hornberg. Ich selbst war der Unglücksrabe, obwohl ich mir sehr viel Mühe gab, den sonst treulich reagierenden Vogel heil zu Boden zu bringen. Das Seitenruder als letzte Trophäe hängt heute noch im Fliegerheim.

Wieder standen wir ratlos. Doch auch in großer Not fanden wir wiederum einen großen Freund und Gönner unserer idealen Sache, der wirklich – wie schon so oft in seinem Leben – einen echten und selbstlosen Bürgersinn walten ließ und daher heute ganz rühmlich hervorgehoben werden muß. Herr Senator Hornschuch war es, der der Jugend von Schorndorf und Umgebung eine Maschine zur Verfügung stellte, um ihr eine Beschäftigung zu



Herr Senator Hornschuch am Flugtag des von ihm gestifteten Segelflugzeuges »Greif« auf dem Fliegerlager Hornberg im Gespräch mit Altmeister Schempp

geben, die es wert ist, seine Freizeit zu opfern und damit nicht auf schlechte Wege zu kommen. Es war die »Gö II«, unser »Greif«. Diese Stiftung ist eine der hochherzigsten gewesen, die unserer jungen Gruppe je zuteil geworden



Segelflugzeug »Greif« am Start

sind. Herr Senator Hornschuch geht damit unsterblich in die Annalen unserer Schorndorfer Segelfliegerei ein.

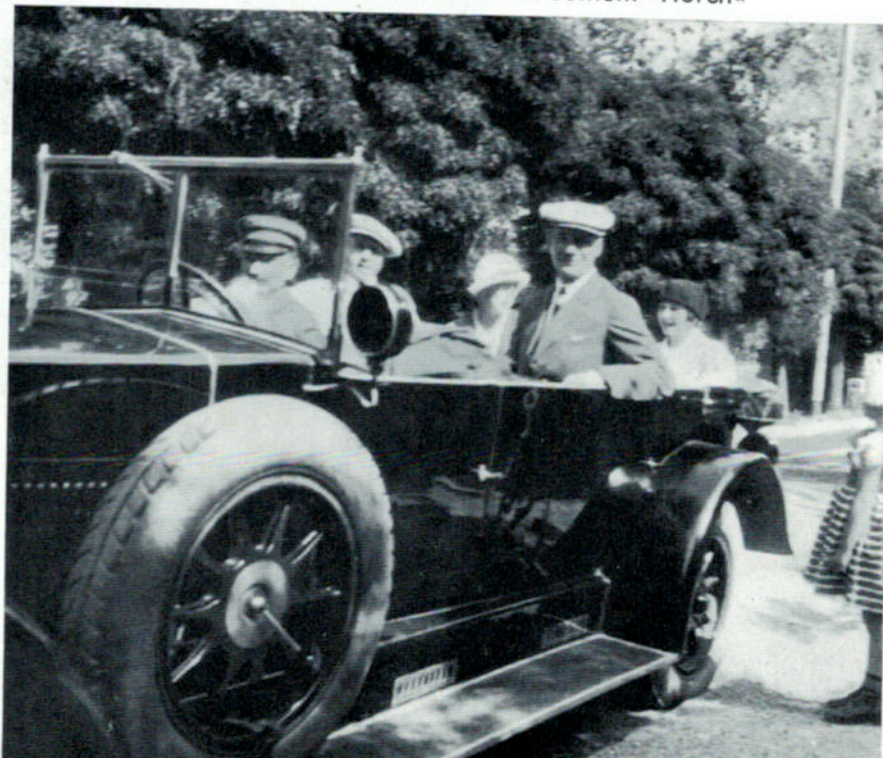
In diesem Zusammenhang möchte ich aber auch der Herren Fabrikanten Breuninger in Dankbarkeit gedenken, die uns ihr damaliges Auto, den »alt-ehrwürdigen« Horch, zur Verfügung stellten, womit wir wiederum eine große Wegstrecke weitergekommen sind.

Herr Oberstudienrat Zöllinger, ein großer Freund und Gönner unserer Sache, war es immer wieder, der uns große Unterstützung angedeihen ließ und den wir an dieser Stelle ebenfalls rühmlich erwähnen möchten.

Es sind uns ja so viele Freunde und Gönner unserer Sache sehr nahe gestanden und stehen uns immer wieder nahe, und ich weiß, daß auch viele gar nicht erwähnt sein möchten. Gerade auch diesen hochherzigen ungenannten Stiftern möchte ich hier voller Dank herzlich die Hand drücken.

Die Bauern der Schwäbischen Alb rund um den Hornberg waren gar nicht sonderlich erbaut von dem immer mehr zunehmenden Leben und Treiben

Fabrikant Breuninger bei der Ausfahrt mit seinem »Horch«





Fluglehrer Karl Bühler gibt seinem Flugschüler die letzten Anweisungen



Tallandung am Hornberg. Die Maschine wird mittels Motorwinde an den Startplatz gezogen

auf dem Lindenfeld und auf dem Hornberg. Im Jahre 1932 war ich mit verschiedenen Kameraden von Schorndorf und Cannstatt dabei, dem Saurenbauern seine Hütte und das danebenstehende Bergkreuz abzutragen. Es stand mitten in der Startbahn am Westhang. Erst einige Monate später wurde dann der Wald an der Düse abgeholzt, um so die Startbahn zu erhalten, wie sie heute noch am Westhang zu sehen ist. Ein Jahr später, im Juli 1933, machte ich bei Wolf Hirth auf der neugegründeten und neuerbauten Segelflugschule einen C-Fliegerkurs. Wegen des schlechten Windes ist mir der erste Anlauf zur C-Prüfung nicht gelungen, und ich mußte nach 4 Minuten

Flugdauer trotz mächtigen Kämpfens um jeden Meter Aufwind doch eine Tallandung machen. Nun, mit der »Berliner Fliege« war es auch nicht so einfach zu fliegen wie nachher mit einem Grunau-Baby. Die Tallandung ist programmgemäß gut verlaufen. Ich landete ausgerechnet auf einer herrlichen Wiese, so kurz vor der Heuernte, beim Saurenbauern! Der gute Mann hat seinen Schäferhund auf mich gehetzt, so daß ich eine Stunde in der Maschine sitzenbleiben mußte, um nicht von dem aufgehetzten – auf alle Flieger gleich eingestellten – Hund zerfleischt zu werden. Nach einer Stunde wurde ich von meinen Kameraden befreit. Der nächste Flug am folgenden Tag ist dann im richtigen Aufwind erfolgt, und nach zehnminütigem Flug habe ich das von allen jungen Segelfliegern so begehrte C-Fliegerabzeichen erworben.



Flugzeugschlepp auf dem Hornberg

Über die Entstehungsgeschichte der Abzeichen schreibt einmal Professor Georgii, der ja zu den Vätern des Segelfluges gehört und der es daher am besten wissen muß: Obwohl den Segelfliegern für ihre Abzeichen die weiße



Möwe und das Blau des Himmels naturgegeben sind, erinnern die Segelflugfarben weiß-blau noch heute an die damalige Bayern-Hilfe und die damit verbundenen bayrischen Landesfarben, die durch die unermüdliche Fürsorge der Majore Heiler, Stadelmeier und Schaurer von der Luftüberwachung Fürth der Wasserkuppe zuteil geworden ist. Im Jahre 1930 entstand schon das silberne »C« mit einem silbernen Eichenkranz, wobei die Nummer 1

dieses Abzeichens unser schwäbischer Landsmann Wolf Hirth erhielt. Heute gibt es dieses C-Abzeichen in Gold, ja sogar mit bis zu drei Brillanten.

Als erst vor zwei Jahren ein selbstgebautes Flugzeug unserer Schorndorfer Gruppe, ein Spatz, auf einen wohl der ältesten Flugpioniere unserer Motorfliegerei und einen der mutigsten Jagdflieger des ersten Weltkrieges, Paul Strähle, getauft wurde und ich selbst die Leistungen dieses Ritters der Luft würdigen durfte, ist mir so manche Wegmarke eingefallen, die uns Paul Strähle innerhalb des Aufbaues unserer Flug- und Arbeitsgruppe gesteckt hat. Sein treuer Mitarbeiter, Hermann Steinle, durfte manches Beschlägteil für ein »Vergelts Gott« zur Verfügung stellen. Seine reichen Erfahrungen,



Hermann Steinle

seine Erlebnisse hat uns Paul Strähle so leibhaftig und begeisternd vermittelt, daß er bis zum heutigen Tag als der Vater unserer jungen Gruppe gilt. Viele Steinchen hat uns Paul Strähle zusammengetragen, bei vielen Freunden und Gönnern eine Bresche für uns geschlagen, und manche Hilfe hat er uns angedeihen lassen, um unser gestecktes Ziel zu erreichen. Und dank seiner jahrelangen treuen Mithilfe und Unterstützung sind wir auch geflogen. Rekorde waren uns nicht vergönnt – das war auch nicht unser Ziel –, in der Breitenarbeit wollten wir unser Ziel erreichen, und das ist uns gelungen, denn kein Kamerad hat je der Gruppe angehört, der nicht nach Erfüllung seiner vorgeschriebenen Werkstattarbeit eine oder alle Prüfungen abgelegt hat. Das war immer das Schönste in unserer FAG, jeder war ein echter Kamerad und wurde auch als solcher behandelt. Es kam jeder zum Fliegen, doch mußte er auch gewisse Geduld üben. Ich glaube, daß keiner unserer alten Fliegerkameraden, die jahrzehntelang ihre Zeit für diese schönste aller Sportarten aufgewandt haben, es bereut, dieser Gruppe angehört zu haben, denn er war nicht nur allein in einem wirklich netten Kreis treuer Kameraden, sondern er konnte auch den alten Wunschtraum der Menschheit, das Fliegen, erlernen und alle Kräfte des Auftriebs und der Abwinde studieren, um wirklich König der Lüfte zu sein.

Wir übergeben gerne die von uns in die Wiege gelegte und aus der Taufe gehobene Fliegerei in Schorndorf unseren jungen, tapferen Kameraden, freuen uns mit besonderem Stolz, gerade dieser Gruppe angehört zu haben, und fühlen uns auch weiterhin mit ihr eng verbunden.

Mögen all die großen Anstrengungen, die gerade in den Anfängen der Segelfliegerei auf breiter Ebene gemacht wurden, fruchtbar weiterwirken, denn wer einmal am Knüppel eines Segelflugzeuges saß und die herrlichsten Naturschönheiten durch Wind und Wolken innerhalb unserer engeren Heimat gesehen hat, der wird das Schauspiel, das er beim Verlassen einer mächtigen Kumuluswolke erlebt, nie vergessen.

Wir Altkameraden der Segelfliegergruppe gedenken heute in dieser Stunde ganz besonders unserer Fliegerkameraden, die im letzten großen Weltkrieg zum Teil mit dem Steuerknüppel in der Hand auf dem Felde der Ehre geblieben sind. In diesem edlen Geist möge die Fliegergruppe Schorndorf weiterhin blühen, wachsen und gedeihen.



