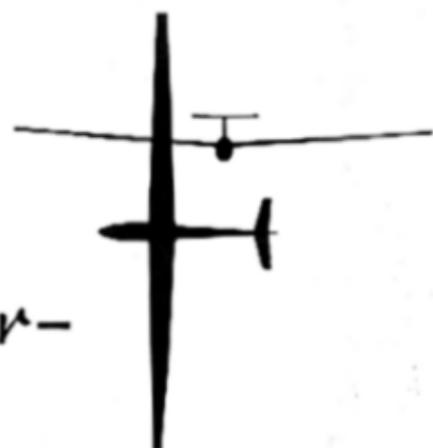


50 Jahre

Segelflieger-
gemeinschaft

Backnang



Erinnerungen unseres Fritz Dihlmann zur Vorgeschichte der Segelfliegergemeinschaft Backnang

Beim Einmarsch der Amerikaner 1945 in Backnang wurden alle Karteien, Listen, Dienstpläne etc. des damaligen NSFK und der Flieger-HJ restlos verbrannt, so daß eine historisch einwandfreie Datierung der Vorgeschichte der heutigen Segelfliegergemeinschaft Backnang nicht mehr möglich ist.

Als ältestes Mitglied versuche ich aus dem Gedächtnis den Werdegang bzw. die Vorgeschichte zu rekonstruieren und damit dem dringenden Wunsch des heutigen Vorstandes nachzukommen.

Ich selbst war ja eine Nebenfigur, obwohl ich nahezu 50 Jahre Fühlung mit dem Bau von Segelflugzeugen hatte. Im Jahre 1928 wurden - veranlaßt durch das Arbeitsamt Mühlacker - durch junge Arbeitslose nach einem Plan der Zeitschrift "Grüne Post" Spieren angefertigt, wobei ich die Aufsicht übernahm.

1929 wurde ich nach Backnang versetzt. Die "Grüne Post" wurde, wie ich später erfuhr, tatsächlich fertig gestellt.

In Backnang begann unsere Arbeit an einem ESG erst im Herbst 1933.



u 5.2.1975
Fritz Dihlmann

Gründung der Backnanger Ortsgruppe des Württembergischen Luftsportverbandes - ca. 15. September 1933

Initiator war Karl Mai - späterer Oberbürgermeister von Bietigheim - der damals im Vorzimmer des Backnanger Bürgermeisters Dr. Rienhardt residierte. Um der heutigen Jugend einen Einblick in die damaligen Verhältnisse zu geben, möchte ich ohne Beschönigung darüber berichten.

So ganz freiwillig war die Sache nicht.

Meinen damaligen Schulleiter Wöllhaf ärgerte es, daß ich mich nicht wie so viele Lehrerkollegen im Frühjahr 1933 schleunigst zur Anmeldung in die NSDAP entschloß. Er legte mir nahe, wenigstens eine Funktion in einer Gliederung zu übernehmen, etwa der SA-Reserve oder ähnlichem. Der Luftsportverband war noch nicht gleichgeschaltet; aber dies war zu erwarten.

Mein Schulleiter Wöllhaf schickte mich in das genannte Vorzimmer und dort lernte ich Karl Mai kennen.

In seiner geschickten Art mit Leuten umzugehen, überredete er mich als Werkstattleiter bei seinen Plänen mitzumachen. Der ganze Umfang meiner kommenden Inanspruchnahme war mir nicht ganz bewußt.

Um uns selber etwas mehr zu orientieren entschlossen wir uns zunächst wöchentlich zwei mal nach Cannstatt zu fahren. An der dortigen Gewerbeschule gab Kurrer Abendkurse in sogenanntem flugtechnischem Unterricht. Viel brachten wir dabei nicht mit nach Hause.

Immerhin konnten wir mal anfangen.

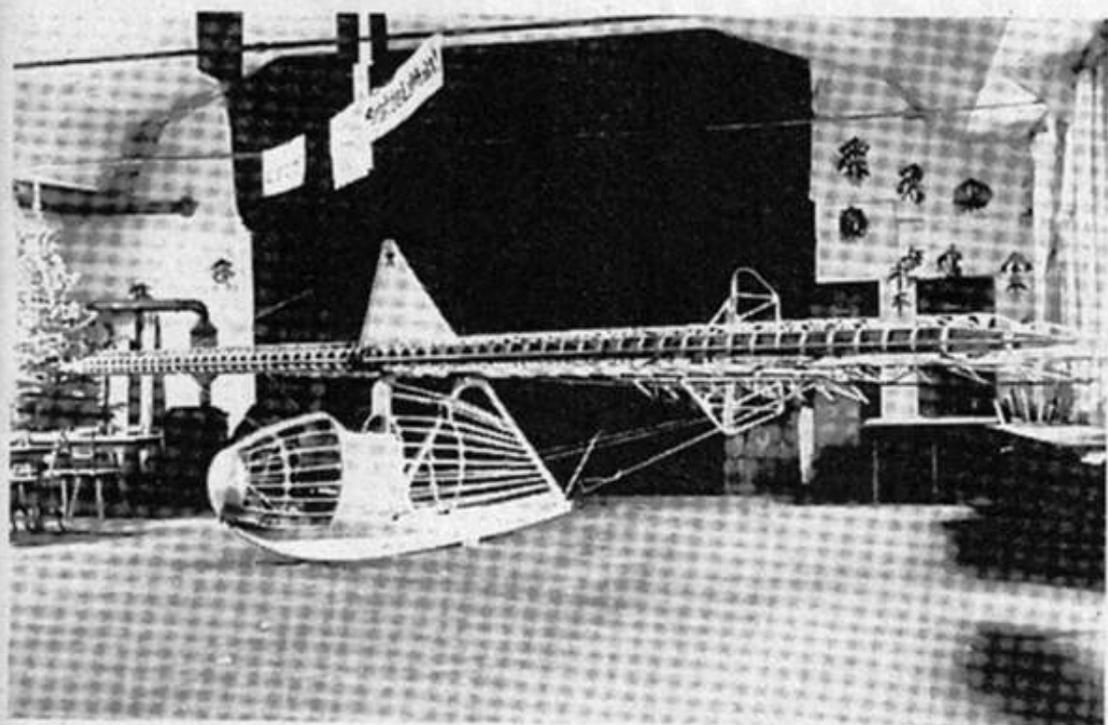
Anfangsbastelei im Schulsaal.

Vorhanden war sozusagen nichts.

Nicht mal eine Schulwerkstatt, keine Werkzeuge, keine Pläne, nicht mal Modelle - nur eine Hobelbank. Geld war zunächst auch keines da. Bald aber etwa ein Dutzend Willige, allerdings mit minimalen Vorkenntnissen und noch viel weniger Erfahrung. Ein fertiges Gleitflugzeug hatte ich selbst auch noch nicht gesehen. Ich kannte nur Flugvorführungen an Flugtagen, u.a. von Wolf Hirth beim Deutschen Turnertag auf dem Wasen. Mir selbst fiel es zunächst zu, Bastler zu suchen, möglichst Schreiner, denn ihre Lehrlinge hatte ich ja zu unterrichten.



ESG auf der Teck



Hi II der Unterweissacher

Der "Allererste" den ich fand war Eugen Keck, der gleich zusagte, hatte er doch selbst schon eine Tragfläche - rein zum Spaß - zusammengebastelt.

Danach kam die größte Anwerbung. Der uns über 40 Jahre treu gebliebene unermüdliche Otto Noller und in seinem Gefolge einige seiner Stifte und Gesellen, z.B. Eugen Wahl, Frank und Wilhelm.

Natürlich warb auch Karl Mai weitere Mitmacher, gleich anfangs auch Wild.

So kam für den Winter 1933/34 die erste Arbeitsgruppe zusammen. Nicht alle wollten fliegen, manche hatten eben Spaß am Basteln. Werkzeuge brachten sie zum größten Teil selber mit. Das netteste Werkzeugöffcherchen hatte Zahnarzt Esswein. Die Materialien für den Anfang beschafften hauptsächlich Otto Noller und Eugen Keck. Es waren ca. 100 Bretter zur Anfertigung von Spierenschablonen. Sperrholzplatten waren damals zu teuer und Spanplatten gab es noch gar nicht. Es gab gleich Schwierigkeiten.

In der trockenen Luft der Schule verzogen sich die gehobelten Bretter und das erschwerte das Einpassen der Spierenstäbchen zwischen den Klötzchen. Als Leim kam nur wetterfester Kaseinleim in Frage. Schon das Anrühren des Leimes mußte gelernt sein, denn er brauchte 10 - 15 Minuten Entwicklungszeit bis er streichfertig war. Außerdem mußten die Leimungen ca. 6 Stunden gespannt werden; es mangelte aber oft an Zwingen. Entgegenkommenderweise führte die Firma Haug ein Lager für Fliegersperrholz; vieles bezahlten die Bastler aus eigener Tasche. Stärkere Hölzer für den Spannturm brachten Otto und Eugen auf Dimension gehobelt mit. Um sie auf die richtigen Längen zu bringen mußten sie manchmal geschäftet werden und da gab es einigemal Rutschleimungen. Außerdem mußte später bei der Holmanfertigung auch das dünne Sperrholz geschäftet werden. Eine auch für Schreiner recht ungewöhnliche Arbeit. Natürlich gab es auch Murks, was viel zur Erheiterung beitrug.

Was bauten wir ?

Na eben den damals üblichen Einheitstyp: ESG
- dies heißt wohl: Einheits-Schul-Gleiter.

Dieser hatte einige bewährte Vorgänger, wie z.B. Grüne Post, Zögling - Hi I - Hi II.

Gerade der verkleidete Hi II der "Unterweissacher" hätte für uns Muster und Vorbild sein können. Der Einheitlichkeit wegen richteten wir uns nach den Empfehlungen des Luftfahrtverbandes.

Was dachte sich der Entwerfer dieser Fehlkonstruktion ?

Darüber ging mir erst 1934 auf dem Hornberg ein Licht auf. Der Entwerfer dachte an einen Drachen im Autoschlepp, stabil bis zum Unsinn. Er hatte das statische Element Dreieck im Kopf. Dabei sollte das Hanghochschleppen und Hochschleudern mittels Gummiseil wegfallen. Zugleich sollte es ein "Trainer" für das Knüppeln sein. Darin täuschte er sich aber sehr und ich selbst machte diesen Unsinn bis zum 9. Start mit. Wir Anfänger sollten auf keinen Fall die Knüppelstellung verändern. Besser hätte man den Knüppel gleich fixiert. Ging es dann trotzdem hoch, hieß es ausklinken und schon war der Kavaliertart fertig und anschließend das Vorkippen und Erdbohren. Ein Krach und die Sollbruchstelle hinter dem Sitz brach und noch allerhand vom Kufenkasten. Nicht mal Seitensteuer durfte man geben, sonst kam man von der Piste ab.

Spaßiges beim Basteln im Schulsaal.

Wurfspiel mit Wolfgang Dihlmann.

Wolfgang (damals 5-jährig) war samstags oft auch dabei. Er durfte mal, zur Gaude, Luftfahrten über die Tische hinweg machen, wie ein Ball dahinschweben, doch einmal klappte das Auffangen nicht und es gabe eine Bumslandung. Wild (einer der Werfer) machte es mit einer Schachtel Pralinen wieder gut !

Ein Knalleffekt.

Bei einer Probemontage an einem Sonntagmorgen zog Herbert Schneider die Spannschlösser so stark es ging an. Er wolle den durch das Trocknen verzogenen Spannturm in die Richtung bringen und sagte eben: "So stimmt's"! Kaum gesagt tat es einen mächtigen Knall. Hatte doch der Spanndraht einen 6 mm Bolzen glattweg durchschnitten.

Problem - wie raus ?

Als wir die Tragflächen ins Freie bringen wollten, wurde es problematisch. Durch die Fenster hätten wir über das Dach müssen. Doch weil das Treppenhaus außergewöhnlich hoch war, klappte es schließlich doch.

Das war dann der Abschied vom Schulsaal.

Hier möchte ich bemerken, daß meine Schüler außerordentlich anständig waren und nie etwas beschädigten. Auch keine Werkzeuge kamen abhanden. - Erst nach dem Krieg wurde geklaut und geklaut.

Doch unser Nachwuchs rekrutierte sich in sehr starkem Maß aus den Schülern meiner Klassen.

Unser ESG - ein Rutscher oder Schlitten !

Kann man diese Fehlkonstruktion überhaupt als Flugzeug ansprechen ?

Da war dieser sogenannte Spannturm aus mehr als armdicken Streben. Direkt vor der Nase der sogenannte Schädelpalter, mit dem auch meine eigene Nase schmerzhaft Bekanntschaft machte. Darunter ein Kuvenkasten und dahinter ein sogenannter Gitterrumpf aus ebenso überdimensionierten Rahmenschenkeln.

All dies bei Tragflächen bei denen man jedes Gramm sparte ! Ja robust war der Schlitten !

Alle Achtung vor denen, die nach "Ausziehen - Laufen - loos ! " sich in die Luft schleudern ließen.

Beim Bauen wußten wir das zum Glück noch nicht, sonst wäre uns dies verleidet.

Ich glaube die "Unterweissacher" gönnten uns diesen Reinfall. Ihr Hi II hätte uns doch ein Vorbild sein können.

Trotzdem schafften wir damit eine ganze Menge " A ". Interessant war, daß wir bei Leichtgewichtlern unter uns Ballast anschrauben mußten, damit der Schwerpunkt stimmte.

Fast zum Lachen war, daß beim Tragflächenbau der Bauprüfer mit Kaliber 1/10 mm beanstandete.

Verspätet wollten wir einen verkleideten Zögling, der sicher mehr ein Flugzeug geworden wäre. Doch wurde er, soviel ich mich erinnere, nie fertig, denn ein "Baby" war uns erstrebenswerter.

Erste Schulungen.

Wir in Backnang hatten zwar einen motorischen Vorstand und einen Werkstattleiter, aber keinen Fluglehrer.

Da halfen uns die "Weissacher" aus der Patsche.

Die hatten ja ihren Rudel Haisch, einen Motorflieger.

Wir schauten ihnen mal zu, gleich am Ortsrand von Unterweissach und Karl Mai schaute sich die Sache mal an und ließ sich von Rudel einlernen und es ging auch ohne Patent.



Hi II



Grunau 9

Aber Wo ?

Auch die Weissacher mußten sich nach einem anderen Gelände umsehen.

Aus reiner Bosheit vertrieb sie ein Grundstücksbesitzer durch das Setzen von Bäumen.

Obwohl in unserem Bergland genügend - auch geeignete - Hänge vorhanden waren, aber Bäume, Telefon- und Elektroleitungen waren fast überall im Wege.

Wir zigeunerten in der Not in der ganzen Gegend herum: Aspach, Reichenberg 1935-36, Lindenfeld, ja sogar Ebersberg 1938, Lutzenberg 1939, Messelberg.

Doch auch zu diesen Geländen mußte unser Rutscher transportiert werden. Vorwiegend die Kälblesleute bauten dazu den ersten Anhänger.

Sie hatten auch die Beschläge für den ESG angefertigt. Karl Kälble ließ sie wursteln und sie nahmen oben mit was sie brauchten.

- Geld aber gab der Pascha nicht ! -

Spaßiges und auch weniger Spaßiges bei den ersten Gleitflugversuchen.

Wer hatte am meisten Spaß dabei?

Das war der ca. 70 Jahre alte Vater von Albert und Alfons Weber! Er wollte auch irgendwie mitmachen. Er saß hinten und wachte über die Verankerung am Schwanz beim "Ausziehen" und freute sich über jeden gelungenen Rutsch.

Schwerer Flugunfall von Rudolf Haisch 1934 auf dem Ebersberg. Er ist in der Hochspannungsleitung hängen geblieben, nach dem Start. Der Pilot war schwer verletzt.

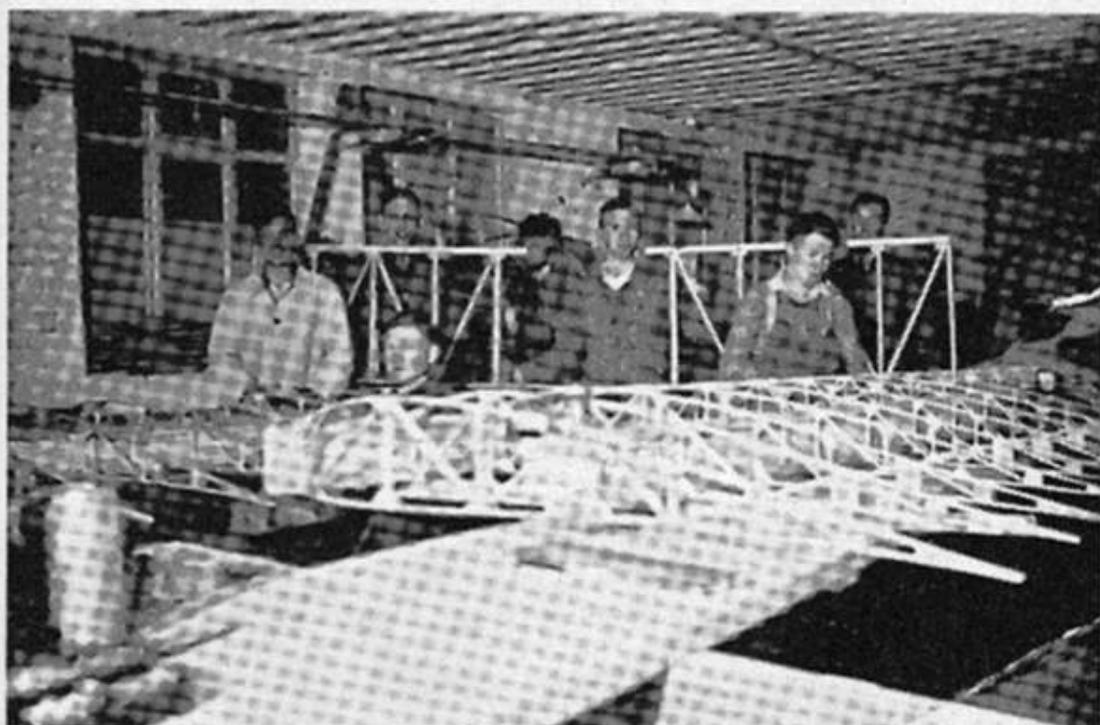
19.6.1939 - Absturz von Karl Mai am Exerzierplatz nach Flugzeugschlepp im freien Flug.

Über seinem Krankenbett in Ludwigsburg ließ er ein Schild anbringen: Es wird weitergeflogen.

Ob geflogen oder nicht.....

Ob mit Bruch oder nicht

gefestet wurde mit einem Umtrunk.



1936/37 alte Halle Wilhelmstraße (Maler Dietrich)



Grunau-Baby (Von links Braun, Fellmeth, Karl Fritz, Wengert)

Die Babyzeit (I. Bau)

Mit der Bastelei in der Gewerbeschule mußte Schluß gemacht werden. Wir brauchten einen eigenen größeren Werkstattraum. Karl Mai fand ihn. Er entdeckte in der Wilhelmstraße einen großen Gerümpelraum, der mal eine Gerberei war.

Er mietete den Raum von Malermeister Dietrich (natürlich billig). Wir setzten ihn selbst instand, warfen die Gerbgruben zu und diese Werkstatt wurde der Geburtsraum unseres Baby II.

Meinem Urteil nach war dieses Leistungs- und später Schulungsflugzeug prima.

Auf die Dauer, von den in Holzbauweise gebauten Mustern, war dieses Baby II das bewährteste der damals üblichen Muster.

Die berühmte "Minimoa" hing bald ungenutzt an der Decke der Halle auf dem Hornberg.

Der von uns fertig gekaufte "Wolf" lag einige Jahre "gesperrt" in unserer Halle. Sie hatten (damals ohne Landeklappen) einfach eine zu hohe Landegeschwindigkeit und konnten nur von ganz gewiegten Fliegern heil gelandet werden.

Schwierigkeiten beim Bau machte die "Nase", mußte sie doch mit dem Hauptholm zusammen das Drehmoment der Tragfläche aufnehmen. Die Sperrholzstreifen mußten mit Nagelleisten auf jede Spiere aufgespannt werden und Bauprüfer Schweier klopfte jede ab und wenn die Leimung hohl klang, blieb nichts übrig als wegreißen. Versuche diese Leimung mittels nassem Waschseil zu spannen waren erfolglos. In Ulm versuchte ich Ähnliches durch Herstellung von Gegenformen aus Hobel- und Sägespänen, doch auch nicht mit gutem Erfolg.

