

CHRONIK —

der

SEGELFLIEGER

von

MARL-HÜLS





C H R O N I K
D E R _ S E G E L F L I E G E R _ V O N _ M A R L - H Ü L S

Diese Chronik soll erzählen von der Geschichte unseres Vereins. Sie soll erzählen von jenen jungen Menschen, die, beseelt von der Idee des motorlosen Fluges, es trotz der Widerwärtigkeiten in der Nachkriegszeit verstanden, einen Verein ins Leben zu rufen mit dem Ziel, irgendwann einmal wieder den Steuerknüppel führen zu dürfen.

Mögen die hier niedergeschriebenen Worte dazu beitragen, den Geist der Kameradschaft und des gemeinsamen Erlebens weiterzutragen auf den Nachwuchs und alle diejenigen, die vielleicht eines Tages ihr Herz für diesen herrlichen Sport entdecken.

Nicht zuletzt aber soll diese Chronik ein stiller Dank sein an die großzügigen Spender und Förderer, ohne die es nicht möglich gewesen wäre das aufzubauen, worauf wir heute alle stolz sind.--

Ja, und das war der Anfang. Man schrieb das Jahr 1950. Fünf Jahre nach dem Zusammenbruch -- der Modellflug wurde freigegeben und etwas später auch das Ballonfliegen.

Wie schön war das doch, daß man nun wieder Modelle bauen und sie sogar fliegen lassen durfte, ohne befürchten zu müssen dafür eingelocht zu werden. Oh ja, das war ein ganz netter Anfang. Ich erinnere mich, daß die Segelflieger im Vest Recklinghausen aufatmeten, hofften sie doch, daß das Startverbot für Segelflugzeuge nun auch bald aufgehoben würde.

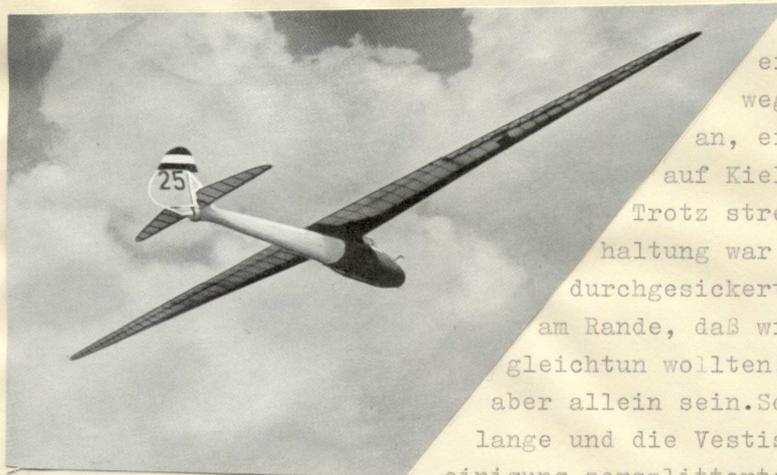
Das sollte aber leider noch ziemlich lange dauern. Vorerst zog man eifrig noch die meist selbstentworfenen Modellchen in die Luft. Es fanden sich eine ganze Reihe gleichgesinnter,
die nicht



zögerten,
einen Verein zu
gründen. Das geschah im
in Recklinghausen.



Unter dem Vorsitz von Egon Graf von Westerholt wurde die Vestische Luftsportvereinigung im Deutschen Aero-Club e.V. geboren. Die Begeisterung war da und auch der Wille zur Tat, aber da gab es auch alliierte Militärgesetze, von denen eines den Bau und das Fliegen von Segelflugzeugen verbot und unter strenger Strafe stellte. Gesetze aber sind da, damit sie umgangen werden.



Das dachten einige ganz Verwegene und fingen an, ein Segelflugzeug auf Kiel zu legen.

Trotz strengster Geheimhaltung war das bis zu uns durchgesickert. Es versteht sich am Rande, daß wir es den anderen gleichtun wollten; dazu mußte man aber allein sein. So dauerte es nicht lange und die Vestische Luftsportvereinigung zersplitterte sich in einzelne

Gruppen. Allenthalben begann nun mit mehr oder weniger gutem Erfolg "ein illegaler Flugzeugbau". Ängstliche Gemüter glaubten damals schon an eine Wiederaufrüstung.

