

Die Geschichte über den Kauf eines Segelflugzeuges

Es war der Sommer 1964, ein Sommer wie selten einer. Auf dem Klippeneck wurden Überlandflüge am laufenden Bande gemacht, wobei sich von der Spaichinger Gruppe Hans Mattes, Otto Grüner und Freddy Kohler ihre „Diamanten“ erflogen. Diese Erfolge waren um so höher zu bewerten, als die Flüge mit verhältnismäßig älteren und nicht mehr so modernen Maschinen erflogen wurden. „Weihe“ und „Spatz“ konnten mit einer schnellen „KA 6“ nicht mehr mithalten. Klar war, der Flugzeugpark muss erneuert werden. Aber wie, woher nehmen und nicht stehlen. Eine „KA6“ kostet viele Tausender.

Doch die Flieger sind findige Köpfe und unter den Mitgliedern sind fast alle Berufsgruppen vertreten. So entstand die Idee. Ein Mann vom Bau, Architekt Erwin Klink, hatte folgenden Gedanken: „Wir könnten mit eigenen Kräften ein Haus bauen und es verkaufen“. Die freiwilligen Arbeitsstunden und der



Der Bau wächst

Verzicht auf Entlohnung sollten der Gewinn sein. Nur Segelflieger, nur ganze Kerle, bringen es fertig, eine Idee so schnell in die Tat umzusetzen, wie das bei uns geschehen ist. Im Juli 1964 wurde noch nach den Möglichkeiten gesucht. Am 31. Juli 1964 „Außerordentliche Mitgliederversammlung“ der Segelfluggruppe Spaichingen. Einstimmiger Beschluss: „Beantragung eines Bauplatzes im Neubaugebiet Längelen für ein Zweifamilienhaus“.

Am 7. August 1964 legte Erwin Klink drei Entwürfe für Wohnhausneubauten vor. Die Wahl fällt auf ein Zweifamilienhaus



Reporter Manfred Wendt beim Interview mit Architekt Erwin Klink und Walter Plankenhorn

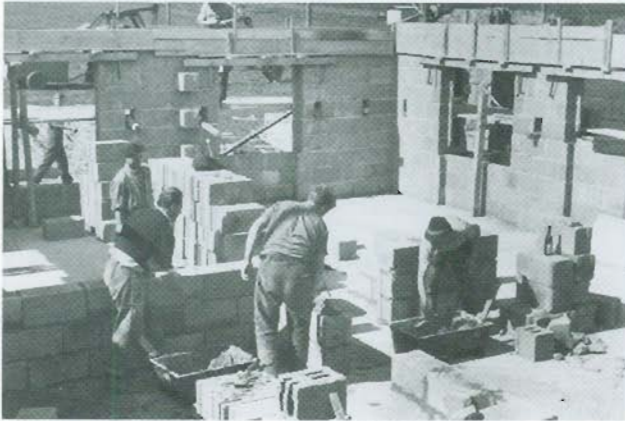
mit zwei mal vier Zimmern, Terrasse and Balkon, 2 Garagen, Zentralheizung und zahlreiche „Chromleisten“ in Form von nicht alltäglichen Zugaben, wie z. B. eine Glasbausteinwand usw.

Am 10. August 1964 Sitzung des Spaichinger Gemeinderates. Der Antrag der Fliegergruppe Spaichingen auf Zuteilung eines Bauplatzes. Einstimmiger Beschluss des Gremiums: „Der Segelfluggruppe Spaichingen wird ein Bauplatz für ein Zweifamilienhaus in der Breslauer Straße 2 zugeteilt.“ Sämtliche Fraktionen sind dafür und die Bauplatzkosten werden von der Stadt für ein Jahr gestundet. In der Öffentlichkeit wird stellenweise Kritik geübt, „an der Eile“, mit der sich Spaichinger Stadtväter für die Flieger entschieden haben. Am 14. August 1964 unterschreibt die Vorstandschaft das Baugesuch.

Die letzten Vorbereitungen für einen sofortigen Start des „Unternehmen Segelfliegerbau“ werden getroffen. Am 18. August 1964 erteilt das Landratsamt Tuttlingen die Baugenehmigung. Von Bürokratie keine Spur. Mit dieser Genehmigung ist grünes Licht gegeben für einen rasanten Hausbau. Hier noch die wichtigsten Daten: Ca. 1050 m³ umbauter Raum, 93,11 m² Wohnfläche pro Wohnung, volle Unterkellerung.

20. August 1964: Die Bauarbeiten beginnen und die Tuttlinger Straßenbaufirma Storz macht den Aushub kostenlos. Der Fliegerbau ist das zweite Bauvorhaben überhaupt, das im Neubaugebiet „Längelen“ in Angriff genommen wird.