Ein Fluglehrer an der Teck hat das Baby eingeflogen. Die Erbauer sind selbst nicht gestartet, sie sind wieder heim gefahren zum Feiern.

Bemerkungen über Pflege der Geselligkeit

Die Bastelwütigen hatten dafür kaum Zeit. Doch solange wir in der Schule bastelten, ging es anschließend hinüber zu Frau Eckstein in die Bahnhofsgaststätte - auch nach Ablauf der Polizeistunde. Diese holte ihre große Heringsbüchse. Jeder packte einen am Schwanz, hob in hoch und fraß ihn von unten her auf. Mit Alpirsbacher wurde nachgespült.

In der uniformlosen Zeit wollten wir unsere Frauen und Kinder auch mal mitmachen lassen z.B. am 1. Mai.

Also haben unsere heutigen Herbstwanderungen eine gewisse Tradition. Dafür war auch Benigus mit seinem Auto zu haben, der am Basteln kaum teilnahm und auch kaum am Flugdienst.

Später mußten wir am 1. Mai eben mitmaschieren.

Besondere Vereinsveranstaltungen, außer etwa Ausstellungen, machten wir nicht.

Auch an eine jährliche Generalversammlung erinnere ich mich nicht, auch die Hutsammlung ist neueren Datums.

Der Flugdienst endete meist feuchtfröhlich in Großaspach, Unterweissach oder im Waldhorn.

Die Geländesorgen.

Zunächst handelte es sich nur um ein Gelände für Gleitflug. Also um einen geeigneten Hang. Er mußte schließlich vom Verband zugelassen sein, schon allein wegen der Versicherungen.

Ich selbst hatte diesbezüglich, anlässlich des Unfalles von Rudel Haisch erlebt:

Sein Unfall verursachte seiner Krankenkasse zunächst etwa DM 800,-- Kosten. Diese wollte im Rückgriff die Versicherung in Anspruch nehmen. Doch es war keine da. Nun wollten sie mir persönlich die Sache aufladen, denn ich hätte das Flugzeug zur Schulung auf einem nicht zugelassenen Gelände herausgegeben. Ich kam aber ungerupft davon. Rudis Krankenkasse war eine betriebseigene Kasse der Firma Adolff. Diese war im Begriff sich an die Ortskrankenkasse anzuschließen. Zuvor erledigte sie nun den strittigen Fall noch in eigener Regie. Natürlich ein großes Entgegenkommen!

Doch: "Wo jetzt schulen?"

Für uns erreichbar und zugelassen waren nur: Lindenfeldle, Hornberg, Teck.

S' Lindenfeldle eignete sich bei günstigem Wind allenfalls zu einer "A".

Auf dem Hornberg kamen die Flugschüler zuerst und Ortsgruppen kaum zum Start, weder an der Winde noch an der Düse.

Blieb also vorläufig nur die Teck und auch dort wurde der Betrieb nur bei günstigem Wind eröffnet, evtl. auch Messelstein. Für uns kam eine neue Frage: Transport von Geräten und Mannschaft?



Ausstellung Bahnhofhotel 1935



Halle Maubacher Höhe 1938/39

Der Hallenbau

Die geplante Halle mußte nach dem Zweck umfassen:

- Unterstellraum für 3-4 Wagen + 2-3 Segelflugzeuge,
- Unterstellraum für 2-3 Transportanhänger und
- 1 Schleppwinde,
- 1 Grube für Autoreparaturen
- 1 Werkstatt für Tragflächen und Rümpfe, möglichst mit Maschinenebenraum
- 1 Raum für Modellbauer und Unterricht
- 1 Raum für Heizungsanlage (Warmluft).

Danach machten wir - Karl Mai und ich - eine Vorentwurfsskizze.

Den Plan fertigte Architekt und Fördermitglied Wahl, natürlich umsonst.

Der Bau war großzügig und zweckmäßig, wenn er später auch geringschätzig als Baracke bezeichnet wurde.

Der Aufbau für Oberlicht verbesserte das äußerliche Bild.

Ganz groß war der Eifer unserer immerhin noch kleinen Mannschaft. Schon das Einebnen des Geländes und Ausheben der Fundamentgräben, brachte uns ins Schwitzen. Karl ließ auch noch einen Mast mit Scheinwerfer aufstellen. Wir waren ja Berufstätige, aber schon in der Bastelzeit ausharrende Nachtarbeiter.

Während dem Hallenbau Maubacher Höhe hat sich die Mannschaft aufgrund der schweren körperlichen Arbeit bei den Jungen stark reduziert - von 25 auf 9 Mann.

Und der Erfolg ?

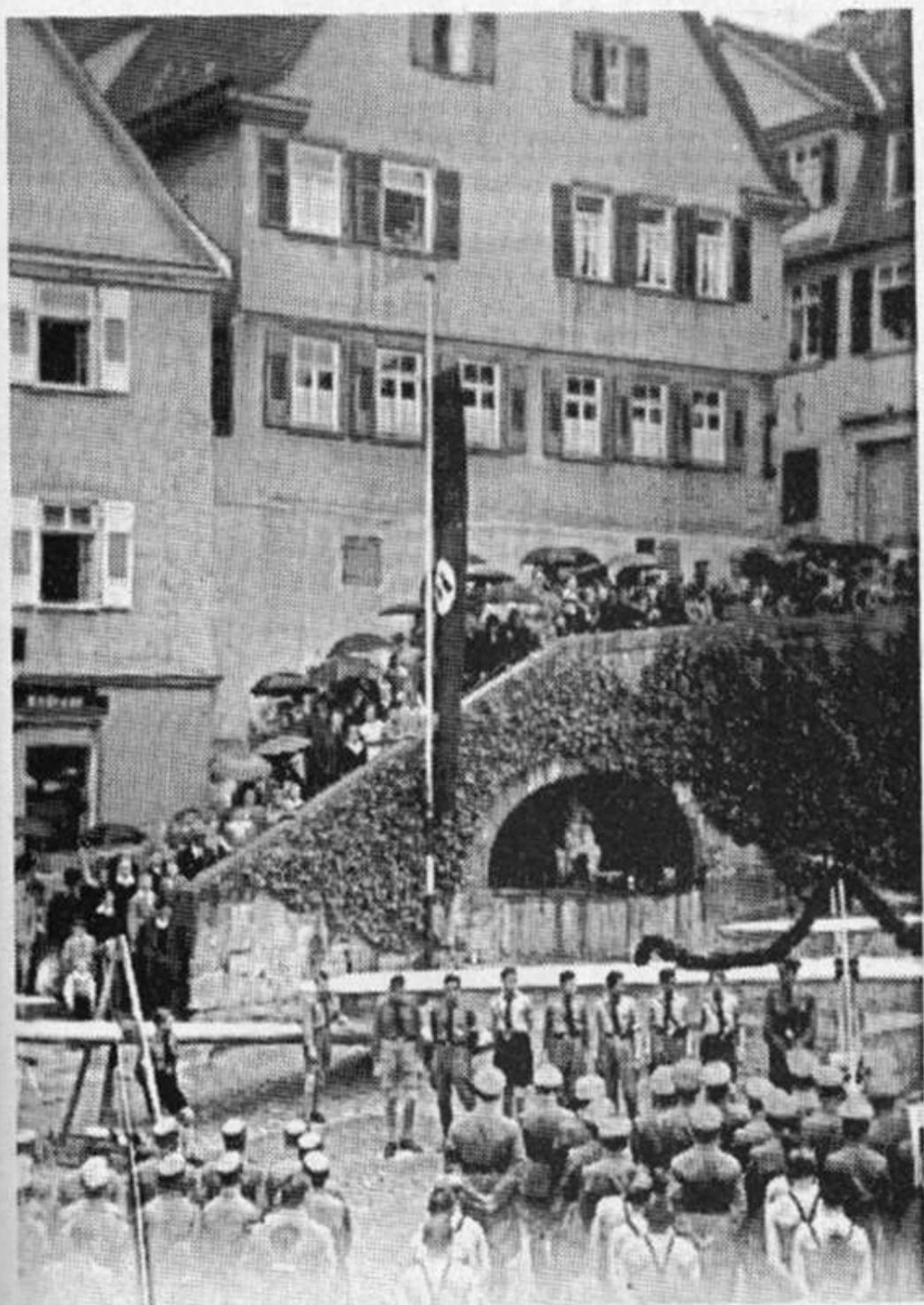
Die Halle wurde fertig, sogar die problematischen großen Schiebetore. Nur zum Heizungseinbau reichte es nicht mehr. Die Stiftung Teufel lag uneingebaut herum. - Da kam der Krieg. Die Halle wurde

1. Zum Teil Nachschublager für Segelflugzeuge (jetzt vorwiegend für's Militär)
2. Beschlagnahmtes Heeresgut beim Einmarsch der Amis
3. Trümmerfeld zerschlagener Segelflugzeuge (ca. 15 Flugzeuge)
4. Großgarage für die Amis (off Limit)
5. Prozessobjekt nach der Freigabe.

Wir selbst waren rechtlich nur Mieter (DM 1,-- Jahresmiete). Letzten Endes siegte die Stadt.- War uns aber später behilflich für Neues.



Aufmarsch 1. Mai 1935 von links: Mai, Heid, Dihlmann, Steinle, Haisch.



Marktplatz 1936/37, Spatztaufe



Fliegerruh' am Hang



Vor dem Vergnügen kommt die Arbeit

Segelflieger-Sturm BachnangFlieger-Untergruppe I.

Dienstplan

Ort, Bachnang

für die Zeit

Stärke
Sportabzeichen bis jetzt 0vom 1. Januar bis 31. Januar 1935

Tag	Uhrzeit	Ort (große Bezeichnung)	Art des Dienstes	Waffschaftsführer	Bemerkungen
			<u>I Werkstattdienst</u>		
jeden Dienstag u. Donnerstag	20-23	Werkstatt	a) <u>Schar I Bachnang</u> Flugzeugbau	Segelfl. Noller	Baby II
Sonntag	15-19	"	"	"	"
jeden Montag u. Samstag	19-22 15-19	Werkstatt "	b) <u>Schar II Bachnang</u> Flugzeugbau	Segelfl. Dihl- mann	Ornauer IX
jeden Dienstag u. Mittwoch	20-23	Werkstatt Unter- weisach "	c) <u>Schar Unterweisach</u> Flugzeugbau	Segelfl. H. Inck	Baby II
Sonntag	15-19	"	"	"	"
jeden Mittw. erstm. wieder 9.1.	20-22	Gewerbeschule	<u>II Flugtechnischer Kurs</u>	Gew. O'-Lehrer Dihlmann	Pflicht für die bestimmten K n raden
Freitag 11. u. 25.1.	20-22	Stadt-Turnplatz	<u>III Wehrentort</u> s. unten	SA-Gruppenführer Stutter	
Sonntag, 20.1.	9-12	Schießstand in Unterweisach	"	"	
Sonntag, 27.1.	Abfahrt 8 ³⁰ Uhr	Reichenberg	<u>IV Flugdienst</u> - nur bei günstiger Witterung		

Wehrsport s. Rückseite!

Wehrsport

11. 1. 1. 3/4 Stde. Wenden in der Bewegung
Marchübungen
Formationsänderungen
2. 3/4 Stde. Antretübungen
Aufmerksamkeitsübungen
dazwischen und zum Schluss Freiübungen
- 25.1. wie zum 11.1.
- 20.1. 9-12 Uhr Anschlagübungen und Schiessen
anschliessend Entfernungsschätzen und einfachste Zielsprache .

Finanzierung.

Daß anfangs ein "Nichts" da war, habe ich schon bemerkt. Doch wir schafften es - das heißt Karl Mai. Er hätte Werbefachmann werden können!

Die eigenen Vereinsbeiträge der Aktiven (zunächst fast nur Bastler) wurden glattweg von den Gruppenablieferungen und den Versicherungen verschlungen.

Woher konnte in den ersten Jahren in Backnang das Geld kommen ?

Staatlicherseits noch nichts, wir waren ja noch nicht: "Ein Verband für vormilitärische Ertüchtigung".

Doch den Firmen ging es einigermaßen gut. Sie waren auch bereit. Allerdings anfangs nur spärlich.

Doch Karl faßte nach !

Besonders zu nennen wären:

Firma Adolff - Firma Häuser AG. - Firma Teufel - Firma Kaess.

Von den Handwerkern kamen, namentlich beim Hallenbau, Sachstiftungen.

Sonstige Geschäftsleute wurden als Fördermitglieder geworben.

Die Stadt förderte uns durch Stellung des Baugeländes, obwohl kurz vorher das Grundstück als Musteranlage für den Obstbau angelegt worden war.

So wurden wir schließlich stadtbekannt und mußten auch mal zeigen was wir leisteten.

Also stellten wir mal unser erstes Produkt, den ESG, im Bahnhofhotel aus.

NSFK-Zeit - ca. 1934 - 1939.

Unser seitheriger Verband - der Württembergische Luftsportverband - wurde ja mit einem Federstrich in eine NS-Gliederung verwandelt.

Einzelnen wurden wir ja nicht gefragt, nur mußten wir für etwa DM 100,-- eine Uniform beschaffen und dem beigefügten Bild nach, waren wir anscheinend stolz darauf. Aber dazu möchte ich bemerken, daß wir nie vollkommen anerkannt wurden und bei Aufmärschen uns erst hinter der HJ anschließen durften.

Gliederungen: PO, SA, SA-Res., SS, HJ, NSFK.

Verbände: DAF.

Aber wir mußten, als eigene Schar, zunächst dem Sturm in Waiblingen und später in Bietigheim (Eipper) einen Dienstplan einreichen. Das Einhalten war Nebensache.



Von links: Hirsch, Wildermuth, Karl Fritz, Gall, Drechsel, Feigion, Bilger, Messner, Schallmuller.



Am Ebersberg

Am sogenannten Wehrsport unter Stetter habe ich nur einmal teilgenommen. Ich hatte ja 3 Jahre Militär- und Kriegsdienst als Infanterist hinter mir. - Selbst wenn uns Eipper einmal ordentlich anfauchte, so nützte das nichts.

Bei den Musterungen wurden wir natürlich vorwiegend der Luftwaffe zugeteilt, nicht aktiv Fliegende, eben der Flak. Da uns dort wurden wir auch zu kurzen Mob-übungen einberufen. Ich z.B. zur Flak in Ossweil und zum Schäffschießen nach Deep an der Ostsee.

Wir waren also kriegsbereit und glaubten den Friedensparolen. - "Leider !"

Man rüstete zum Frieden, wie so oft in der Geschichte.

So Nebenbei.

Nicht vergessen soll werden, was wenigstens ein Teil von uns so nebenbei lernen mußten oder zusätzlich lernen wollten.

Das am meisten Geduld erfordernde Problem war das "Spleißen". Wer konnte es ? - Ich glaube es war Herbert Schneider, der es in Unterweissach gelernt hatte. Manche gaben's auf !

Wer das, an sich nicht notwendige, Morsen veranlaßte weiß ich auch nicht. Vielleicht bot sich Kamerad Weisser selbst an. Eine kleine Gruppe hielt aus. Sie übten auch in meinem Schulsaal. Was sie brauchten (Taster usw.) beschafften wir ihnen. Wurde vielleicht doch einer ein geläufiger Morser, etwa bei der Wehrmacht ? - Vielleicht Gall ?

Ob eine Anwendung im Segelfliegen überhaupt möglich gewesen wäre bezweifle ich. - Höchstens einige Kurzsignale: z.B. "Landen!".

Da wir doch einen respektablen Fahrzeugpark hatten, waren auch weitere Führerscheine notwendig, aber das ergab sich von selbst.

Auch die Windenbedienung erforderte eine gute Einübung. Dies besorgte wohl Erwin.

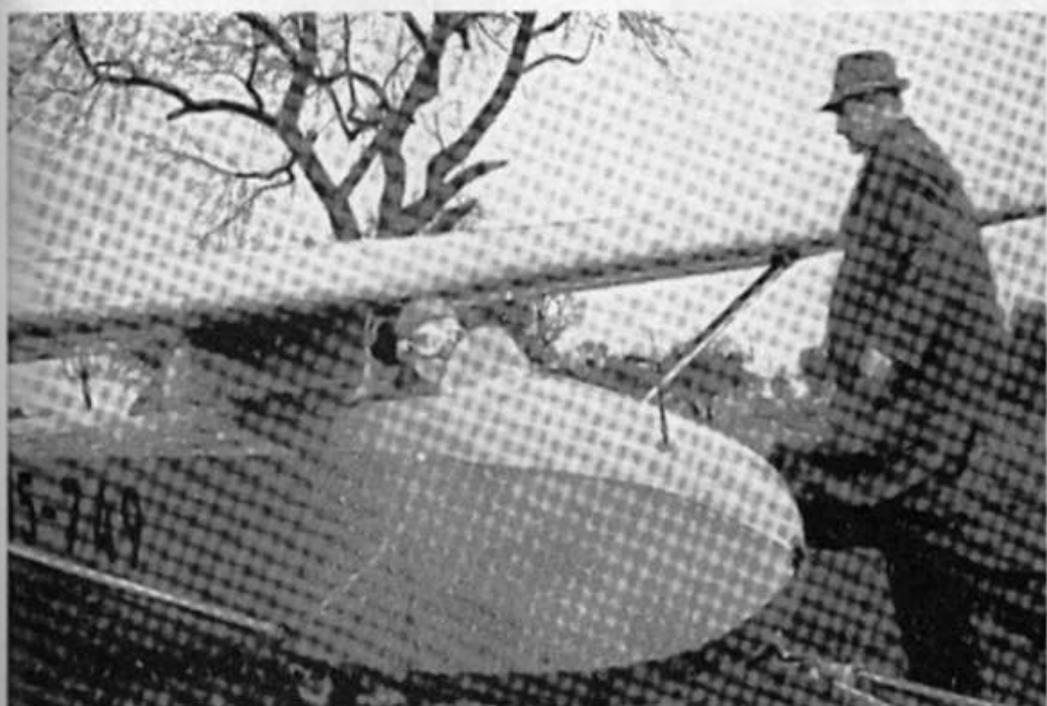
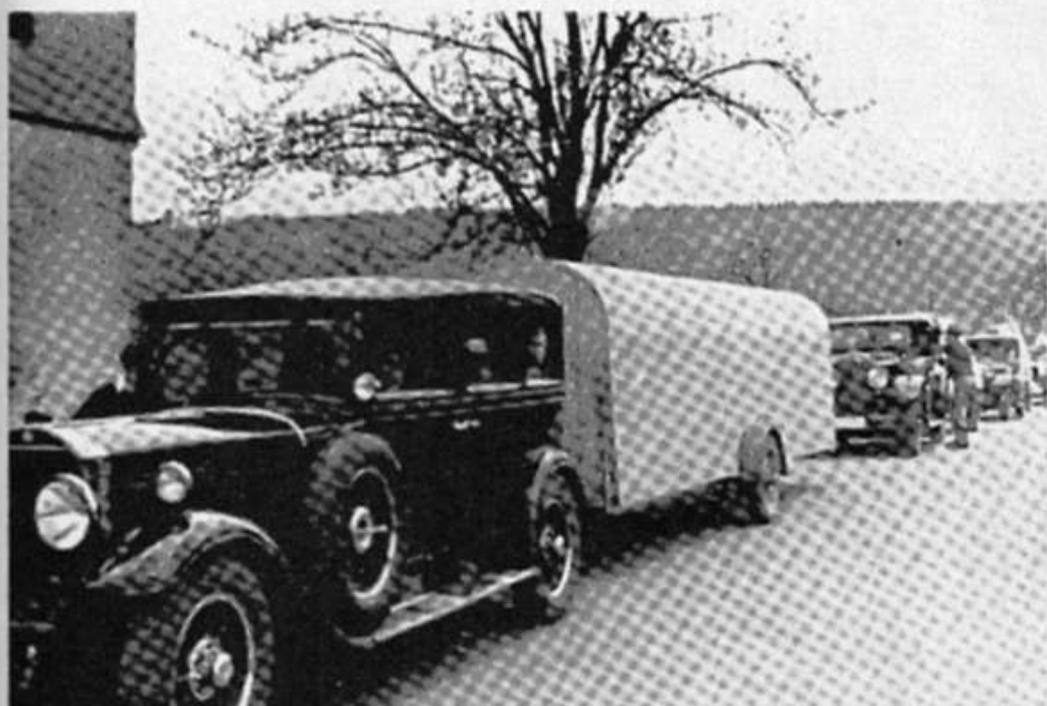
Der sogenannte Flugtechnische Unterricht.

