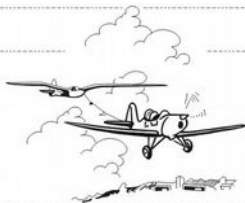


VFhS**AKTUELL**

❖ Infoblatt des Verein zur Förderung des historischen Segelflugs e.V. ❖

Herzlich Willkommen bei „VFhS Aktuell“

Trotz oder gerade wegen der allgegenwärtigen Digitalisierung und damit verbundenen Präsenz in den sozialen Medien, haben wir uns entschlossen einen regelmäßigen Newsletter zu erstellen.

Zum einen wollen wir die Flut an Informationen die uns Tag täglich erreicht bündeln und natürlich all diejenigen auf dem laufenden halten, die analog unterwegs sind.

Da der Verein dezentral aufgestellt ist und viele unserer Mitglieder gar nicht so richtig mitbekommen was genau im VFhS passiert, ist es auch unser Ziel einen regelmäßigen Überblick über das gesamte Vereinsgeschehen zu verschaffen. Davon abgesehen werden auch vereinsübergreifende Themen, Termine und Berichte rund um die Oldtimer-Segelflug-Szene aufgegriffen. Auch stellen wir gerne private Projekte und Berichte vor und bei entsprechenden Interesse könnte auch eine Rubrik „Kleinanzeigen“ Einzug halten. In diesem Sinne wünschen wir euch viel Spaß mit der ersten Ausgabe!

❖ Mitgliederentwicklung

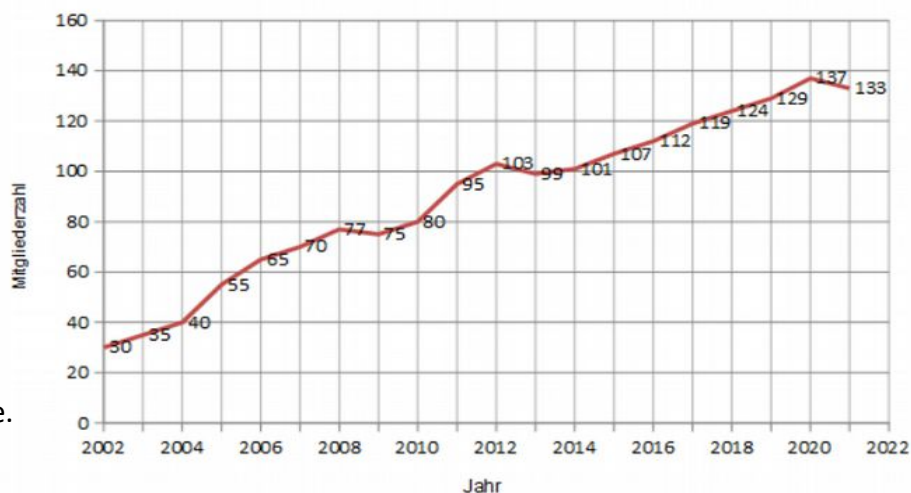
Gesamt: 134

1. Quartal 2021

Eintritte: 4

Austritte: 0

Der kleine Rückgang von 2020 zu 2021 liegt begründet in der Bereinigung der Mitgliederliste.



❖ Jahreshauptversammlung

➔ **VERSCHOBEN** ⬅

Aufgrund der aktuellen Corona-Lage müssen wir die JHV auf unbestimmte Zeit verschieben. Der neue Termin soll sobald es möglich ist fest gelegt werden. Wir halten euch darüber auf dem laufenden.

Da bei dieser Versammlung Vorstandswahlen anstehen, bleiben Michael Diller und Thomas Schröder solange weiter Vorstände bis eine Versammlung und Wahl möglich sind.

❖ Soziale Medien

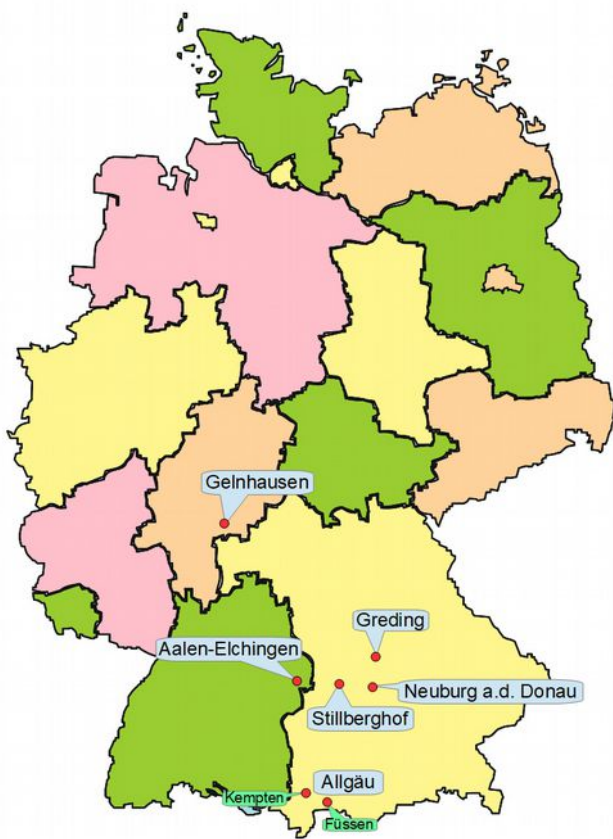
Der VFhS geht mit der Zeit und ist auch in den sogenannten sozialen Medien vertreten.

Zu finden sind wir wie folgt:



Internet: www.vfhs.de
 Email: info@vfhs.de

VFhS Zweigstellen im Überblick



Aktuell gibt es sechs offizielle Zweigstellen des VFhS. Das bedeutet an den jeweiligen Flugplätzen sind i.d.R. mehrere VFhS-Mitglieder beheimatet und haben dort ein oder mehrere Oldtimersegelflugzeuge unseres Vereins stationiert. Die Zweigstellen organisieren sich im großen und ganzen selbst und leben das VFhS-Konzept genauso wie es gedacht ist.

Die Wahl der dort stationierten Flugzeuge variiert mal pro Saison, mal pro Veranstaltung – je nach Belieben und Absprache. Grundsätzlich ist es allen VFhS-Mitgliedern möglich an den verschiedenen Zweigstellen unsere Vereins-Oldtimer zu fliegen, abhängig von den Konditionen der dort ansässigen Vereine.

Jedes unserer Mitglieder hat die Möglichkeit eine neue Zweigstelle ins Leben zu rufen! Voraussetzung ist ein Ansprechpartner vor Ort (Zweigstellenleiter), der mit unserer Vorstandschaft zusammen arbeitet.

Zweigstelle Aalen-Elchingen

Nachdem die Zweigstelle Aalen fast zehn Jahre im Dornröschenschlaf lag, hat sich im letzten Jahr ein neues Zweigstellen-Leiter-Team gefunden - bestehend aus Michael, Roland und Jan. Ziel ist es die Zweigstelle wieder zu aktivieren und einen Doppelsitzer dort aufgebaut in der Halle zu stationieren. Ein entsprechender Hallenplatz steht für dieses Jahr stellenweise zur Verfügung. Daher wird beabsichtigt die Rhönlerche für einige Zeit nach Aalen zu holen.

Es hat sich gezeigt, dass es notwendig ist die Kontaktdaten der „Aalener“ auf den neusten Stand zu bringen, was aktuell in Arbeit ist.

Wir würden uns freuen, wenn die Rhönlerche von den Aalener Mitgliedern angenommen wird und vielleicht noch ein paar neue Mitglieder gewonnen werden können.

- Michael Auberger-

Zweigstelle Donauwörth-Stillberghof

Diese Zweigstelle ist momentan leider nicht aktiv. Der bisherige Zweigstellenleiter ist weg gezogen und es konnte noch kein Nachfolger gefunden werden.

