



## Chronik des Vereins

### Teil II

#### Vom Neubeginn nach Aufheben des Flugverbots bis heute.

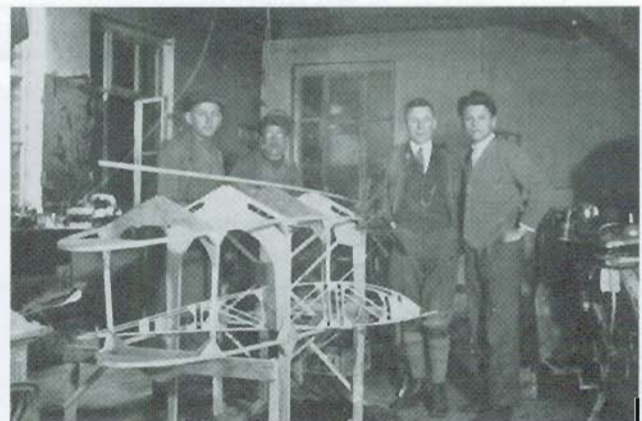
Leider sind auch viele Piloten von der Spaichinger Fluggruppe im Krieg gefallen und nicht mehr heimgekehrt. Durch die Besatzungsmächte war der Luftsport viele Jahre verboten, die Anlagen waren zum Großteil zerstört oder demontiert. Aber wie überall im Lande haben auch in Spaichingen schon frühzeitig eine Reihe alter Piloten versucht, die Fliegerei wieder ins Leben zu rufen. Unsere Neu-Gründungsmitglieder erzählten uns, sie gingen oft an Sonntagen aufs Klippeneck um nachzuschauen, ob die französischen Soldaten schon gegangen waren. Enttäuscht kehrten sie nach Spaichingen zurück und berichteten den Kameraden: „Die Franzosen sind immer noch da“. Erst im Mai 1951 wurde das Segelfliegen wieder freigegeben. Die alten Segelflieger, die sich immer wieder trafen, schlossen sich sofort zusammen, um die Gruppe wieder aufzubauen. Wiederum war es Gottlob Thumm, der die Spaichinger Gruppe neu gegründet und die Voraussetzungen für einen Wiederbeginn geschaffen hat.

Das Wichtigste für die Gruppe war ein eigenes Flugzeug. Segelflugzeuge waren in Deutschland zu dieser Zeit selbstverständlich äußerst rar. Der gesamte Bestand wurde von den Besatzungsmächten entweder vernichtet oder beschlagnahmt und abtransportiert. Es wurde aber bekannt, dass in der Schweiz ein einsitziges Flugzeug, Typ „Hütter 17 A“ verkauft werden sollte. Allerdings hatte der Verein Probleme, den geforderten Kaufpreis von 3.700,00 DM aufzubringen. Mit einer größeren Spende legte Gottlob Thumm den Grundstock. Eine Haussammlung sollte den Rest einbringen. Erwähnenswert ist, dass es damals immerhin zwei Spaichinger Bürger gab, die spontan 100 DM spendeten, was damals sehr viel Geld war. Der erforderliche Betrag kam zusammen und mit einem ausgeliehenen Lastwagen der Firma August Honer fand die Überführung statt.

Ein langsehnter Wunsch erfüllte sich endlich, man konnte wieder fliegen. Sogar Schulfüge wurden mit diesem einsitzigen Flugzeug gemacht. Die Flugschüler konnten also nur eine mündliche

Einweisung erhalten, was zur Folge hatte, dass die Hütter oft repariert werden musste.

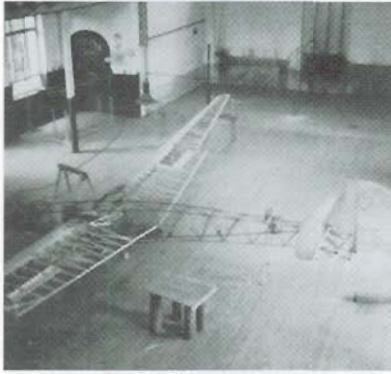
Ein doppelsitziges Schulflugzeug war also unbedingt notwendig. An einen weiteren Kauf war aus finanziellen Gründen nicht zu denken, und so blieb nur die Möglichkeit, sich eines selbst zu bauen. Hierzu benötigte man wiederum eine geeignete Werkstatt. Bereits 1934 hatten weitsichtige Vereinsmitglieder die Bedeutung einer eigenen Fliegerwerkstatt erkannt. Der Spaichinger Bernhard Stehle ergriff damals die Initiative und baute mit seinen Kameraden die erste Fliegerwerkstatt in der Alleinstraße. Auch zur Wiedergründung des Vereins sollte diese Werkstatt Anlaufstelle und Heimat sein. Es gab jedoch ein Problem, die Fliegerwerkstatt war zwischenzeitlich bewohnt. Nach dem Krieg herrschte überall Wohnungsnot, die Werkstatt stand auf Grund und Boden der Stadt und wurde von den Fliegern zunächst auch nicht benötigt, denn das Fliegen war