Auch in Hüls wollte man also auch eine eigene Gruppe ins Leben rufen. Harry Wolf, der schon damals die treibende Kraft war, setzte sich mit Karl-Heinz Lischka an einen Tisch und beriet mit ihm, was zu tun sei. Allen Leuten, die ihm einflußreich vorkamen oder die er sonst interessiert glaubte, ließ er Einladungen zugehen und veröffentlichte gleichzeitig sein Vorhaben in den Tageszeitungen. Groß war das Erstaunen, als am Gründungstag, dem 12. Dez. 1950 annähernd 100 Leute sich einfanden, die von der Idee der Segelfliegerei begeistert waren.

So entstand, nunmehr vor über 4 Jahren die "Segelflugvereinigung Marl-Hüls", deren Geschicke zu leiten damals Karl Gawlitta, den viele noch von früher kannten, Dieter Wolf, Karl-Heinz Lischka und Harry Wolf übernommen hatten.

Der Grundstein war gelegt!

Nun begann die Arbeit. Zunächst allerdings nur für den Vorstand unseres jungen Vereins. Es galt, Material, Werkzeuge und Pläne zu besorgen, denn man hatte beschlossen, einen Schulgleiter auf Kiel zu legen.

Wie gut es ist, einen finanzkräftigen Mann im Vorstand zu haben, der zudem noch ein Auto besitzt, das zeigte sich schon damals in den nun folgenden Wochen und Monaten.

Geradezu ideal war die Zusammenarbeit in dieser Zeit. Man ergänzte sich wunderbar; Harry immer rastlos tätig, immer "am Feind", immer neue Bezugsquellen auskundschaftend, der andere, Karl, wirkte als Sachverständiger und Dieter mit seinem guten Namen, seinem glänzenden Vermögen andere zu überzeugen und "butterweich" zu machen und wie gesagt, mit seinem "Mercedes".

Alles schleppten sie heran, so daß bald schon der erste Spatenstich getan oder besser, die erste Rippe verleimt werden konnte; mit Urkunde und feierlicher Ansprache natürlich.

Da alles noch hinter verschlossenen Türen zu geschehen hatte, baute man also offiziell weiterhin Modelle, nur wurden deren Rippen manchmal etwas zu groß. Damit war der Anfang gemacht. Durch das großzügige Entgegenkommen des Herrn Dr. Ulrich als dem Leiter der Städt. Berufs- und Handelsschulen durften wir in den Berufsschulbaracken nach Unterrichtsschluß bauen. Überhaupt war die Raumfrage eines der ersten auftauchenden Probleme. Auch die z.T. vollständig neuen Werkzeuge der Berufsschule konnten benutzt werden - ein Anerbieten, das wir dankbar entgegennahmen.

Eine ganze Reihe interessierter Leute stellte sich nun ein, die alle mithelfen wollten, also irgendwie beschäftigt werden mußten. Wenn irgendetwas fehlte, mußte als Organisator unser lieber Harry herhalten, der aber in gewohnter Manier alle Klippen umschiffte. Er schaffte heran, was gebraucht wurde, mit oder ohne Mercedes, den Dieter ihm freundlicherweise überließ. Ja, und gebraucht wurde vor allem Geld - und das war überall knapp. Nun, wir hatten ja einen "Kapitalisten" unter uns, allerdings einen, der neben Geld auch ein großzügiges Herz und vor allen Dingen sportliches Interesse hatte; besonders da es sich um die Jugend handelte. Leider gibt es nicht sehr viele von ihnen. Wir waren daher freudig überrascht als sich unser Dieter Wolf mit DM 400,-- in die neu angelegte Förderchronik eintrug, mit der dann später noch ganz hübsche Sümmchen zusammengebettelt wurden. Das war nicht immer leicht und manches mal gab es harte, abweisende Worte.

Sehr schnell verwandelten sich die Beträge in Holz, Leim und sonstige Materialien und wenn es dann gar nicht mehr weiter ging, wurde die Notbremse gezogen, die wir auch Dieter Wolf nannten. Ob er uns wohl je verzeihen wird, daß sie sooft gezogen wurde?

Allmählich kristallisierte sich aus der Vielzahl der Interessenten ein gewisser Stamm von Leuten heraus, die überhaupt mit handanlegen konnten, denn nicht wenige gab es, die zwei linke Hände hatten.