Wenn jemand Interesse an diesem Posten hat, würde sich die Vorstandschaft sehr darüber freuen.

Aktuell ist am Stillberghof eine Ka6CR einer kleinen Haltergemeinschaft – die Historical Glider Colletion (HGC) - stationiert, die mit der „Privat zu Privat“-Regelung von allen VFhS'ler geflogen werden kann.

Werkstattbericht der Zweigstelle Greding

Mü13e „Bergfalke“

Die Winterwartung des Bergfalken fiel dieses Jahr etwas umfangreicher aus. So wurde die Beinfreiheit vorne und hinten durch Lochbleche an den Seitenruderpedalen um ca. 10 cm vergrößert. Diese Bleche sind Originalzubehör, waren aber bisher nicht eingebaut. Das Instrumentenbrett änderte sein Gesicht durch das neue Funkgerät und die große Flarm-View-Anzeige. Last but not least bekam unsere Mü ihr altes, originales Seitenruder zurück. Für die Zukunft träumen wir jetzt noch von einer Cabrio-Haube!



L-Spatz 55

Die Überholung geht weiter, immer, wenn es die Zeit erlaubt, wird gebaut. Aktuell sind die Flächen bespannfertig - alles sauber abgeschliffen, die Metallteile grundiert und Beplankungsschäden geschäftet. Nun wird der Prüfer einen Blick darauf werfen. Das kann – coronabedingt - etwas dauern.

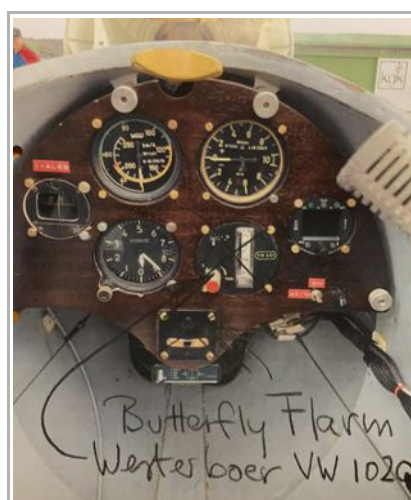


Ein ausführlicher Werkstattbericht ist auf der Homepage und unter folgendem Link zu finden:
<https://l-spatz-55.webnode.com/>

Morelli M100S

Die „Bella“ ist noch in der "Mache". Sie hat eine neue LiFePo4 Batterie bekommen. Damit entfällt das lästige laden bei Fluglagern.

Hinten am Seitenruder zierte jetzt die italienische Flagge - sie ist ja eine Italienerin (I-ALEB). Auch das Instrumentenbrett schaut etwas anders aus, statt dem alten Westerboer und der Libelle sind jetzt ein XCVario und ein großes FlarmView eingebaut. Die Saison kann starten, alle sind heiß auf den Neuzugang von letztem Jahr.



- Thomas Schröder -

Bericht der Zweigstelle Gelnhausen

Die Außenstelle Gelnhausen besteht zum 16.03.2021 aus 22 Mitgliedern.

Stationierte Flugzeuge:

- ❖ Musger 23SL – OE-0661
- ❖ Olympia Meise – D-1348
- ❖ Ka2b – D-5481

Musger23SL

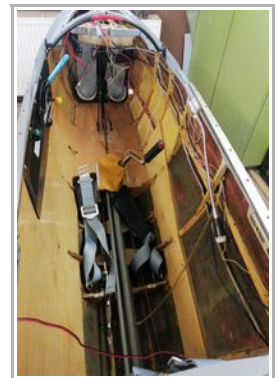
Die Mg23 ist seit März wieder zu uns gekommen, sie war seit Ohlstatt im auswärtigen Winterlager. Erst bei Anton Buchner in Johannesbrunn, der in einer exzellenten Arbeit den Innenausbau des Anhängers neu gestaltet hat - dafür einen großen Dank von uns! - dann war sie in Neuburg a. d. Donau in der Winterhalle. Dort hat der Anhänger noch neue Felgen und neue Reifen bekommen. Der TÜV war von den alten Schlappen nicht mehr so begeistert.

Thomas Schröder hat sie in der ersten Märzwoche wieder nach Gelnhausen gebracht und im Tausch die Morelli mitgenommen. Im Moment ist sie in der Segelflugwerkstatt. Dort bekommt sie ein neues Instrumentenbrett, das uns Leo Echtermeyer dankenswerter Weise baut, mit einem neuen elektrischen Variometer (gesponsert durch Reinhard Müller). Auch dafür vielen Dank!

Gleichzeitig haben wir das alte Variometer mit all seinen Komponenten ausgebaut, alles neu verkabelt und einen neuen Mikrofontaster eingebaut.

Nach einer gründlichen Durchsicht ist die Winterarbeit an der Musger23SL damit abgeschlossen.

Für die Zukunft steht im Juli die Jahresnachprüfung an. Da sie von einem österreichischen Prüfer geprüft werden muss und unser bisheriger Prüfer in den Ruhestand gegangen ist, wird die Suche nach einem neuen Prüfer die kommende Aufgabe sein. Es bleibt also spannend.



Morelli M100S

Die M100S hat bis März in Gelnhausen in einer Hängerbox gestanden.

Nachdem Frank sie im letzten Herbst geholt hatte, hat sich eigentlich die gesamte Arbeit auf die neue Zulassung für den VFhS beschränkt. Es war sehr viel Papierkram notwendig, da die Morelli nicht als EASA-Flugzeug fliegen darf, sondern unter nationalem italienischen Recht betrieben werden muss.

Damit war klar, dass wir uns auf eine Odyssee mit den italienischen Behörden einlassen mussten, die uns schon sprachlich vor eine große Hürde stellen würde. Aber man wächst mit seinen Aufgaben und wie sagt unser großer Vorsitzender immer zu mir: „Nenn es nicht Arbeit, nenn es Vergnügen!“

Am 12.03.2021 kam dann endlich das so heiß erwartete "Perdomo di Volo" das Permit to Fly! Nun dürfen wir die M100S endlich fliegen.

Thomas Schröder hat sie derzeit in der Durchsicht in Greding. Wir sind alle gespannt auf sie!

Ka2b „Rhönschwalbe“



Die Ka2b hat in Gelnhausen überwintert und sie soll auch erst einmal hier stationiert sein. Die Gelnhäuser haben sich viel vorgenommen für die Winterarbeit. Im Moment steht sie in der Segelflugwerkstatt neben der Musger23SL.

Folgende Arbeiten wurden ausgeführt und erledigt:

- Lüftung vorne in die Haube eingebaut
- Schwanenhalsmikrofon eingebaut und gegen das Hand-Holdmikrofon an der langen Kordel ausgetauscht
- Sprechfunktaster im vorderen Knüppel eingebaut und komplett verkabelt
- Am hinteren Instrumentenpils alle Kabel gekürzt, neue Stecker für das FLARM gekrimpt, alle Kabel versteckt
- Rückenlehne im hinteren Sitz repariert und lackiert
- Rumpf im Bereich der hinteren Schlitzverkleidung repariert und lackiert
- Sporn repariert und neu verklebt
- Einbau einer Fahrradspeiche mit Wollfaden auf dem vorderen Rumpfrücken
- Lackschäden im Cockpitbereich beseitigt und neu lackiert
- Eine neue Lederabdeckung für die F-Schleppkupplung montiert
- Das Gestell zur Aufnahme des Höhenruders für den Transport im Anhänger komplett neu mit Teppichboden beklebt und neue Spanngummis zur Transportsicherung eingezogen.



Nach einer gründlichen Säuberung und Durchsicht ist die Ka2b wieder fit für die neue Saison.