Rudolf Schmid †

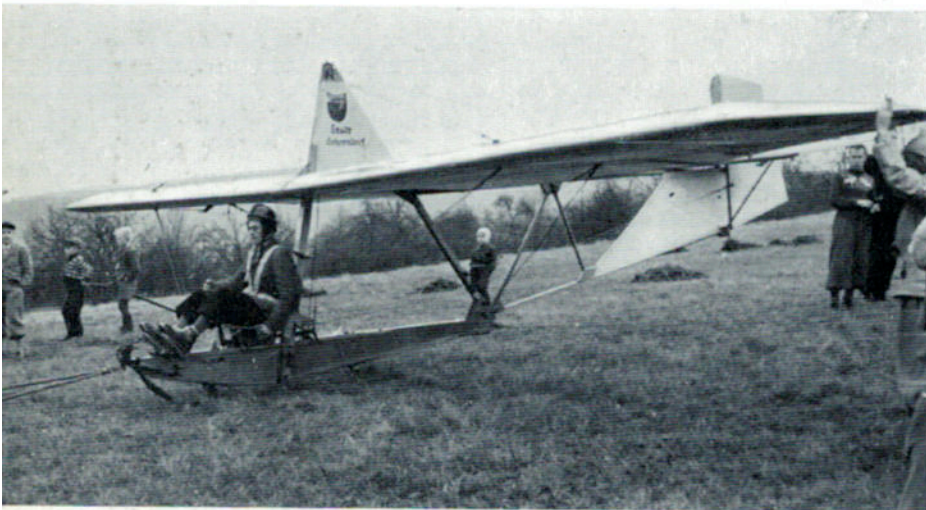
Paul Stegmaier berichtet

- 1937 Hermann Schmid übernimmt die Fliegergruppe mit ihren etwa 35 Mitgliedern. Fahrzeugbestand: 1 Magirus-Omnibus und 1 Horch-PKW.
In 6 Sonntagen des Herbstes 1937 findet der Heimat-Segelflugwettbewerb statt. Schorndorf belegt den zweiten Platz.
- 1938 Die Stadt Schorndorf schenkt der Fliegergruppe eine ehemalige Wohnbaracke und stellt den Platz dafür an der Schlachthausstraße zur Verfügung. Abbruch, Transport und Wiederaufstellen der Baracke sowie die Fundamentierung übernimmt die Stadt. Die Gruppe baut eine Doppelgarage sowie einen Fahrzeugschuppen an und sorgt für den Innenausbau. Die Bauleitung hat Kreisbaumeister Huppenbauer. Die Werkstatt wird erstklassig mit Maschinen und Werkzeug ausgerüstet.
- 1939 Im Sommer nimmt die Gruppe auf dem Gelände der Teck mit dem Flugzeug Minimoa am Ausscheidungswettbewerb für die Rhön teil. Flugzeugführer ist R. Schmid, Mannschaftsführer P. Stegmaier. Im August übernimmt H. Eberle die Gruppe.

Der Wiederaufbau der Fliegergruppe in Schorndorf e. V. nach dem Kriege

von Dipl.-Ing. Dieter Althaus

Nach Kriegsende war der Sportflug und überhaupt jegliche fliegerische Betätigung in Deutschland durch die Siegermächte verboten worden. Bald fanden sich aber in Schorndorf wieder einige flugbegeisterte Idealisten, die trotz des Verbotes am 15. April 1950 eine »Interessengemeinschaft Weihe« gründeten, mit dem Zweck, den Segelfluggedanken wenigstens zunächst am grünen Tisch wieder aufleben zu lassen. Auch dieses Mal waren es vor allem wieder diejenigen Kameraden, die schon im Jahre 1927 die Fliegergruppe Schorndorf gegründet hatten. Sie konnten es nicht glauben, daß unser schöner Segelflugsport einem militärisch bedingten Verbot zum Opfer fallen sollte.



Der Schulgleiter
»Stadt Schorndorf«
wird mit dem
Gummiseil gestartet

Dem mutigen Einsatz dieser Kameraden ist es zu danken, daß in Schorndorf nach der Wiederzulassung des Sportfluges durch die Alliierten am 28. April 1951 bereits ein halbes Jahr später am 6. Okt. 1951 wieder ein Segelflugzeug der Schorndorfer Fliegergruppe, ein Schulgleiter, auf den Namen »Stadt Schorndorf« getauft werden konnte. Dies war auch eines der wenigen Segelflugzeuge, die am folgenden Tage, dem 7. Okt. 51, an dem ersten Flugtag nach dem Kriege auf dem Hornberg, vorgeflogen werden konnten. Der Anfang war beinahe so bescheiden wie im Jahre 1927. Das Wichtigste für eine Fliegergruppe, der Werkstatttraum, wurde von der Firma Eberle zur Verfügung gestellt, und das notwendige Werkzeug wurde von überall her zusammengetragen. Irgendwo fanden sich einige alte Teile eines Segelflugzeuges, die als Grundstock verwendet werden konnten. So entwickelte sich unter der Leitung unseres Werkstattleiters Willi Wöhr bald ein lebhafter

Werkstattbetrieb. Die Fliegergruppe Schorndorf konnte so mit dem 1. Vorsitzenden Rolf Sautter, dem 2. Vorsitzenden Hans Müller, Heinz Seibold als Kassier und Werner Hempel als Schriftführer dank der Unterstützung durch die Stadtverwaltung Schorndorf, die Schorndorfer Industrie und die segelflugverständige Bevölkerung aus dem Nichts heraus in kurzer Zeit eine arbeitsfähige Gruppe junger Menschen bilden. Nun konnte in Schorndorf also geflogen werden. Aber auch die fliegerischen Anfänge waren bescheiden. Da keine Segelflug-Startwinde zur Verfügung stand, wurde der Schulgleiter »Stadt Schorndorf« durch ein Gummiseil am Hang von 10 Kameraden als »Gummihunde« gestartet. War das Flugzeug unten gelandet, mußte es wieder am Hang hochgeschafft werden. Durch diese »Schinderei« konnte jedoch die Freude am Fliegen nicht getrübt werden, und es mutet uns heute nach 10 Jahren vielleicht seltsam an, daß so »Alte Hasen« wie z. B. unser Hugo Gammel überglücklich waren, wenigstens wieder einmal zu so einem kleinen Luftsprung am Steuerknüppel sitzen zu dürfen. Aber so fing es an!



Fluglehrer
Karl Bühler
mit seinen
Flugschülern

Da sich schon bald sehr viele Jugendliche der Gruppe angeschlossen hatten, wurde auch die Ausbildung zum Segelflug wieder aufgenommen. Schon in einem Jahr hatte der Schulgleiter auf den Fluggeländen Sterrenberg, dem Lindenfeld beim Hornberg und dem Wächtersberg 700 Starts hinter sich gebracht. Unter der Leitung unseres unermüdlich einsatzbereiten Fluglehrers und Kameraden Karl Bühler, der jahrelang Sonntag für Sonntag mit den Jungen auf das Fluggelände hinauszog, hatten bereits 13 Flugschüler die A-Prüfung und 3 die B-Prüfung abgelegt. Diese ersten Flugschüler bilden heute das Rückgrat der Fliegergruppe.



Das Baby II b »Barbara Künkelin«

Neben dieser erfolgreichen Entwicklung im Flugbetrieb hatte man aber in der Werkstatt unter der Leitung der Werkstattleiter Willi Wöhr und Dieter Althaus eifrig weitergearbeitet. Schon am 6. September konnte ein zweites Segelflugzeug, ein Übungsflugzeug »Baby II b«, auf den Namen »Barbara Künkelin« getauft werden. Gleichzeitig wurde auch das 25-jährige Bestehen der Fliegergruppe Schorndorf gefeiert. In seinem Rechenschaftsbericht 1952 konnte der 1. Vorsitzende, Rolf Sautter, berichten: »Wir haben 2 Segelflugzeuge, einen Segelflugzeug-Transportwagen, ein Zugfahrzeug und eine umfangreiche Werkstatteinrichtung.«

Im folgenden Jahr wurden die beiden Flugzeuge »Stadt Schorndorf« und »Barbara Künkelin« eifrig auf dem Messelberg bei Donzdorf geflogen. Dort konnten wir uns mit der Startwinde der Salacher Friegerkameraden hochschleppen lassen, was gegenüber unserer seitherigen Gummiseil-Startmethode wesentliche Vorteile bot. Auf dem Fluggelände Messelberg haben wir zusammen mit den Donzdorfer und Salacher Fliegerkameraden bis Ende 1955 viele schöne Flugsonntage und einige schöne, leider sehr regenreiche Sommerlager verbracht.

Zur Schulung von Anfängern im Segelflug wurden dann immer mehr doppel-sitzige Flugzeuge verwendet, bei denen der Flugschüler zusammen mit dem Fluglehrer an der Winde hochgezogen wird. Der Schüler macht also von Anfang an richtige Flüge mit und übernimmt nach und nach die Steuerung selbstständig. Eine solche Schulung ist gefahrloser und geht vor allem schneller. Da die Zahl der Anfänger immer mehr wuchs, beschloß die Fliegergruppe, zur Schulung ebenfalls ein doppelsitziges Segelflugzeug anzuschaffen. So wurde denn ein »Specht« rohbaufertig gekauft, selbst bespannt und am 29. Mai 1957 auf den Namen »Gottlieb Daimler« getauft. Dieses brave Schulflugzeug hat bei uns inzwischen über 2000 Starts absolviert und manches fliegerische Können flügge gemacht.

Neue Sorgen bereitete die Unterbringung der Werkstatt. Da die Firma Eberle den seitherigen Werkstatttraum selbst benötigte, mußte unser Werner Hempel, der lange Jahre 2. Vorsitzender und von 1954–55 1. Vorsitzender unserer



Der Doppelsitzer »Gottlieb Daimler« und »Barbara Künkelin«
am Startplatz auf dem Wesselberg

Gruppe war, auf die Suche nach einem geeigneten Raum gehen. Schließlich landeten wir in einer ehemaligen Gerberei in der Vorstadtstraße. Dort war es zwar eng wie in einer Sardinenbüchse, aber immerhin hatten wir wenigstens eine Unterkunft. Dank dem Entgegenkommen der Stadtverwaltung konnten wir einen Teil unseres Geräts in der damaligen Hospitalscheuer unterstellen. Damit wir unsere Flugzeuge auch selbst starten konnten, wurde mit dem Bau einer eigenen Startwinde begonnen. Diese konnte 1955 zur vollen Zufriedenheit erprobt und zugelassen werden. Später erwarben wir einen alten Lastwagen, der dann als Fahrgestell für die schwere Winde diente. Im Winter 1955 erhielten wir die Nachricht, daß unser seitheriges Fluggelände Messelberg jetzt landwirtschaftlich genutzt werden sollte. Da wir auf keinem Gelände der näheren Umgebung unterkommen konnten, nahmen wir freudig das Angebot der Karlsruher Fliegerkameraden an, ihren Platz in Forchheim bei Karlsruhe mit zu benützen. Zwar war die Entfernung

Unsere Startwinde mit dem Lastwagen



bis Karlsruhe groß, doch konnten wir dort unsere Flugzeuge und die Startwinde in der Halle unterstellen, so daß wenigstens der Transport entfiel. Auf dem schönen großen Flugplatz in Forchheim sind wir 2 Jahre lang eifrig geflogen, und unser Fluglehrer Dieter Althaus hat dort manchen Schulstart mit dem Specht hinter sich gebracht. Viele von uns haben dort ihre ersten Thermik-Flüge durchgeführt. Den Karlsruher Fliegerkameraden möchten wir an dieser Stelle noch einmal für ihr großzügiges Entgegenkommen und ihre Kameradschaft und Hilfe herzlich danken. Mit den Erlebnissen in Karlsruhe allein ließen sich Bände füllen, und viele, die diese Zeilen lesen, werden sich mancher schöner Flüge erinnern.