Nun war es mit dem Bau eines Flugzeuges nicht getan; es mußte auch eine Schleppwinde her, mit der man die Kisten starten und, so rechnete man, vielleicht auch etwas Geld verdienen konnte. "Für uns kommt nur eine Röderwinde in Betracht, die vorbildlich sein muß!" Das waren Emils Worte, der als Spezialist für Winden galt - sie wurden akzeptiert. Ach so, wer Emil war? Ja, niemand anders als Papa Laux, ein ganz alter Hase. Man nannte ihn auch Fokker. Unter diesem Namen kannte man ihn schon in den Borkenbergen vor 25 Jahren. Er war einer der ersten Fluglehrer und geachtet als einer der besten Flieger.

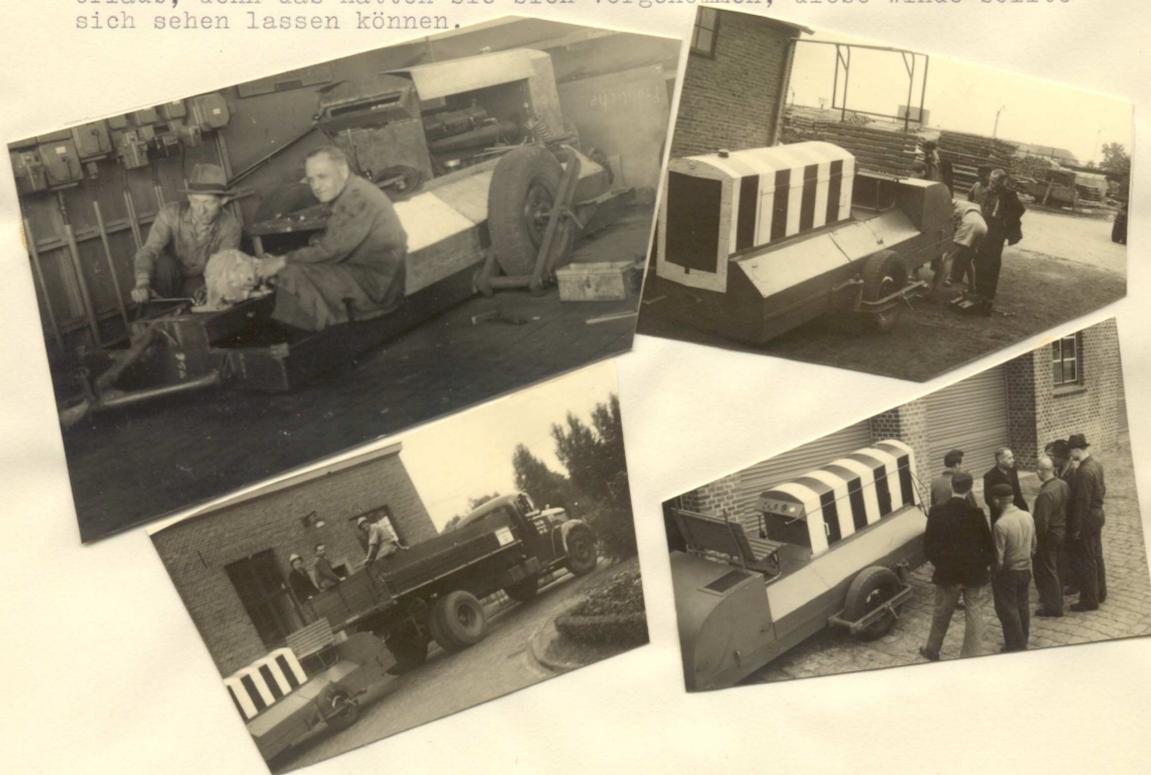
Nach dem Kriege holten ihn die Engländer nach Oerlinghausen und ließen sich wohl annähernd 70.000 mal an seiner Winde in die Luft ziehen.

So besaß er unser vollstes Vertrauen.

Wieder ging die Jagd los, diesmal nach einem geeigneten Motor, der wenigstens 100 PS haben sollte. Man fand ihn nach vielerlei Fahrten - doch wo konnte das Ding gebaut werden und wer sollte das Material geben?

Doch Emil hatte eine Idee - warum nicht auf der Auguste-Victoria? Also Verhandlung mit Assessor Jüttner. Der zeigte sich sehr aufgeschlossen und genehmigte nicht nur den Bau, sondern auch sämtliches erforderliche Material.