Olympia Meise

Die Meise ist schon seit dem Fluglager in Füssen im letzten Jahr nicht mehr bei uns. Willi Weis hat sie dankenswerter Weise damals nach Neuburg mitgenommen. Das war nur übergangsweise gedacht, denn große Arbeiten waren an ihr nicht geplant. Das hat uns hier Platz für die Ka2b geschaffen, die damit hier auf dem Platz der Meise überwintern konnte. Die Meise wird ab Mitte April wieder in Gelnhausen stationiert sein, wenn Frank sie aus Neuburg mitbringt. Die Jahresnachprüfung steht im April an. Geprüft wird sie noch in Neuburg. Somit steht die Meise zum Saisonbeginn wieder uneingeschränkt nutzbar in Gelnhausen.

Aussichten für die kommende Saison:

Die Gelnhäuser Gruppe ist mit den zwei Einsitzern und dem Doppelsitzer gut aufgestellt. Wir freuen uns auf Großrückerswalde und darauf euch alle wiederzusehen. Bleibt gesund!

- Frank Oeste -

Bericht der Zweigstelle Neuburg/Donau

In Neuburg wurde eine umfassende Winterwartung für die „Cabro“ Ka8b gemacht, inkl. der Entfernung des Eigenheims eines Siebenschläfers.

Ebenso wurde die „Dora“ gesäubert und kleinere Lack-schäden ausgebessert.

Für den Anhänger muss noch ein Gutachten gemacht werden, das gerade vorbereitet wird. Wahrscheinlich muss hierfür eine neue Achse und Deichsel eingebaut werden. Diese Arbeiten werden in den nächsten Wochen abgeschlossen.



Beim Kranich IIb wird noch die Lackierung vervollständigt und die Winterwartung abgeschlossen.



Außerdem wurde der Musger Anhänger mit neuen Reifen versehen, bei der Olympia Meise wurde im Sporn ein neuer Tennisball zur Dämpfung installiert und in der Fläche ein Löchlein geflickt.

Der Anhänger der Morelli M100S wurde angemeldet, somit ist die Bella jetzt voll einsatzbereit.

Kürzlich wurde eine Bestandsaufnahme der noch hinterbliebenen Flugzeuge der „Roland Straßer Sammlung“ gemacht. Diese sollen verkauft werden. Eine Übersicht dieser Flugzeuge gibt es weiter hinten.



- Michael Diller -

Zweigstelle Allgäu (bisher Kempten)

Ein kleiner Rückblick – wie alles begann.

Als ich im Jahre 2012 einen L-Spatz 55 zum Zwecke einer angedachten Elektrifizierung von einem Pfarrer in Amberg übernahm, konnte noch nicht abgesehen werden, wie sich die Zukunft in Sachen Segelflug gestalten würde. Unser Verein, die Luftsportgruppe Kempten-Duach e.V. hatte sich leider in den vergangenen Jahren durch unglückliche Umstände zu einem reinen Motorflugverein entwickelt.

Da gab es auch einen leidenschaftlichen Modellflieger namens Erwin Seibold, der eines schönen Samstagnachmittags bei uns am Vereinsheim auftauchte und berichtete, er habe in England bei der Suche nach einem anderem Segelflug-Oldtimer, welcher er gerade als Flugmodell plante, einen Scheunenfund gemacht. Es läge ein Segelflugzeug aus den 60er Jahren verstaubt in der Ecke eines alten Hangars. Auf dem Typenschild konnte er entziffern, dass es sich bei dem Flugzeug um einen Geier 1 handelt, als Hersteller war die Luftsportgruppe Kempten vermerkt. Unsere älteren Mitglieder, welche an diesem Abend anwesend waren, wussten natürlich sofort Bescheid, um welches Flugzeug es sich hierbei handelt. Es war der Geier 1, entwickelt von Josef Allgeier aus Nesselwang. In einer Winterarbeit wurde das Flugzeug in der Werft der LSG Kempten gebaut. Um ein wenig nun abzukürzen, das Flugzeug wurde spontan zurück gekauft und in einem Sattel-schlepper zurück nach Kempten transportiert.

Der Entdecker des Flugzeuges in England, Erwin Seibold, war übrigens anderthalb Jahre später der 1. Vorsitzende der LSG Kempten. Somit hatte ich einen oldtimerbegeisterten Mitstreiter an meiner Seite.

Das Projekt Elektrifizierung des L-Spatzes wurde mittlerweile auf Eis gelegt, da der finanzielle und auch bürokratische Aufwand leider viel groß geworden wäre. Aber der Spatz war ja in einem flugbereiten Zustand, so dass das Flugzeug immer wieder mal an schönen Tagen in die Luft gebracht wurde.

Ich fand nach einigen Jahren der Segelflugabsti-

nenz so wieder viel Spaß am Segelfliegen mit diesem Oldie.

Wie Erwin und ich mal zusammensaßen und über die Oldiefliegerei philosophierten kam uns die spontane Idee: „Ach komm, lass uns doch mal ein kleines Segelflug-Oldtimertreffen hier in Kempten organisieren.“

Gesagt getan, und so luden wir für ein Wochenende Mitte Juli des Jahres 2014 hierzu nach Kempten ein. Es besuchten uns insgesamt zehn Flugzeuge, u.a. Grunau Babys, K7, Spatzen, der Bergfalke vom Nachbarplatz Agathazell. Es herrschten an diesem Wochenende sehr gute thermische Verhältnisse, so dass sogar die Babys ausgedehnte Alpenflüge absolvieren konnten. So nahm ich staunend zur Kenntnis, dass mir in der Nähe von Oberstdorf in 3000 m MSL ein Grunau-Baby im flotten Vorwärtsflug entgegenkam. Im darauffolgenden Jahr wiederholten wir die Veranstaltung und es meldeten sich sehr interessante Piloten mit ihren Flugzeugen an. Der DFS-Habicht aus Vaihingen, Uli Grau mit dem Gö1-Wolf, Weihe Karl mit seiner Weihe 50 sowie eine Gruppe des damals uns noch unbekanntes VfHS mit einem Kranich IIb. Wow, das war doch schon mal was. Das Wetter wurde gut an diesem Wochenende im Juli 2014, wenngleich diesmal leider keine so guten thermischen Verhältnisse vorherrschten. Egal, am schönsten ist es ja eigentlich sowieso, die alten Schätzchen beim Starten und Landen zu beobachten.

Am Samstagabend hatten wir eine tolle Band zu Gast, dieser Abend wird noch vielen in Erinnerung sein.



Und wie war das noch mit der VFHS-Gruppe? Diese stellten sich allesamt als sehr angenehme Fliegerkameraden vor, welche einfach alle dem Oldtimervirus (*oh nein, das darf man doch gar nicht mehr bedenkenlos sagen*) erlegen waren. Sie begeisterten mich mit ihrer herzerfrischenden Art so sehr, dass am Sonntagabend meiner, sowie 3 weitere Aufnahmeanträge unterschrieben waren. Jetzt waren wir also bei der dieser Truppe dabei. Mein persönliches Highlight an diesem Wochenende war sicherlich ein Flug in Uli's Gö1-Wolf. Ich hatte das unglaubliche Glück, direkt aus dem Windenstart innerhalb kürzester Zeit an die Wolkenbasis zu kurbeln. Eigentlich machte es der Wolf alleine. Ein tolles Flugzeug. Uli, vielen Dank für dieses wirklich tolle Erlebnis.

Um es ein wenig abzukürzen, auch in den Jahren 2015 und 2017 fand jeweils ein Treffen in Kempten statt, mit zunehmenden Teilnehmerzahlen. Im Jahre 2016 mussten wir wegen einer anderen großen Veranstaltung ein Jahr pausieren.