Als die Trossinger Firma Kratt, mit Spaichingen durch regelmäßigen Tiefbau ebenso verbunden wie die Tuttlinger Storz, vom „Segelfliegerbau“ erfährt, bietet sie der Gruppe nicht nur den kostenlosen Kanalanschluss an, sie stellt auch die Bauhütte zur Verfügung. Das sind erste großzügige Spenden, denen noch viele, sogar sehr viele Spenden folgen sollen. Vielleicht als schönster Lohn dieser Gemeinschaftsarbeit.



oben:
Auch innen geht's voran

links:
Tarzan Dreher beim Richtspruch

unten:
Das fertige Fliegerhaus



22. August 1964:

Erstmaliger Großeinsatz der Spaichinger Fliegerkameraden. Jetzt wurde unter Einsatz aller Kräfte geschafft. Das Schnurgerüst erstellt und die Fundamente ausgehoben und betoniert. Die Facharbeiter finden tatkräftige Unterstützung durch robuste Handlanger, die normalerweise an Bürotischen, LKW-Lenkrädern etc. ihre Arbeit verrichten, sich aber nicht scheuen, auf dem Fliegerbau als Hilfsarbeiter Schwerarbeit zu leisten. Hier zeigte die Kameradschaft der Spaichinger Segelflieger, was Gemeinschaftsgeist, Tatkraft und Idealismus vollbringen können.

Lassen wir den Zeitplan sprechen, denn dieser spricht wahrlich für sich selbst. Zur Freude aller stellte die Firma Rudolf Schumacher eine Betonmaschine, Schalholz und Gerüststangen kostenlos zur Verfügung.

24. und 25. August 1964:

Es werden Rohre gelegt, Wandkies eingebracht und die Grundplatte betoniert.

27. August bis 29. August 1964:

Die Außenwände werden eingeschalt und am 2. September 1964 ausgeschalt.

Ab 3. September 1964:

Es werden die gesamten Rohbau- und Zimmererarbeiten in Angriff genommen.

3. September 1964:

Der Zeitfunkreporter Manfred Wende vom SDR berichtet über den Fliegerbau.

Am 10. September 1964:

Das Richtfest wird gefeiert. Natürlich erscheint ein Fernsichteam des Südwestfunks und ein Aufnahmeteam des Landesstudios Tübingen zu diesem Fest. Um 17.00 Uhr fliegt Hans Mattes mit der „Weihe“ eine Sektflasche zum Fliegerbau. Tarziseus Dreher, unser Zimmermann der Gruppe, spricht in der schmeckenden Zimmermannstracht den Richtspruch. Der Richtschmaus findet anschließend im Höhenhotel Klippeneck statt.

Kurt Schmieder

Unternehmen Werkstattneubau in der Primstraße.

Die Spatzen piffen den Eingeweihten in die Ohren, dass die Stadt Spaichingen eine Stadthalle bauen wolle. 1979 teilte die Stadtverwaltung der Segelfluggruppe mit, dass das Gelände der Fliegerwerkstatt für den Bau der neuen Stadthalle benötigt werde. Am 20. Juli 1983 war es dann so weit. Die Vorstandschaft legt der Versammlung einen Entwurf von Erwin Klink für eine neue Fliegerwerkstatt vor. Dieser sieht einen eingeschossigen Massivbau vor, der Werkstatt, Schulungsraum und Nebenräume enthält. Durch die Massivbauweise habe die Fluggruppe am ehesten die Möglichkeit, durch entsprechend große Eigenleistung finanzielle Einsparungen zu erzielen. Die Mitglieder erklären ihre Bereitschaft, durch entsprechenden Arbeitseinsatz dieses Ziel zu verwirklichen. Die Stadt stellte der Segelfluggruppe Gelände in Erbbaurechtsvertrag in der Primstraße zur Verfügung, das eine eingeschossige Bauweise zulässt. Außerdem gab es eine Abfindung für die alte Fliegerwerkstatt. Der Aufbau der Bauhütte begann im Urlaub 1983 bei 30 Grad im Schatten.



Der Rohbau ist nahezu fertig

Am Montag, den 5. September 1983 berichtet der „Heuberger Bote“ über den Bau des neuen Fliegerheimes in der Primstraße. Am 29. September 1983 erscheint ein Bericht über den Werkstattneubau. Die Arbeiten gehen zügig voran und in 5 Wochen wurden ca. 300 Arbeitsstunden geleistet. Nach weiteren 5 Wochen intensiver Arbeit and ca. 1200 Arbeitsstunden wurde am 29. Oktober 1983 Richtfest gefeiert. Bis Januar



Tarzan Dreher beim 2. Richtspruch für die Flieger

1984 würde der Rohbau fertiggestellt und der Innenausbau begonnen. Da aber auch die Flugzeuge für die neue Saison gerichtet und beim Flieger-TÜV vorgeführt werden mussten, zogen sich die letzten Arbeiten bis zur Einweihungsfeier am 1. und 2. Juni 1984 hin.

Die Gesamtzeit für den Hausbau 1983/84 betrug 4879 Stunden, die Winterarbeit nahm 305 Stunden in Anspruch.



Die Fliegerwerkstatt ein idealer Standort für Vereinsfeste

Kurt Schmieder