Flugbetrieb in Karlsruhe-Forchheim

Als 1. Vorsitzender fungierte 1956 Oskar Weller, der sich auch als Organisator aller unserer Flugzeugtaufen große Verdienste erworben hat. Im August 1956 trennten sich unsere Urbacher Fliegerkameraden von der Gruppe und gründeten einen eigenen Verein. Da, wie oben erwähnt, die Werkstatt nur behelfsmäßig untergebracht war, wurde das Werkstattproblem immer vordringlicher. Ende 1955 bekamen wir von der Stadtverwaltung einen Platz zur Errichtung eines Werkstattgebäudes zur Verfügung gestellt. Von der Firma Kübler erhielten wir zusammen mit der Fliegergruppe Waldstetten eine Baracke, die wir selbst abbrechen mußten. Nach Verhandlungen mit der Fliegergruppe Waldstetten gelang es uns, deren Anteil käuflich zu erwerben.

Der Aufbau des neuen Fliegerheims nahm alle Kräfte in Anspruch. Der Abbruch und Transport der großen Baracke vom alten Platz bei der Firma

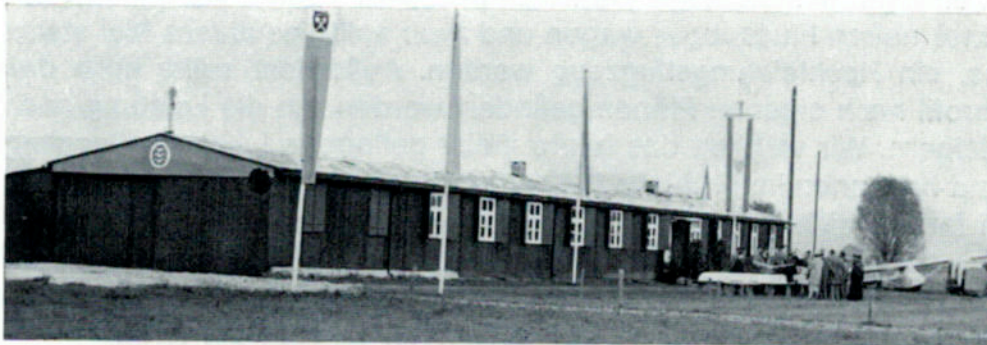


Bau der Fundamente für das neue Fliegerheim

Kübler bis zur Au dauerte, da wir nur am Wochenende arbeiten konnten, den ganzen Winter an und fand oft bei bitterster Kälte statt. Gleichzeitig waren auch die Fundamente betoniert worden. Durch das Hochwasser, das im Frühjahr 1956 die Au überflutete, wurden die auf dem Bauplatz liegenden Barackenteile teilweise weggeschwemmt, und wir mußten die einzelnen Teile wieder einsammeln und mit Drahtseilen verankern. Sobald es ging, wurde mit dem Aufstellen der Baracke begonnen, und nacheinander entstanden ein großer Kameradschaftsraum, Büro, Lagerräume, Holz- und Mechanikerwerkstätten und eine Garage zum Unterstellen der Flugzeuge.

Mit Feuereifer wurde die Inneneinrichtung des Fliegerheims fertiggestellt, und am 27. Oktober 1957 konnte unser 1. Vorsitzender Rolf Sautter bei der festlichen Einweihung den Schlüssel aus der Hand des Herrn Bürgermeisters Illenberger entgegennehmen. Dieser Tag war ein wichtiger Markstein in der Entwicklung unserer Gruppe, besaßen wir doch jetzt ein eigenes Heim.

Das neue Fliegerheim



Trotz des Werkstattbaues wurde das Fliegen nicht vergessen. Zwar mußten wir Sonntag für Sonntag die weite Fahrt nach Karlsruhe auf uns nehmen, glücklicherweise hatten wir aber von einem hochherzigen Gönner einen alten Mercedes geschenkt bekommen, so daß wir wenigstens eine eigene Fahrgelegenheit hatten. Zwei Jahre lang waren wir jetzt bei unseren Kameraden in Karlsruhe geflogen und hatten gute Freundschaft geschlossen. 1958 gelang es uns endlich, zusammen mit den Welzheimer Fliegerkameraden bei Welzheim ein Fluggelände zu finden. Die Grundstücksbesitzer gaben uns freundlicherweise die Genehmigung zur Benützung der Grundstücke, so daß wir seither in Welzheim ein Fluggelände in der näheren Umgebung zur Verfügung haben. Natürlich müssen wir in der Wachstumszeit auf die Landwirtschaft Rücksicht nehmen, aber immerhin können wir wenigstens fliegen, und wir sind den Grundstücksbesitzern zu großem Dank verpflichtet.



Die Schlüsselübergabe

Da wir nun eine gut eingerichtete Werkstatt besaßen, wollten wir uns jetzt an den Bau eines neuen Flugzeuges wagen und zwar sollte es dieses Mal etwas Besonderes, ein Hochleistungsflugzeug werden. Außerdem sollte noch das Tragflügelprofil nach eigenen Plänen geändert werden, um die Leistung noch mehr zu steigern. Wir wählten das heute meist geflogene Leistungsflugzeug Ka 6 aus und begannen im Frühjahr 1958 eifrig daran zu bauen.

Inzwischen fanden sich in Schorndorf auch einige Interessenten für den Motorsportflug, so daß wir eine Abteilung »Motorsportflug« gründen konnten. Allerdings ist es uns bis heute noch nicht möglich, den Motorflug in der näheren Umgebung auszuüben, da ein geeigneter Landeplatz fehlt.



Der Spatz »Paul Strähle«

Der fliegerische Leistungsstand unserer Kameraden war jetzt so, daß wir beschlossen, ein Leistungsflugzeug vom Typ »Spatz« zu kaufen. Am 27. Juni 1959 durften wir dieses Flugzeug auf den Namen des alten Schorndorfer Flugpioniers »Paul Strähle« taufen. Dieses Flugzeug hat uns schöne Leistungsflüge ermöglicht, und unser Fluglehrer und 1. Vorsitzender Dieter Althaus konnte damit auf dem Sommerlager, das wir erstmalig in Böblingen durchführten, die fehlende Bedingung für sein silbernes Leistungsabzeichen erfüllen, andere Kameraden konnten ihre ersten Bedingungen dafür erfüllen. Ein Fliegerfilm, der von einem unserer Kameraden hergestellt wurde, hat die Geschehnisse des Jahres 1959 im Bild festgehalten. Ein besonders erfreuliches Ereignis war die Gründung der »Altkameradschaft Schorndorfer Segelflieger« durch unsere »alten Adler«. Sie wollen die alte Kameradschaft weiterpflegen und stehen der Jugend immer mit Rat und Tat zur Seite. Wie in jedem Jahr war auch Frühjahr 1960 Hochbetrieb in der Werkstatt. Die Überholung der Flugzeuge mußte abgeschlossen werden, die Winde wurde auf einen anderen Lastwagen montiert, den wir geschenkt bekommen hatten, und der Bau unseres Hochleistungsflugzeuges Ka 6 mußte weitergehen. In diesem Jahr wollten einige Kameraden ihre Überlandflüge für das silberne Leistungsabzeichen hinter sich bringen, und so wurde in Welzheim und auf dem Sommerlager, das wieder in Böblingen stattfand, eifrig geflogen. Mit 422 Starts erreichten wir 73 Flugstunden, darunter einen 5-Stunden-Flug unseres Hans-Georg Vögele, der dadurch sein silbernes Leistungsabzeichen erhielt. Überlandflüge wurden von Welzheim nach Malsheim, von Böblingen nach Leipheim, nach Ulm und Weiler durchgeführt. Unser Spatz hatte in diesem Jahr eine durchschnittliche Flugzeit von 34 Minuten pro Start zu verzeichnen. In der Werkstatt wurden 3000 Arbeitsstunden geleistet. Wir konnten also zufrieden sein.

Kurt
Herzog?
1959

Im Winter wurde wieder eifrig an unserem Hochleistungsflugzeug Ka 6-S weitergearbeitet. Natürlich mußten nebenher auch die anderen Flugzeuge gewartet und überholt werden. Außerdem wurde noch ein Transportwagen für die Ka 6 fertiggestellt. Das Jahr 1961 brachte dann für die Fliegergruppe die Erfüllung verschiedener, lange gehegter Wünsche. Das Erfreulichste:



Vorbereitung zum ersten Start der Ka 6-S

Unsere Ka 6-S, an der schon über 2 Jahre angestrengt gearbeitet wurde, konnte fertiggestellt werden, so daß wir sie ins Sommerlager nach Böblingen zum Einfliegen mitnehmen konnten. Der erste Start unseres Fluglehrers Dieter Althaus mit dem neuen Vogel bewies, daß wir mit dem Flugzeug sehr zufrieden sein können. Eine großzügige Spende machte uns die Anschaffung eines Fallschirms möglich, der für die Probeflüge mit der Ka 6 notwendig war. Insgesamt wurden im Jahr 1961 365 Starts mit 117 Flugstunden bei einer mittleren Flugzeit von 19 Minuten pro Start ohne die geringste Störung durchgeführt. Dabei wurden 2 Luftfahrtscheine Klasse 1 und 2 Luftfahrtscheine Klasse 2 abgelegt. Mit großem Stolz erfüllt es uns, daß vier unserer Kameraden, Robert Hummel, Erwin Klett, Frieder Epple und Erich Klewin, das silberne Leistungsabzeichen erwerben konnten. Besondere Leistungen waren 1 Überlandflug von Welzheim nach Wengen bei Dillingen/Donau, 4 Flüge von über 5 Stunden Dauer, 3 Flüge mit 3,5 Stunden Dauer und 6 Flüge mit über 2 Stunden Dauer. Der größte Teil dieser Flüge wurde während des Sommerlagers in Böblingen gemacht. Wir sind unseren Böblinger Fliegerkameraden sehr dankbar, daß sie uns immer wieder ihren schönen Flugplatz zur Verfügung stellen.



Besondere Leistungen waren 1 Überlandflug von Welzheim nach Wengen bei Dillingen/Donau, 4 Flüge von über 5 Stunden Dauer, 3 Flüge mit 3,5 Stunden Dauer und 6 Flüge mit über 2 Stunden Dauer. Der größte Teil dieser Flüge wurde während des Sommerlagers in Böblingen gemacht. Wir sind unseren Böblinger Fliegerkameraden sehr dankbar, daß sie uns immer wieder ihren schönen Flugplatz zur Verfügung stellen.

Sommerlager
in Böblingen



In der Winterpause wurden im Kameradschaftsraum im Rahmen des theoretischen Unterrichts zwei Film- und Vortragsabende abgehalten, wobei unsere jungen Fliegerkameraden auf den Flugbetrieb vorbereitet wurden. In der Werkstatt wurde der Spatz neu bespannt und in die Winde ein neuer und stärkerer Motor eingebaut.

Den Auftakt der Saison 1962 bildete die Taufe der Ka 6-S, die am 26. Mai durch Herrn Bürgermeister Wegner aus Berlin-Charlottenburg auf den Namen »Berlin« getauft wurde. Diese Veranstaltung war wieder einmal ein richtiges Fliegerfest und für die Gruppe ein schöner Erfolg.