Da es am Verkehrslandeplatz in Kempten-Durach aufgrund des oftmals sehr hohen Motorflugverkehrs sehr schwierig ist zeitgleich Segelflug mit mehreren Flugzeugen zu betreiben, entschlossen wir und das Treffen 2018 erstmals in Füssen zu organisieren. Der Vereinsvorsitzende des Luftsportvereins Füssen Thomas Bäurle war als Oldie begeisterter Besitzer eines Grunau-Babys sowie einer SF27 sofort mit seiner Mannschaft engagiert dabei und sagte uns zu. So erlebten wir wunderbare Tage mit tollen Flügen. Und das Ganze mit dem tollem Alpenpanorama und dem Blick aus das Märchenschloss Neuschwanstein. Herz, was willst du mehr! Auch die vorhandene Infrastruktur am Flugplatz Füssen ist einfach perfekt für solche Veranstaltungen. Auch im Jahre 2019 waren wir zu Gast bei den

Füssener Fliegern, alles lief wieder wunderbar. Winden- sowie F-Schlepps waren jederzeit möglich. Vielen Dank!



Und dann kam das Jahr 2020. Wir wissen es alle, für geplante Veranstaltungen war es einfach sehr schwierig. Dennoch konnten wir Ende September noch ein kleines Abfliegen in Füssen organisieren. Dieses war allerdings dann nicht wirklich so klein wie geplant, alle hatten in diesem Jahr wohl noch einigen Nachholbedarf. Und so konnten wir an diesen vier Tagen im September noch über 120 Starts verzeichnen. Auch einige ausgedehnte Thermikflüge waren noch möglich.

Was ist für dieses Jahr hier im Allgäu geplant? Aufgrund der momentanen Situation noch gar nix, wir werden das Ganze mal beobachten, um eventuell spontan ein kleines Treffen hier in Füssen zu organisieren.

Und wie ist der aktuelle Stand hier im Allgäu? Wie vielleicht schon bemerkt, haben wir die Zweigstelle Kempten nun zur Zweigstelle Allgäu umbenannt. Als Ansprechpartner stehen euch hiermit Thomas Bäurle und ich (Reiner Schmid) zur Verfügung.

Wir sind momentan wohl ca.10 Mitglieder in dieser Zweigstelle, wobei hier einige reine Förderer dabei sind, welche nicht fliegerisch tätig sind.

Nachdem wir drei Jahre den Kranich IIb in Kempten stationiert hatten und auch ein klein wenig auf Vordermann gebracht haben, gaben wir diesen im Jahre 2019 wieder ab. Er wurde einfach viel zu wenig geflogen und dafür sind die Kosten für den Hallen-Deckenplatz einfach zu hoch. Seit Herbst 2019 in nun der Ka8-Prototyp von

Rudolf Kaiser hier in Kempten stationiert. Ansonsten sind noch die Ka6e von Gerhard Schmid, der Geier II in einer privaten Haltergemeinschaft sowie ein L-Spatz 55 von mir hier in Kempten stationiert. Vielen Dank übrigens an Claudia Gallikowski, Claudia hat uns im Jahre 2016 den gelben Geier II überlassen. Wir haben viele Liebe in das Flugzeug gesteckt, den Hänger restauriert und wird seither gern und regelmäßig von uns geflogen.

Im Jahre 2015 organisierten wir zusammen mit Claudia Gallikowski ein Geiertreffen über Pfingsten hier am Flugplatz in Kempten. Es waren der Geier I, ein Geier II des VFhS sowie damals noch Claudias gelber und wohl einziger momentane flugfähige und zugelassene Geier II aufgebaut auf dem Flugfeld zur Besichtigung bereit. Trotz unglaublich schlechten Wetters mit viel Regen und sogar Schneeschauern an diesem Wochenende gelang es uns, den gelben Geier II in die Luft zu bringen.



Der Geier zog als „historisches Langohr“ mit seinen beachtlichen 17,5 m Spannweite seine Kreise in die Luft. Eine wirklich sehr schöne und elegante Silhouette. Wir konnten über 40 Besucher in unserem Vereinsheim begrüßen, da wurde es wirklich sehr kuschelig. Wir konnten sehr interessante Vorträge zuhören, vielen Dank hier nochmals an die Fam. Allgeier aus Nesselwang, sie konnten uns interessante Geschichten aus der Vergangenheit erzählen. Kurz gesagt, es waren sehr harte Jahre damals. So luden sie uns auch noch zu einer Werksbesichtigung ihrer Kunststoff-Firma in Nesselwang -Wank ein. Sogar die ehemalige Flugzeugwerkstatt ist aus dieser Zeit des Flugzeugbaues noch in der Mitte des heutigen großen Firmengeländes fast unverändert erhalten. Vielen Dank auch an Uli Schwenk, er berichtete in seiner netten Art über seine Streckenflüge in Oldtimern.

Und wie ging es mit dem Geier I, unserem Scheunenfund aus England weiter? Unser VFhS-Mitglied Wolfgang Kempf und ehemaliger Vorsitzender der Luftsportgruppe Kempten hat es sich zur Aufgabe gemacht, das Flugzeug wieder in die Luft zu bringen. Hierzu hat er mit viel Engagement und seinen guten Kontakten einiges an Spenden sammeln können. So ist das Flugzeug momentan bei einem Oldtimer-Spezialisten in Polen zur Grundüberholung. Das Flugzeug steht kurz vor der Fertigstellung, ein neuer Klappanhänger wurde bereits geliefert. Sobald das Flugzeug wieder hier in Kempten steht, werden wir uns dann um die Wiederezulassung beim LBA bemühen.

Und spätestens im nächsten Jahr soll das Flugzeug dann wieder in die Luft. Ach ja, seit 2017 steht das Flugzeug in Bayern auch als bewegliches Denkmal unter Denkmalschutz. Eigentlich hatten wir uns eine finanzielle Unterstützung des Denkmalamtes erhofft. Leider blieb es bei der Hoffnung.

Ich freue mich schon darauf, Euch alle bald wieder an irgendeinen Flugplatz treffen zu können.

Viele Grüße aus dem Allgäu

- Reiner Schmid -

❖ Termine

April – Juni

~~17./18.04.'21:~~~~Oldifliegen + JHV in Greding~~

VERSCHOBEN

19. - 28.05.'21:

Grunau Baby Treffen in Grunau

30.04 – 02.05.'21:

Anfliegen Wasserkuppe

03. - 06.06.'21:

Oldtimertreffen in Karlstadt

01. - 07.05.'21:

V-Leitwerkstreffen in Pritzwalk

03. - 06.06.'21:

Spatzentreffen in Greding











Alle Termine natürlich coronabedingt unter Vorbehalt!

❖ Flugzeuge Übersicht

Flugzeuge bei denen der Verein Halter bzw. Eigentümer ist und unseren Mitgliedern uneingeschränkt zur Verfügung stehen:

	Typ	Kennung	Standort	Pate
01	Condor IV	D-5087	Werkstatt GÜ	Michael Diller
02	Baby III	D-1013	Neuburg/Do.	Patrick Frank
03	Ka2b Rhönschwalbe	D-5481	Gelnhausen	Frank Oeste
04	K8	D-1470	Kempton	Reiner Schmied
05	Ka6 CR-Si	D-1613	Greding	Thomas Schröder
06	Musger Mg 23	OE-0661	Gelnhausen	Frank Oeste
07	Kranich IIb	D-8504	Neuburg	Michael Diller
08	Olympia Meise	D-1348	Gelnhausen	Frank Oeste
09	Mü13e	D-1628	Greding	Thomas Schröder
10	Spatz B	D-1625	Köln	Rolf Porz
11	Weihe 50	D-7080	stillgelegt / GÜ	
12	Rhönbussard	D-9027	Anhänger	- tbd -
13	Geier 2	D-9129	abgemeldet	
14	Ka8b „Cabrio“	D-1573	Neuburg/Do.	Lena Mayr
15	Zugvogel IIIa	-	abgemeldet	
16	Musger Mg19b	-	Grundüberholung	Thomas Schröder
17	Ka4 Rhönlerche	D-9516	Greding	Thomas Schröder
18	Morelli M100S	I-ALEB	Greding	Thomas Schröder
19	Mü13d „Dora“	D-8876	Neuburg/Do.	Ricki Diller
20	Ka 1	-	eingelagert	
21	ES49	-	Grundüberholung	Georg Funk
22	SIE-3	D-1834	eingelagert	
23	L-Spatz	D-1664	Grundüberholung	Thomas Schröder