Beim Bau des Prüflings, v.l. Alfons Braun, Gottlob Thumm, Karl Eisele und Bernhard Stehle

ja verboten. Für den Bürgermeister lag es deshalb nahe, Wohnungssuchende in dieses leerstehende Haus einzuquartieren. Die neugegründete Fluggruppe benötigte jedoch zwischenzeitlich sehr dringend eine Werkstatt. Nach Erzählungen der damaligen Neugründer war es nur durch eine Nacht- und Nebelaktion möglich, die Fliegerwerkstatt, im wahrsten Sinne des Wortes, wieder zu besetzen. Selbstverständlich führte dies zu Auseinandersetzungen mit der Stadtverwaltung und die Beteiligten hatten vor





Rohbaumontage der Mü 13 in der alten Turnhalle



Flugzeugtaufe der Mü 13

Gericht zu erscheinen. Der Luftfahrtverband nahm eine vermittelnde Rolle ein und so konnte die heikle Situation nach und nach wieder zum Guten gewendet werden. Die Spaichinger Flieger haben seit dieser Zeit wieder eine feste Bleibe, einen Ort, wo man sich trifft und arbeitet. Wenn der Standort auch zwischenzeitlich in die Primstrasse verlegt wurde, so ist die

Bedeutung einer eigenen Werkstatt gegenüber früher eher noch größer geworden.

Aber zurück zum Flugzeugbau. Die Gruppe um Gottlob Thumm bestand aus wirklichen Idealisten. Teilweise in der eigenen Werkstatt aber auch zum Teil in der Turnhalle und unter primitivsten Voraussetzungen und mit nahezu nicht ausreichenden Mitteln bauten sie nun ihr erstes Flugzeug. Es war ein Doppelsitzer für Schulungszwecke, Typ „Mü 13 E“, mit dem 1952 der erste Probeflug gemacht wurde und der noch im selben Jahr durch den damaligen Bürgermeister Wahr auf den Namen „Stadt Spaichingen“ getauft wurde. Gleichzeitig wurde auch die einsitzige „Hütter 17 A“ auf den Namen „Dreifaltigkeitsberg“ getauft.

Von nun an ging es mit der Segelfluggruppe Spaichingen stetig bergauf. Der erste Fluglehrer der Gruppe, Hans Mattes, hat mit anderen Fluglehrer-Kollegen die Ausbildung der Schüler unermüdlich vorangetrieben. Zeitweilig waren 40 bis 50 aktive Piloten in der Gruppe tätig. Es wurden laufend neue Flugzeuge und neues Gerät angeschafft, zeitweise unter heute unvorstellbaren



**Wir machen  
den Weg frei**

**„Meine Bank?  
Ist da, wo ich bin.  
Einfach online  
mit VR-NetWorld.“**

**Ob unterwegs, zu Hause oder im Büro. Mit VR-NetWorld haben Sie Ihre Bank immer dabei. Via Internet, Online-Dienste oder Telefon können Sie uns jederzeit Aufträge erteilen - rund um die Uhr.**



**VOLKSBANK**

DONAU-NECKAR

[www.vbdn.de](http://www.vbdn.de)





Unser langjähriger Vorstand Helmut Winker macht sich fertig zum Start.

Bedingungen. So wurde 1958 bekannt, dass die Fluggruppe Konstanz eine „Weihe 50“ bestellt habe, aber das Geld nicht aufbringen könne. Der Neupreis lag bei 9.600 DM. Die „Weihe 50“ war damals das absolute Top-Flugzeug. Zudem stellte Focke-Wulff den Bau von Segelflugzeugen ein. Es war also eine letzte Gelegenheit, ein so heiß begehrtes Flugzeug zu erwerben. Die Spaichinger mussten also schnell reagieren und versuchen, das Geld aufzubringen. Einige aus den eigenen Reihen übernahmen eine Bürgschaft. Der Verkauf von Rasierklingen an die Bevölkerung brachte einige Mark in die Kasse. Irgendwie schaffte man es wieder einen Grundstock zusammenzubekommen. Der Rest wurde über die Bank finanziert. Das Flugzeug kam dann mit der Bahn in Spaichingen an und voller Stolz wurde es durch die Stadt in die Fliegerwerkstatt transportiert.