Vom 17. 6 bis 1. 7. 62 wurde wieder ein Sommerlager in Böblingen durchgeführt. Auch dieses Mal konnten wieder einige Anfänger ihren ersten Alleinflug hinter sich bringen, wofür sie dann nach alter Fliegerritte durch eine freundlich gemeinte Tracht Prügel belohnt wurden. Außerdem konnten mehrere Kameraden ihre Flugzeugschleppberechtigung erwerben.

Die Flugerprobung der Ka 6-S konnte abgeschlossen werden. Als ersten größeren Flug mit der Ka 6-S »Berlin« versuchte Dieter Althaus einen Dreiecksflug Böblingen-Aalen-Tuttlingen-Böblingen. Leider war er aber auf dem letzten Stück nach 280 km Flugstrecke in der Nähe des Hohenzollern nach 7 Stunden Flugzeit zur Landung gezwungen. Dafür gelang ihm wenige Tage darauf ein Zielflug nach Salzburg mit 310 km Flugstrecke. Dieter Althaus erwarb damit den ersten Brillanten zum goldenen Leistungsabzeichen. Wir können also auch mit dem diesjährigen Sommerlager zufrieden sein.

Um die Schulung des Nachwuchses zu fördern, beschlossen wir, unseren guten alten Doppelsitzer Specht zu verkaufen und einen Leistungsdoppelsitzer zu beschaffen. Damit hoffen wir dann auch einige schöne Thermikflüge

mit unseren fördernden Mitgliedern machen zu können. Unser Grunau-Baby, das jetzt 10 Jahre alt ist, soll noch in diesem Jahr durch ein neues und leistungsfähigeres Flugzeug, ein Ka 8, ersetzt werden. Die Taufe dieses Flugzeugs feiern wir jetzt zusammen mit dem 35jährigen Jubiläum der Fliegergruppe Schorndorf. Diese Vorhaben verlangen wieder eine intensive Zusammenarbeit aller Mitglieder, und wir würden uns freuen, wenn einige Gönner helfen würden, damit die Zukunft der Schorndorfer Fliegergruppe gesichert ist.



Werkstattarbeit

Dieser kurze Abriß kann nur in dürren Worten die geschichtliche Weiterentwicklung unserer Gruppe schildern. Er vermittelt aber vielleicht einen Eindruck davon, mit welcher Begeisterung wir Schorndorfer Segelflieger bei der Sache sind. Wenn in diesem Jahr die Fliegergruppe Schorndorf ihr 35-jähriges Bestehen feiern kann, so ist dies vor allem auch der Schorndorfer Stadtverwaltung, der Industrie und der segelflugverständigen Bevölkerung zu danken. Dank sagen möchten wir vor allem auch unseren fördernden Mitgliedern, deren Unterstützung uns sehr wertvoll ist. Auch den befreundeten Fliegergruppen, die uns immer uneigennützig unterstützt haben, sprechen wir unseren Dank aus. Mit den folgenden Berichten wollen wir Ihnen einen Einblick in das Leben und die Arbeit der Gruppe geben, um das Vertrauen zu rechtfertigen, das uns von vielen Seiten entgegengebracht wird.



Ein Flugsonntag der Schorndorfer Segelflieger in Welzheim von Robert Hummel

In den Sommermonaten trifft sich an jedem Sonntag, der schönes Wetter erhoffen läßt, frühmorgens eine kleine Schar unentwegter Segelflieger in ihrem Fliegerheim auf der Au. An den vorausgegangenen Wochentagen wurde schon alles vorbereitet, so daß jetzt nur noch die Flugzeuge und die Startwinde zum Fluggelände bei Welzheim gebracht werden müssen. Nachdem auch die Welzheimer Segelflieger, mit denen wir gemeinsam fliegen, mit ihrem Flugzeug eingetroffen sind, beginnt auf dem Fluggelände bald ein reges Treiben.

Am Startplatz, der immer entgegen der herrschenden Windrichtung gewählt wird, werden die Flugzeuge von den Transportwagen abgeladen und zusammengesetzt. Die Startwindenmannschaft fährt die Startwinde zum anderen Ende des Platzes, legt dabei das Telefonkabel aus und sperrt das Gelände mit Warnschildern ab. Dann wird die Startwinde betriebsfertig gemacht. Inzwischen hat der Seilrückholfahrer mit einem starken Motorrad das 4 mm starke Stahlseil von der Seiltrommel abgespult und zum Startplatz gezogen. Dort sind inzwischen die Flugzeuge vom Fluglehrer genau nachkontrolliert worden. Mit rot-weißen Fähnchen wurde die Landebahn abgesteckt und der Aufsetzpunkt bei der Landung durch das Landekreuz markiert.

Nachdem sich der Fluglehrer überzeugt hat, daß alle Sicherheitsvorkehrungen getroffen sind, wird das erste Flugzeug zum Startplatz geholt. Der Pilot steigt ein und wird mit den Anschnallgurten festgeschnallt. Mit der rechten Hand faßt er den Steuerknüppel, mit dem er im Flug die wichtigsten Richtungsänderungen durchführen kann. Seine Füße stehen auf den Seitenruderpandalen, die er beim Kurvenfliegen betätigen muß. Die linke Hand kann beim Landen den Landeklappenhebel bedienen. Gleich darüber hängt der rote Ausklinkknopf, mit dessen Hilfe das Schleppseil eingeklinkt bzw. abgeworfen werden kann. Auf dem Instrumentenbrett zeigt der Höhenmesser die Flughöhe, das Variometer die Steig- und Sinkgeschwindigkeit und der Fahrtmesser die Fluggeschwindigkeit an.

Wenn der Pilot startfertig ist, wird die Haube zugeklappt und verriegelt. Ist die Startbahn frei, so wird das Schleppseil am Flugzeug eingeklinkt, die



Flugbetrieb in Welzheim



»Gottlieb Daimler«
auf der Suche
nach Aufwind

Tragflächen des Flugzeuges werden waagrecht gehalten, die Startbereitschaft wird telefonisch zur Startwinde durchgegeben. Der Motor treibt die Seiltrommel an, die das Seil aufspult. Das Flugzeug kommt ins Rollen, hebt vom Boden ab und wird wie ein Drachen hochgezogen. Oben angekommen, wirft der Pilot das Schleppseil ab. Er ist jetzt 250–300 m hoch und fängt an, nach Aufwinden zu suchen. Beim Landen muß er dann sehr genau die Entfernung abschätzen und seine Höhenreserve einteilen, um mit Hilfe der Landebremsen im Landefeld aufzusetzen.

Bis es zum Start eines Flugzeuges kommt, müssen also schon eine ganze Menge Vorbereitungen getroffen werden. Dann aber erfolgt Start auf Start. In erster Linie wird das doppelsitzige Segelflugzeug eingesetzt, um die Anfänger durch den mittfliegenden Fluglehrer auszubilden. Auch Zuschauer, die das Segelfliegen einmal erleben wollen, fliegen manchmal als Passagiere mit. Wer gerade nicht fliegt, hat trotzdem keine Langeweile, die gelandeten Flugzeuge müssen beiseite geschoben oder wieder startklar gemacht, die Startwinde und das Seilrückholfahrzeug bedient werden. Die Funktionen jedes einzelnen werden immer wieder gewechselt, damit jeder möglichst alles lernt.

Auf ein lukullisches Mittagessen verzichten die Segelflieger, denn gerade in der Mittagszeit ist das Wetter für längere Flüge im allgemeinen am günstigsten. Bei guten Wetterverhältnissen bleiben die Segelflugzeuge oft stundenlang am Himmel, wobei die Piloten die Schönheit der Landschaft des Welzheimer Waldes in ungestörter Ruhe genießen können. Die Zurückgebliebenen schauen dann ohne Neid ihren über ihnen schwebenden Kameraden zu, denn durch Beobachten kann man auch vom Boden aus lernen.

Wenn dann am Abend die Aufwinde nachlassen und sich niemand mehr länger in der Luft halten kann, werden die Flugzeuge demontiert. Nachdem das Fuggelände aufgeräumt ist, kehren alle Beteiligten müde, aber erfüllt mit neuen Erlebnissen, nach Hause zurück.

Vielleicht werden Sie uns einmal auf dem Flugplatz besuchen, um mit eigenen Augen zu sehen, wie es bei uns Schorndorfer Segelfliegern zugeht.



Mein erster Thermikflug von Jürgen Aucher

Nach dem leichten Ausklinkdruck des Schleppseils fliege ich ein kurzes Stück geradeaus und will gerade eine Linkskurve einleiten, als es plötzlich anfängt, um meine Kabine zu rauschen und zu brummen. Es »bockelt«! Aus der Fliegersprache übersetzt heißt das soviel, daß man einen aufsteigenden Warmluftschlauch angeschnitten hat und die Tragflächen kleine, ungewollte Pendelbewegungen um die Längsachse des Flugzeuges ausführen. In einem solchen Falle liegt es am Piloten, möglichst rasch die Lage des im Querschnitt annähernd kreisförmigen Aufwindfeldes zu erkennen und durch sauberes Ausfliegen des sogenannten »Bartes« Höhe zu gewinnen.

Sollte mir heute dieses Glück beschieden sein? Verbissen versuche ich nach einer Verlagerung saubere Vollkreise zu fliegen, dabei dauernd das Variometer im Auge behaltend. Tatsächlich! Das Instrument zeigt Steigen an, wieviel, das ist mir im Augenblick egal, Hauptsache ist, es geht nach oben! Das langsame Klettern des Höhenmessers beruhigt ungemein, gleichzeitig zittere



Den Wolken entgegen

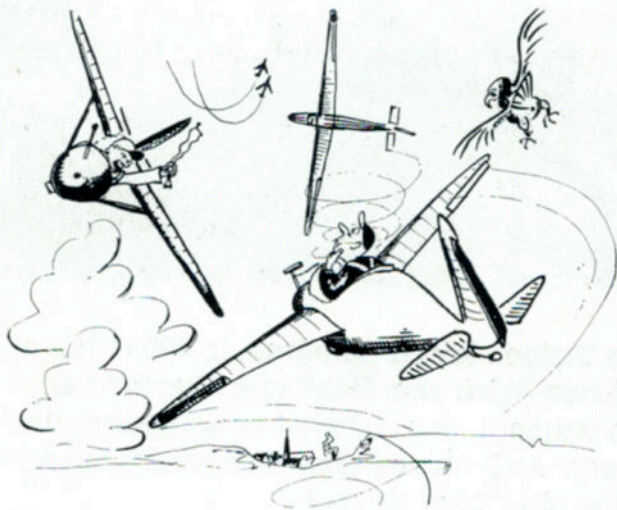
ich aber auch fast vor Aufregung, das Steigen könne aufhören. In 400 m Höhe erkenne ich, daß ich schon ein ziemliches Stück vom Böblinger Flugplatz entfernt bin und meine jetzige Flughöhe verlangt, den Aufwind zu verlassen, um wieder in Platznähe zu kommen, denn Außenlandungen sind unerwünscht und für den Anfänger, wie ich einer bin, nicht ganz risikolos.