Teilverkauf der „Roland Straßer Sammlung“

<p>Mü13e (2 Stück)</p> <p>GÜ notwendig</p> 	<p>L-Spatz 55</p> <p>mäßiger Zustand mit Papiere offener Anhänger</p> 
<p>Bergfalke II/55</p> <p>GÜ notwendig</p> 	<p>Slingsbi T.31</p> <p>GÜ notwendig teils Kaurit verleimt</p>
<p>Ka4</p> <p>Zustand ok mit Papiere offener Anhänger</p> 	<p>Ka7</p> <p>GÜ notwendig</p> 
<p>SB5e</p> <p>GÜ notwendig mit Papiere offener Anhänger</p> 	<p>Horten Flügel</p> <p>Angeblich das letzte (zeichnerische) Projekt von Horten. Keine näheren Details im Moment bekannt.</p> 
<p>Gövier</p> <p>guter Zustand mit Papiere offener Anhänger</p> 	<p>Zögling</p> <p>Neubau mit Papiere offener Anhänger</p> 
<p>Pelzner Hängegleiter</p> <p>Aktuell keine näheren Details bekannt.</p> 	<p>Der VFhS vermittelt zwischen Verkäufer und Interessent. Alle Preise auf Anfrage. Bei Interesse Email an info@vfhs.de</p>

Besuch des Fokker Museums



Nach fast fünf Jahren haben wir Achim Engels wieder besucht. Seit kurzem trägt sein „kleines“ privates Museum den Namen „**Museum für Flugzeugbau und technische Geschichte – Wäschenbeuren**“. Wenn man den Ausstellungsraum betritt, taucht man ein in eine andere Welt. Auf den ersten Blick erwartet einem ein wildes Sammelsurium an Modellen, Zeichnungen, Instrumenten, Exponate klein und groß – von Flugzeugen, Motorrädern, militärischen Fahrzeugen und und und. Man muss sich ehrlich Zeit nehmen um Stück für Stück zu entdecken und man erkennt schnell, dass nichts dem Zufall überlassen

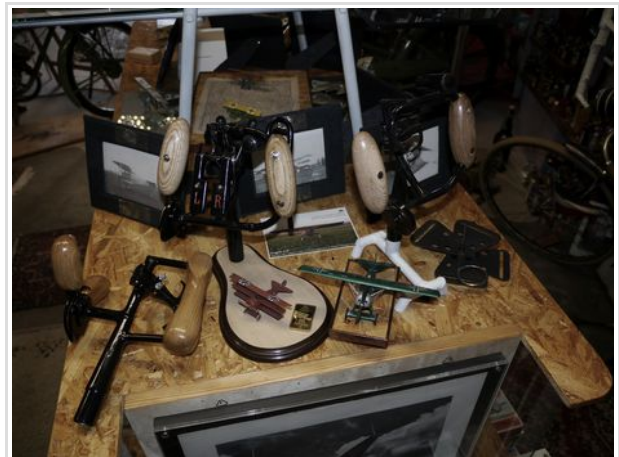
wurde. Hier hat jedes einzelne Ausstellungsstück eine eigene Geschichte und seinen zugeordneten Platz. Rings herum an der Wand z.B. sind die technischen Zeichnungen aller Fokker Flugzeuge chronologisch dargestellt mit den dazugehörigen Steuergriffen, die alle in Perfektion von Achim hergestellt wurden. Ein Modell der Fokker Dr.1 wurde in zwei Jahren Arbeit originalgetreu nachgebaut mit exakt der selben Anzahl Bauteilen wie das Original. Hier schlagen nicht nur die Herzen von Modellbauern höher, hier verliert jeder Luftfahrtenthusiast Gefühl für Zeit und Raum. Und egal wie oft man etwas betrachtet, man

entdeckt immer wieder neue Details.



Von diesen Eindrücken total beeindruckt geht es weiter in den Hof und zur Scheune hinter dem Haus. Dort erwartet uns

das Herzstück des Museums, Achims Fokkerwerkstatt, KFZ-Restaurations-abteilung, Holzwerkstatt und kleine Freiluftausstellung. Hier sprechen die Bilder für sich.



Wir halten uns den ganzen Nachmittag in dieser faszinierenden Umgebung auf und fühlen uns von der besonderen Atmosphäre in eine andere Zeit versetzt. Achims Ziel mit seinem Museum ist es primär nicht zu gefallen, sondern das was er lebt und liebt darzustellen. In erster Linie macht er das für sich, weil er einfach Spaß daran hat und wenn es auch anderen gefällt, freut er sich darüber. Er legt außerdem Wert darauf kein einfaches „Sachmuseum“ zu haben, viel mehr lädt er jeden dazu ein aktiv an seinen Projekten mitzuarbeiten. Aktuell baut er eine Dr.1 und Dr.7, restauriert einen Kübelwagen und hat immer viele kleine Vorhaben im Sinn. Bei allem geht es ihm nie um einen Zeitplan und Profit, viel mehr ist es seine Passion alles originalgetreu bis ins kleinste Detail mit Liebe und Idealismus selbst herzustellen. Bei der Frage wann er denn mit den Fokker-Fliegern fertig sein will, antwortet er: „Die Herausforderung ist es, die Arbeit so lange aufrecht zu erhalten bis der Platz aufgebraucht ist.“



An jeder Stelle, in jeder Ecke in und um Achims Haus gibt es etwas zu entdecken. Aber man kommt nicht umhin sich ein eigenes Bild zu machen, einzutauchen in ein Stück Zeitgeschichte und Luftfahrttechnik zu Zeiten des 1. Weltkriegs. Steht man in seiner Holzwerkstatt überkommt einem unweigerlich der Drang selbst ein Projekt anzugehen und sofort los zu legen.

Achim freut sich über jeden Besuch. Eintritt verlangt der Systemaussteiger, der mit Geld nichts mehr zu tun haben möchte, keinen. Über unser Mitbringsel (einen Kasten Bier) hat er sich aber sehr gefreut :-)



Text: Katja Frank-Huppertz **Fotos:** Michael Diller, Achim Engels, Katja Frank-Huppertz

Ein Artikel wie der Segelflugplatz Donauwörth - Stillberghof entstanden ist. Geschrieben von Irmgard Köckeis, Ehefrau von Karl Köckeis welcher langjähriger Vorstand der SFG-Donauwörth war:

Verein öferts auf Flugplatzsuche

aus der Sicht der Ehefrau Irmgard Köckeis

Die erste Werkstatt war beim Gasthaus Kronenkeller, heutiges Woha. Die zweite, schon größere Werkstatt mieteten wir vom Gut Schellenberg, Besitzer war Familie Löffellad. Sie stand auf dem Gelände der heutigen Löffelladsiedlung. Auch das erste gepachtete Fluggelände befand sich auf dem Schellenberg, heutige Buchen- und Birkenstraße. Die Wiese gehörte der Stadt Donauwörth. Das Gelände mußten wir wegen Planung von Wohnblocks aufgeben. Das war ein schwerer Schlag für den Verein. Denn jetzt standen wir wieder ohne Platz da.