Das war eine ganz stümperhafte Angelegenheit. Wer stand zur Verfügung ? - Natürlich der Fritz ! Ich konnte ja einigermaßen als Werstattleiter (mit Ausweis) Pläne lesen und beim Bau mittun, war aber doch kein aktiver Flieger. Es stand aber auf dem Dienstplan und so machte ich's eben so wie ich es fertigbrachte.



Segelflieger Fuhrpark





Erwin Fellmeth Gummiseil-Start mit dem „Wolf“ am Lichtenberg 1938

29.5.1938

Ist der Ebersberg zum Segelfliegen geeignet?

Diese Frage beschäftigte uns Badnanger schon seit Jahren. Durch das starke Zunehmen der segelfliegerischen Betätigung wurde sie geradezu dringlich, da die vorhandenen Fluggelände nicht mehr ausreichen und deshalb neue Gelände erschlossen werden müssen. Hinzu kommt, daß durch ein in der Nähe des Standorts einer Fliegergemeinschaft gelegenes Fluggelände erheblich Zeit und Fahrtkosten erspart werden können.

Schon im Febr. 1935 haben wir mit dem ersten selbstgebauten Segelflugzeug versucht, die Flugmöglichkeiten am Ebersberg zu ergründen. Das Flugzeug war aber den Anforderungen nicht gewachsen, auch die Flugleistungen der damals noch jungen Flieger waren unzureichend, so daß nach einem Segelflug von 7 Minuten, aus dem praktische Folgerungen noch nicht gezogen werden konnten, der Pilot eine unfreiwillige Landung machen mußte, wobei das Flugzeug in Brüche ging und auch er selbst nicht ganz heil davon kam.

Nach unseren theoretischen Kenntnissen mußte die Möglichkeit des Segelfliegens bei Süd- bis Südwestwind am Ebersberg gegeben sein. Erforderlich war aber zunächst ein entsprechendes Segelflugzeug, mit dessen Bau im Jahr 1935 begonnen wurde. Es wurde inzwischen fertiggestellt, u. auch die fliegerische Ausbildung war soweit vorangeschritten, daß man neue Versuche unternehmen konnte. Da das Gelände selbst noch nicht zugelassen ist, muß der Pilot einen amtlichen Luftfahrerschein besitzen, das Flugzeug muß ebenfalls amtlich zugelassen sein. Nach dem seinerzeitigen mißglückten Versuch haben wir die Jahre her immer wieder die Windverhältnisse beobachtet, die Windstärke gemessen und uns nach geeigneten Startstellen umgesehen.

Am vergangenen Sonntag schienen nun die Verhältnisse günstig zu sein, was auch die Wettervorhersage bestätigte. Statt auf den Hornberg oder die Leck fuhren wir dieses Mal auf den nahen Ebersberg. Obwohl das Flugzeug in einem geschlossenen Wagen untergebracht war u. man den Inhalt nicht ohne weiteres sah, vermuteten die Einwohner Ebersbergs doch den richtigen Inhalt. Bevor die Maschine aufmontiert war, hatte sich eine große Anzahl Schaulustiger eingefunden, darunter auch solche, die beim letzten Versuch vor 3½ Jahren anwesend waren. Das Interesse war groß und allgemein die Frage: „Wird es dieses Mal gelingen?“ Wir hatten Vertrauen zu unserem viel besseren Vogel und

auch zum fliegerischen Können des für den ersten Start vorgesehenen Kameraden Erwin Felmeth, der bereits über eine mehrstündige Flugenerfahrung im Segelflugzeug verfügt. Die Windrichtung war günstig, Süd bis Südwest, unser Windmesser, der an einer behelfsmäßigen Stange angebracht war, zeigte aber nur 4—6 Meter je Sek., das schien uns noch nicht ausreichend. Als kurz nach 12 Uhr der Wind aufstrichte auf 7—8 Meter je Sek., wurde der Start durchgeführt, der einwandfrei gelang. Schon nach dem ersten Ueberfliegen der Startstelle hatte der Pilot eine Höhe von mehr als 100 Metern. Nach mehrmaligem Hin- und Herfliegen begann er, das Gelände vom Schloß Ebersberg bis Waldweiler auf die Stärke des Aufwinds zu untersuchen. Unsere Beobachtungen waren außerordentlich befriedigend. Wir hatten befürchtet, daß der Aufwind wenigstens stellenweise „böckig“ sei, was insbesondere dem Anfänger Schwierigkeiten macht. Es war aber nicht der Fall.

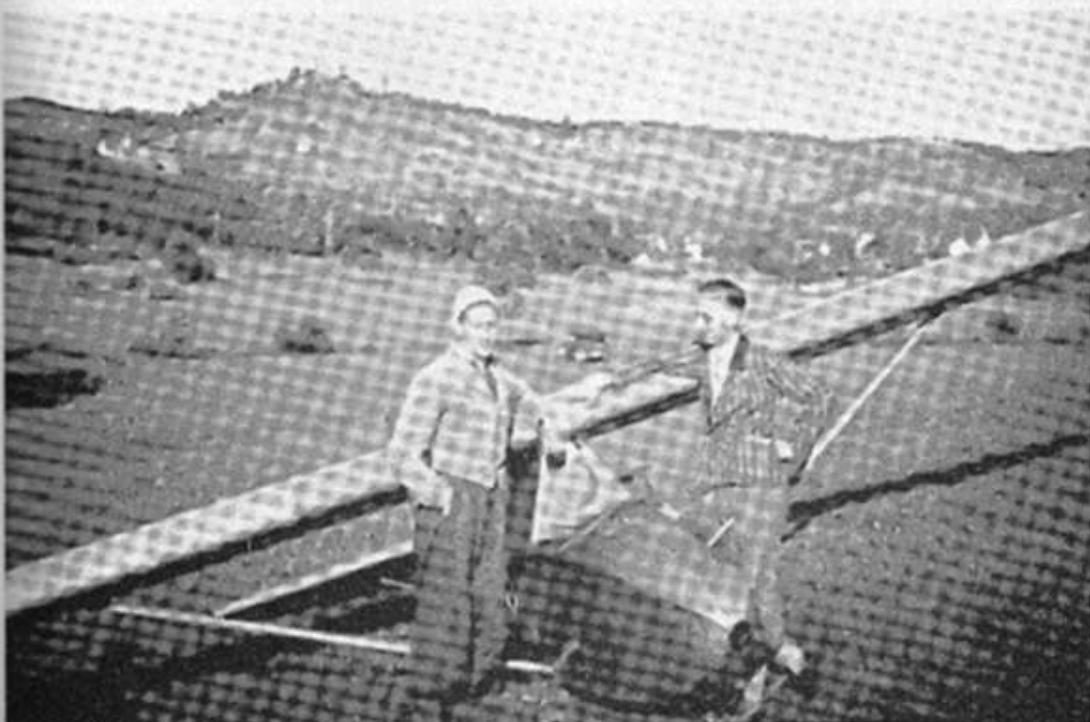
Eine Windstauung zwang den Piloten nach 2 Stunden 5 Min. zur Landung, die er bei Hippoldsweller glatt durchführte. Die größte erreichte Höhe betrug etwas über 300 Meter, was als recht günstig bezeichnet werden kann, da im Hangaufwind kaum größere Höhen als 400 m erreicht werden können. Die Feststellungen unseres fliegenden Kameraden bestätigten unsere Beobachtungen. Gegen den späteren Nachmittag wurde ein weiterer Flug, der 50 Minuten dauerte, durchgeführt. Ueberraschend war die Feststellung, daß eine Windstärke von 4—6 Metern ausreichend ist.

In der Nähe vom Ebersberg, vor allem bei Sechselberg und Luhenberg, befinden sich weitere Startstellen, die bei West- bis Nordwestwinden in Frage kommen. Der Ausbau der Startstellen ist überall leicht möglich. Schwieriger ist nur, auf der Höhe der Startstellen sichere Landeplätze zu schaffen. Wenn es sich dann noch ermöglichen ließe, die über den Ebersberg führende Hochspannungsleitung auf eine kurze Strecke zu verkabeln, so hätten wir ein sehr brauchbares Segelfluggelände unmittelbar vor den Toren unserer Stadt. Die fliegerische Betätigung unserer Jugend wird dadurch erheblich erleichtert, aber auch wir hätten die Möglichkeit, unseren vielen Freunden und Förderern der Segelfliegererei und allen Volksgenossen zu zeigen, welche Fortschritte unser fliegerisches Können gemacht hat.

NSFK. Trupp Badnang.



Gummiseil-Start am Ebersberg oder Lutzenberg



Landung im Weissacher Tal

Von einem solchen Unterricht bei Kurrer in Cannstatt brachten wir beide - Karl Mai und ich - kaum etwas positives mit. Zur Verfügung gestellte Merkblätter waren meist allzu theoretisch. Versuchsmodelle (z.B. über Strömungslehre) standen uns erst später zur Verfügung.

Auch der Unterricht auf dem Hornberg (Aug. 1934) brachte mich kaum weiter. Wolf Hirth hielt sich fern und wer den Unterricht erteilte weiß ich nicht mehr. Auch Beck, der die Werkstätten leitete, tat nicht mit. Auch fliegerisch erreichten wir außer diversen Verletzungen nichts. - Soviel ich weiß nur 2 "A"-Prüfungen. Nun wurden uns (eben diesen Gewerbelehrern) eine wöchentliche Exkursion in die Versuchsanstalt "Adlerhorst" in Berlin spendiert. Interessant waren die Versuche im großen Windkanal schon. Aber über Flugstabilität und ähnliche Themen erfuhren wir nichts.

Da lernten wir mehr bei den Modellbauern, wenn sie Flugübungen machten - mit einer Unmenge von Bruchlandungen - unter dauernder Veränderung, besonders der Trimmung, Stabilisationsflächen und Rudern.

Fahrzeuge.

Durch die weiten Anfahrtswege und die zunehmende Zahl der Startwilligen war schließlich ein ganzer Park PS-starker Fahrzeuge nötig.

Karl Mai erkannte, daß verschiedene Firmen ihre starken Repräsentationswagen, allerdings große Benzinfräser, gerne los werden wollten.

Durch Stiftung erhielten wir:

1 NAG, 1 Daimler-Kompressor, 1 Buick, 1 Daimler ohne Kompressor, 1 Nürnberg.

Hätten wir sie heute noch, mit diesen Oldtimern hätten wir ausreichend Betriebskapital.

Doch entstand ein Nebenproblem: Wir brauchten geübte Fahrer, besonders bei den damaligen Straßen. Die langen Anhänger kamen gar leicht ins Schlenkern.

Befähigt dazu waren Karl Mai, Albert Weber.

Es waren offene Wagen, also brauchte man auch Unterstellräume.

Auch Verkehrsunfälle blieben nicht aus.

Einmal brachten sie, nach der Rückfahrt, Hirn auf dem Kühler mit, ein andermal erzeugten sie schon damals eine Auffahrtsschlange, obwohl die Straßen nicht so belebt waren wie heute.

Die Aktiven - rein aus dem Gedächtnis.

Von den 12 Anfängern beim Basteln fielen aus verschiedenen Gründen etwa 6 bald weg - Bosler, Binder, Simmendinger, Benignus, Trostel -.

Um so mehr hielt der Rest zusammen. Allerdings kamen bald recht wertvolle Ergänzungen, z.B.:

Fellmeth, Walter Wahl, Eugen Wahl, Messerschmidt, Ritter, Herbert Schneider, Heyd.

Dann eine ganze Schülergruppe:

Bög, Wengert, Münzing, Ritter, Drechsel, Feigion, Wägerle, Wetzler.

In der Gesamtliste sind noch ca. 15 Namen von Mitgliedern die eben ab und zu mal im Schulsaal oder beim Flugdienst (oft auch nur als Zuschauer) anwesend waren. Zu- und Abgänge lassen sich heute nicht mehr erfassen. Ein großer Schub kam dann als Flieger-HJ.

Eifrig waren ihre Scharführer: Jetter, Günther Frey, Emil Fritz, Sanzenbacher, Schick, Beutelspacher, Walter Stäudle.

Die Liste enthält auch noch ca. 15 Namen von gelegentlichen Gästen, die mal bei uns ein- oder zweimal herein schnupperten.

Auch die Vereinsfunktionäre wie: Kürschner, Schöffler, Hägele, Weisser, Schönbein sind enthalten, ohne daß sie in der Werkstatt oder im Gelände mitmachten.

Über die Modellbauer.

In der Gewerbeschule konnten diese nicht unterkommen. Karl Mai fand aber einen Lehrer (Hägele), der in seiner Schule, im Werkunterricht, sich dieses Nachwuchses annahm. Diese Schüler konnten auf unsere Kosten sich bei Firma Haug die Materialien beschaffen.

Für die Wettbewerbe wurde damals ein Einheitsmodell mit ca. 80 cm Spannweite empfohlen bzw. vorgeschrieben. Ein Teil der hiesigen Modellbauer nahm auch an solchen Wettbewerben teil.

Namen und Erfolge habe ich nicht mehr im Gedächtnis. Allerdings fanden nur wenige Modellbauer Anschluß an uns Segelflieger. Unser Nachwuchs kam zum größten Teil aus meinen Gewerbeschulklassen.

Wir konnten uns auch den Modellbauern wenig widmen, denn wir waren ja ausgiebig mit unseren eigenen Bausteinen beschäftigt.



Segelfliegerausflug ca. 1934



Von links: Marianne Mai, Fritz Dihlmann, Walter Münzing, Karl Mai, Werner Pflingstag.

Segelflieger-Frauen.

Die Frauen der älteren Segelflieger haben viele Vernachlässigungen erfahren. Dies nicht erst an Flugtagen, auch schon in der Bastelzeit.

Wann kamen ihre Männer abends fast jeden Tag heim ?

Wie kamen sie heim ?

Ja arg müde und oft auch etwas besäuselt.

Am besten legten sie sich im Schlaf auf die andere Seite und verschoben die Gardinenpredigt auf den nächsten Morgen.

Sie freuten sich trotzdem, wenn etwas gelungen war, doch recht oft war nichts zu vermelden. Vielleicht mal eine "A" oder gar eine "B".

S' Schriftliche blieb meist an Marianne Mai hängen. Dies besonders später, als sie bei Abwesenheit des Schulleiters, ihr Quartier in der Schule bezog. Eigentlich war sie ja nur halb da. Doch uns Fliegern gehörte sie ganz: Schriftverkehr, Karteien, Erlasse usw. Später auch Adressen, Feldpost, Rundschreiben, Kondolenzen usw.

Sie war in dieser Zeit die Zentrale und kannte die Schicksale aller die in Ost - West - Nord und Süd zerstreut waren.

So etwas nennt man ja oft "Die Mutter der Kompanie !"

Betreuung unserer Kriegsteilnehmer und der Urlauber.

Hier müßte ich eigentlich ein Blatt mit Trauerrand einfügen!

Viele sahen wir überhaupt nicht mehr und wie schmerzlich erinnern wir uns an die Begegnungen mit den Urlaubern, wie z.B. Mulatt und Werner Pfingsttag.

Mit wieviel Mühe sammelte Marianne Mai die Anschriften und Feldpostnummern.

Wie viele Rundschreiben verfaßten wir miteinander, möglichst an alle. Von fast allen kamen auch Antworten, doch allzuoft blieben sie auf einmal aus.

Wir konnten uns den Urlaubern oft nicht mal ordentlich widmen, denn Marianne hatte außer der Schule - uns - dem Kythäuserbund - und später dem Nachschublager von Scherer, sich mit all den Karteien usw. zu plagen. Ich selbst war noch der einzige Lehrer und zugleich Schulleiter ohne jegliche Unterrichtsentlastung. Zudem hatte ich seit Jan. 1940 meine gelähmte Frau weitgehend pflegerisch zu versorgen.

Lustig war es bei den Urlaubertreffen kaum.

Liste früherer Segelflieger aus dem Gedächtnis und aus
329 Feldpostbriefen, aufgestellt von Fritz Dihlmann

Bäuerle, Otto	Gall, Rolf
Bass, Theo	Glass, Reinhold
Belz, Max	Glass, Walter
Bender, Walter	Häbich, Heinz
Benignus, Reinhold	Hägele (Lehrer)
Beutelspacher, Werner	+ Hahn, Alfred
Bilger, Fritz	Harsch, Manfred
Bög, Willi	+ Hasch, Paul
+ Böhm, Gerd	Hartmann, Karl-Heinz
Bosler, Udo	Haug, Oskar
Brecht, Karl	Heid, Willy
Breuninger, Werner	Herrmann, Adolf
Bruder, Karl	+ Hirsch, Hermann
Burgel, Gustav	Höhn, Rudi
Diehl	+ Jakob, Waldemar
Dihlmann, Fritz	+ Jeutter, Fritz
Dirr, Otto	Kaufmann, Rolf
Drechsel, Walter	Keck, Eugen
+ Dreher, Robert	Kemmler, Theo
Erlenbusch, Otto	+ Kipf, Friedrich
Esswein, Theodor	Kliegl, Otto
Feigion, Karl	Konrad, Erich
Feinauer, Emil	Kopp, Helmut
Felger, Heinz	Krämer, Adolf
Fellmeth, Erwin	Kreher, Walter
Fink	Kübler, Manfred
Fischer, Gerhard	Kühnert, Eugen
Fischer, Heinz	Kürschner, Wilhelm
Fleischmann, Heinrich	Kugler, Rudolf
Frank, Wilhelm	+ Kuhn, Erwin
+ Frey, Günther	Lehnert, Hans-Werner
Fritz, Emil	+ Lieb, Otto
Fritz, Karl	+ Maag, Dieter

Mai, Karl	+ Schönleber, Eduard
Maier, Hans	Schneider, Herbert
Mayer, Ewald	Schulten, Paul
Messerschmidt, Karl	Schwarz, Erich
Mögle, Albert	+ Stäudle, Walter
Mögle, Willy	Stäudle, Werner
Müller, Kurt	Steinhardt, Willy
+ Müller, Paul	Steinle, Hermann
+ Münzing, Walter	+ Strauss, Erich
Munk, Hugo	Strobel, Emil
Noller, Otto	Trump, Hans
Ocker, Rudi	Uhlig, Gerhard
Ott, Martin	Uhlshöfer, Werner
Pfingstag, Gerhard	+ Wahl, Eugen
+ Pfingstag, Werner	Wahl, Walter
Pfitzenmaier, Gerhard	Wägerle, Paul
Rehm, Hans	Weber, Albert (+ in USA)
+ Reinhard, Hermann	Weber, Alfons
Ritter, Alfred	Weber, Theo
+ Sanzenbacher, Eugen	Weber, Wilhelm
Sanzenbacher, Hermann	Weisser (Funkunterr.)
Sannwald, Wilhelm	Weller, Heinz
Sorg, Fritz	Wengert, Karl
Schäfer, Eugen	Wenninger, Harald
+ Schallenmüller, Erwin	Werner, Gerhard
Schallenmüller, Hans	Wetzel, Fritz
Schenz, Paul	Widmann, Eugen
Schick, Erich	Wildermuth, Hermann
Schlaile, Kurt	Winter, Heinz
+ Schmid, Emil	Winter, Eberhard
Schmieder	Wintermantel, Hans
+ Schöffler, Willi	Wolf, Ernst (+ Autounf.)
Schönbein	

Kriegszeit 1940 - 1945, Notizen Werner Beutelspacher

Die Kriegsjahre waren durch einen raschen Wechsel im personellen Bereich gekennzeichnet, die Gruppenführer haben fast jährlich gewechselt, weil diese zum Kriegsdienst eingezogen wurden.

So kamen nacheinander Emil Fritz, er war Gruppenführer von 1936 - 1940, Hannes Schick 1941, Eugen Sanzenbacher 1941/42, Günter Frey 1942, Walter Stäudle 1942/43, Werner Beutelspacher 1943/44, Werner Stäudle 1944/45.

Die Schulung mit Gummiseil erfolgte meistens am Einkorn bei Schwäbisch Hall. Man ist morgens mit der Bahn hingefahren und abends zurück, der letzte Wagen wurde von den Fliegern besetzt.

Es wurde aber auch auf dem Exerzierplatz in Ludwigsburg und an der Teck geflogen.

Zahlreiche Wettkämpfe die alle Wehrsportcharakter hatten, mußten durchgeführt werden. Es gab auch handwerkliche Wettkämpfe.