Natürlich kosteten auch die weiteren Anschaffungen viel Geld und so mussten sich die Spaichinger Flieger stets etwas einfallen lassen. Zunächst waren es Schrottsammlungen, der Kauf alter Maschinen und deren Instandsetzung, Heimarbeit für heimische Betriebe, und vielerlei andere Aktivitäten, die das notwendige Geld einbrachten. Die grösste Gemeinschaftsleistung war jedoch 1964 der Bau eines Zweifamilienhauses auf „Längelen“. Dieses wohl einmalige Projekt in Vereinskreisen gab der Segelfluggruppe die langersehnte gesunde finanzielle Basis.

Mit der Weiterentwicklung im Flugzeugbau stiegen aber die Anschaffungskosten enorm an. Die bisherigen Flugzeuge in Holzbauweise oder Stahlrohrkonstruktionen sind den neuen Modellen aus Glas- und Kohlefaser nach und nach gewichen.

Ursprünglich waren Segelflugzeuge nur mit einer Grundinstrumentierung, bestehend aus

Höhen- und Fahrtmesser, ausgestattet. Im Laufe der Jahre wurden zusätzlich zu dieser Grundausstattung Funkgeräte, akustische Variometer, GPS Navigationssysteme und Computer selbstverständlich. Um diese Entwicklung mitzumachen und den Flugzeugpark auf dem aktuellen Stand zu halten, bedurfte es immer wieder großer Anstrengungen. Man durfte sich also keinesfalls auf dem Polster vom Hausbau ausruhen. In jüngerer Zeit haben mehr Tanzveranstaltungen, Sommerfeste bei der Werkstatt, Übernahme von Abbrucharbeiten usw. zur Finanzierung beigetragen. So ist es bis heute möglich, unseren stetigen Grundsatz, „Die Fliegerei soll für jedermann erschwinglich sein“, beizubehalten.

Ebenso sollte der Flugzeugpark auch stets für alle Belange und Ausbildungsstände geeignet sein. Anfang der 60er Jahre begann die Entwicklung der Motorsegler. Auch diese Flugart sprach die Spaichinger Flieger an. Es können unabhängig von Thermik gewünschte Ziele angefliegen werden und dies vor allen Dingen auch zu Jahreszeiten, zu denen mit dem reinen Segelflug, wenn überhaupt, nur noch Flüge am Startplatz möglich sind. Später wurden diese Motorsegler auch zweisitzig gebaut. Zeitweise waren sogar zwei doppelsitzige Motorsegler im Besitz des Vereins. Hochleistungs-Segelflugzeuge wurden immer mehr mit Klapptriebwerken, einer sogenannten Heimkehrhilfe, ausgestattet. Diese Flugzeuge nennt man heute kurz „Turbos“. Sie bieten den großen Vorteil, dass bei Überlandflügen Außenlandungen vermieden werden können und somit teilweise lange



Flugbetrieb auf dem Klippeneck Anfang der 60er Jahre



# SCHUMACHER

Bauunternehmung

## WIR BAUEN FAST ALLES!

- Wohn- und Industriebau
- Erdarbeiten
- Kanalisationsarbeiten
- Containerdienst

Max-Planck-Straße 11  
78549 Spaichingen

Tel. 0 74 24 / 25 88 • Fax 71 40 • Mobil 01 71 / 776 40 67  
schumacher-bau-gmbh@t-online.de



Rückholfahrten erspart bleiben. Auch von diesen Turbos sind derzeit zwei Maschinen Bestandteil unseres Flugzeugparks.