Karl ging wieder auf die Suche. Die Wörnitzwiesen waren sein Ziel. Baron von Geisberg war der Besitzer. Er kannte den Baron von früheren Messungen her. Nach langen zähen Verhandlungen war er endlich am Ziel. Es konnte geflogen werden. Leider konnten sie nicht lange darauf fliegen. Hindernisse waren die Stromleitungen und das ständige Hochwasser. Auch die Krankenhaus-Planung gab uns den Rest. Zu unserem Bedauern flog einmal das Seil in die Leitung und das Fliegen war sofort damit beendet. Der Baron entzog uns daraufhin die Genehmigung. Laut Aussage von Uhl Karl flogen wir auch in Tapfheim. Der Platz hatte Seltenheitswert. Der aufgeschlossene Pfarrer von Tapfheim fungierte als Vermittler. Da die Grundstücke alle quer lagen, durften wir nur das Anfangsstück und das Ende als Landstück benutzen, der Feldweg dazwischen diente als Startbahn. Einmal ist sogar ein Fahrrad aus Versehen mitgeschleppt worden. Der Besitzer, ein Landwirt, verlangte für den Schaden, es war ein uraltes Vehikel, 2 Stumpen (Zigarren) und ein gut repariertes Radl. Am liebsten wäre ihm ein neues gewesen. Bei den Besitzern von den Grundstücken war bald kein Verständnis mehr da für unser Hobby. Also wieder Rausschmiß. Der Pfarrer mit viel Verständnis taufte sogar unser Flugzeug mit großem Aufgebot. Sämtliche Ministranten und eine Musikkapelle gehörten dazu. Als Lohn bekam der Pfarrer kein Geld, sondern einen Flug spendiert. Das kostete den Verein kein Geld. Denn der Pilot der geflogen ist, bezahlte ja den Start. Der Fluggast war übergücklich - das gab es zu dieser Zeit noch.

Also wieder auf die Suche. Von nun ab gingen wir wieder auf die Wanderschaft. Wir waren es ja von früher gewohnt. Gersthofen, der nette Fliegerclub nahm uns auf. Das Gelände war bei den Amis, heutiges Radarzentrum. Als Vereinsauto hatten wir einen alten VW Kombi. Wer keine Fahrgelegenheit hatte, wurde mitgenommen. Mit den Gersthofener Fliegern wurde viel gefeiert. Es war eine schöne Zeit. Auch andere Vereine waren uns wohlgesonnen und ermöglichten uns das Fliegen. Es waren der Neresheimer Club, Augsburg-Mühlhausen, Messerschmid-Platz-Haunstetten, heutiges Uni-Zentrum und der Monheimer Club. Wir waren wie die Zugvögel, die von einem Platz zum anderen fliegen. Wir können den Clubs heute noch dankbar sein für die freundliche Aufnahme.

Wir brauchten wieder einmal eine Werkstatt. Sie entstand am Pappelweg, es war nun die dritte. Grundstücksbesitzer war wieder die Stadt. Daraus kann man ersehen, die Stadt hatte für uns Flieger stets ein offenes Ohr. Arbeiten war bei den Fliegern schon immer das Lösungswort. Zum Leidwesen der Frauen und Kinder. Am Hl.Abend wurde der Dachstuhl aufgebunden. An diesem Hl.Abend kamen sie sehr spät, dreckig und müde nach Hause, schöner Hl.Abend! Nun kannten unsere Männer nur noch Arbeit, Arbeit und wieder Arbeit. Einen Nachbarn von uns konnten wir überreden, daß er die Fenster einglaste. Er war Glaser. Straßer Max baute nach seiner Idee die Super-Heizung. Nach vielen Stunden Arbeit war es endlich soweit, daß die Einweihung steigen konnte. Der Wirt war damals mit Leib und Seele unser Haag Sepp, ein Uriger. Die Kantinenausstattung wurde selbst-

fabriziert. Stühle, Tische und Kästchen für das Geschirr. Tische und Stühle stehen heute noch in unserem Clubheim. Vorhänge schenkte uns die Firma Unger. Des öfteren mußten wir bei ihm Fadenbier trinken. Bei den Feiern hat Maya für uns im Krankenhaus gekocht und dann alles ins Clubheim transportiert. Maya und Engelbert waren im Krankenhaus angestellt. Mit viel Überredungskunst durften sie vom Koch aus an den Herd. Jetzt konnten wir feiern, auch größere Faschingsfeten fanden statt. Bausteine, als viereckiges Kärtchen, mußten wir verkaufen, damit Geld reinkam. Geld war bei den Fliegern Mangelware. Aber Feste feiern konnten sie. Ihr Motto war immer "Geld liegt nicht auf der Straße, man muß sich etwas einfallen lassen."

Denke nur an den Fliegerball. Immer am Rosenmontag im Hotel Krone in der Spitalgasse, heute K&L Ruppert. Leider hatten wir Frauen von unseren Männern auf dem Ball nicht viel. Sie standen den ganzen Abend an der Kasse, Garderobe und sonstigen Arbeiten. Der Gelderlös war nicht sehr überschwenglich, aber zu der Zeit waren wir um jeden Pfennig froh. Der nächste Flugplatz stand schon wieder auf der Suchliste.

Karl hatte die Höll bei Mertingen ins Auge gefaßt. Andere fuhren in den Urlaub, unsere Familie durfte nur immer Ausflüge zu verschiedenen Wiesen in der Prärie machen. Das war nicht immer ein Vergnügen für mich und die Kinder. Karls Motto hieß immer: "Wir fahren aufs Land und genießen die frische Luft." Aber von so viel frischer Luft stellten sich bei mir keine Urlaubsgefühle ein. Aber ich hoffte ja immer, daß es diesmal das letztmal ist. Lauterbacher Ried hieß nun der neue Platz. Er flog Karl nicht von selbst zu. Drei Landwirte mußten überzeugt werden, daß es für sie ein Glück bedeutet wenn sie an uns verkaufen dürfen. Die sahen es aber leider nicht so wie wir. Karl mußte mit Engelszungen überreden. Aber er schaffte es immer wieder. Zwei Bauern waren aus Lauterbach, einer aus Oppertshofen. Ein Landwirt hieß Tischmacher, sehr nette alte Leute. Mit denen wurde man schneller einig. Die zwei anderen waren eine harte Nuß. Bei dem einen Landwirt kauften wir dann unseren Kartoffelbedarf für den Winter als Anreiz. Zu dieser Zeit waren die noch auf jede Einnahme angewiesen und dankbar. Bei dem hartnäckigsten in Oppertshofen half ich auf dem Feld Rüben hacken. Sie bauten auch noch Gurken zum Einlegen an. Also mußte ich Einleggurken kaufen. Die hingen uns bald zu den Ohren raus. Auch ein Schwein mußten wir schlachten lassen. Wir kauften sogar extra eine Truhe, damit wir es unterbrachten. Ein Urlaub wäre mir mal lieber gewesen. Aber was tut man nicht alles für den Verein, damit wir zum Abschluß kamen. Auch zum Sonntagskaffee lud ich immer wieder ein. Das Schärfste war, Karl ging zum Fliegen und ich mußte mir landwirtschaftliche Sorgen anhören. Aber wir wollten ja einen Flugplatz. Ich habe heute noch Verbindungen zu manchen. Von Horsch Helmut bekamen wir den alten Kiosk, der stand in der Reichstraße. Wir verwendeten verschiedene Teile zum Hallenbau. Wir schlugen einen Brunnen, damit wir uns mit Wasser versorgen konnten. Das Gut Schellenberg spendierte uns eine alte Scheune. Für die war die Entsorgung günstig, da wir sie selber abbauen mußten. Sie wurde mit einem Tieflader zum Fluggelände Höll gebracht. Daraus kann man schon ersehen, daß die Flieger nie Zeit zum Däumchendrehen hatten. In Heißesheim mußte ein Baum entfernt werden, da wir sonst nicht um die Kurve gekommen wären. Der Besitzer war besonders begeistert darüber. Er mußte überzeugt werden, daß der Baum nicht besonders wertvoll ist. Nach langem Hin und Her gab er sein Ja zum Umsägen. Er wurde mit einem Freiflug und flüssiger Nahrung entlohnt. Nach mehreren Jahren mußten wir unser idyllisches Plätzchen leider wieder aufgeben. Das Lauterbacher Ried war für den Verein eine Bereicherung und eine sehr schöne Zeit, besonders für die Frauen. Der Zusammenhalt war phänomenal. Ich denke nur an die Grillparty. Gockerl wurden am Scheiterhaufen gegrillt. Öttelinger Fredl drehte den Spieß andächtig. Er mußte kurz zur Abstimmung in die Kantine, es war Versammlung. Ein Gockerl ließen wir noch auf dem Spieß, mit den anderen fuhren wir mit dem Auto auf den Platz hinaus und aßen sie auf. Die Knochen brachten wir zum Grill zurück mit einem Lächeln im Gesicht. Daß wir nicht gelyncht wurden von den Mitgliedern war ein Wunder. Aber sie hatten ja noch flüssige Nahrung, (Bier). Fredl war uns noch lange böse, aber der Spaß war es uns wert. Die Natur- und Vogelschützer hatten so viel Einfluß, daß wir verschwinden mußten. Bei