Der Jahrgang 1924/25 war stark vertreten, sie haben sich 1942 alle freiwillig zur Luftwaffe gemeldet.

Waldemar Jakob stürzt bei der Umschulung auf das Baby am Einkorn ab.

1942 haben auch Luftschutzübungen in der Fliegerhalle begonnen.

Im gleichen Jahr wird bei der Lederfabrik Häuser ein Segelflugzeug-Nachschublager des NSFK eingerichtet. Es waren Kraniche, SG 38, Olympia-Meise, Rhön-Sperber und Rheinland da.

Die schönen alten PKW's werden zur Verschrottung abgeholt.

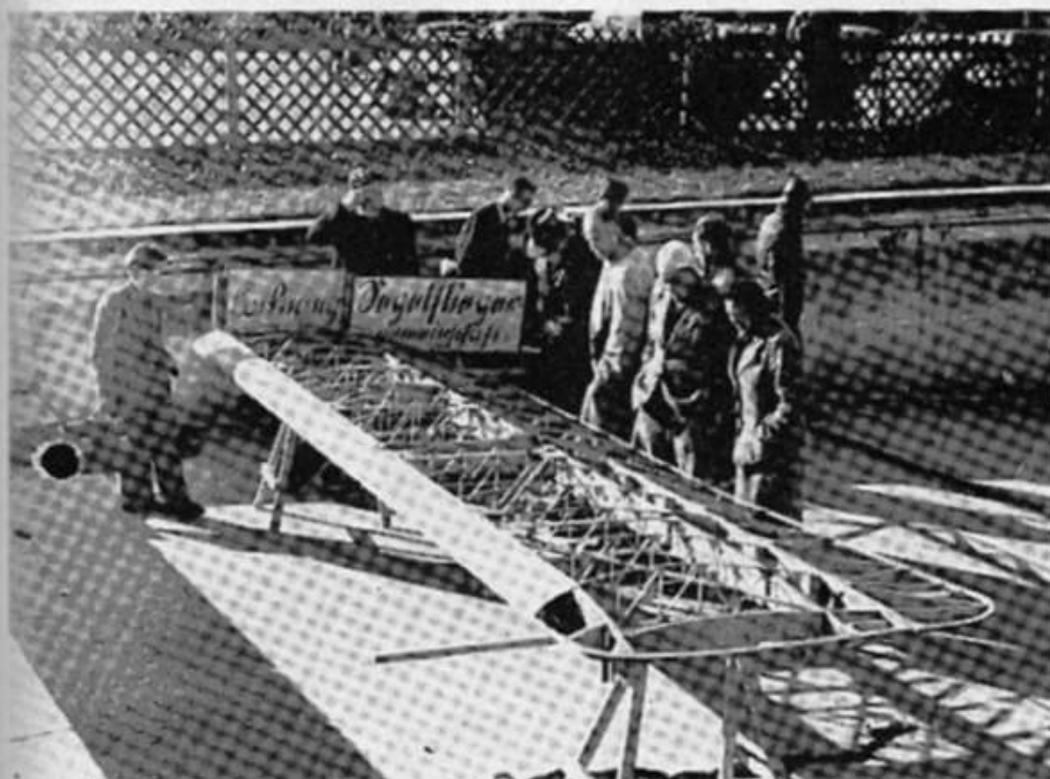
1943 wird die fliegerische Ausbildung von der Luftwaffe übernommen und stark forciert. Der starke Jahrgang 1926/27 kommt zur Musterung, es gehen viele Freiwillige zur Luftwaffe. Diese machen ein 3-wöchiges Wehrertüchtigungslager an der Teck.

Auf dem Flugplatz Exe Ludwigsburg wird von Paul Weishaar eine Seil-Rückholwinde eingesetzt.

1943-44 wird am Einkorn eine Flugzeughalle gebaut, diese existiert noch. Das Backnanger Segelflugzeug "Wolf" stürzt mit Metzger beim Hangflug ab.



Unser Werner Beutelspacher mit „Flugbetriebshose“.



Ausstellung der Backnanger SG 38-Fläche bei der Wiedereröffnung der Segelflugschule Hornberg, Oktober 1950.

1945 wird die Backnanger Fliegerhalle nach dem Einmarsch der Amerikaner zu einer Panzerwerkstatt. Die schönen, eingelagerten Segelflugzeuge werden vom Mob zusammengeschlagen.

Neubeginn nach dem Kriege 1947 - 1950

Initiator zur Neugründung war Werner Beutelspacher. Bereits Ende der 40iger Jahre trafen sich die Flieger wieder bei zwanglosen und geselligen Zusammenkünften.

Es wurde auch schon im "Untergrund" an einem SG 38 gearbeitet. Auf der Bühne im Hause Burgel und im Gartenhaus von Baumwart Fischer wurden Rippen und andere Flugzeugteile gebaut.

Eine offizielle Neugründung der Fliegergruppe Backnang wurde von Landrat Limbeck 1949 entsetzt zurückgewiesen, die Bombenangriffe steckten den Menschen noch zu sehr in den Gliedern.

Versammlungsraum in der Stadthalle Untergeschoß

Ab 1950 bekamen die Flieger in den unteren Räumen der Stadthalle einen Versammlungs- und Bastelraum, freitags von 20 - 22 Uhr, zugeteilt.

Neugründung des Württembergischen Luftfahrtverbandes

Am 27.8.1950 wurde der Württembergische Luftfahrtverband auf dem Hornberg neu gegründet. Der 1. Präsident war Wolf Hirth. Er kämpfte unermüdlich für die Freigabe des Luftsports nach dem 2. Weltkrieg. Auch aus Backnang war zur Gründungsversammlung eine Delegation mit dem Omnibus angereist.

Neugründung der Segelfliegergemeinschaft Backnang

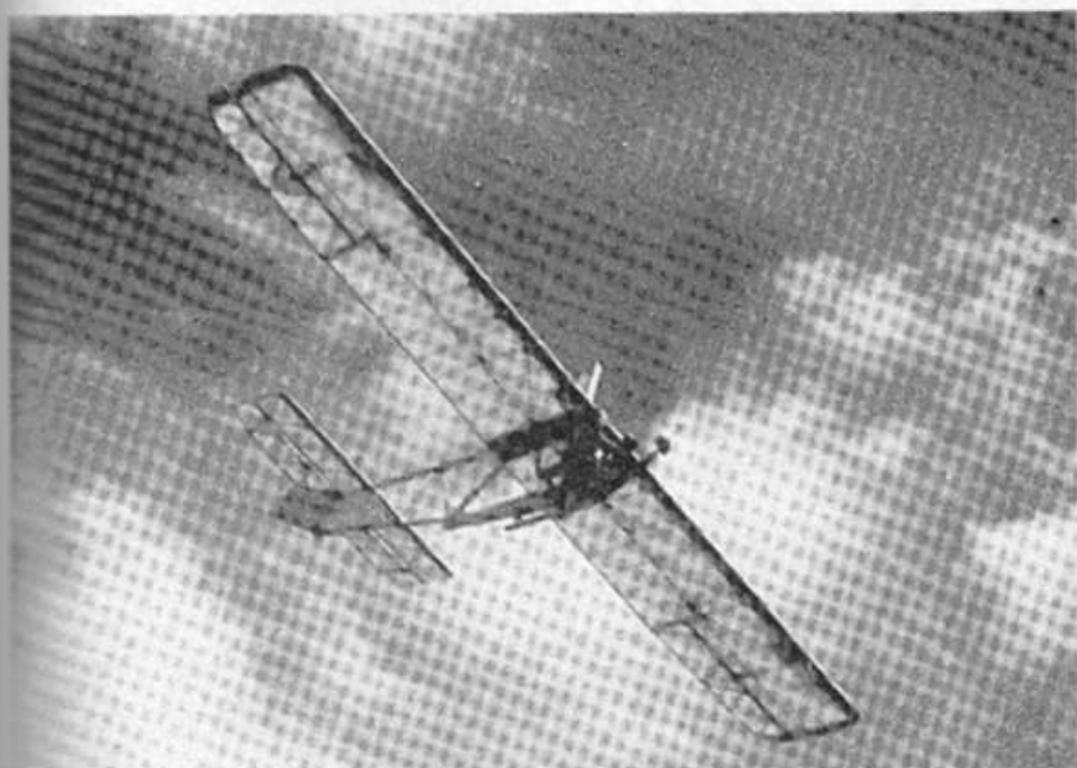
Nach der offiziellen Neugründung des Luftfahrtverbandes haben auch die Backnanger Flieger im Winter 1950 in der Gaststätte Waldhorn eine Gründungsversammlung abgehalten. Zum 1. Vorsitzenden wurde Werner Beutelspacher gewählt.

Wiedereröffnung der Segelflugschule Hornberg

Am 7.10.1951 war ein unvergleichliches Fliegerfest auf dem Hornberg, anlässlich der Neugründung der Flugschule. Es wurde tatsächlich wieder zum ersten Mal nach dem Kriege geflogen, am eindruckvollsten Hanna Reitsch mit einer "Weihe". Auch die Backnanger waren an diesem denkwürdigen Tag aktiv dabei, dank der Vorarbeiten wurde eine rohbaufertige SG-38-Fläche ausgestellt.



Alfred Giess, 1. Nachkriegsstart, Heiningen, 17. Februar 1952.



Die ersten Mitglieder 1950 - 1951

Karl Fritz war ab 1951 1. Vorsitzender.

Theo Bass, Werner Beutelspacher, Fritz Bilger, Gustav Burgel, Fritz Dihlmann, Walter Drechsel, Erwin Fellmeth, Emil Feinauer, Gerhard Feinauer, Emil Fritz, Karl Fritz, Fritz Gade, Alfred Giess, Heinz Häbich, Adolf Herrmann, Otto Klam, Klingfeld, Adolf Krämer, Gernot Kreuzer, Manfred Kübler, Rolf Layer, Hans Lehner, Gerhard Pfingstag, Alfred Ritter, Otto Sanzenbacher, Karl Schmidt, Werner Stäudle, Gerhard Streb, Wilhelm Weber, Fritz Wetzels, Eugen Wiedmann.

Teilweise Überlassung der alten Fliegerhalle Maubacher Höhe

Nach harten Auseinandersetzungen zwischen den Fliegern, vertreten durch Oberregierungsrat Biser vom Luftfahrtverband, 1. Vorsitzenden Karl Fritz und Fritz Wetzels, der Stadt Backnang, vertreten durch Dr. Baumgärtner und dem Benutzer der Halle Alber (Autoelektrik), konnte der südliche Teil der Halle wieder für die Segelflieger frei gekämpft werden.
Es soll heiß hergegangen sein!

Fertigstellung SG - 38

Nun ging es auch in Backnang wieder richtig los.
Alfred Giess, der auch unser 1. Nachkriegsfluglehrer wurde, war Werkstatteleiter.
Anfang 1952 war der SG fertig.

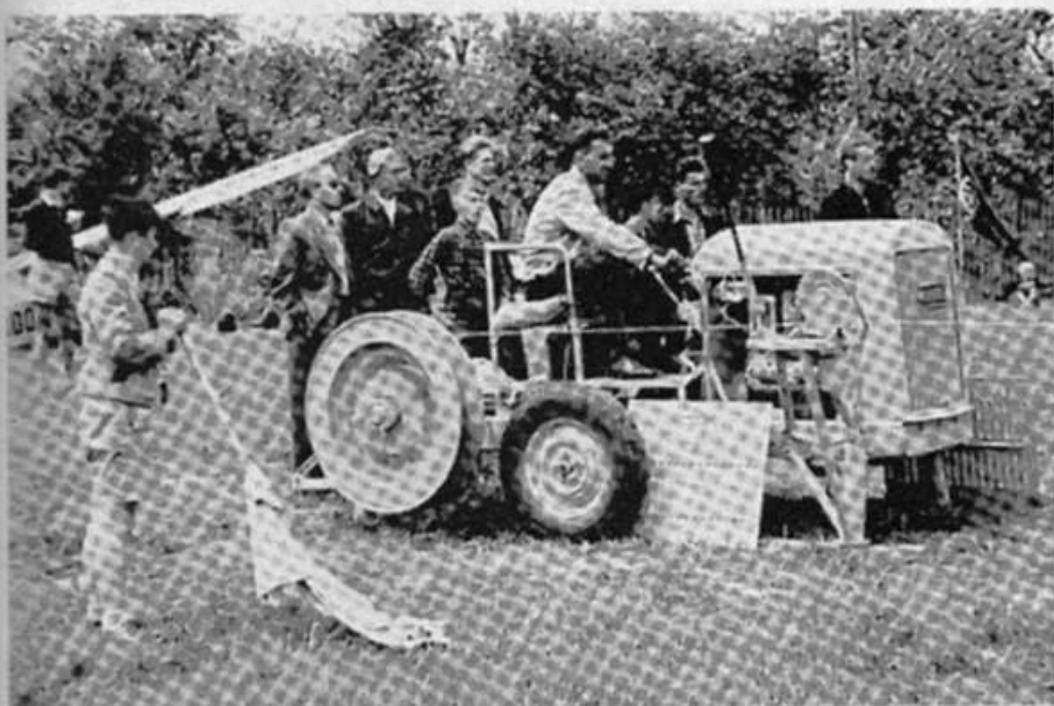
1. Nachkriegsstart in Heiningen

Am 17.2.1952 war es dann endlich soweit, der SG stand in Heiningen mitten im Schnee. Bürgermeister Dr. Baumgärtner kam mit den Skiern um die Taufe auf dem Platz vorzunehmen.

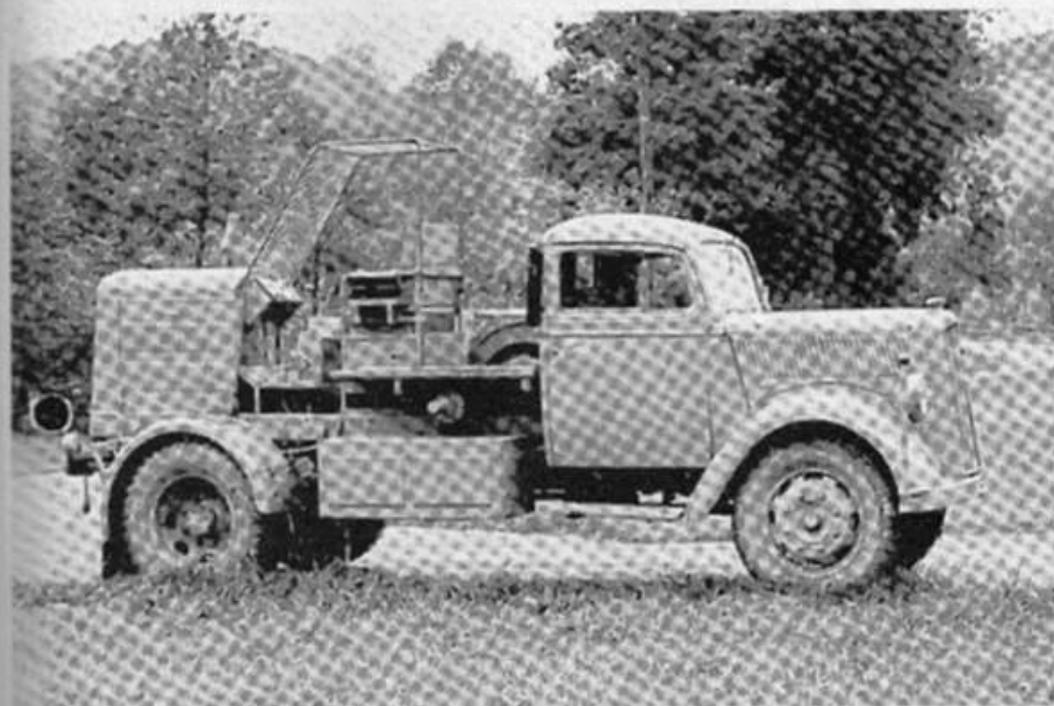
Hermann Steinle war mit seiner Winde von Untertürkheim gekommen um das Flugzeug zu schleppen. Alfred Giess machte die ersten Starts und die erfahrenen Piloten sind gleich munter weitergeflogen.

Wanderjahre

Für uns begann nun die Zeit der Wanderschaft, man ist überall hingefahren wo geflogen wurde um einige Starts zu ergattern.
Ebersbach, Hahnweide, Hornberg, Schwäbisch Hall Einkorn usw.

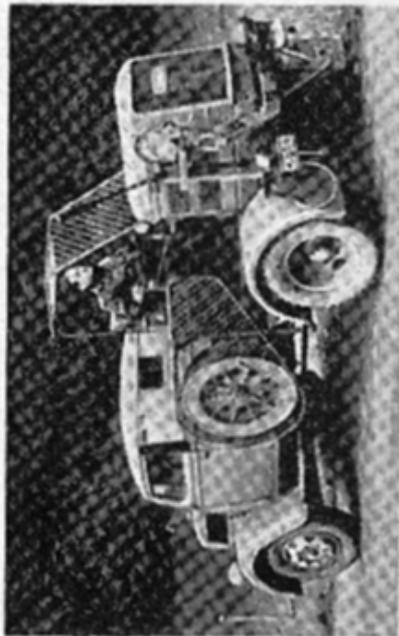


Die erste Winde



Die „Backnang-Winde“

Von Ing. E. Fritz



Die Backnanger Winde (Pfl) — geprüft, für den Nachbau zugelassen)
Bild: Segelfliegergemeinschaft Backnang

Die „Backnang-Winde“ unterscheidet sich im Wesentlichen von den herkömmlichen Windenkonstruktionen durch ihre große, verhältnismäßig schmale Seiltrommel, die fehlende Spulvorrichtung, und die Leicht-Lastwagen-Hinterachse als Winkelgetriebe.

Diese Ausführung wurde aber nicht gewählt, nur um eine vom Gebrauchslichen abweichende Startwinde zu bauen. Aus Geldmangel mußte ein gangbarer Weg gesucht werden, um zu einer eigenen Winde zu kommen.

Ein generalüberholter Ford-V-8-Motor mit 95-PS-Leistung bei 3500 Umdrehungen Min. mit angeblocktem Wechselgetriebe konnte preisgünstig erstanden werden. Bei einer Autoverwertung wurde dann für wenig Geld eine Hinterachse des Ford-LKW „Rhein“ mit einer Übersetzung 1 = 6,60 ausfindig gemacht.

Damit waren auch bereits die hauptsächlichsten finanziellen Aufwendungen gemacht. Die Fertigung der Einzelteile konnte beginnen und alsbald die Winde montiert werden.

Von der Startwinde wurden folgende Vorteile erwartet, die in der Zwischenzeit auch bestätigt wurden:

Durch den Einbau der großen und schmalen Seiltrommel konnte auf die teure und reparaturanfällige Spulvorrichtung verzichtet werden. Dies bedeutet außerdem eine Minderung der Leistungsverluste.

Natürgemäß bringt die Trommel eine Vergrößerung der Schwungmasse mit sich. Im praktischen Schleppebetrieb werden dadurch Seilchwankungen besser gedämpft, was einen ruhigeren Start zur Folge hat.

Auch beim Seilanziehen werden kleinere Zerrungen von der größeren Masse eher aufgenommen, wodurch sich ein Abbremsen der Trommel meistenteils erübrigt.

Außerdem geht das Seilanziehen sehr leicht, da der Seilzug an einen großen Hebelarm angreift gegenüber den ohnehin kleinen inneren Reibungswiderständen der Wälzlager.

Ein wesentlicher Punkt ist die Beanspruchung des Startwindenseils. Durch den großen Halbmesser der Trommel wird es nur schonend gekrümmt, durch keine Spulvorrichtung gebeugt, und infolge des großen Abstandes zwischen Trommel und Azimutrollen vollkommen ausreichend gespült.

Den Beweis liefert der seitliche Seilverbrauch der Backnanger Gruppe. Nachdem das erste Windenseil erst mit 2178 Starts erneuert werden mußte, ist das zweite Seil nach weiteren 1719 Starts noch auf der Trommel. Dabei wurden so ziemlich alle derzeitigen fliegenden Flugzeugmuster auf allen vorkommenden Geländearten geschleppt. Auch bei schweren Doppelsitzern hat die Winde immer einwandfrei durchgezogen.

Wie schon erwähnt, bringt die Windenkonstruktion für die selbstbauenden Gruppen den Vorteil, daß die Hauptbaugruppen aus serienmäßigen LKW-Teilen bestehen, die durch ihre hochwertigen Eigenschaften geringe Leistungsverluste garantieren und preisgünstig zu erstehen sind.