Schweren Herzens will ich mich gerade auf die baldige Landung vorbereiten, als ich in 200 m Höhe nochmals einen Aufwindeschlauch finde, der mir größere Steiggeschwindigkeiten als der vorherige zu beschern scheint. Angestrengt versuche ich – das Hemd klebt schweißnaß am Körper – diese letzte Chance zu nutzen und in sauberem Fliegen diesen Aufwind zu zentrieren. Im dritten

Vollkreis endlich zeigt mein Variometer ein konstantes Steigen von 1 m/sec. Der Höhenmesser steigt wieder auf 300 m, wandert weiter über 400 m auf 500 m. – Stetiges Steigen. – Jetzt habe ich bereits eine angezeigte Steiggeschwindigkeit von 1 1/2 m/sec! – 600 m. Plötzlich sehe ich rechts unten einen Böblinger »Zugvogel«, der sich »meinem« Aufwind nähert und jetzt ebenfalls zu kreisen anfängt. Nun heißt es Ruhe zu bewahren und aufzupassen! 700 m Flughöhe! In engen Kreisen versuche ich, mein »Grunau Baby« dem Verfolger zu entziehen, und tatsächlich, es gelingt: Der »Zugvogel« bleibt mit seinen weiten Vollkreisen unter mir zurück.

Ab und zu ein rascher Blick nach unten zur Orientierung. Der Flugplatz liegt in einiger Entfernung, ich nähere mich Dagersheim.

Inzwischen ist der Höhenmesser auf über 800 m geklettert. Stetiges Steigen von beinahe 2 m/sec. läßt mein Herz klopfen. Wird es gelingen, die schon lange erträumten 1000 m Höhe zu erreichen? 900 m sind erreicht. Mein Auge hängt fast nur noch am Instrument. 950 . . . 970 . . . 990 m. Mit einem Jubelschrei begrüße ich die ersehnten 1000 m! Langsam, aber sicher geht es noch höher. Voller Freude fange ich an zu pfeifen. Meine Augen gleiten vom Instrumentenbrett hinaus: Dagersheim bleibt zurück, einzelne Steinbrüche unterbrechen die saubere Ordnung der Felder, dazwischen, unregelmäßig verteilt, grüne Waldviertel. Über dem blauen Schatten des Schwarzwaldes stehen einige winzige Cumulus-Wölkchen. Plötzlich entdecke ich etwas unter mir unseren »A-Spatz«, der auf der Suche nach Aufwind mein rotes Baby im Kreisen gesichtet hat. Frieder, der heute seinen 5-Stunden-Flug machen will, schafft sich herauf, und fröhlich winkend fliegen wir umeinander herum. Jetzt empfinde ich zum erstenmal richtig das Gefühl des Fliegens,



nicht mehr die Enge der Kabine, sondern ich sehe uns zwei Vögel, Bussarde, die sich ruhig, ohne Flügelschlag umkreisen.

Leider hört bei einer Anzeige von 1150 m Höhe mein »Aufwind des Tages« auf, und wir fliegen in verschiedenen Richtungen davon, jeder in der Hoffnung, bald wieder ein Aufwindfeld zu finden.

In 400 m Höhe finde ich nochmals schwachen Aufwind, der mich aber nur auf gute 500 m trägt, dann geht es langsam, aber sicher in Richtung Flugplatz nach unten.

Nach einer glatten Landung schnalle ich mich schweißgebadet von meinem braven Baby los, voll Freude, denn neben meinen ersten 1000 m Flughöhe hat mir dieser Flug auch eine Zeit von 1 3/4 Stunden beschert, die den leichten Druck in den Ohren vergessen läßt.



Ein Überlandflug im Segelflugzeug

von Erwin Klett

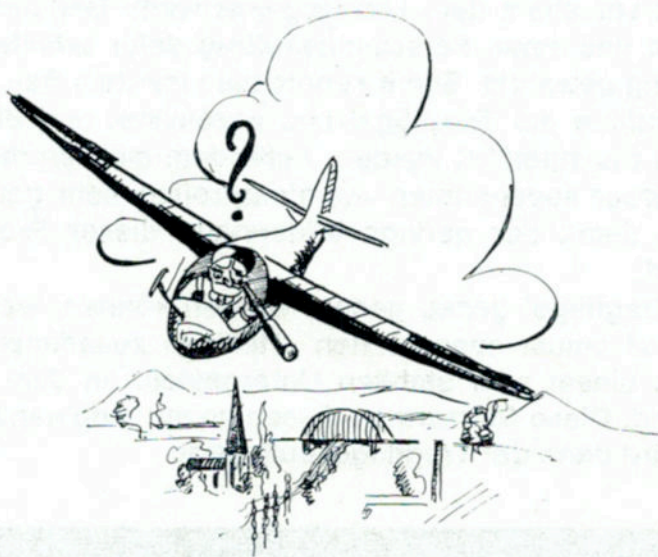
Es ist Sonntagmorgen. Ein strammer Nordost bläst über die Heide, droben auf dem Welzheimer Wald. Die Segelflieger haben zwei Flugzeuge aufgebaut. Einer der Kameraden soll heute überlandfliegen. Es ist noch früh, und Aufwinde sind noch nicht zu erwarten. Die Flugschüler stehen bei den Flugzeugen, an Schulbetrieb ist bei dem herrschenden Wind und der starken Böigkeit nicht zu denken. Doch bald deutet die beginnende Wolkenbildung auf das Einsetzen der thermischen Aufwinde hin. »Willst du starten?« Der Pilot scheint unschlüssig, noch sind die Aufwinde nicht besonders ausgeprägt. Die Cumuluswolken, die der Wind in langen Reihen vor sich hertreibt, haben zerfranstes Aussehen und zerfallen so rasch, wie sie entstehen. Ob der Flug heuer noch gelingen wird? Es ist bereits September, und die günstigen Streckenwetterlagen sind seltener geworden. Aber um die Mittagszeit ballen sich die Wolken stärker, die Kameraden helfen, das Flugzeug startklar zu machen. Gewohnheitsgemäß schnallt sich der Pilot im Führersitz fest, überprüft die Steuerung und die Bordinstrumente. Lange hat er auf diesen Augenblick gewartet, nun gilt es, die Gelegenheit zu nützen. Er wird rasch Höhe gewinnen müssen, bevor ihn der starke Wind ins Lee der Waldhänge versetzt, wo eine Landung mit einem Bruch enden würde.

Letzte gute Ratschläge durch den Fluglehrer, das Schleppeil strafft sich, das Flugzeug rutscht einige Meter durch das Gras und schießt dann mit wachsender Geschwindigkeit steil in den Himmel. Während des Hochschleppens ist es böig, das Einhalten der richtigen Fluglage beansprucht die volle Aufmerksamkeit des Fliegers, und manchmal möchte ihn die Sorge um sein Flugzeug be-

schleichen, wenn er sieht, wie sich die Tragflächen unter dem Ansturm des Fahrtwindes biegen. Jedoch diese Gedanken verschwinden rasch wieder, kennt er sein Flugzeug nicht in- und auswendig? Hat er nicht in gemeinsamer Arbeit mit den Kameraden jedes Teil gewissenhaft geprüft? Das Steigen läßt nach, er löst sich vom Schleppseil und spürt nach kurzem Suchen den erhofften Aufwind auf. Rasch legt er das Flugzeug in die Kurve, die Steiggeschwindigkeit ist aber nur gering, er hat das Gefühl, daß er sich noch nicht im Kern des Aufwindes befindet. Vorsichtig verlagert er seine Kreise in die Richtung des stärksten Steigens. Der Aufwind wird besser, 2,5 und schließlich 3 Meter in der Sekunde Steiggeschwindigkeit zeigt das Variometer an, so sollte es immer sein. Bald wird es dunstig um ihn, ein Blick nach oben zeigt, daß die Basis der Wolken nicht fern ist. Der Startplatz liegt schon in weiter Ferne, bereits unerreichbar gegen den starken Ostwind. Dorthin geht es also nicht mehr zurück. Eine ungestüme Freude erfüllt den Segelflieger, zum erstenmal hat er den heimatlichen Flugplatz mit seiner gewohnten Umgebung hinter sich gelassen. Er richtet die Nase seines Vogels nach Westen, dorthin, wo mächtige Straßen von Cumuluswolken guten Aufwind verheißen. Doch zunächst einmal gibt es nur Abwind. Er drückt seine Maschine auf pfeifende Fahrt, um dem Abwind so schneller entfliehen zu können. Ein vertrautes Schütteln des Flugzeuges zeigt ihm bald darauf neuen Aufwind an. Nicht immer aber wird ihm der Höhengewinn so leicht gemacht, denn oft ist die Steiggeschwindigkeit sehr gering und fordert einen mühevollen Kampf um jeden Meter, während die Sonne heiß und unbarmherzig durch die Plexiglashaube brennt. Endlich sind wieder die schattenspendenden Wolken erreicht, deren Kühle dankbar empfunden wird.

Jetzt findet der Flieger Muße zur Betrachtung der Gegend, die sich vielfältig bunt unter ihm ausbreitet. Grüne Täler mit ihren Wiesen, Feldern und Dörfern wechseln ab mit den walddreichen Höhenzügen des Schurwaldes und der Buocher Höhe. Der Neckar windet sich als grausilbernes Band zwischen Filder und Schurwald hindurch. Weit im Westen schließt sich die leichtgewellte Gäulandschaft an die grünblauen Berge des Schwarzwaldes an. Es ist ein herrliches Dahingleiten, vom leisen Rauschen des Fahrtwindes begleitet. Ab und zu gesellt sich einer der segelnden Bussarde zu unserem Flieger, der sich im Aufwind kreisend wieder in die Höhe schraubt. Beide lieben sie das unbeschwerte Spiel mit Wind und Wolken, das Wandern auf den unsichtbaren Straßen der Luft. Doch auch diese Wanderung neigt sich ihrem Ende zu. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß schon über 60 km Strecke zurückgelegt sind. Der Pilot hält Ausschau nach einem Platz, auf dem er sein Flugzeug landen kann. Die Wiese dort bei dem Dorf liegt günstig. Vorsichtig, die Höhe abschätzend, teilt er den Landeanflug ein. Landeklappen ausfahren! Achtung Telefonleitung! Abfangen! Ruhig schwebt das Flugzeug aus, setzt auf und rutscht noch ein kurzes Stück über den Boden. Der Tragflügel neigt sich zur Erde, der Flug ist zu Ende. Was eben noch Wirklichkeit war, gleitet zurück in die Erinnerung, fast wie ein Traum erscheint es dem Piloten, daß er ohne die vorwärtstreibende Kraft eines Motors den Raubvögeln gleich im Blau des