den Köckeis' war wieder Flugplatzsuche Gesprächsstoff Nr. 1.

Der Platz zwischen Donau und Killischwaige war ins Auge gefaßt. Karl hatte einen großen Vorteil, daß er von berufswegen viel mit Landwirten zu tun hatte. Aber ich war wieder die Dumme. Die Kinder sahen in der Zeit abends sehr wenig vom Vater. Nur viel Stallluft an seinem Gewand durfte ich als Parfüm genießen. Die Verpächterin war die Frau Müller von der Killischwaige. Auch der Verwalter Kathrein hatte schon das Sagen. Nach viel Überredungskunst und Genehmigungen durften wir endlich fliegen. Auf diesem Gelände standen unglücklicherweise 8 große Pappelbäume. Das Donauwörther THW war so freundlich und hat uns beim Fällen geholfen. Es ist immer nützlich, wenn man Leute von anderen Vereinen kennt. Wir versuchten einmal sogar mit Pumpen den Rest vom Hochwasser abzupumpen. Das schlug aber fehl. Wenn es vorn weg war, kam es von hinten wieder rein. Das war eine Sauarbeit für die Männer vom Verein. Viele lachten uns aus, wie kann es auch anders sein. Die Freude währte auch auf diesem Platz nicht lange. Ständiges Hochwasser machte uns müde. So begab sich Karl wieder auf die fünfte Suche nach einem geeigneten Gelände. Zum Leidwesen der ganzen Familie. Wir mußten schon wieder für sehr viele Besichtigungen herhalten.

Der Stillberg wurde angepeilt. Dieser Platz war die allerschwerste Geburt. Unser Glück war ein fortschrittlicher Bürgermeister, Herr Mayer. Er wurde bald abgelöst von seinem Nachfolger, Herrn Dr. Böswald. Da war es für uns nicht mehr so einfach. Karl konnte Dr. Böswald aber überzeugen, daß Donauwörth für den Segelflug die richtige Stadt ist. Als wir endlich grünes Licht bekamen, ging es mit den Behörden an. Viele München-Fahrten wurden nötig, um die Genehmigung zu bekommen. Die aber kannten Karl ja schon, wie stur er sein konnte, wenn er etwas wollte. Wenn er sagte, es ist grün, obwohl es blau war, dann war es eben grün. Damit sie ihn los wurden, gaben sie zähneknirschend auf. Wir bekamen die Zulassung. Verkäufer von den Grundstücken waren die Stadt und Bauer Hermann vom Stillberghof. Ein Teilstück hatten wir auf Pacht von Herrn Brenner. Es mußte mit verschiedenen Bauern getauscht werden. Als das alles geschafft war, konnten wir den Platz als Segelflugplatz Stillberghof taufen. Es war also wie gesagt eine sehr schwere Geburt. Es mußte eine Zufahrt gebaut werden. Es war das Stück vom Hauptweg bis zum Platz. Firma Wanner kam uns beim Planieren von Platz und Weg preislich sehr entgegen. Der frühere bayerische Wirtschaftsminister Jaumann, Landrat Popp und die Stadt Donauwörth waren uns wohlgesonnen. Auf dem Waldstück von der Stadt hatten die Zirgesheimer Bauern ihr Rechtlerholz. Es mußte ihnen ein anderer Schlag zugewiesen werden. Daß die nicht so begeistert waren, kann man sich denken. Auch die Flurbereinigung hat dazu beigetragen, daß wir die Parzellen so legen lassen konnten, daß eine große Fläche raus kam. Daraus kann man ersehen, daß wir viel Überzeugungsarbeit leisten mußten. Eine Faulgrube mußte gebaut werden, damit die Entsorgung vom Abwasser gewährleistet war. Sie hatten Erfahrung vom Pappelweg her. Die wurde in Eigenregie und mit viel Muskelkraft gebaut. Nun waren alle Mitglieder gefordert. Mit sehr viel Energie und Idealismus mußten sie das Waldstück abholzen. Wo unser heutiges Clubheim steht,- Halle, Werkstatt - das war früher überall Wald. Das Roden war schwere Knochenarbeit. Die Frage stand im Raum: Wohin mit dem Holz?" Zum Glück war Adventszeit. Christbäume mußten wir überall anbieten. Mich schickte man zum Vierengel nach Rain. Auch die Gärtnerei Steib am Friedhof steuerte ich an. Sie ließen sich überzeugen, daß sie die Christbäume brauchten. Auch Gunter, Robi und Gabi mußten an zwei Samstagen beim Gubi in der Parkstadt Bäume verkaufen. Das Restholz konnte als Brennholz und Papierholz verkauft werden. Die erste Bauaktion konnte endlich beginnen. Es war die Fliegerhalle. Gelegentlich durften sie auch fliegen. Vorausgesetzt, sie mußten nicht die Winde reparieren. Die piff auch schon aus dem letzten Loch. Da bei den Fliegern immer chronischer Geldmangel herrschte, mußten Gabi und Halbeis Ingrid, Lothar, Robi und Gunter gebrauchte Nägel glattklopfen, damit die Flugzeugkistenbretter, die von MBB gespendet worden waren, auch an die Balken genagelt werden konnten. Karl holte sich von der Firma Burger, Donauwörth, Nägel. Als alles zusammengenagelt war, trug er den Rest zurück,

in der Hoffnung, daß wir die angepackten Packungen wieder zurückgeben durften. Mit welcher Überredungskunst er es schaffte, kann sich ein jeder denken. Aber er konnte sich überall noch sehen lassen. Nur ich schämte mich manchmal.