Die Fertigung des Rahmens und der weiteren Bauteile, wie Kappvorrichtung, Seilführung, Kraftstoffbehälter, Instrumentenbrett usw. kann in jeder Schlosserei erfolgen.

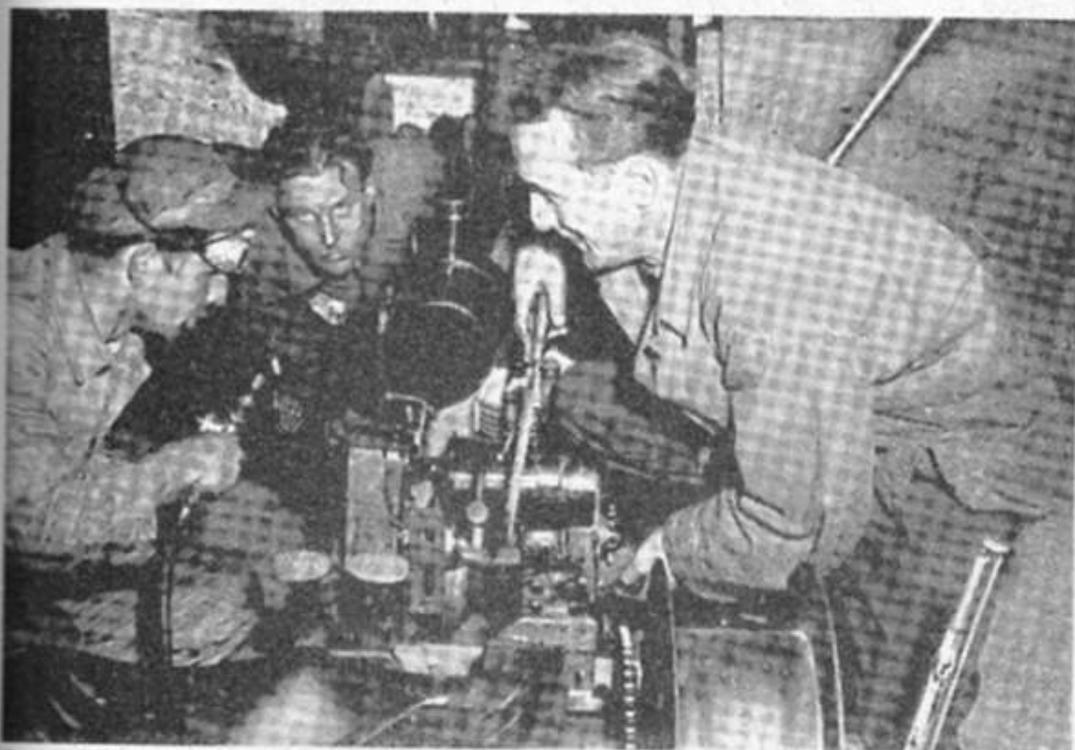
Die Baugruppen, auf die es beim Bau besonders ankommt, wie Kappvorrichtung und Seilführung, deren Ausleger, Rahmen, Seiltrommel usw. sind in Werkstattzeichnungen mit Bauanleitung festgehalten, geprüft, und zum Nachbau freigegeben. Bei der Beschaffung der weiteren Teile ist den Gruppen freie Wahl gelassen. Die Anordnung und das einwandfreie Funktionieren muß lediglich vom Bauprüfer geprüft werden.

Bei Verwendung anderer Motoren oder Hinterachsgetrieben müssen entsprechende Übersetzungsverhältnisse geschaffen werden.

Die „Backnang-Winde“ kann als Anhänger ausgeführt oder auf ein Leicht-LKW-Chassis aufgebaut werden. Die LKW-Ausführung ergibt größere Beweglichkeit (Startumbau) und ist als Zugfahrzeug (Diesel) ohnehin sehr willkommen.

Zusammenfassend darf wohl gesagt werden, daß mit der „Backnang-Winde“ ein Startwindenmuster zur Verfügung steht, das die Möglichkeit gibt, auf verhältnismäßig billige und einfache Weise zu einer betriebsbereiteren Winde zu kommen.

Die Segelfliegergemeinschaft Backnang, Gröföweg 3, steht für Auskünfte gerne zur Verfügung. Von dort kann auch der komplette Zeichnungssatz mit Bauanleitung bezogen werden.



Bau der Rückholwinde, rechts Adolf Krämer



Rückholwinde im Einsatz



SG-Bruch in Heiningen



Doppelsitziger SG 38, Klam-Giess

1. Windenbau

Wir mußten selbst starten können. Glücklicherweise gab es in Backnang die Firma Kaelble und eine ganze Reihe von Segelfliegern die dort arbeiteten. Die 1. Backnang-Winde wurde von Ingenieur Emil Fritz konstruiert und berechnet, unter Mitwirkung von Karl Fritz, der als techn. Zeichner bei Kaelble ist. Gebaut wurde diese Winde in der Lehrwerkstatt Kaelble. Als Windenmotor diente ein 80 PS starker Ford-Benzinmotor aus einem LKW, den wir von der Firma Autohaus Maisch erwerben konnten. Adolf Krämer und Hans Lehnert bauten zur gleichen Zeit bei Kaelble eine Seilrückholwinde, damit das Windenseil nicht mit mehreren Mann zurückgezogen werden mußte, dies hat man am Anfang so gemacht. Die 1. Winde war noch nicht selbstfahrend, erst später wurde diese mit nochmaligem erheblichen Arbeitsaufwand auf einen recht vergammelten Opel-Blitz-Lastwagen aufgebaut. Bei dieser Winde wurde auch zum 1. Mal ein automatisches Getriebe verwendet.

SG 38 Doppelsitzer

Alfred Giess und "Hannes" haben in unserem SG im Spannturm einen 2. Sitz für den Fluglehrer eingebaut. Dadurch wurde das Bruchrisiko bei den ersten Schulungsprüngen fast ganz ausgeschaltet. Hochstarts durften nicht doppelsitzig gemacht werden.

Zielstrebigem Aufbau der Fliegergruppe

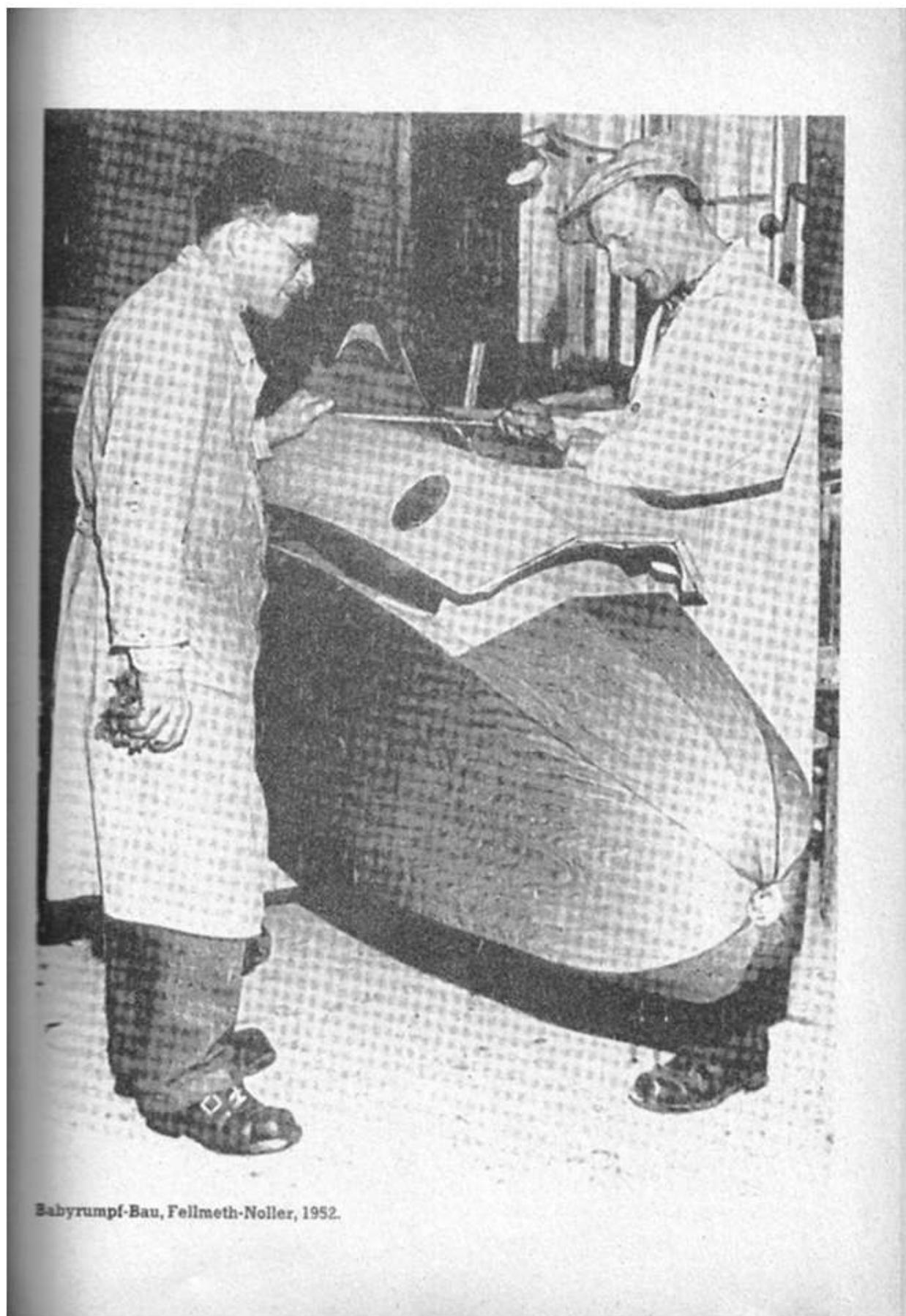
Die Fliegergruppe Backnang hat bereits 1953 eine erste Blütezeit, dank der Aktivität des 1. Vorsitzenden, Karl Fritz, erreicht. Es wurde an einem Grunau-Baby gebaut, die Flügel in der Fliegerhalle, der Rumpf in der Schreinerei Noller, und das Leitwerk zu Hause von "Kiebitz". Ferner wurde bei der Firma Wolf Hirth in Nabern ein Doppelsitzer Mü 13 E bestellt. Zur Finanzierung kamen Spenden von Backnanger Geschäftsleuten, ferner wurde ein Werbevertrag mit der Lederindustrie abgeschlossen. So konnten 1953 zwei Flugzeugtaufen vorgenommen werden. Am 28. März das Baby im Bahnhofhotel - Taufpate Landrat Limbeck, im Winter 1953 die Mü 13 in der Stadthalle - Taufpate Dr. Baumgärtner. Die Mü war unser Flaggschiff und Stolz. Nach dem 2. Bruch im Oktober 1965 mit Otto Noller wurde sie nicht mehr repariert, sondern als Bruch verkauft.



Adler-Pkw mit SG 38



Verabschiedung von Fritz Bilger, Gaststätte Idler



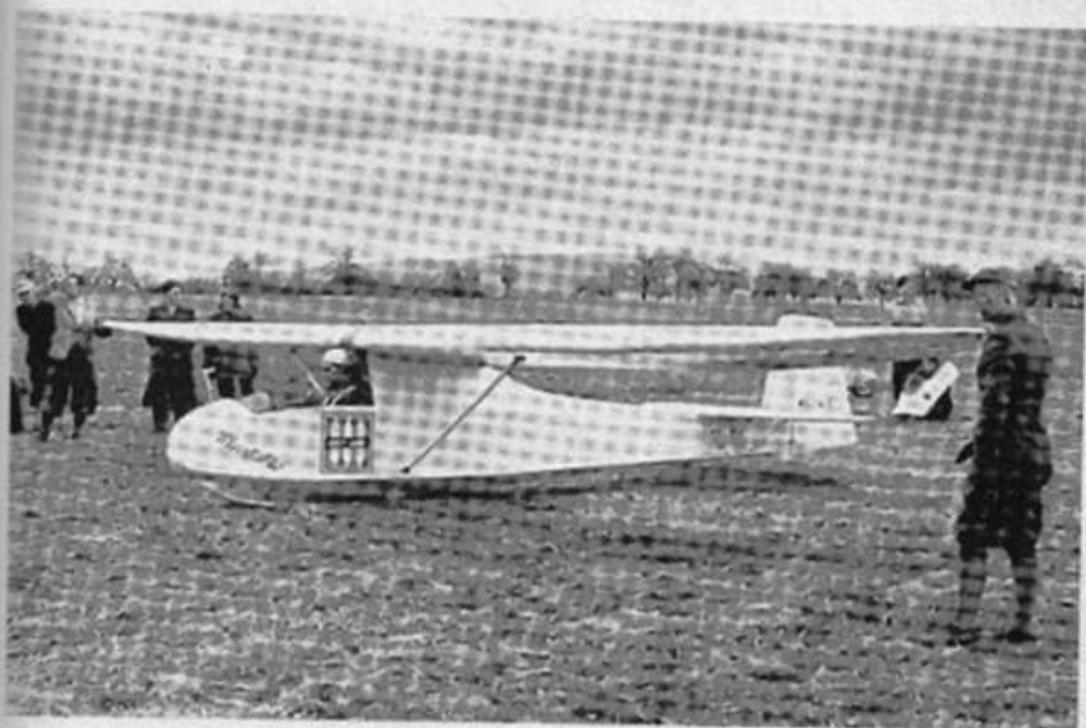
Babyrumpf-Bau, Fellmeth-Noller, 1952.



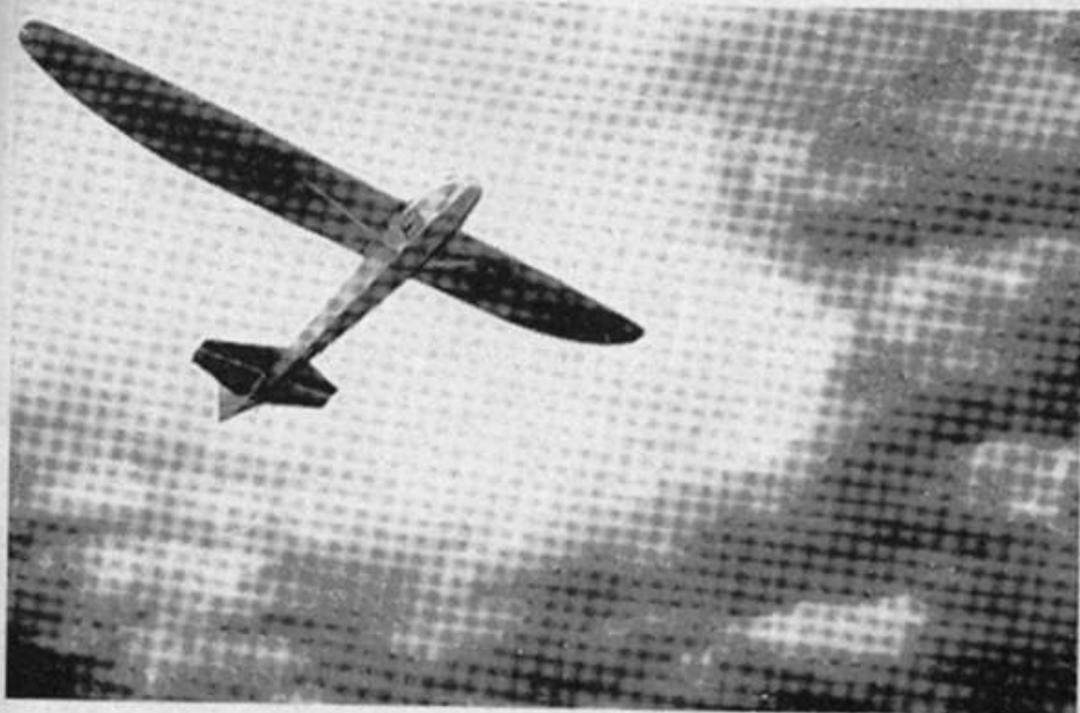
Abtransport mit Schlitten von Schreinerei Noller



Baby-Rohbau



Erster Baby-Start



Pfingstlager der Segelflieger auf dem Hornberg

Noch bei Nacht und Nebel fuhren am Sonntagmorgen die Backnanger Segelflieger zu ihrem Pfingstlager auf den Hornberg bei Schwäbisch Gmünd, um die etwas ruhigeren Morgenstunden zur Anfängerschulung benützen zu können. Wenn erst einmal der Hauptbetrieb auf diesem bekannten Segelfluggelände einsetzt, müssen die Anfänger vom Steuerknüppel verbannt werden, denn es starten und landen die Segelflugzeuge am laufenden Band. Dabei heißt es gut aufpassen, beinahe wie im Großstadtverkehr. Manchmal kreist ein Schwarm von 6 oder 8 Flugzeugen im selben Aufwind oder fliegt am Hang entlang.

Am Sonntag glückte, wie bereits berichtet, mit dem „Murrfalte“ ein Ueberlandflug von etwa 35 Kilometern nach Unterbrüden. Die eigentliche Flugstrecke war jedoch wesentlich länger, da der Pilot vom Hornberg zunächst in südlicher Richtung bis Geislingen flog, sich aber dann, der günstigeren Wolkenbildung folgend, auf Nordkurs begab, um schließlich ganz in unserer Nähe zu landen. Am Abend war der „Murrfalte“ wieder zum Hornberg zurückgekehrt, diesmal allerdings per Auto. Am Montagmorgen kamen die Anfänger wieder zu ihrem Recht. Sie wurden für das Frühaufstehen an diesen beiden Tagen durch zwei A- und vier B-Prüfungen belohnt. Ein schöner Erfolg für den Segelfliegernachwuchs.

Zum Abschluß glückte mit dem „Murrfalte“ nochmals ein Flug auf 1100 m Höhe und von einhalb Stunden Dauer. Dabei zeigten die Instrumente des Flugzeuges im Aufwind ein Steigen von stellenweise fünf Metern pro Sekunde an, d. h. das Flugzeug wurde bei seinem Kreisen im Aufwind von der Luftströmung mit einer Geschwindigkeit nach oben getragen, wie sie vergleichsweise nur die modernen Schnellaufzüge in Hochhäusern oder zum Turm des Fernsehturms in Stuttgart erreichen. Da die großen Segelflugzeuge immerhin

ein Gewicht von ca. 500 kg haben, kann man nur staunen über die Kräfte, die diesen vertikalen Luftströmungen innewohnen. Für uns und den Segelflieger leider unsichtbar, denn sie sind der kostenlose Motor des Segelflugzeuges und werden daher vom Piloten gerne aufgesucht und ausgenutzt.

Segelflug

30,855

Auch Frauen erfolgreich beim Segelflug

Daß Segelflug keine reine Männersache ist, beweist nicht nur Hanna Reitsch mit ihrem ersten Platz bei den diesjährigen Deutschen Segelflugmeisterschaften. Auch bei der Backnanger Segelfluggruppe konnte man am letzten Sonntag bei ihrem Flugbetrieb in Heiningen drei Frauen und Mädchen am Start sehen. Dabei gelang es einer von ihnen, mit dem „Murrfalten“ eine halbe Stunde lang zu fliegen und damit den längsten und mit knapp 700 m Höhe auch zugleich den höchsten Flug dieses Tages auszuführen.

— SPORT — 14,8,55

Backnanger Segelflieger am Einkorn

Am Einkorn bei Hesselental konnten bei frischem Westwind die Backnanger Segelflieger am Sonntag mit ihrem „Murrfalten“ insgesamt 4½ Stunden hangsegeln. Die Freude darüber war natürlich groß, und es bedeutete für sie eine willkommene Aufmunterung nach dem Verlust ihres doppelstzigen Flugzeuges „Stadt Backnang“, über den wir noch berichten werden. Auch am Montag konnte sich dort ein Pilot mit dem „Murrfalten“ 1½ Stunden in den Lüften halten.

Aus der Arbeit unserer Fliegergruppen

Backnang

Der 28. März 1953 war ein Festtag für die Segelfliegergemeinschaft Backnang. Im vollbesetzten Bahnhofshotel wurde an diesem Tage in Anwesenheit des Präsidenten des WBLV, Min.-Rat Dr. Seifriz, des Bürgermeisters von Backnang, Dr. Baumgärtner, sowie zahlreichen Ehrengästen, Fliegerkameraden und Freunden des Segelflugsportes das neue selbstgebaute Grunau Baby IIh durch Landrat Limbek feierlich auf den Namen „Murrfalte“ getauft.