Nach der Freigabe des Segelflugs 1951 war mit dem Klippeneck zwar ein großes Fluggelände vorhanden, alles andere war jedoch äußerst knapp. So hatten die einzelnen Vereine nach und nach zum Großteil wieder ein Flugzeug zur Verfügung, eine Seilwinde besaß jedoch nur die Gruppe Rottweil. Aus dieser Not entstanden Kompromisse in der Form, dass die Rottweiler Flieger für das Hochziehen auch unsere Flugzeuge benutzen durften. Die erste eigene Winde war natürlich wie alle späteren Winden auch, ein Eigenbau. Von der Firma Hohner Trossingen wurde ein älteres Direktionsfahrzeug, ein „Mercedes Nürburg“, erworben. Diese Nobelkutsche diente als Unterbau. Nicht weitsichtig genug war man dann bei der späteren Entsorgung dieses Fahrzeugs, heute wäre dies ein begehrter Oldtimer.

Andere Belange, wie Geländeverkauf, Pachtverträge usw. regelte der Württembergische, später Baden-Württembergische Luftfahrtverband als Platzhalter und so entstanden immer mehr geordnete Verhältnisse. Mehrere Flugplätze, hauptsächlich im

Raum Stuttgart, waren immer noch nicht freigegeben, was die dortigen Flieger veranlasste, auch aufs Klippeneck zu kommen. Teilweise war der Startplatz dann so überlastet, dass die Spaichinger Flieger vereinzelt auf die Böttinger Wiesen ausgewichen sind.

Von den zehn Fluggruppen, die später ihren festen Platz auf dem Klippeneck hatten, war und ist Spaichingen heute immer noch eine der größten und aktivsten. Unter den Mitgliedern sind alle Berufsgruppen vertreten. Die mittlerweile geschaffenen Möglichkeiten und nicht zuletzt das stets gute Zusammenwirken von Vereinsführung und Mitgliedern, all dies ermöglicht eine regelmäßige und fachmännische Wartung und Instandhaltung des Gerätes, der Flugzeuge und auch des vereinseigenen Werkstattgebäudes. Hinzu kommen noch die sowohl immer wieder anfallenden Gemeinschaftsarbeiten auf dem Klippeneck, innerhalb der Arbeitsgemeinschaft als auch der je Verein individuell anfallenden Arbeiten an Start- und Landebahn. Es ist also jährlich ein ordentliches Pensum an Arbeit zu leisten. Und trotzdem gab es Zeiten, in denen man sich noch mehr aufladen wollte.





Ende der 60er Jahre strebten die Spaichinger einen eigenen Flugplatz an. Nach längerem Suchen rund um Spaichingen wurde letztendlich das Michelfeld für geeignet befunden. Es wurden damals schon Geländeaufnahmen und Planungen erstellt. Viele Gründe sprachen aber auch dagegen, das wunderschöne Klippeneck zu verlassen. Wahrscheinlich war auch der Gesamtaufwand, der bis zur Zulassung hätte betrieben werden müssen, zu groß und so verschwand das Projekt wieder recht schnell in den Schubladen.



Die Elfe S4 im Rohbau, v.l.: Kurt Schmieder Roger Russmann, Horst Winker

Anfang der 70er Jahre entschloss man sich nocheinmal ein Flugzeug selbst zu bauen, um dadurch so günstig wie möglich, ein für die damalige Zeit recht leistungsfähiges Segelflugzeug, zu erwerben. Es handelte sich um das Standardklasse-Flugzeug „Elfe S 4“, eine Konstruktion des Schweizer Albert Neukum. Über Monate hinweg fuhren die Flugzeugbauer damals wochenweise, an Wochenenden und Abends nach Neukirch-Schmerlatt bei Schaffhausen und leisteten wiederum ein enormes Pensum an Arbeitsstunden. Nach einer Bauzeit von ca. 10 Monaten konnte der Erstflug stattfinden.

War es früher noch so, dass die Flugzeuge aufmontiert in den Hallen auf dem Klippeneck abgestellt worden sind, so werden zumindest die einsitzigen Leistungsflugzeuge in neuerer Zeit nach dem Flugbetrieb abgebaut und in die Anhänger verstaut. Dies erfordert jedoch pro Flugzeug einen eigenen Hänger. Über viele Jahre hinweg wurden auch diese in Eigenleistung gebaut.

Etwa Ende der 70-er Jahre zeichnete sich ab, dass die Verantwortlichen, meistens noch aus der Neugründer-Generation,

seien es Vereinsfunktionäre, Fluglehrer oder technisches Personal, sich langsam zurückzogen. Der erste Generationswechsel stand an. Es gelang dem Verein jedoch sehr gut, junge Leute zu finden, die sich als Fluglehrer und Werkstattleiter ausbilden ließen und Verantwortung übernahmen.