Auch die Max-Hütte wurde in der gleichen Zeit aufgestellt. Sie bekam vom Konstrukteur den Namen "Straßer Max". Darum Max-Hütte. Nach sehr vielen Baustunden hatten wir endlich eine sehr schöne Halle, in der auch tolle Fest gefeiert wurden. Leider hatten wir kein Wasser. Wir alle mußten jedes Wochenende in Kanistern Wasser von zu Hause mit-bringen. Bei den Festen spielte unsere Hausband Beppo, Ingrid und der kleine verhinderte Heintje zum Tanz auf. Die Geselligkeit wurde bei den Fliegern groß geschrieben. Im Winter gingen wir jeden Sonntag zum Genderkinger Flugplatz zum 5-Uhr-Tanztee. Herr Nacken war die Kapelle. Trotz der vielen Arbeit machten unsere Männer das mit. Aber wahrscheinlich nur, damit wir den Mund halten und nicht mehr so viel schimpften. Wir Frauen brauchten schon starke Nerven, um das Hobby unserer Männer zu ertragen. Wir waren nicht zu beneiden. Ein Toilettenhäuserl, "Schnellscheißerl" hieß das Ding, wurde gebaut, damit wir nicht immer hinter einen dicken Baum verschwinden mußten. Vielleicht wuchsen die Bäume deshalb so schön. Auch das Toilettenpapier brachten wir alle selber mit von daheim. Mit wieviel dreckigen und schlammverschmierten Arbeitsanzügen unsere Waschmaschinen kämpfen mußten, können sich die heutigen Schüler nicht vorstellen. Mit den Gummistiefeln standen sie bis zu den Knien im Dreck. Sie taten es ja nicht für ihre Frauen, sondern für ihr geliebtes Hobby. Das war etwas anderes. In unserem Haus am Schellenberg bekam ein Flieger seinen Spannack verpaßt. Wer schon einmal so etwas mitgemacht hat, kann sich denken wie begeistert ich war. Die Flieger haben sich bestimmt etwas dabei gedacht. Der Duft war wie eine Droge. Ich wurde immer ruhiger und schimpfte nicht mehr so viel. Karl hatte also eine ruhigere Zeit. Das ganze Schimpfen hat bei Karl sowieso nichts genützt. Er konnte stur sein wie ein Esel.

Verschiedene Festivitäten wurden bei uns im Haus abgehalten. Das Abfliegen: Das Sauerkraut und Ripperl wurde bei der Firma Gubi gekocht. Merz Willi organisierte es. Zum Fasching machten wir einen Ball. Alle mußten maskiert kommen. Jeder mußte etwas zum Essen mitbringen. Am anderen Morgen, bei Tageslicht gesehen, fand sich mancher Mageninhalt in meinem Rosenbeet beim Eingang wieder. Aber schön war es trotzdem. Das zweite Ziel war der Bau einer Kantine. Bei größter Hitze bauten sie auf dem MBB-Gelände eine Baracke ab, um Material für die Kantine zu haben. Denke an die Fenster, Bretter für den Boden. Das meiste mußten wir später verfault wieder entsorgen. Zu der Zeit konnten wir auf dem Platz noch den Rest verbrennen. Die Fliesen für Küche, Toiletten und Dusche bettelten wir bei Firma Sibinger. Daraus entstand ein buntes Meisterwerk. Durfte ja alles nichts kosten. Dadurch besitzt der Verein also ein einmaliges Kunstwerk. Da der Verein auf Schenkungen angewiesen war, sah unsere Küchenausstattung dementsprechend aus. Alles was zuhause an Tassen, Tellern und Besteck im Weg stand, nahmen unsere alten Kästchen willig auf. Sie standen vormals in Becker Elfriedes Küche, Helene spendierte ihren alten Gasofen. Sogar die großen geteilten Teller organisierten Maya und Engelbert vom Krankenhaus. Wir konnten von nun an Wettbewerbe mit Verpflegung abhalten. Zu den ersten Teilnehmern gehörte Familie Phillip. Sie hält uns noch immer die Treue. Von unserer Kantine waren die ersten Bodendecker ausrangierte Teppiche von zu Hause. Die Mitglieder vom Fliegerclub Spitzname "Arbeits-Club" waren über das Erreichte sehr stolz und glücklich. Schnappinger Luise und ich bettelten im Kaufhaus Woha um Stoff für Gardinen. Zum Glück kannte ich Herrn Lotze gut. Er war Leiter dieser Abteilung. Er gab uns dann so einen Ladenhüter und wir hatten Vorhänge. Die Stangen machten unsere Mitglieder selber. Ein Mitglied stammte vom Möbelhaus Messmer in Monheim, dadurch bekamen wir die Kantinenausstattung etwas billiger. Es war von Vorteil, wenn die Mitglieder viele Leute kannten, von denen wir einiges geschenkt bekommen haben.

Das Grundstück von Herrn Brenner, das wir zur Erweiterung des Flugplatzes brauchten, mußte erworben werden. Herrn Brenners Versprechen war immer, das bekommt ihr schon, wenn ihr es

braucht. Leider verstarb er plötzlich, es gab kein Testament. Der Erbe aus Diemanstein war ein ganz Hartnäckiger. Viele Abendstunden mußte Karl mit ihm im Stall verbringen, bis es endlich soweit war, daß man zum Notar gehen konnte. Der große Hammer kam beim Notar. Er wollte nicht mehr, wenn er nicht mehr Geld bekommen würde. Was blieb Karl anderes übrig, als verbissen zuzustimmen. Wir brauchten ja das Stück so notwendig. Da sagt noch einmal jemand "das dumme Bäuerlein". Wir brauchten jetzt viel Geld.

Nun mußte die Halle am Pappelweg verkauft werden. Aber wo war ein Käufer? Auf Zeitungsanzeigen meldete sich niemand. Der Firma Novak wurde es angeboten. Der zog nicht so recht, obwohl er es gut gebrauchen konnte. Er wollte es halt für ein Butterbrot und ein Ei. Wir hätten es auch nicht anders gemacht. Karl mußte sein ganzes Register aufziehen. Wir baten unsere Freunde aus Ingolstadt und Schrobenhausen als angebliche Käufer zur selben Zeit wie Herrn Novak zur Besichtigung. Da wurde Herrn Novak klar, daß er die Halle brauchte und er stimmte dem Kauf zu. Karl hatte die Familie zum Stillschweigen verdonnert. Es durfte ja nichts bekannt werden. Der Toni war ja der Schwager von Hans Novak. Auch eine Werkstatt wurde noch gebaut. Die Flieger hatten bald den Ruf, kein Flieger-Club zu sein, sondern ein Arbeitsverein. Aber heute stehen sie halt besser da als andere Vereine. Sie wurden oft beneidet.

Von den fünf Plätzen waren drei in Pacht. Schellenberg, Wörnitzwiesen, Killischwaige. Das Fluggelände Höll-Lauterbacher Ried und der Stillberg-Platz sind unser Eigentum. Die Höll kaufte uns später ein Landwirt aus Heißesheim und Auchsesheim ab. Von den Werkstätten waren zwei angemietet. Der Kronenkeller war ein Saustall mit viel Duft und der andere war auf dem Gut Schellenberg. Auch bei den Köckeis' mußte wieder der Speiseplan umgestellt werden. Auch dieser Flugplatz forderte seinen Tribut. Schaffleisch mußte plötzlich auf den Teller. Der Bauer Hermann hatte eine Schafzucht. Er erwartete, daß wir auch im Jahr einige Schafe kauften. Ich hoffte nur, daß es der letzte Platz war, den wir suchen mußten. Sonst wäre eventuell noch ein Gaul auf den Tisch gekommen. Die Kinder sagen oft, daß mit der Probierphase Schluß sein muß. Aber wir hatten endlich eine schöne Bleibe gefunden.

Papiersammlung war zweimal im Jahr angesagt. Im Frühjahr und im Herbst. Meistens regnete oder schneite es oder es war saukalt. Wir versorgten unsere Leute mit heißem Tee und Semmeln. Man kann daraus sehen, die Flieger waren bei den Arbeiten sehr vielseitig. Resultat, den Fliegern war keine Arbeit zu dreckig oder zu schwer, um ihre Kasse aufzubessern. Der Verein fing sehr arm an, kann sich heute mit Stolz sehen lassen.

Man soll nicht vergessen, wir Frauen trugen zum Erfolg dieses Vereins viel bei. Wenn wir nicht soviel Verständnis gehabt hätten für unsere Männer. Das war ein kleiner Einblick, wie der Verein von der Anfangsphase bis zum heutigen Tag zu seinen Plätzen, Werkstätten und Clubheimen gekommen ist.