Herzlichen Beifall erhielt Dr. Seifriz für seine begeisterte Ansprache über den schönen Segelflugsport. Die Backnanger Segelflieger, sagte er u. a., seien in technischer Hinsicht mit an der Spitze. Diese Worte fanden ihre Bestätigung in dem neuen vor der Bühne aufgebauten Seilrückholgerät, das von der Segelfliegergemeinschaft Backnang konstruiert und erbaut worden war. Sowohl bei Fachleuten als auch bei Laien rief es wegen seiner sauberen handwerklichen Verarbeitung und guten konstruktiven Lösung Interesse und Bewunderung hervor.

Umrahmt war die gelungene Feier von den frischen Weisen des Handharmonikarings Backnang, dem Kunstkräftsportverein Backnang mit seinen artistischen Vorführungen, Stimmungssängern und Einlagen. Zum Abschluß wurde noch eifrig das Tanzbein geschwungen.

Am folgenden Sonntag zeigte „Murrfalte“ bei schönstem Frühlingswetter auf dem Fluggelände in Heiningen bei Backnang, was in dem guten alten Grunau Baby alles drin steckt. Herrliche Thermikflüge begeisterten Flieger und Zuschauer. Lebhaftes Interesse fand auch die Vorführung von Fesselflugmodellen.

Doppeltransportwagen

Konstrukteur und Erbauer Fritz Wetzels, hergestellt bei der Firma Stotz in Kornwestheim. Dies war ein einachsiger Hänger mit Lastwagenpritschengröße auf dem die Mü und das Baby gleichzeitig transportiert wurden.

Ferienlager Klippeneck

Während der Sommerferien 1953 sind wir zum 1. mal zum Klippeneck auf ein Fliegerlager gefahren, mit bereits 3 Flugzeugen.

Bei Sonnenaufgang wurden die Anfänger bis etwa 9 Uhr auf dem Hummelberg mit dem Gummiseil geschult. Ab 9 Uhr wurde mit der Winde gestartet für Fortgeschrittene und Ausgebildete.

Die Unterkunft war ein Massenlager für 20-30 Mann mit Etagenbetten und Strohsack. Häufig ist man mit dem Bett durchgebrochen, da die Kameraden die Halterung des Bettrostes gelockert hatten.

Es wurden auch Wasserfallen über der Tür gebaut mit Waschsüsseln.

Gewaschen hat man sich vor der Halle, die Toiletten waren weitgehend im Wald.

Im Hotel Klippeneck gab es damals schon zünftige Fehden, auch zusammen mit Schweizer Fliegerkameraden, die ihre schönen Spalingerflugzeuge (Knickflügel) dabei hatten.

Besuch vieler Flugplätze

Wir sind mit der Winde, Doppeltransportwagen, dem Schweizer-Adler PKW mit SG-Transportwagen viel herumgekommen. In Heiningen durften wir nur während der Wachstumsruhe und nach der Heuernte fliegen.

Wir sind damals noch öfters auf den Hornberg gefahren, es war die Lambretta-Zeit.

Die ersten Rückschläge

1954 hatten wir zum 1. mal einen schweren Absturz des Piloten Roland Schneider mit dem Baby auf dem Hornberg. Glücklicherweise hatte der Pilot nur Knochenbrüche, die wieder gut verheilt sind.

Das Baby wurde in der Halle in Backnang repariert. Es hängt noch heute an der Decke der Halle Völkleshofen.



Baby-Bruch, Hornberg 1954.



Mu-Bruch, Klippeneck 1955

Schwerer hat es unseren Erwin Fellmeth bei einem Absturz mit der Mü auf dem Klippeneck 1955 erwischt. Gerade er, als einer unserer zuverlässigsten und treuesten Kameraden, hat darunter nicht nur körperlich sehr gelitten.

Die Mü wurde im Flugzeugwerk Scheibe, Dachau, wieder aufgerüstet.

Kassiererinnen und Kassierer

Als 1. hatten wir eine Kassiererinnen, Anne Streb. Danach ab 1955 - 1956 kam Emil Feinauer, dieser wurde 1958 - 1962 von Wilhelm Weber abgelöst.

Wilhelm hat sich sehr mit seinen Mitteilungsblättern um die Mitglieder bemüht.

Von 1962 - 1966 hatte ich - Rolf Layer - dieses Amt, mir folgte Günther Wahl bis 1972.

1972 hat die Hauptversammlung einen Neuling in unserer Gruppe in dieses Amt berufen, Erich Speidel der seither unser Finanzminister ist. Eine Wahl die wir nie bereut haben und vor allem ein Amt um das wir den Erich nicht beneiden brauchen, denn die Verwaltung der Finanzen hat in unserem Verein inzwischen beträchtliche Ausmaße angenommen.

Bunter Abend mit Tombola

Auch einen groß aufgezogenen Bunten Abend mit Akteuren aus Funk und Fernsehen haben die Flieger 1956 in der Stadthalle aufgezogen. Für die Tombola bei dieser Veranstaltung wurde vorher wie beim Wahlkampf geworben. Die Gewinne vom Zahnstocher bis zum Fernsehgerät waren in den wesentlichen Teilen auf einem Transportwagen aufgebaut und wurden durch die Stadt gefahren mit Fliegermarchmelodie.

Die Veranstaltung war ein voller Erfolg.

Verlagerung des Flugbetriebes von Heiningen nach Völkleshofen

Die Weinberge und Hänge beim Lichtenberg bringen nicht nur einen guten Wein hervor, sondern auch für die Segelflieger gute Thermik.

1956 sind die Backnanger, nachdem "Hannes" und Karl Fritz dieses Gelände ausgekundschaftet haben, nach Völkleshofen übersiedelt.

Selbst mit der damals nur 600 m langen Schleppstrecke waren schon laufend Thermikflüge möglich.



Fliegerhalle Backnang, Bauhof II.



L-Spatz mit Strohäcker

Vorstandswechsel

1958 ist unser damaliger Vorstand Karl Fritz von seinem Amt zurückgetreten, seine Nachfolge hat der bisherige 2. Vorsitzende Adolf Herrmann angetreten. Neuer 2. Vorsitzender wurde Gustav Burgel.

Ausbau der neuen Fliegerhalle Bauhof II 1959 - 1961

Die Fliegerhalle Maubacher Höhe stand im Wohnbaubereich und mußte von dort verschwinden.

Als Ersatz bekamen wir von der Stadt, nach Verhandlungen mit Bürgermeister Dr. Baumgärtner und vielen Stadträten, den ehemaligen Motorenprüfstand der Firma Daimler Benz im östlichen Bereich als Ersatz.

Adolf Herrmann als 1. Vorsitzender hat 1958 den Pachtvertrag auf dem Rathaus unterzeichnet.

Es kam nun eine lange Ausbauphase dieses Gebäudes bis 1961.

Fritz Wetzel hat die Ausbaupläne für die Backnanger Halle gefertigt. Es wurden Zwischendecken eingezogen, Fundamente gegraben, Treppen, Fenster und neue Böden eingebaut. Betondurchbrüche wurden gemacht, die Hallentore mit Getriebemotoren ausgerüstet, Waschungen, Heizung und Toiletten eingebaut. Es wurde 2 Jahre lang nahezu jeden Sonntagmorgen gearbeitet ob Winter oder Sommer.

Es wurden alte gebrauchte Maschinen angeschafft, Kreissäge, Bandsäge und Hobelmaschine. Später kamen noch Drehbänke, Ständerbohrmaschinen und Schweißgeräte dazu. Die Hauptinitiatoren bei diesem Hallenbau waren Adolf Herrmann, Gustav Burgel und Fritz Wetzel, umgeben von vielen oder weniger Helfern.

Nach Fertigstellung hatten wir, außer einer großen Werkstatt und Abstellräumen, einen schönen Aufenthaltsraum, und was uns besonders wichtig war, für unsere Modellflieger einen schönen Bastelraum.

Flugzeugneubau L-Spatz und Doppelraab

Am Doppelraab wurde 6 Jahre lang gebaut, er war eigentlich eine Fehlkonstruktion und 1964 bei seiner Fertigstellung längstens überholt. 1968 konnten wir ihn noch gut verkaufen, er kam nach Langenau, wo dem Raab ein Motor eingebaut wurde, damit ging er auch kurze Zeit später zu Bruch.



Doppel-Raab im Einsatz



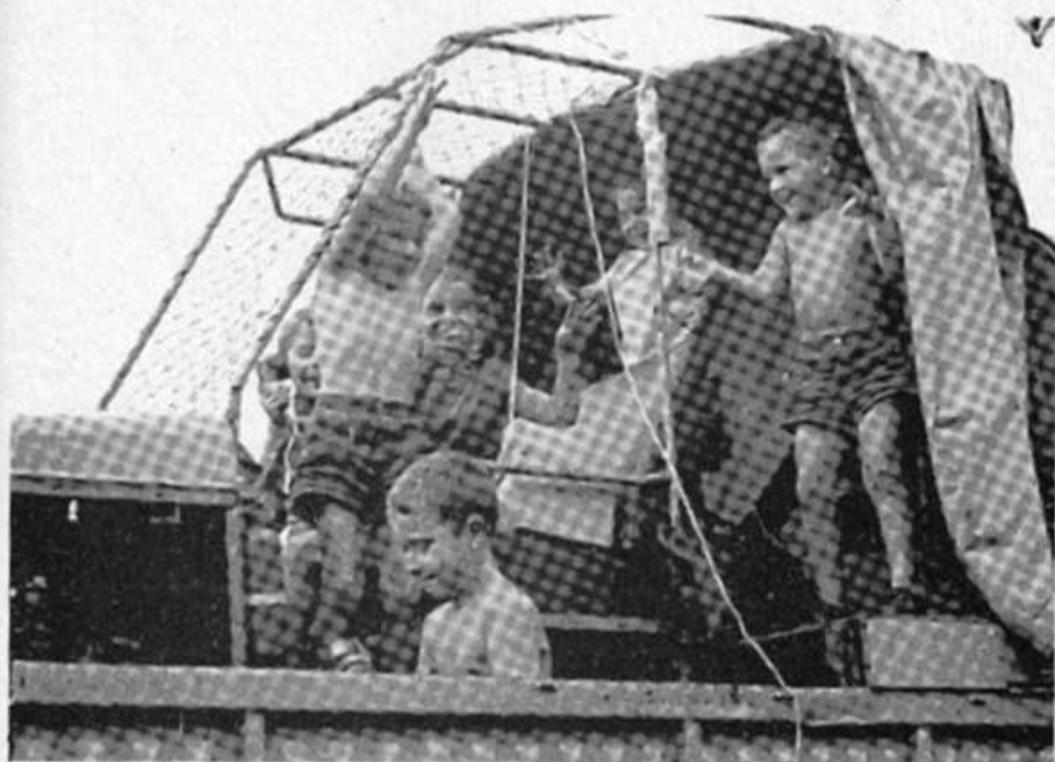
Flugschüler-Einweisung im Doppel-Raab. Dr. Fritz Mayer-Ovens, Fluglehrer Adolf Krämer.



Winde Baujahr 1962



Windewart Ochojski



„Windenesetzung“ Nachwuchs Beutelspacher-Layer

Mit dem L-Spatz 55 ging es schneller voran, für ihn war auch ein echter Bedarf da.

Adolf Herrmann und "Hannes" (Otto Klam) haben für die Flugzeugbaufirma Scheibe in Dachau Beschlagteile angefertigt, dafür bekamen wir von Scheibe gegen Aufpreis einen gehefteten Rumpf und rohbaufertige Flügel geliefert.

Am 21. Oktober wurde der L-Spatz in der Stadthalle im Rahmen einer Veranstaltung von Herrn Werner Stroh auf den Namen "Murratal-Bote" getauft.

Bis 1969 haben wir den Spatzen mit viel Spaß geflogen, er war ein wendiges und leistungsfähiges Flugzeug, allerdings auch mit kleinen Tücken.

Im Rahmen einer Flugzeugparkumstellung haben wir das Flugzeug nach Rastatt verkauft. Der neue Besitzer ist mit ihm in eine Hochspannungsleitung hineingeflogen.

2. Windenbau

1962 wurde im Kaelble Werk III eine neue Winde gebaut, einen erheblichen Anteil am Entstehen dieses Gerätes haben unser Adolf Krämer und Kurt Schlaile.

Diese Winde war bis 1982 im Dienst, sie wird augenblicklich in der Schweiz von einem Flugenthusiasten wieder aufgemöbelt und soll noch einige Jahre Dienst tun.

Unsere Doris

Ein Bezugspunkt für die Flieger war schon immer die Wohnung von Gustav Burgel und seiner Frau Doris. Was haben wir der Doris alles zugemutet, so mancher Jungflieger hat sich in den 50iger Jahren und später bei Burgels durchgevespert.

Doris ist bis heute noch unsere unverwüstliche Vereinsmutter.

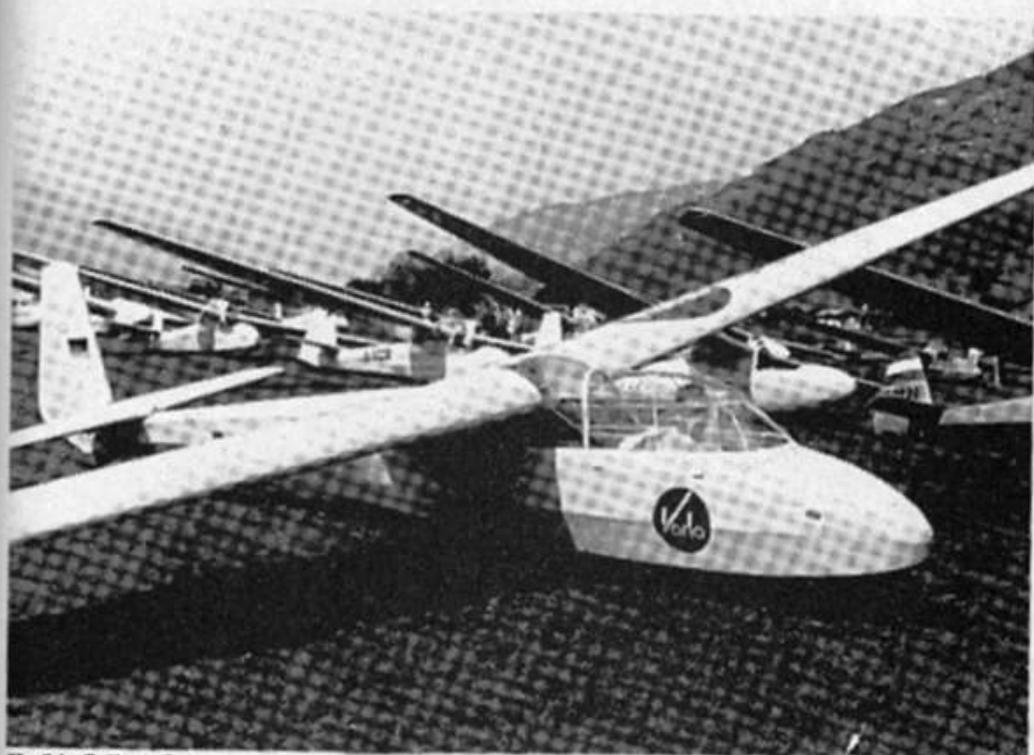
Überlandflüge und Alpensegelflug

Mit den besseren Flugzeugen ist auch die gezielte Überlandfliegerei aufgekommen. Ein Pionier dieser Disziplin war unser Günther Strohacker ("Struppi").

Am 30. Mai 1966 hat er den ersten 300 km Zielflug nach Frankreich geschafft.

In dieser Zeit wurde noch eine weitere fliegerische Dimension, die Gebirgsfliegerei, zunächst in Zell am See, von uns angegangen.

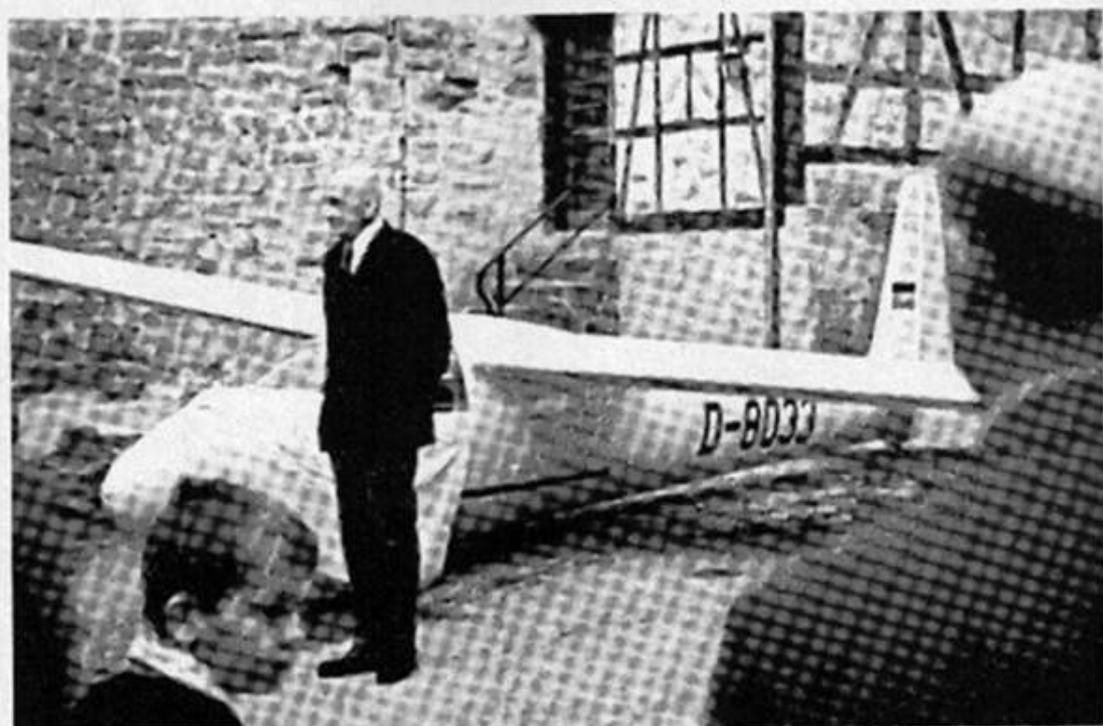
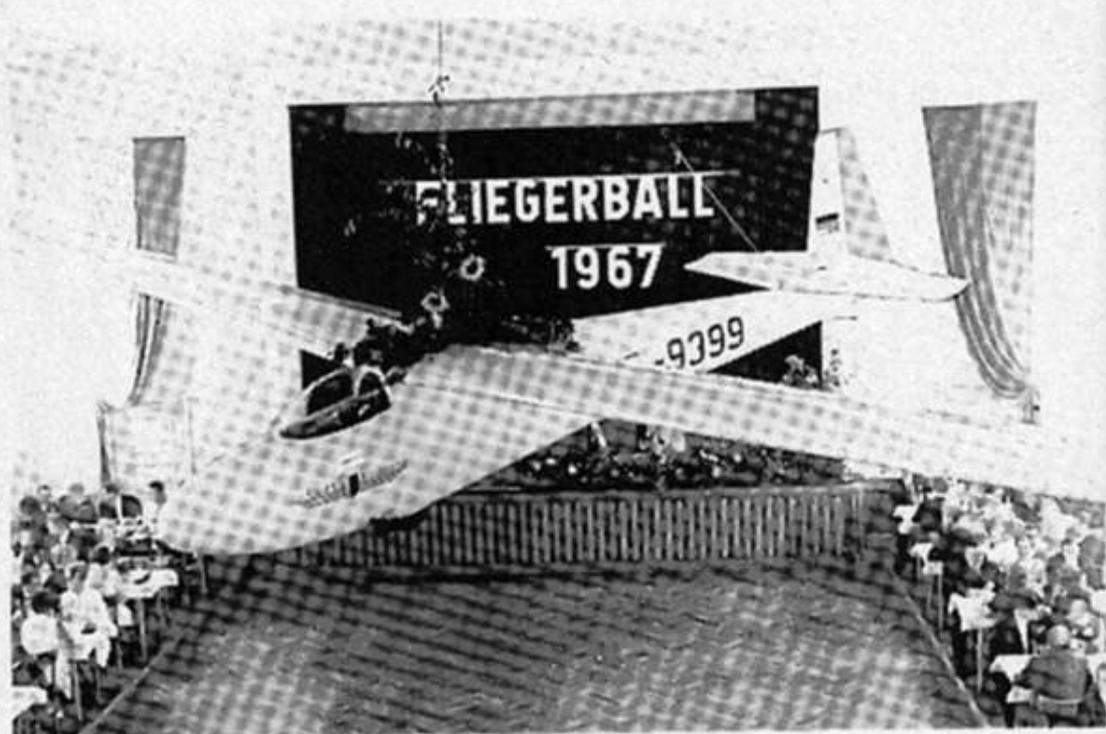
Adolf Krämer, Otto Noller und Helmut Strecker waren die ersten Gebirgsflieger und haben von fantastischen Erlebnissen und Eindrücken berichtet.