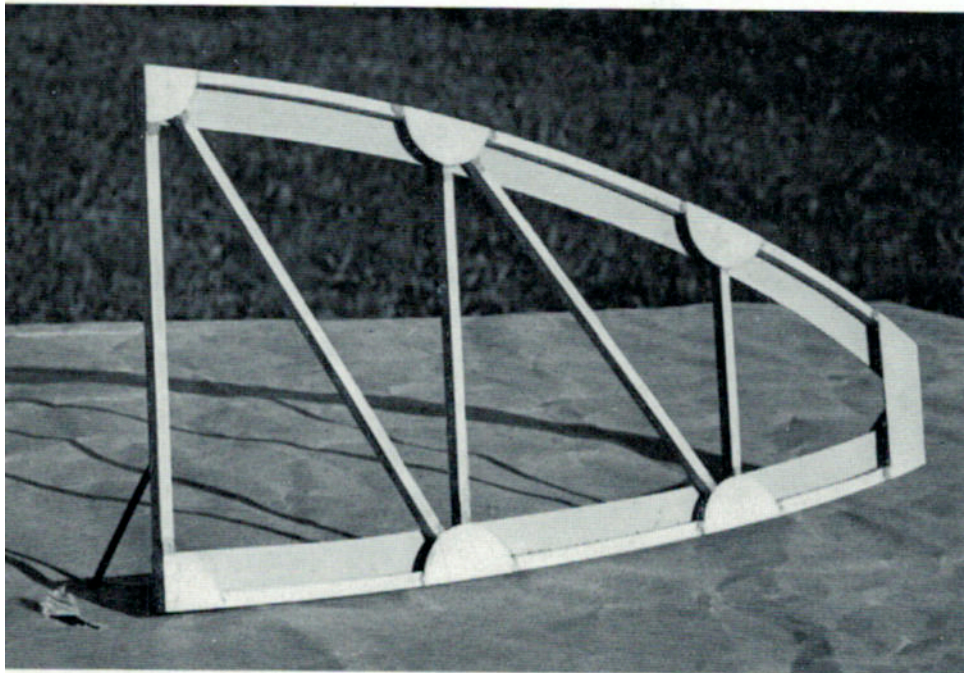
Himmels dahingeflogen ist. Nachdenklich rastet er die Landehilfen ein und klappt die Haube auf. Leute kommen heran, betrachten das Flugzeug und stellen neugierige Fragen. Eigentlich bliebe der Flieger jetzt lieber allein, um das Erlebte noch einmal in Gedanken an sich vorüberziehen zu lassen. Später kommen die Kameraden, um ihn und sein Flugzeug zu holen. Sie freuen sich mit ihm und beglückwünschen ihn zu dem schönen Flug, der ihm so spät im Jahr noch gelungen ist.



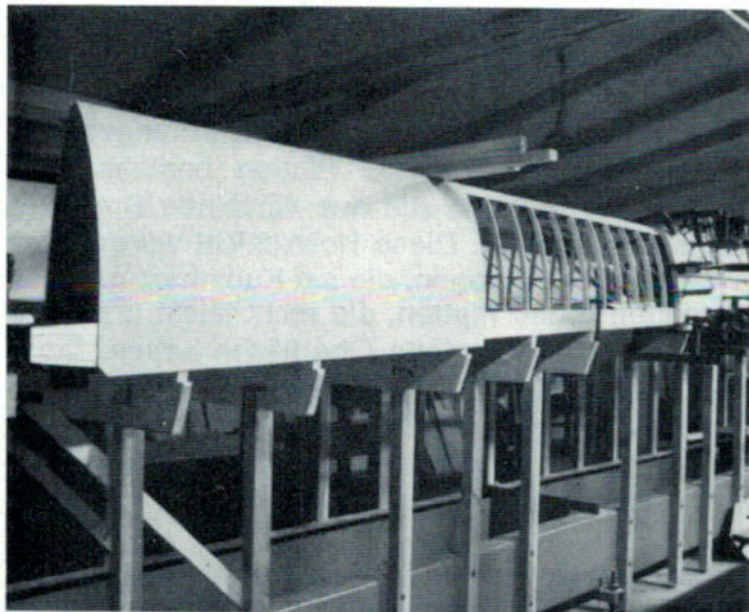
Die Entwicklung und der Bau unseres Hochleistungs-Segelflugzeugs Ka 6 - S von Dipl.-Ing. Dieter Althaus

Als glückliche Besitzer einer gut eingerichteten Werkstätte beschlossen wir, in der Fliegergruppe Schorndorf ein Hochleistungsflugzeug selbst zu bauen. Wir wählten uns dazu den »Rhönsegler« Ka 6 aus. Da an der Technischen Hochschule in Stuttgart Tragflügelprofile entwickelt worden waren, die einen wesentlich geringeren Strömungswiderstand hatten als die in der Ka 6 verwendeten amerikanischen Profile, sollten bei unserem Flugzeug die neuen Profile in die Tragflügel eingebaut werden. Dem geänderten Flugzeug gaben wir die Bezeichnung »Ka 6 – S«. Diese Änderung verursacht natürlich erhebliche Mehrarbeit und Kosten. Daß wir das Projekt trotzdem in Angriff nehmen konnten, ist vor allem dem Landesgewerbeamt Baden-Württemberg zu verdanken, das uns einen Forschungsauftrag dafür erteilte und uns finanzielle Unterstützung gewährte. Somit konnte also mit dem Bau begonnen werden. Zunächst mußten die Tragflügel neu gezeichnet und die Festigkeitsberechnungen neu durchgeführt werden. Außerdem müssen die Tragflügel bei Verwendung dieser sogenannten »Laminarprofile« sehr genau auf Kontur gearbeitet sein, damit der geringe Widerstand dieser Profile auch tatsächlich erreicht wird.

Damit die Tragflügel genau gebaut werden können, werden sie – wie auch Schiffe – auf einem sogenannten »Helling« zusammengebaut. Der Helling besteht aus einem sehr stabilen Untergestell, an dem Stützarme aus Holz befestigt sind. Diese Stützarme müssen genau aufeinander ausgerichtet sein, auf ihnen wird dann der Tragflügel aufgelegt.



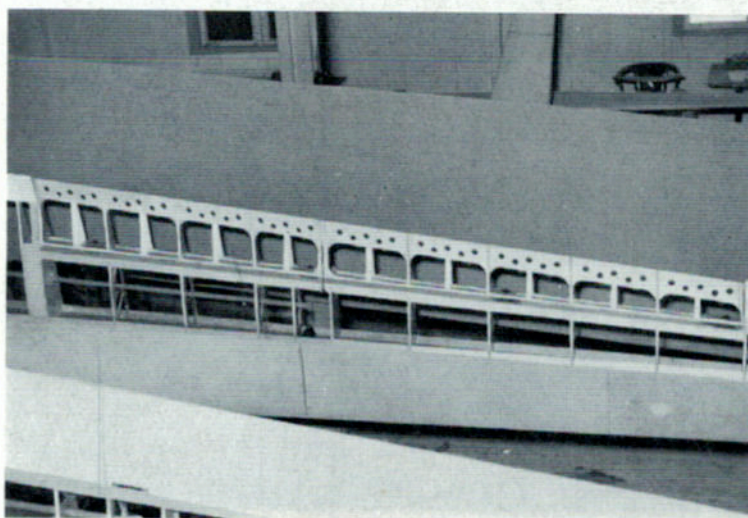
Eine »Rippe«



Der »Helling« mit einem Tragflügel. Ein Teil der Nasenbeplankung ist bereits aufgeleimt

Der Hauptteil des Tragflügels ist der »Holm«, eine Art Balken aus bestem Holz, er gibt dem ganzen Flügel die Festigkeit. Am Ende der Holmen sind die Beschläge befestigt, mit denen die beiden Tragflügel bei der Montage mit dem Rumpf zusammengesteckt werden. Auf die Holme werden zunächst »Rippen« aufgeleimt, die genau die Form der vorderen Flügelprofilhälfte haben. Der Holm zusammen mit den vorderen Rippen bildet dann die sogenannte Flügel Nase. Auf diese Flügel Nase werden jetzt noch Sperrholzplatten aufgeleimt, die das Ganze zusammenhalten und die Haut der Flügel Nase bilden. Anschließend werden die hinteren Rippenhälften aufgeleimt und durch eine Endleiste verbunden.

Natürlich müssen alle Rippen beim Anleimen peinlich genau ausgerichtet werden, damit der Flügel nachher keine Wellen aufweist. Schließlich werden noch die Querruder mit ihrem Bedienungsgestänge eingebaut. Nun sind die



Tragflügel rohbaufertig: Nasenbeplankung, hintere Rippen und Querruder

Tragflügel im Rohbau fertig. Normalerweise wird der hintere Teil des Tragflügels mit Stoff bespannt, da aber eine Stoffbespannung zwischen den Rippen etwas einfällt, wird die Profilkontur nicht genau eingehalten. Wir wollten deshalb eine bessere Bauweise anwenden und entwickelten in langen Versuchsreihen sogenannte »Sandwichplatten«. Diese Platten bestehen aus einer 3 mm starken leichten Balsaholzschiicht, die aus einzelnen Brettchen parkettbodenartig zusammengeleimt wurden. Diese Holzschicht wurde dann auf beiden Seiten mit feiner Glasfaser überzogen, die mit Kunstharz getränkt wurde. Auf diese Weise entstanden große Platten, die recht leicht und doch beträchtlich steif waren und außerdem eine glatte Oberfläche hatten. Diese Platten wurden nun anstelle des sonst üblichen Bespannstoffs auf den hinteren Teil der Tragflügel aufgeleimt. Da Holz unter der Einwirkung der Luftfeuchtigkeit arbeitet, wurde die ganze sperrholzbeplankte Flügel Nase mit kunstharzgetränkter Glasfaser überzogen, um so das Eindringen von Luftfeuchtigkeit zu verhindern.

Den Rumpf hatten wir rohbaufertig bezogen, da wir mit den Tragflügeln genug Arbeit hatten. Er wurde noch sorgfältig gespachtelt. Die Plexiglashaube für den Führersitz, die wir selbst aus einer Plexiglasplatte geblasen hatten, wurde sehr sorgfältig auf dem Rumpf angepaßt. Nun wurde alles noch sorgfältig lackiert und poliert, so daß nach über 2-jähriger Bauzeit die Abnahme durch den Bauprüfer erfolgen konnte.

Die fertige Ka 6-S, ein schnittiger Vogel



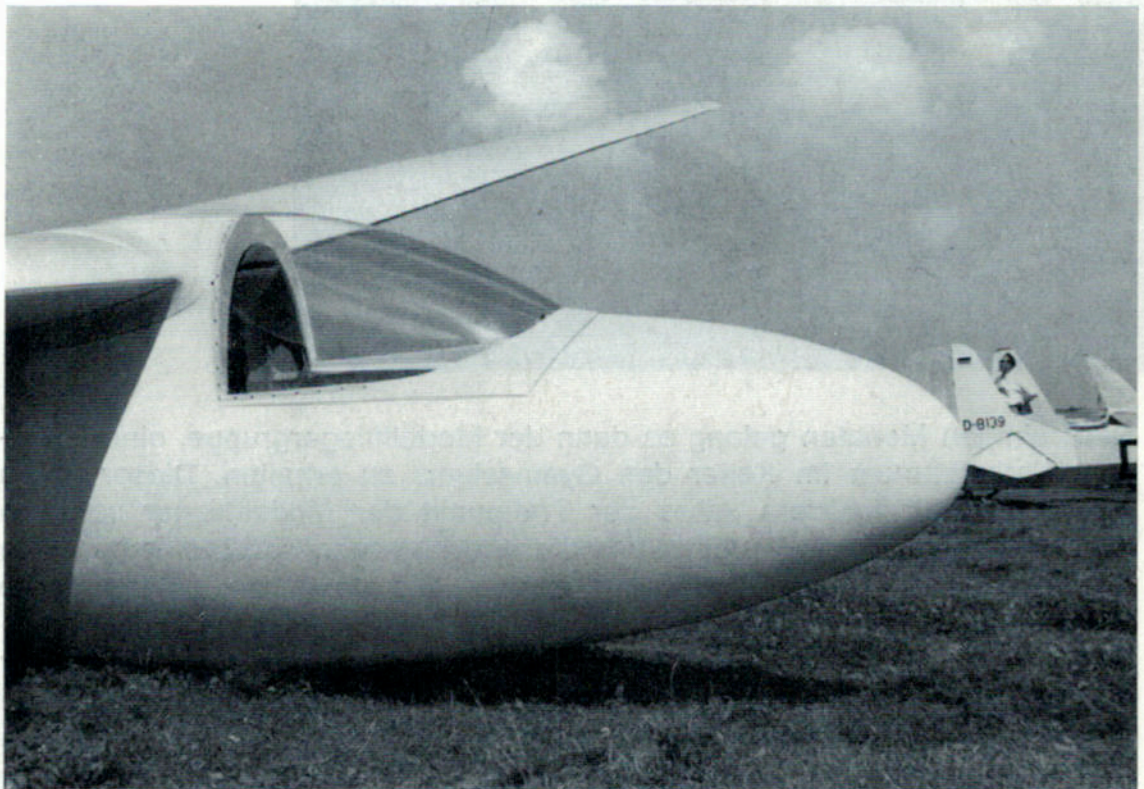
Im Jahre 1961 wurde die Maschine eingeflogen. Dabei zeigte es sich, daß sich der große Aufwand gelohnt hatte, unsere Erwartungen in bezug auf die Flugleistung des Flugzeuges wurden erfüllt. Während des Sommerlagers in Böblingen konnte unser Fluglehrer Dieter Althaus mit insgesamt 12 Starts beinahe 20 Stunden Flugzeit mit dem neuen Flugzeug erreichen.