Das war ein Erfolg und zugleich Startzeichen für Emil und Rolf Hunger, die sich, die Pläne waren inzwischen auch eingetroffen, wie die Besessenen an die Arbeit machten. Tag für Tag hämmerten und schweißten sie, opferten ihre ganze Freizeit und sogar den Urlaub, denn das hatten sie sich vorgenommen, diese Winde sollte sich sehen lassen können.



Inzwischen machte der Bau der Maschine gute Fortschritte und draußen in den Borkenbergen war man in herrlicher Kameradschaft damit beschäftigt, die Trümmer der gesprengten Hallen und Unterkünfte fortzuschaffen.

Nach und nach erstand die Fliegerklausen neu, an deren Wiederaufbau gerade unsere Gruppe wesentlich beteiligt war. Der alte Römisch als künftiger Wirt freute sich darüber und wir uns mit ihm. So wurde die Klausen zum ersten Treffpunkt der Segelflieger des Vestes und all der Vereine, die sich in den Borkenbergen ein Stelldichein gaben.--

Dann waren eines Tages die Rippen fertig verleimt, ebenso die Holme. Jetzt fehlte nur noch der Raum, in dem die Flächen aufgerüstet werden konnten. Der Gitterschwanz und der Kufenkasten wurden in einer Schreinerei angefertigt, die dadurch schon mehr als belegt war.

Es schien so, als ob es ernste Schwierigkeiten geben würde. Mit großem "Hallo" wurde daher Karls Sondermeldung aufgenommen, wonach wir von den Chemischen Werken Hüls die seinerzeit an der Rapperportstraße gelegene Baracke geschenkt bekommen hätten. Das war herrlich, eine ganze Baracke für uns, 40 mal 8 Meter. Zwar befand sich noch ein Geschäft in einigen Räumen, aber das würde ja auch nicht ewig dort bleiben. Der Raum, den wir zunächst beziehen konnten, war groß genug, daß neben den "Großen" auch noch die "Kleinen", d.h. die Modellbauer arbeiten konnten. Nach und nach wurde nun die Fläche zusammengebaut. Inzwischen war es Winter geworden, die Räume mußten aber die zum Leimen vorgeschriebene Temperatur von 21 Grad aufweisen. Also wurde jeder von uns einmal dazu verdonnert, für je eine Woche Brennmaterial zu besorgen - wie, das war egal. Und es wurde gesorgt (für Wärme), so stark sogar, daß man manchenmal befürchten mußte, die gute Baracke würde in Flammen aufgehen.

Hier in der Baracke begann übrigens die große Zeit von Karl-Heinz Graudejus, der sich vorher schon eifrig mit Modellen befaßt und hervorgerufen hatte, während Rolf Meichsner, auch ein alter Modellbauer, mehr im Stillen wirkte; in einem anderen Stadtteil der Großstadt Marl-Hüls. Er baute die Holme, den Kufenkasten und den Gitterschwanz, von denen bereits die Rede war.



Doch da waren auch noch andere, die eifrig mithalfen. Hier sind sie: Rudi Struck, Fritz Koch, Günter Kaiser



Heinz Kulessa, Heinz Tischner, Ingolf Mühlhause und nicht zu vergessen Karl, der selbst mit Hand anlegte. Sie alle zählten schon zu dem Weizen, der sich nun langsam vom Spreu zu scheiden begann.---

In Zeiten der moralischen und finanziellen Flaute, die es mehr als gewünscht gab, war es immer wieder einer der half, der alle mitriß - Harry. Mancher von uns wird sich oft im Stillen gesagt haben - na Harry, wenn wir Dich nicht hätten.--

Es kam Ostern 1952. Das Schicksal unserer Baracke war besiegelt. Sie mußte abgebrochen werden um Platz zu schaffen für neue, großartigere Bauten der kommenden Großstadt Marl. So geschah es dann auch und zwar in drei Tag- und Nachtschichten. Fast alle waren dem Appell Karls gefolgt und schleppten nun Stück für Stück auf den bereitstehenden LKW, der in mehreren Fahrten unsere kommende Halle zu den Borkenbergen transportierte. Das war, man bedenke, während der Osterfeiertage 1952 - und andere aalten sich in den ersten warmen Strahlen der Sonne.