Ka 7 in Zell am See



Neue rote Ka 8, Volkleshofen



Ka 6 E-Taufe im Burghof Lichtenberg durch Fritz Dihlmann



Flugbetrieb in Volkleshofen, ca. 1969. Die Flugzeuge wurden jedesmal auf- und abgerüstet.



Standard-Cirrus, Weihnachten 1959.

Seit 1968 kommen wir nach Aigen bzw. Niederöblarn, dort war dann auch der erste 500 km-Flug fällig. Die meisten Gold-C-Träger von uns haben ihre Höhen und Streckenflüge in diesem Gebiet gemacht.

Flugplatzerweiterung und Ausbau

Die 1. Startbahn 1956 in Völkleshofen verlief von der Feldscheuer Schick 600 m lang schräg über das heutige Gelände zum Waldrand.

Die Firma Adolff hat damals einen unabhängigen Flugplatz privat auf dem Gelände des Baron von Weiler betrieben (Wasserreservoir). Dieser Platz wurde aber von Adolff nicht mehr benützt, und wir konnten dieses Gelände 1963 nach Verhandlungen mit Adolff und Baron von Weiler in unsere Schleppstrecke einbeziehen. Damit war der erste Durchbruch zur heutigen Anlage gemacht.

1969 - 1972 haben wir die Platzerweiterung mit Nachdruck betrieben, brauchten wir doch für den Motorflug- und Motorseglerbetrieb eine Start und Landebahn von 40 x 600 m. Nach langwierigen Verhandlungen mit den Geländeeigentümern und dem Landwirtschaftsamt hatten wir 1972 die benötigte Fläche endlich beisammen. Bei der Zulassung des Platzes mußten wir bei der Gemeinde Oberstenfeld schwere Bedenken wegen Lärmbelästigung ausräumen. Wir fliegen bis heute noch mit einer Startzahlbeschränkung für Flugzeugschleppstarts. Im Augenblick läuft in Völkleshofen die Flurbereinigung, sie liegt allerdings wegen Geldmangel auf Eis. Wir sind froh, daß wir im Flugplatzbereich in den zurückliegenden 10 Jahren 1,5 Hektar Land käuflich erwerben konnten. Diese Flächen sind im Grundbuch auf die Segelfliegergemeinschaft Backnang eingetragen. So steht z.B. zum ersten mal in unserer Vereinsgeschichte eine eigene Flugzeughalle auch auf eigenem Grund. Unsere Schleppstrecke beim Windenstart beträgt 1.200 m.

Flugzeugparkerweiterung und Umstellung

Von 1963 - 1972 haben wir 7 Segelflugzeuge angeschafft. 1964 - Ka 7, 1965/66 - rote Ka 8, diese wurde als Rohbau von Schempp-Hirth in Kirchheim gekauft. 1966 - 1968 kamen unsere beiden Ka 6en und die blaue Ka 8. Nach hartnäckigen vereinsinternen Auseinandersetzungen konnte ich schließlich 1969 den Kauf unseres ersten Kunststoffeinsitzers Standard-Cirrus durchsetzen. Dies war unser Schritt in die fliegerische Neuzeit.

1972 kam dann unser erstes motorbetriebenes Flugzeug, unser "Raddel" Scheibe C-Falke mit einem modifizierten 65 PS VW-Motor. Dieses Flugzeug ist ein echtes Vereinsgerät, es bietet auch dem Bekanntenkreis der Flieger als Doppelsitzer Gelegenheit zum unbegrenzten Mitfliegen.

Die neuen Flugzeuge wurden jeweils bei Fliegerbällen, die wir seit 1963 in Ein- oder Zweijahresabschnitten veranstalten, getauft. Unsere Ka 6 E und der Cirrus wurden im Burghof der Burg Lichtenberg getauft.

In jüngster Vergangenheit haben wir nochmals 2 Kunststoff-Flugzeuge beschafft, 1981 eine DG 100, und 1982 unser neues Flaggschiff einen Kunststoffdoppelsitzer Ka 21, von der Firma Schleicher Poppenhausen.

Die Transportwagen wurden bis auf einen jeweils von den Segelfliegern in der Backnanger Halle oder bei Kaelble angefertigt. Der Ka 21 Hänger wurde in der Schweiz bei einem Freund unseres Karl Wengert gebaut.

Wo hatten wir das viele Geld her ?

Spenden der Vereinsmitglieder und zinslose Darlehen bis in Dimensionen, die man besser nicht mehr niederschreibt. Werbeverträge und Überschüsse aus Veranstaltungen. Geringfügig auch aus Erlösen von Verkäufen. Ganz wesentlich unterstützen unsere Arbeitseinsätze, z.B. techn. Zeichnungen für Stotz AG., Bau von Ausstellungsmodellen für dieselbe Firma und nicht zuletzt der "Burgeldienst"; jeden Samstag hilft ein Flieger bei der Firma Burgel Elektrogeräte und Fernseher auszuliefern, den Verdienst für diese Arbeit spendet dieser dann unserem Verein. Mitglieder die diesen Dienst nicht machen, zahlen einen Ausgleichsbetrag.

Vorstandwechsel

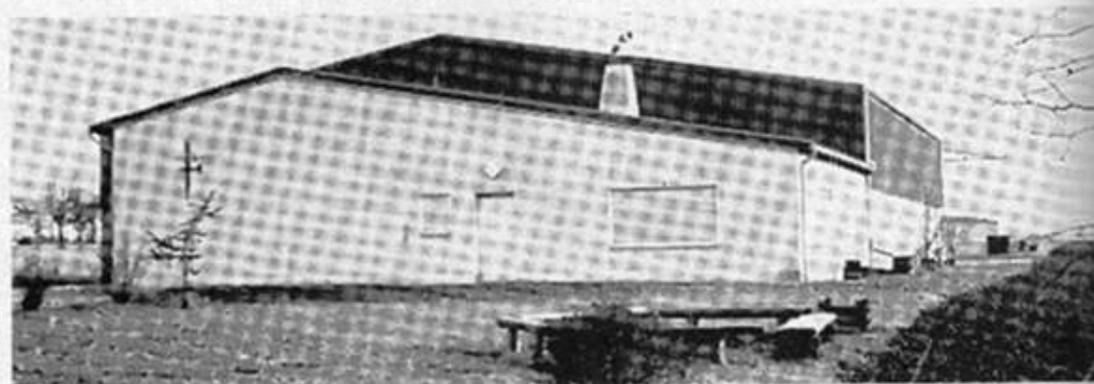
1966 hat Adolf Herrmann seinen Vorstandsposten mehr oder weniger an mich (Rolf Layer) weitergegeben, ihm waren die vielen notwendigen Auftritte an der Öffentlichkeit lästig. Er ist für mich bis zum heutigen Tag ein treuer sachlicher Ratgeber und Freund geblieben.

Wo ist die alte Halle Maubacher Höhe hingekommen ?

1966 habe ich die Dachbinder und Balken der alten Halle Maubacher Höhe an Herrn Atz von Steinhausen verkauft. Dort dient sie heute als Hühnerfarm. Der Wetzels Fritz sen. hat mich damals fast aufgefressen.



Hallenbau Völkleshofen, 1972.



Halle mit Erweiterungsbau, 1976.

Neubau und Erweiterungsbau Fliegerhalle Völkleshofen

1972 war das Genehmigungsverfahren für die Halle Völkleshofen abgeschlossen. Am 16.1.1972 hatte der Ausschuß zusammen mit Bauunternehmer Heinrich Fleischmann eine Flugplatzbegehung. Hierbei hat uns dieser Mann, und in diesem Fall auch Förderer, eine Unterstützung in Aussicht gestellt, die wir erst im Verlaufe des Jahres 1972 während der Bauzeit in ihrer ganzen Tragweite übersehen konnten.

Am 29.2.1972 war Baubeginn mit Planierarbeiten und Straßenbau entlang dem Waldrand. Es gab keinen befestigten Zufahrtsweg. Dort liegen heute die Steine der Fleischmann-Baustelle Haus Isenflamm-Bartholomä in Backnang Marktstraße.

Fundamentaushub per Hand, Betonierarbeiten usw.. Am 21.4. wurde die Stahlkonstruktion per Tieflader aus Mönchengladbach angeliefert und wir haben danach wie wild "Farbe orange" gestrichen.

Am 28., 29. und 30. April wurde die Halle unter Anleitung eines bewährten Montagemeisters der Firma Stotz (Fritz Wetzell) aufgestellt.

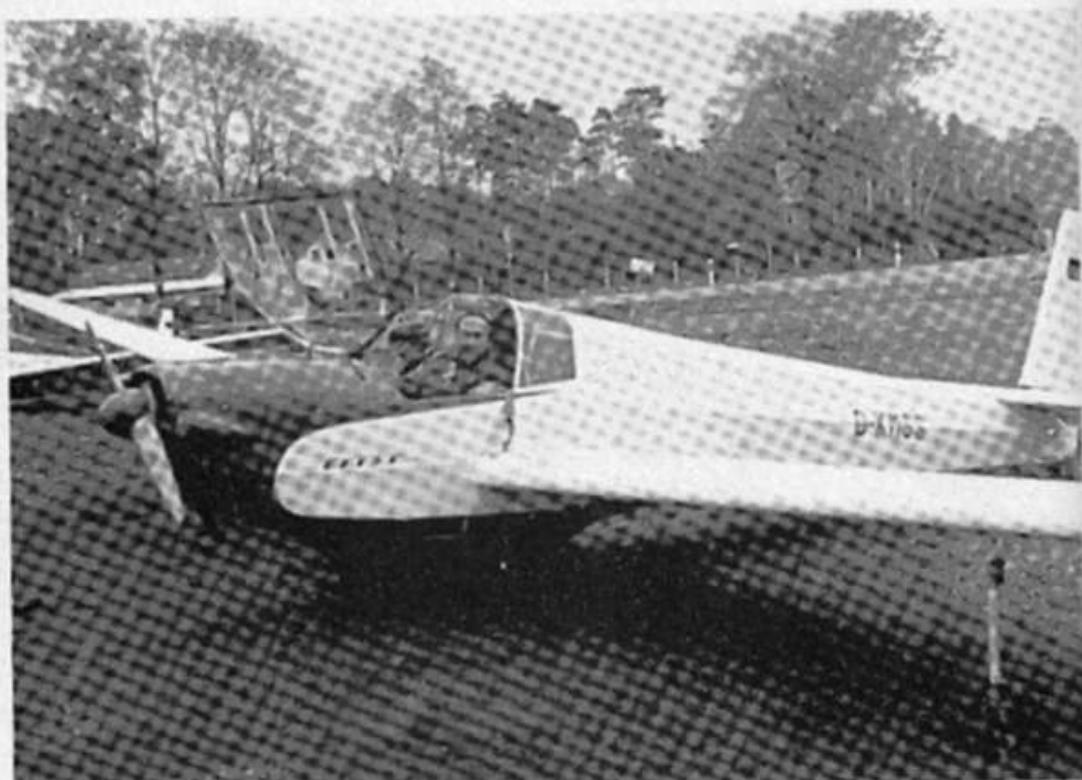
Am 1. Mai 1972 war Richtfest. Es wurden dann nacheinander die Wände ausgemauert und das Dach eingedeckt. Die Tore (Wetzell-Konstruktion) wurden angefertigt und am 2. September wurde der Hallenboden und das Vorfeld asphaltiert. Damit waren wir und die Flugsaison am Ende unserer Kräfte.

Nach der Flugsaison 1975 im September hat uns nochmal die Bauwut gepackt. Wir haben über das Winterhalbjahr 1975/76 den Aufenthaltsraum mit Garagen in Völkleshofen angebaut.

Bereits im November war dieses Gebäude unter Dach und wir hatten es bis zum Frühjahr 1976 komplett fertig. Unser Kamerad Werner Beutel hat uns eine wunderschöne Einrichtung geschreinert, jeder Flieger hat einen oder zwei (je nach Familienstand) Stühle gespendet; und wir haben in diesem hübschen Raum schon manche Flieger- und Privatfeste gefeiert.

Flugplatzfeste in Völkleshofen-Lichtenberg

Unser schönstes Flugplatzfest war das Oldtimertreffen 1974, organisiert von einem Jungflieger Michael Schlotterbeck.



Übernahme des C-Falken in Dachau, Oktober 1972.



Unser Motorsegler-Wart Helmut Giess

Es waren zahlreiche noch flugfähige Oldtimer aus England, der Schweiz und Münster in Westfalen gekommen. Der Flugpionier Peter Riedel, der seinen 1. Flugapparat aus den 20iger Jahren nachgebaut hatte, war da und noch viel fliegerische Prominenz wie Frau Hirth, Professor Hütter und natürlich der unverwüsthliche Hermann Steinle.

Es war einmaliges Wetter und herrlich die Minimoas, Hütter, Kranich, Kondor, Baby und SG 38 im Flug zu sehen. In Fliegerbüchern und Kalendern findet man heute noch Bilder von diesem Treffen.

Seit 1978 veranstalten wir im Frühsommer Fliegerfeste mit Flugvorführungen und Rundflügen, organisiert von Werner Beutel und Rainer Gebhardt.

Doppeltrommelwinde - hergestellt in der Fliegerhalle Backnang

Seit Sommer 1982 haben wir eine neue Doppeltrommelwinde, die unsere Startzahlen spürbar erhöht. Sie wurde unter der Regie von Fritz Wetzel sen. gebaut und hat einen 300 PS starken Daimler-Benz Dieselmotor. Unsere inzwischen schon etwas ältere Technikergruppe hat sich 1981 - 1982 energisch aufgerappelt und den Bau der Winde vollendet. Wir hatten auch viel Unterstützung von der Firma Ulmschneider-Elste.

Unsere Modellflieger

Anfang der 50iger Jahre scharten sich um Ewald Tränkle einige Interessenten und begannen die ersten Wettbewerbsflugmodelle zu bauen. Und sie waren bei den Wettbewerben auch recht erfolgreich.

Georg Grüll übernahm die Leitung der Modellflugabteilung und hat die Modellflieger bei Wettbewerben gut betreut. Es wurden zahlreiche Meisterschaften erkämpft. 1955 Landesmeister in der Kl. L Ewald Tränkle, 1956 und 1957 dito, in der Klasse I Rolf Stäbler.

1957 Deutscher Meister in der Klasse L Ewald Tränkle.

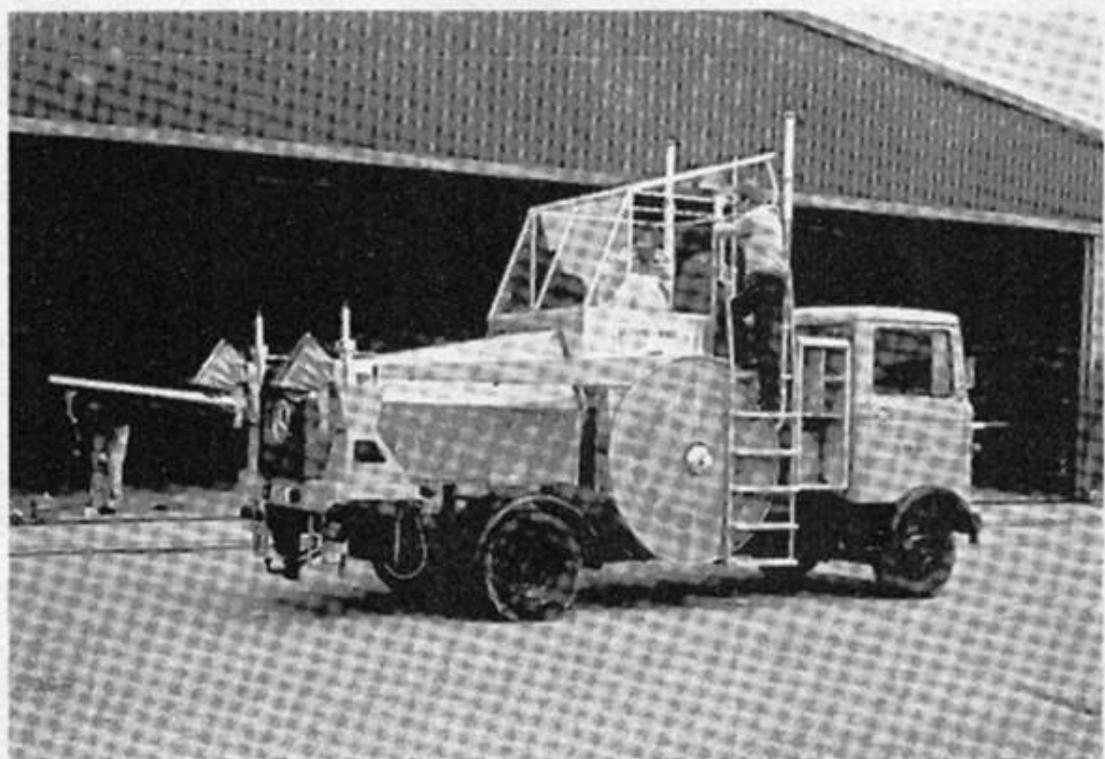
Bei den Weltmeisterschaften 1958 in England belegte Rolf Stäbler den 4. Platz. Deutscher Meister in der Kl. L 1959 war Emil Pelz.

Auch 1967 - 68 - 69 - 72 waren Peter Manecke, Emil Pelz und Rolf Stäbler an der Spitze der Landeswertung. Damals oblag die Führung der Modellflieger noch Werner Schmidt.

Rolf Stäbler errang beim internationalen Olympia-Wettbewerb in München 1972 in der Klasse I den 1. Platz.



Erster Start mit der neuen Ka 21, Frühjahr 1982.



Die neue Doppeltrommel-Winde, Sommer 1982.



Unser unverwüstlicher Fritz Wetzel.



Seit 1958 unser 2. Vorstand
Gustav Burgel

Leider wurden die Modellflieger 1969 von dem Flugplatz Heiningen vertrieben, das Gelände war inzwischen von uns an die Winnender Segelflieger übergegangen. Damit war der Modellflug ohne Fernsteuerung nicht mehr möglich.

Die Modellflieger konnten aber auf das alte Segelfluggelände Großaspach unserer Gruppe ausweichen, und sie haben sich dort ein schönes Modellfluggelände mit viel Liebe eingerichtet.

Nicht zuletzt durch die schöne Anlage im Krähenbachtal beim Grössewald kommen laufend Interessenten zu den Modellfliegern.

Von 1969 - 1975 wurde die Modellfluggruppe von Ewald Tränkle geleitet, seit 1975 ist Emil Pelz in dieses Amt berufen worden.

Die Gruppe veranstaltet regelmäßig in größeren Zeitabständen Ausstellungen in der Fliegerhalle Backnang Etwiesenstraße.

Ferner wirken sie bei den Flugplatzfesten mit und auch bei der traditionellen Herbstwanderung der Fliegerfamilie sind sie mit Flugvorführungen und auch auf Schusters Rappen dabei.

Seit 1976 wird jährlich eine Vereinsmeisterschaft durchgeführt.

1977 wurde ein UHU-Wettbewerb veranstaltet. Unter Anleitung von Helmut Komp bauten die Schüler im Modellbauraum ihre UHU-Modelle. Der anschließende Wettbewerb wurde auf dem Gelände in Aspach ausgeflogen.

Seit Jahren werden auch mehrtägige Ausfahrten mit den Familien in die Rhön zum Hangsegeln gemacht.

Unsere Fliegernachbarn und wir

Warum fliegen die Winnender Segelflieger in Heiningen ? Diese Frage müssen wir mehr als oft erläutern. -

Mit den Segelfliegern aus Winnenden verbindet uns schon immer ein besonderes Verhältnis. 1952 haben wir Backnanger in Heiningen die Nachkriegsfliegerei wieder begonnen, 1953 hatten wir eine eigene Schleppwinde und das war in dieser Zeit ein noch nicht so selbstverständliches Zubehör in den Fliegergruppen.