Im Herbst 1961 wurden am Institut für Segelflug in München noch die Flugleistungen unserer Ka 6 – S gemessen. Auch diese Ergebnisse entsprachen unseren Erwartungen.

Leider ist das Flugzeug bis jetzt nur beschränkt zugelassen. Wir müssen damit noch einige Erprobungsflüge durchführen, bevor wir von der Prüfstelle für Luftfahrt die endgültige Zulassung erhalten. Wir hoffen, daß wir bald soweit sind und dann zeigen können, was in dem neuen Flugzeug steckt.

In dieser knappen Schilderung hört sich alles so einfach an. Für unsere Gruppe jedoch war der Bau dieses Hochleistungsflugzeuges eine große Aufgabe. Viele Probleme waren zu lösen, und mancher Kniff mußte eronnen und ausprobiert werden. Zumal wir uns auch an die Verwendung von Kunststoffen im Flugzeugbau gewagt haben. Wir können jedoch sagen, daß uns unser Werk dank der vorzüglichen kameradschaftlichen Zusammenarbeit gut gelungen ist und daß wir sehr stolz darauf sind.

Die Rumpfnase der Ka 6-S mit dem Führersitz



Die Entwicklung der Modellbaugruppe

Als sich im Jahre 1951 in Schorndorf wieder eine Segelfliegergruppe bildete, wurde auch der Modellflug nicht vergessen. Günter Battermann und Kurt Wallitschka sammelten einige Modellbauer um sich, die vorher schon für sich allein gearbeitet hatten, und gründeten die Modellbaugruppe; man arbeitete damals gemeinsam mit den Segelfliegern in den Räumen der Firma Eberle. Die Modelle, die gebaut wurden, waren fast alles noch alte Vorkriegskonstruktionen, denn in Deutschland war die Entwicklung gegenüber dem Ausland zurückgeblieben. Werkstoffe waren Sperrholz und Kiefernleisten; das leichte Balsaholz, das heute fast ausschließlich verwendet wird, war nahezu unbekannt. Gelegentlich konnte der eine oder andere durch Beziehungen einen amerikanischen Baukasten »organisieren«; die Modelle, die daraus entstanden, wurden viel bestaunt und waren dann das Vorbild für eigene Entwürfe.



Modellflieger

Nach einigen Monaten gelang es dann der Modellfliegergruppe, einen eigenen Werkstattraum im Keller des Gymnasiums zu erhalten. Dieser Raum sollte dann für mehrere Jahre der Treffpunkt der Modellflieger sein; so blieben ihnen auch die Raumnot und die verschiedenen Umzüge erspart, von denen die Segelflieger betroffen waren, und von denen an anderer Stelle dieses Heftes die Rede ist.

Obgleich manchmal der Fußboden unter Wasser stand und der Hausmeister gegen 22 Uhr zum Schlußmachen drängte, wurde eifrig gebaut; und obwohl die Teilnahme an Wettbewerben damals in der Regel ohne Erfolg war, lernten die Modellbauer viel, und man kann heute sagen, daß dies die Zeit war, in

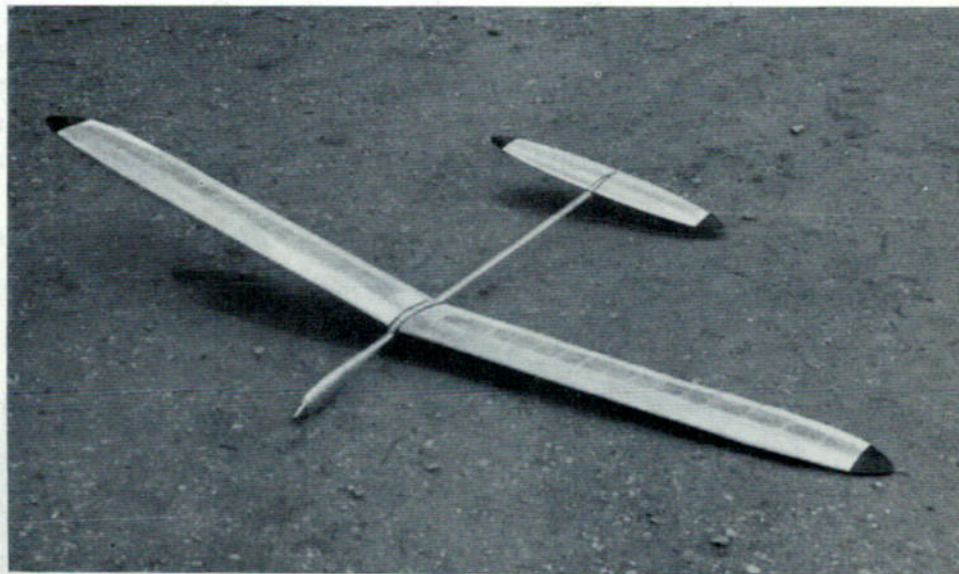
welcher die Grundlagen zu den späteren Erfolgen der Gruppe gelegt wurden. All diese Erfahrungen kommen heute auch den jungen Modellbauern zugute, die von älteren und erfahrenen Kameraden angeleitet werden.

Im Jahre 1957 konnten die Modellflieger dann umziehen in eine neue, schönere und zweckmäßigere Werkstatt, die ihnen die Segelflieger in ihrem neu erstellten Fliegerheim zur Verfügung stellten.

Zu erwähnen ist hier auch, daß sich in jener Zeit eine Gruppe von Modellfliegern aus Gemeinden des unteren Remstales den Schorndorfern anschloß. Während in Schorndorf fast nur noch Freiflug- und Fernlenkmodelle gebaut wurden, hatten sich diese Modellbauer auf Fesselflug spezialisiert, was sie dann später zu großen Erfolgen führte.

Allmählich begann die Arbeit Früchte zu tragen; die ersten Wettbewerbserfolge stellten sich ein. Es würde zu weit führen, diese hier alle aufzuführen; eine Aufstellung der bedeutendsten befindet sich am Ende dieses Berichts.

Neben alledem wurde die Nachwuchsförderung nicht vernachlässigt; es gelang so, trotz der natürlichen Abwanderung durch Wohnwechsel o. dgl., die Mitgliederzahl ständig zu vergrößern. Heute zählt die Gruppe 34 Mitglieder, die fast alle aktiv tätig sind. Erwähnung verdient in diesem Zusammenhang noch der alljährlich von der Gruppe durchgeführte UHU-Wettbewerb, der als Werbung für den Flugsport gedacht ist und der dabei im besonderen interessierte Jugendliche in den Modellflug einführen soll.



Ein Segelmodell

Einige Worte noch zu der Entwicklung der Fernsteuer-Fliegerei in der Schorndorfer Gruppe:

In den Anfangsjahren betätigten sich nur einige wenige auf diesem Gebiet. Die Schwierigkeiten waren erheblich, die selbstgebaute Fernsteueranlagen waren groß und schwer und in der Regel nicht sehr zuverlässig. Im Zuge der allgemeinen Entwicklung auf diesem Gebiet trat hier mit der Zeit

Besserung ein, und zu den selbstgebauten Anlagen traten auch fertig gekaufte. Heute werden von den Schorndorfer Modellfliegern sowohl industriell hergestellte als auch Eigenbau-Anlagen verwendet, zumal sich durch den Selbstbau eine Menge Geld sparen läßt.

Mit der Zeit begann sich der Mangel an einem zum Fliegen der Fernlenkmodelle geeigneten Gelände bemerkbar zu machen. Man muß dazu wissen, daß die modernen Fernlenkmodelle mit Geschwindigkeiten von 80–90 km/h fliegen und in ihrem Verhalten großen Flugzeugen sehr nahe kommen. Eine richtige Startbahn ist daher fast unerläßlich.

So war es eine große Hilfe, als die Stadtverwaltung Schorndorf der Gruppe eine Wiese am Stadtrand zur Verfügung stellte. Mit finanzieller Unterstützung von Gönnern des Modellflugs wurde dann Anfang 1961 auf dieser Wiese eine Modellstartbahn gebaut, die mit ihrer Abmessung von 60 auf 8 Meter eine der größten ihrer Art ist. Im vergangenen Sommer ist diese Wiese und der dort stattfindende »Flugbetrieb« an Samstag- und Sonntagnachmittagen schon oft der Anziehungspunkt vieler Spaziergänger gewesen.

Die Mitglieder der Gruppe verfügen ferner über Meß- und Prüfgeräte für die Steueranlagen, die den anderen Mitgliedern zur Verfügung stehen, so daß die Gruppe auch in dieser Hinsicht auf eigenen Füßen steht.

Wenn man zusammenfassend nochmals diese Geschichte der Modellfliegergruppe betrachtet, so bietet sich das Bild einer stetigen Aufwärtsentwicklung. Eine eigene zweckmäßige Werkstatt, die regelmäßigen Werkstattabende, ausgezeichnetes Zusammenleben mit den Segelfliegern, die Modellstartbahn, die Wettbewerbserfolge – dies alles sind Anzeichen für das hohe Niveau der Schorndorfer Modellfliegergruppe. Ihr Mitglieder sind bestrebt, dieses hohe Niveau in Zukunft zu halten und jenen zu helfen, die sich auch dieses schöne Gebiet des Flugsports als Freizeitbeschäftigung gewählt haben.