Bei den Schleppwinden ging der Trend in den 80er Jahren eindeutig zu sehr leistungsfähigen Dieselwinden, da für die neuen Hochleistungs-Segelflugzeuge aus Kunststoff höhere Mindestgeschwindigkeiten erforderlich sind und vor allem die Doppelsitzer auch höhere Gewichte besitzen. Wir hatten schon immer eine sehr leistungsfähige Doppeltrommelwinde mit einem Oldsmobile Motor und konnten deshalb etwas abwarten. Der neuen Entwicklung konnten wir uns dann aber auch nicht mehr verschließen. Im Jahr 1991 prüften unsere Fachleute die Möglichkeiten, und es wurde der Beschluss gefasst, eine neue Doppeltrommelwinde mit Dieselantrieb zu bauen. Wieder einmal haben sich unsere Techniker übertroffen und nach nur 7monatiger Bauzeit ein in allen Details ausgereiftes und optisch sehr schön gestaltetes Gerät präsentiert. Bereits beim ersten Probestart wurde mit einem Doppelsitzer die wohl einmalige Schlepphöhe von über 700 m erreicht.

Trotz des großen Arbeitsaufwandes kam auch die gesellige Seite über all die Jahre hinweg nie zu kurz. Naturverbundenheit ist bei Segelfliegern vorhanden und so fanden regelmäßig Wanderungen und Ausflüge statt. Grillfeste und Schlachtfeste



Eine Herbstwanderung mit Grillpause

organisierte man jährlich für aktive und für passive Mitglieder. Eine Besonderheit waren in früheren Jahren die sehr heißen Sommertage. Einige Piloten flogen nach Moos bei Radolfzell und landeten dort auf einer Wiese direkt am Bodensee. Die Rückholmannschaften nahmen ihr Badezeug mit und der Rest des Tages wurde am Bodensee verbracht.

Schon immer hat der Segelflugsport viele Leute fasziniert. So hatte auch die Segelfluggruppe Spaichingen regelmäßig Zulauf von interessierten Luftsportlern. Viele ehemalige Piloten, Flugschüler oder auch solche, die nur ein paar Schulfüge gemacht haben werden das Gefühl, frei, wie ein Vogel zu schweben, nie mehr vergessen. Leider ist die Quote von Abwanderern auch immer sehr hoch gewesen, was jedoch, bedingt durch den großen

Zeitaufwand, zu erklären ist. Dennoch waren im Durchschnitt auch in den letzten 50 Jahren immer ca. 35 Piloten aktiv. Durch den Zusammenschluss mit der Fluggruppe Aldingen im Jahr 1994 hat sich dann diese Zahl auf über 40 erhöht.

Die heutige Segelfluggruppe Spaichingen-Aldingen e.V. hat mit all dem Erarbeiteten eine gesunde Basis und gute Voraussetzungen für eine erfolgreiche Zukunft. Über die ganzen Jahre hinweg haben es die jeweils Verantwortlichen verstanden, das von den Gründern 1928 und von den Wiedergründern 1951 Begonnene auszubauen und erfolgreich weiterzuführen.

Walter Streicher

**Herzlichen .....  
Glückwunsch zum  
75-jährigen Jubiläum**

**SCHMALZ – aufsteigend  
in Vakuumtechnik**



**J. Schmalz GmbH**  
Förder- und Handhabungstechnik  
Aacher Straße 29  
D-72293 Glatten/Freudenstadt  
Telefon 0 74 43 / 24 03-0  
Telefax 0 74 43 / 24 03-259  
Internet <http://www.schmalz.de>  
e-mail: [schmalz@schmalz.de](mailto:schmalz@schmalz.de)



**Fangen Sie .....  
die Sonne ein!**

Tun Sie was für unsere Umwelt!  
Heizung und warmes Wasser  
zum Sonnenscheintarif mit  
unseren Sonnenkollektoren.  
Nutzen Sie die Fördermittel  
des Bundes!  
Von uns erhalten Sie  
individuelle Beratung und  
Installation. Rufen Sie uns an,  
wir steigen Ihnen gerne aufs  
Dach!



**HEIZTECHNIK**

**MERKT**

Solaranlagen  
Brennwerttechnik  
Wandheizungen  
Fußbodenheizungen

Hindenburgstr. 15a  
78549 Spaichingen  
Tel.: 07424/2473  
Fax: 07424/6251