Dazu kam noch unser Fluglehrer Klam (Hannes) der in Winnenden gearbeitet hat und bei diesen Kameraden nicht unbekannt war.

Auch die Winnender haben sich 1952 wieder aufgerüstet, zunächst mit einem SG 38 mit Boot.

Da die Winnender kein eigenes Gelände, keine Winde und am Anfang auch noch keinen Fluglehrer hatten, haben sie bei uns angeklopft, zumal Heiningen auch von Winnenden aus günstig liegt. Wir haben diese Gruppe mit aller Selbstverständlichkeit bei uns aufgenommen, der Flugzeugpark und die Pilotenzahl in beiden Gruppen war noch nicht so groß.

Die Winnender sind auch 1956 mit uns nach Völkleshofen gezogen und der Flugplatz Heiningen war einige Jahre verwaist.

Beide Gruppen haben sich jedoch weiterentwickelt, es wurden mehr Flugzeuge beschafft, auch die Mitglieder wurden mehr und beim Schulungsbetrieb waren die Startzahlen mit einer Winde für beide Gruppen etwas knapp. Daraufhin sind die Winnender Kameraden mit der Bitte an uns herangetreten, ob sie nicht den Flugplatz Heiningen benützen könnten. So kam es, daß die Winnender Flieger heute in Heiningen fliegen.

Wir wollten und sollten zunächst als Platzhalter für Heiningen weiterlaufen, dies war auch bis Ende der 60iger Jahre so, aber die Winnender Kameraden haben so viel Aktivität in Heiningen entwickelt, daß wir diesen Zustand nicht halten konnten. In dieser Zeit waren wir nicht immer gut aufeinander zu sprechen, es kam natürlich eine gewisse Konkurrenzsituation dazu; wir mußten mit Recht befürchten, daß wir in unserem Zugang von neuen Mitgliedern beeinträchtigt werden. Dies ist auch eingetreten, aber nicht in dem Ausmaß, daß wir Backnanger im personellen Bereich Sorgen haben müßten.

Heute können wir sagen, daß beide Gruppen diese kritische Übergangsphase überwunden haben und wir uns gegenseitig nach besten Kräften behilflich sind.

Fliegergruppe Welzheim

Auch in Welzheim sitzt eine gute und aktive Fliegergruppe. Ihr Flugplatz liegt in Ortsnähe Welzheim Richtung Nord-Ost.

Sie sind etwas kleiner als die Gruppen Backnang und Winnenden, aber Qualität muß ja nicht unbedingt mit Größe und Umfang zusammenhängen. Auch die Welzheimer besitzen einen modernen Flugzeugpark und sie haben in den letzten Jahren eine schöne Flugzeughalle auf ihrem Gelände erstellt.

Wir besuchen uns regelmäßig bei unseren Veranstaltungen und haben eine aufrichtige Achtung und Freude voneinander.

Fliegergruppe Marbach

Die Marbacher haben von uns dreien in der Umgebung den schwersten Stand, nicht zuletzt weil sie kein eigenes Fluggelände haben. Sie müssen weite Fahrten machen bis zum Flugplatz Aalen-Elchingen.

Wir Backnanger schützen diese Gruppe indirekt dadurch, daß wir keine Mitglieder aus der Marbacher Region aufnehmen, wir wollen damit verhindern, daß diese Gruppe durch uns personelle Substanz verliert.

Die Fliegerwerkstätte der Marbacher Kameraden befindet sich am Ortseingang rechts, wenn man von Rielingshausen her kommt.

Ehemalige Murrhardter Flieger

In den 60iger Jahren hatte sich in Murrhardt eine eigene Fliegergruppe gebildet, die jedoch nicht lebensfähig war. Der damalige Vorstand hat uns daraufhin gebeten, daß wir 3 seiner aktivsten Jungflieger aufnehmen sollen. Von diesen ist Hans-Peter Denz hängen geblieben und inzwischen fest bei uns eingegliedert. Mit Sicherheit ist hieran auch unsere Bärbel Burgel beteiligt, sie ist heute Frau Denz.

Ist es nun eine Freude oder stimmt es einen eher nachdenklich, wenn man 50 Jahre alt wird ?

Es liegen so viele schöne und erlebnisreiche Tage hinter einem und so mancher liebgewonnene Fliegerkamerad ist nicht mehr unter uns.

In viele Familien hat der Tod große Not hineingetragen.

Wir gedenken unserer Gefallenen im 2. Weltkrieg.

Wir trauern um unsere Verstorbenen nach dem Kriege:

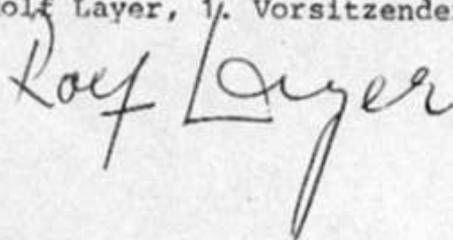
Grüll, Georg
Grüll, Karin
Dihlmann, Fritz
Giess, Alfred
Noller, Otto
Müller, Hans
Klam, Otto ("Hannes")
Krämer, Gertrud geb. Scholl.

Manche Aktion in all den Jahren war schwer und hat uns außergewöhnlich belastet, aber am Ende war immer die Freude darüber was neu geschaffen wurde.

Wir blicken auch heute nach 50 Jahren erwartungsvoll in die Zukunft, gespannt darauf, was uns die fortschreitende Technik für Möglichkeiten eröffnet und erfreut darüber, daß es immer wieder junge Menschen gibt, die unseren einmaligen Sport aufgreifen.

Mein besonderer Dank gilt meinen Amtsvorgängern und allen Fliegerkameraden, die durch jahre- und jahrzehntelangen Einsatz unermüdlich dazu beigetragen haben, daß wir heute eine gut fundierte und leistungsfähige Fliegergruppe sind.

Rolf Layer, 1. Vorsitzender





Jahreshauptversammlung Waldheimgaststätte im Jubiläumsjahr 1983



Mitglieder 1983

Ammon Siegfried	Feige Brigitte	Gomael Siegfried	Kübler Manfred	Parthen Kainer	Schmidt Hans
Antretter MdB Robert	Feige Wolf-Eberhard	Gross Elmar jun.	Layer Jörg	Pelz Eail	Schmidt-Prange Jochen
Bass Theodor	Feigion Karl	Gross Elmar sen.	Layer Rolf	Pelz Markus	Speidel Erich
Beutel Werner	Feinauer Eail	Heid Willi	Layer Tilman	Peters Falk	Strecker Helmut
Beutelspacher Werner	Felger Michael	Herrmann Adolf	Layer Veit	Peters Heinrich	Stähler Rolf
Blanz Ursula	Fellaeth Erwin	Hübich Karl-Heinz	Lechner Helmut	Pfitzenmaier Gerhard	Unkauf Karl
Burgel sen. Gustav	Fischer Dr. Wolfgang	Jejkal Alexander	Lehnert Hans-Werner	Philipp Robert	Nahl Walter
Bög Willy	Fleig Erich	Judenhahn Dieter	Litzenberger Karl	Philippe Walter	Weber Dr. Helga
Denz Bärbel	Fleischmann Heinrich	Klam Dr. Rüdiger	Luithardt Albert	Pohlner Georg	Mengert Karl
Denz Hans-Peter	Friederich Volker	Klam Berda	Mayer-Ovens Annemarie	Radrich Roland	Wenke Dr. Elke
Diehm Klaus	Fritz Eail	Kleinknecht Ulrich	Mayer-Ovens Dr. Fritz	Reber Eugen	Wenke Lothar
Domaer Andrea	Fritz Karl	Kliegl Otto	Mergenthaler Dorothea	Reiher Gerhard	Wetzel Jun. Fritz
Drechsel Walter	Förster Peter	Kopp Helmut	Mögle Erich	Roehm Karl	Wetzel Sen. Fritz
Drechaler Klaus	Gade Fritz	Kreutzmann Dieter	Müller Karl	Sanzenbacher Otto	Widmann Eugen
Eblen Horst	Sebhardt Rainer	Kreutzmann Heiner	Neff Friedrich	Schick Erich	Widmann Ralf
Eblen Reiner	Siess Helmut	Krämer Adolf	Neumann Margarete	Schif Hans-Werner	Ziegler Herrmann
Elste Eilard	Glass Walter	König Rolf	Ochojski Peter	Schlaile Kurt	
Erlenbusch Carl-Rainer	Gomael Reinhard	Kübler Bruno	Ott Martin	Schlotterbeck Michael	

Mitglieder Modellfluggruppe

Baier Werner	Killi Peter	Rentschler Uwe
Bartelt Karl-Heinz	Komp Helmut	Rösch Manfred
Burgel Gustav jun.	Komp Rainer	Schnabel Jens
Bölke Andreas	Kranz Johannes	Schnabel Uwe
Enss Horst	Kreutzmann Bernhard	Seitter Manfred
Enss Lothar	Kronmüller Albert	Single Horst
Frank Hartmut	Kutter Bernd	Single Walter
Friedrich Volker	Kutter Peter	Stäbler Rolf
Fuchs Hans-Martin	Litzenberger Karl	Stiefele Bernd
Geissler Achim	Ludin Peter	Sturm Dieter
Huf Georg	Müller Josef-Georg	Sturm Heinz
Hutmacher Michael	Navrath Thomas	Tränkle Ewald
Januske Peter	Noble Wolfgang	Weber Heinz-Dieter
Kern Max	Pelz Emil	Wrede Udo
Killi Ottmar	Reibnegger Wilfried	

Episoden aus dem Backnanger Fliegerleben

Wettbewerb und Auffahr-Unfall

Im Oktober 1938 hatte der Württembergische Luftfahrtverband einen Gleitflieger-Wettbewerb ausgeschrieben. An vier hintereinander liegenden Wochenenden sollten sich die einzelnen Fliegergruppen im Wettstreit um die höchste erreichte Startzahl und um die meisten dabei abgelegten "A" und "B" Prüfungen messen.

Früher als an allen anderen Tagen des Jahres waren die Backnanger Segelflieger bereits bei Sonnenaufgang mit ihren 4 Fahrzeugen und Transportwagen am Einkorn bei Schwäbisch Hall.

Mit Eifer wurden die damals vorhandenen "Drahtesel", so nannte man die mit lauter Trag- und Spanndrähten versehenen Gleitflugzeuge, aufmontiert und schnell zu den Startplätzen am sogenannten "A" oder "B" Hang gebracht.

Dort war dann ein hektisches Treiben im Gange, meist bis es dunkel wurde. Gemachte Prüfungen ergaben besonders viele Punkte, deshalb war man auch nicht zimperlich mit der Qualifikation der einzelnen Piloten. Von einem wissen wir noch, daß er gerade 14 Jahre alt war und 13 Starts hatte. Damit das vorgeschriebene Mindestgewicht stimmte - und das Flugzeug nicht ganz und gar mit ihm machte was es wollte - mußten ihm zusätzliche Trimmgewichte vorne draufgepackt werden. Der damalige Fluglehrer - Hepp mit Spitznamen - fragte: "Jonger drausch de?" - "Haja" - war die Antwort, obwohl der Steuerknüppel jeden einzelnen Angstpulsschlag spürte.

Fünf Prüfungsflüge waren zur "A"-Prüfung notwendig, 30 Sekunden mußte man in der Luft sein. Ein Start ging daneben und mußte wiederholt werden. Am Schluß war die "A"-Prüfung mit 19 Starts gemacht, fliegen konnte man noch lange nicht, aber unheimlich stolz war man doch.

Das allerwichtigste aber war, daß sich die Backnanger Fliegergruppe mit einem enormen Kameradschaftsgeist, bei welchem jeder dem anderen half (die Gleitflugzeuge wurden oft im Laufschrift zurück und den Hang hinaufgezogen) am Ende der 4 Wochenenden unter die ersten 10 Fliegergruppen platzierte.

Dieser Erfolg mußte natürlich am letzten Sonntag-Abend in der Bahnhofsgaststätte von Hessenthal auch gefeiert werden. Die Jungen mit Sprudel zu 15 Pfennig die Flasche, die Älteren natürlich auch mit einem Fläschchen Bier.

Die Stimmung war prima - versteht sich.

Gegen 20.00 Uhr gab dann der "Kapitän" (Karl Mai, der spätere Oberbürgermeister von Bietigheim) das Signal zum Aufbruch.

Mit unseren 4 Transportzügen, dem ganzen Stolz der Backnanger Gruppe, bestehend aus einem respektablen PKW der Marke Daimler Benz, großer und kleiner Kompressor, einem Nürburg mit Fahrgasttelefon und einem Buick, sowie den angehängten 4 Gleitflugzeugen (zugegeben, die Autos hatten ehe sie uns geschenkt wurden schon bessere Zeiten erlebt), ging es dann ab hinunter ins Tal, Richtung Comburg-Steinbach.

Da passierte es dann.

Trotzdem tagsüber sogar die Sonne da war, oder gerade deswegen, wurde in den Kurven der Reif in Wasser oder feuchte Stellen verwandelt, welche sich nun in spiegelglattes Eis verwandelten.

Kurz gesagt, gleich in der ersten Kurve kam das vorderste Fahrzeug ins Rutschen, stellte sich quer und alles andere war nur noch eine Krach-Bums-Krach-Kettenreaktion.

Drei Fahrzeuge mehr oder weniger beschädigt, das Vierte konnte noch vorher in den Graben lenken, aber unsere empfindlichen Flugzeuge alle kaputt.

Ich glaube einigen alten Segelfliegern kamen die Tränen. Zum Trost gab es keine Verletzten.

Natürlich mußte die Polizei verständigt und der Unfall aufgenommen werden.

Hierbei ereignete sich trotz allen Jammers auch noch eine nette Episode.

Zwei Mann marschierten ins Tal, benachrichtigten den Feldgendarmerieposten und dieser polterte natürlich prompt los: "Glatteis, des gibts doch überhaupt net, bsoffe werndt ihr alle sei", setzte seine Dienstmiene auf und kam mit seinem astmathischen DKW am Unfallort an. Die Tür geht auf, und, wo bleibt denn der Feldschütz ? Da wird es unten auf dem Boden lebendig. Er war auf dem Glatteis ausgerutscht und unter seine eigene Wagentüre geraten.

Die Flieger fragten ihn dann, ob es Glatteis hätte ?

Die Konfirmation

Man schrieb das Jahr 1940, der kleinere Bruder sollte konfirmiert werden. Ein Fest, welches man sich unter normalen Umständen nicht entgehen läßt. Aber eben die Umstände waren keineswegs normal, denn genau an diesem Sonntag war auf dem Flugplatz in Hessenthal die einmalige Gelegenheit gegeben, Flugzeugschlepps mit einem ganz modernen Doppelsitzer "Gö 4" zu machen.

Nun war guter Rat teuer.

Die Verwandten kommen, man geht zur Kirche, alles nimmt seinen gewohnten Gang. Plötzlich schleicht ein junger Bursche zur Seitentüre heraus, rennt nach Hause, Sonntagsanzug runter, alte Klamotten an, aufs Fahrrad drauf und ab gehts Richtung Schwäb. Hall - Flugplatz Hessenthal.

An diesem Tag durfte dieser junge Mann dann tatsächlich zwei Flugzeugschlepps machen.

Am Abend per Fahrrad zurück und je näher dem Elternhaus, deso stärker schlug das schlechte Gewissen.

Die Eltern verziehen letztendlich, was konnte man schon dagegen tun, wenn die Begeisterung zum Fliegen sogar das Opfer einer Konfirmation brachte.

Der Spätheimkehrer

Vor den Sommerferien 1953 mußte noch unter allen Umständen ein Doppeltransportwagen fertiggestellt werden, damit das Jugendlager auf dem Klippeneck nicht zum Platzen kam.

Ein Segelflieger, angehender Vater, fragt seine Frau: "Was moinscht, ka i heit no ind Halle, den Transportwaga vollends fertigmacha?" - "Haja, gang no", sagt seine Frau, " i spür garnex" .

In der Halle wird gebohrt und geschweißt, gegen 3.00 Uhr ist alles fertig, die beiden Flugzeuge abfahrbereit verladen.

Nun aber schnell auf's Motorrad nach Hause, nicht daß dort doch noch etwas anders läuft. - Es lief anders.

Unterwegs begegnet unser Freund einem entgegenkommenden Sanitätsfahrzeug und schaut mit einem mulmigen Gefühl im Magen auf den vorbeifahrenden Sanka - 'Hoffentlich sitzt da dai Frau net drenn' !

Der Fahrer seinerseits sagt zu der neben ihm sitzenden Frau: "Ha, da kommt auch no a Spätheimkehrer". Die Frau sagt: " Deß isch mei Ma", - darauf betroffenes Schweigen beim Fahrer. Der wird wohl nur gedacht haben:

'Scheene Familienverhältnisse'.

Die junge Mutter wußte es besser.

Fritz Wetzel

Gade's Fritz Motorrädle

1953 war das Lambretta-Zeitalter bei den Fliegern, einige hatten auch eine NSU-Quick, eine Fox, ein Hercules oder Wanderer-Motorrädle.

Der Fritz hatte auch so ein Fahrzeug, 98 ccm, ca. 3 PS, mit Kickstarter und Sozius.

Also haben sich damals der Fritz und der "Hannes" entschlossen, der Fliegermannschaft auf das Klippeneck nachzureisen.

Das Motorrädle war arg belastet und der Auspuff machte schon ab Maubach Schwierigkeiten und konnte unterwegs nicht zufriedenstellend repariert werden.

In Stuttgart, als es nach Degerloch rauf ging, hat es das Rädle mit den Beiden nicht gepackt, denn auch die Kupplung war angeschlagen.

So ist der "Hannes" mit dem Auspuff im Vespermäpple per Straßenbahn vorne weg gefahren, und der Fritz kam mit dem entsprechenden Höllenlärm alleine hinter der Straßenbahn her.

Oben auf den Fildern ging es wieder gemeinsam weiter.

Zum Klippeneck hoch war es natürlich zu zweit ganz aussichtslos.

Der "Hannes" war ein guter Wanderer und ist zu Fuß durch den Wald zum Klippeneck hochgestiegen, mit Mäpple und Auspuff. So ist er dann bei uns während des Flugbetriebes auf dem Klippeneck-Hummelberg angekommen.

Er hat ganz verdutzt gefragt: "Ist der Gade noch nicht da?" - Er war es noch nicht. Daraufhin sind wir zur Hangkante vorgelaufen, da konnten wir den Fritz oder besser sein Rädle röhren hören. Vollgas mit gezogener Kupplung, dann die Kupplung loslassen und das Motorrädle hatte wieder einige Meter geschafft.

Aufgrund seiner Hartnäckigkeit war auch der Fritz mit der Zeit oben.

Deichselbruch

Auf der Fahrt nach Schwäbisch Hall, es war um Ostern 1954, war wieder mal ein schwer beladener Fliegertransport unterwegs.

Die Winde hatte hinten noch Fahrgäste geladen und eingehängt war der neue Doppeltransportwagen mit der Mü 13 und dem Grunau-Baby.

Kurz vor Berwinkel, an der letzten Steigung löste sich der Doppeltransportwagen vom Fahrzeug und schickte sich an, den Berg hinunterzurollen.

Die Fliegermannschaft war ruckzuck von der Winde abgesprungen und verfolgte das führerlose Fahrzeug.

Mit größter Mühe gelang es, dieses zu fassen und gegen einen Straßenbegrenzungsstein zu lenken. Daraufhin kam das Gefährt zum Stehen.

Man stellte fest, daß die Anhängedeichsel abgebrochen war.

Der Wagen stand oberhalb einer Böschung und wäre um Haaresbreite abgestürzt.

Am Fuße der Böschung hatten Zigeuner ihr Biwak aufgeschlagen.

Wir sind knapp an einem schweren Unglück vorbeigekommen und hätten beinahe zwei unserer drei Flugzeuge verloren.

Der "Hannes" hat den Schaden repariert und die Fahrt konnte weitergehen.

Rolf Layer

Festschrift 50 Jahre Segelfliegergemeinschaft Backnang

Herausgeber: Segelfliegergemeinschaft Backnang e.V.

Druck: Buchdruckerei Fr. Stroh, Backnang, März 1983

**Das Foto auf der Rückseite des Umschlags zeigt das
Fluggelände Völkleshofen - Lichtenberg als Luftaufnahme
(Freigabe Nr. 050/1275 Reg. Präs. Stuttgart)**