»Start«

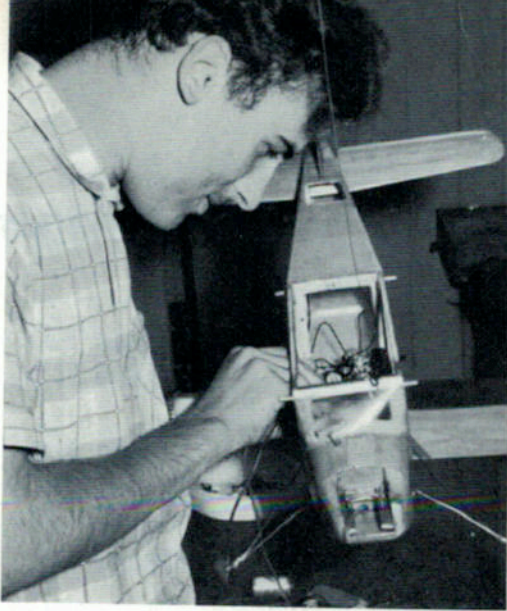


Ein stolzer Wettbewerbssieger



Hervorragende Erfolge der Schorndorfer Modellflieger

1958	1. Platz	Landesmeisterschaft	Klasse FJ
	2. Platz	Landesmeisterschaft	Klasse N 2
1959	1. Platz	Landesmeisterschaft	Klasse N 2
	2. Platz	Landesmeisterschaft	Klasse RC 1
	1. Platz	Deutsche Meisterschaft	Klasse N 2
	2. Platz	Deutsche Meisterschaft	Klasse FJ
1960	1. Platz	Landesmeisterschaft	Klasse N 2
	1. Platz	Landesmeisterschaft	Klasse RC 3
	1. Platz	Landesmeisterschaft	Klasse A 1
	1. Platz	Landesmeisterschaft	Klasse FJ
	1. Platz	Deutsche Meisterschaft	Klasse FJ
	2. Platz	Deutsche Meisterschaft	Klasse N 2
1961	1. Platz	Landesmeisterschaft	Klasse FJ
	2. Platz	Deutsche Meisterschaft	Klasse FM
1962	1. Platz	Wanderpokal der Fliegergruppe Villingen	Klasse A 1
	1. Platz	Wanderpokal der Fliegergruppe Offenburg	Klasse A 1
	1. Platz	Wanderpokal des Landkreises Offenburg Mannschaftswertung	



Jugend baut Flugmodelle

Eine beträchtliche Anzahl von Mitgliedern der Segelfliegergruppe Schorndorf befaßt sich mit dem Bau von Flugmodellen; sie sind in der Modellbaugruppe zusammengefaßt.

Wie die Entwicklung dieser Gruppe in den Jahren seit Wiederbeginn der Fliegerei verlief, ist an anderer Stelle dieses Heftes geschildert. Hier soll nun gesagt werden, weshalb überhaupt Modelle gebaut werden und in welchem Rahmen dies geschieht.

Man muß sich dazu von der überlieferten Vorstellung befreien, daß der Modellflug eine Vorstufe zum Segelfliegen darstellt; er hat sich vielmehr im Laufe der Zeit zu einem eigenen Gebiet des Flugsports entwickelt. Dies bedeutet aber keine Abkehr von den Segelfliegern; im Gegenteil, Modell- und Segelflieger ergänzen sich ausgezeichnet. Bei den Schorndorfer Fliegern kommt das wohl nicht zuletzt darin zum Ausdruck, daß man, seitdem das Fliegerheim erstellt wurde, zusammen unter einem Dach arbeitet.

Warum werden aber dann Flugmodelle gebaut?

Die Gründe dafür sind mannigfaltig und bei jedem wieder anders. Das kameradschaftliche Zusammensein in einer Gemeinschaft, die Gleichheit der Interessen sind für das Vereinsleben sicher wesentlich; damit können aber auch Dutzende von anderen Vereinen aufwarten.

Was den Flugsport hervorhebt, ist, daß er äußerst interessant sein kann und dem technisch begabten Jungen eine zeitgemäße Freizeitbeschäftigung vermittelt. Der Modellflug im besonderen bietet jedem den Anreiz, hier schöpferisch tätig sein zu können. Es macht jedem aufgeweckten Jungen Spaß, so ein Flugmodell ganz aus eigener Kraft zu schaffen; angefangen vom ersten Konstruktionsgedanken bis zum letzten Farbtupfen am fertigen Modell.

Freilich ist auch hier der Anfang wie überall nicht immer sehr leicht, aber gerade dann zeigt sich der Vorteil der Zugehörigkeit zu einem Verein. Erfahrene Kameraden stehen in den regelmäßigen Werkstattabenden mit Rat und Tat zur Seite.

Die Schorndorfer Modellflieger gehen dabei von dem Gedanken aus, die Eigeninitiative weitestgehend zu fördern, und versuchen daher, die Anfänger von den käuflichen Bauplänen und Baukastenmodellen weg zum Eigenent-

wurf zu bringen. Dabei ergibt es sich von selbst, daß der Betreffende sich mit der Zeit ein beträchtliches naturwissenschaftliches und technisches Wissen aneignet, über dessen Wert wohl keine weiteren Worte nötig sind.

Nach dem Modell-Bauen kommt das Modell-Fliegen. Auch wenn der Modellflieger nicht in seinem Flugzeug drinsitzt, ist es für ihn jedesmal ein Erlebnis, sein Modell fliegen zu sehen. Dies kann je nach der Art des Modells ganz verschieden sein: Da ist zum Beispiel das Hochleistungs-Segelflugmodell, das an einem Sommernachmittag im Aufwind langsam und majestätisch kreisend immer höher steigt, bis es schließlich durch eine eingebaute Vorrichtung wieder »heruntergeholt« wird, damit es nicht fortfliegt; oder zum Beispiel ein ferngesteuertes Modell, das auf Befehl seines »Piloten« rasanten Kunstflug macht; spannend wird es, wenn zwei ferngesteuerte Modelle gleichzeitig fliegen und einander umkreisen, so daß man jeden Augenblick auf einen Zusammenstoß wartet.

Die Modellbaugruppe der Schorndorfer Segelflieger ist auch hier in der glücklichen Lage, ihren Mitgliedern etwas bieten zu können. Eine Wiese am Stadtrand, in der Nähe der Werkstatt gelegen, steht den Modellfliegern zur Verfügung; auf ihr ist eine große Startbahn für Fernlenkmodelle angelegt, die darauf ihren großen Vorbildern gleich starten und landen können. Wenn es die Witterung zuläßt, treffen sich dort Samstag- und Sonntagnachmittags stets einige Modellflieger zum gemeinsamen Ausüben ihres Hobbys.

Für einen Teil der Modellbauer ist aber dieses Fliegen ihrer Modelle mehr als eine Sonntagsbeschäftigung. Diejenigen, die Leistungsmodelle bauen, um damit an Wettbewerben teilzunehmen, müssen regelmäßig mit ihren Modellen trainieren, denn für einen erfolgreichen Wettbewerbseinsatz genügt es nicht, ein Flugmodell gut zu entwerfen und gut zu bauen. Der Erbauer muß es vielmehr kennenlernen, seine Flugeigenschaften studieren, damit er es später beim Wettbewerb beherrscht. Ferner muß der Wettbewerbs-Modellflieger ein guter Naturbeobachter werden und sich das Wissen und ein Gefühl dafür aneignen, wo er bei einer bestimmten Wetterlage den ersehnten Aufwind für sein Modell findet.

Ein schmuckes
Fernsteuerungsmodell



Auch hierbei ist der Beistand erfahrener Kameraden sehr nützlich und hilft dem Anfänger wie dem Fortgeschrittenen, Fehler und unnötige Arbeit zu vermeiden.

Die Wettbewerbserfolge sind ein Beweis dafür, daß von den Schorndorfer Modellfliegern dieser betont sportliche Teil ihres Steckenpferdes erfolgreich betrieben wird.

Faßt man alle diese Ausführungen nochmals kurz zusammen, so ist es sicher berechtigt, zu behaupten, daß der Modellflug ein anregendes und lohnendes Gebiet der Freizeitbeschäftigung darstellt. Die Modellfliegergruppe der Schorndorfer Segelflieger ist eine Gemeinschaft, in der er intensiv und in der richtigen Weise gepflegt wird; jeder am Modellflug Interessierte wird hier kameradschaftliche Unterstützung finden.

Leiter der Flug- und Arbeitsgruppe Schorndorf



1927-1929
Hermann Steinle



1929-1932
Eberhard Schaal



1932-1934
Hermann Frick



1934-1937
Hermann Schmid



1937-1939
Paul Stegmaier



1939-1945
Hans Eberle



1950-1951
Hans Müller



1951-1953
Rolf Sautter



1954-1955
Werner Hempel



1956
Oskar Weller



1959-1962
Dieter Althaus



1957-1958
Rolf Sautter

Totenliste der Segelfliegergruppe Schorndorf



Rudolf Schmid
Schorndorf
*23. 3. 1912 †20. 8. 1944



Friedrich Schuler
Schorndorf
*2. 6. 1911 †3. 2. 1945



Hans Böhringer
(Sohn v. Gewerbelehrer)
*1. 2. 1919 †2. 8. 1944



Georg Klein, Major
Schorndorf
*14. 1. 1891 †14. 8. 1944



Walter Bareiss
Schorndorf
*30. 11. 1909 †17. 9. 1943



Hans Hermann
Schorndorf
*30. 12. 1923 †11. 3. 1945



Adolf Lutz
Oberurbach
*23. 4. 1921 †21. 2. 1945



Erich Flickinger
Schorndorf
*23. 2. 1925 †24. 3. 1945



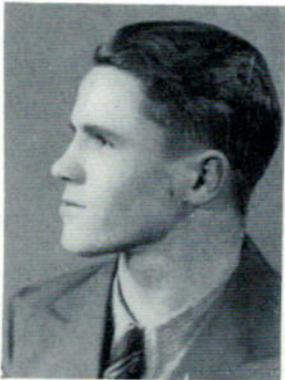
Fritz Kuhn
Welzheim
*16. 10. 1918 †24. 12. 1944



August Kuhn
Welzheim
*13. 8. 1920 †24. 4. 1945



Robert Härer
Unterurbach
*6. 8. 1920 vermißt seit 1945



Karl Liskovsky
Schorndorf
*14. 5. 1911 †Juni 1944



Erich Seibold
Schorndorf
*1. 5. 1917 †22. 11. 1941

Ernst Seibold
Unterurbach
*26. 6. 1908 †14. 8. 1945

Paul Fetzer
Schorndorf

Gründungsmitglieder der Fliegergruppe Schorndorf

Eberhard Schaal
Hugo Gammel
Richard Hägele
Wilhelm Schaal
Albert Brenzinger
Paul Brenzinger

Wilhelm Rentschler
Hermann Schmid
Rudolf Schmid
Ernst Eisenbraun
Frieder Schuler
Hermann Steinle

Dazu kommen:

Paul Strähle
Hermann Huppenbauer
Ernst Wörnle
Karl Liskowsky
Paul Stegmaier
Heinz Beck
Fritz Abele
Hans Eberle
Hans Löffler
Ernst Thomä
Wolfgang Breuninger
Otto Burkhard
Hugo Seibold
Hermann Schnabel
Willy Wöhr
Hermann Frick
Karl Schanbacher
Hans Muff

Viktor Muff
Gotthilf Braun
Theo Bauerle
Karl Strobel
Albert Köbler
Walter Bareiss
Willy Seelow
Walter Reile
Alfred Deusch
Ludwig Gollwitz
Gertrud Frey
Trudel Fessmann
Gretel Dinkelacker
Bruno Pöhlmann
Siegfried Ziesel
Hans Graf
Major Georg Klein
Erich Frisch