Wir hatten nun das große Glück, eine freundliche Baufirma zu finden, die nach unseren Plänen und ohne viel Federlesen unsere Halle aufbaute. Wir waren sehr dankbar und werden das den Leuten bestimmt nie vergessen.--

Mit den Einzelteilen der Kiste siedelten wir nach dem Abbruch der Baracke nach Günter Dreilings Wohnung um, der uns seine kleine Werkstatt, die im Garten stand, zur Verfügung stellte. Günter gehörte auch zu uns; er war Malermeister, hatte einen Wagen und war ein leidenschaftlicher Flieger. Verständlich, daß er der erste in der ganzen Umgebung war, der, das Segelfliegen war inzwischen wieder erlaubt, in den Borkenbergen seine C-Prüfung flog.

Hier, beim Günter, waren wir auf gutes Wetter angewiesen, denn nur dann konnte an den Flächen im Garten gearbeitet werden.



Günter Dreiling



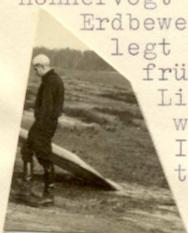
War das Wetter zum Bauen ungünstig dann ging es hinaus in die Borkenberge der Halle zu arbeiten, aber wir sie uns vorstellen, der Himmel mag wissen warum, plötzlich im Stich gelassen. So fehlten noch Decken, Fußböden, Türen, Fenster usw. Also Arbeit genug.--
Eines Sonntags nun, wir waren unserer acht, wollten wir auch etwas draußen arbeiten. Das Wetter würde nicht allzu schlecht werden. Ingolf kreuzte also mit seines Onkels Dreirad vor und sammelte uns auf. Wunderbar diese Fahrt! Ein frisches Lied auf den Lippen durchbrausten wir die Haard - bergauf, bergab, immer mit Ingolf am Steuer

am Steuer und 70 Sachen. Die Stimmung war prächtig. Selbst Emil brummte mit, zunächst leise, dann immer lauter werdend - er hatte nämlich bemerkt, daß das Vehikel uns nicht mehr ziehen wollte, uns dafür aber fürchterlich mit Auspuffgasen einnebelte. Das war am Ende des Haltener Stausees - also noch ziemlich weit vom Ziel entfernt.

Ingolf am Steuer schwitzte - der Motor aber stank weiter und das Kühlwasser kochte. "Alles aussteigen!" befahl Ingolf; war ja schließlich seines Onkels Wagen. Wir stiegen - und ruhten uns aus vom Singen. Der Wagen auch. Dann nach einer kurzen Pause übergab Ingolf das Steuer an Emil, der uns mit einem Grinsen ob seines fahrerischen Könnens schlecht und recht dahin fuhr, wo wir hinwollten. Ingolf aber war überzeugt, daß er der schlechteste Dreiradfahrer von ganz Marl war. Soweit hatten wir ihn gebracht. Wie sagt doch das Sprichwort: Wer den Schaden hat

Aber es sollte noch schöner kommen. Zunächst jedenfalls waren wir an Ort und Stelle, spuckten in die Hände und ran ging es. --

Nach und nach erst erhielten unsere Unterkunftsräume, die Halle und alles was sonst noch dazugehört die Gestalt und das Aussehen, das sie heute haben. Fenster und Türen wurden eingesetzt, Decken eingezogen, Fußböden und Platten gelegt-sogar ein großer Schornstein erstand als Abzug für den großen Herd, den uns die Stadt Marl schenkte. Neben der geräumigen Halle, in der wenigstens 4 aufgerüstete Maschinen Platz haben, gibt es heute einen Schlafraum für Damen, einen Unterkunftsraum, einen Schlafraum für Herren und einen Abstellraum für kleinere zum Flugdienst erforderliche Geräte. Eine kleine Küche ist ebenfalls vorhanden, in der der bereits erwähnte Herd steht. In einer Ecke der Halle ist ein Brausebad eingerichtet mit zwei Brausen und zwei Becken. Für das Funktionieren des Wasserspülklosetts zeichnete verantwortlich Zapp, auch Xaver Hohnervogt genannt und Rudi Struck. Dazu waren nicht unerhebliche



Erdbewegungen erforderlich, denn es mußte ein Röhrensystem gelegt werden, das dem allgemeinen Abwassernetz aus der früheren Zeit angeschlossen war. Aber dafür war in erster Linie Zapp Spezialist, der auch den Schornstein baute, während Rudi mehr schon von Berufs wegen sich der Installation der Wasserleitung widmete. So war die Garantie gegeben, daß alles vorschriftsmäßig angelegt wurde. Ingolf, unser Autofahrer von vorhin sorgte dann später für die Elektrifizierung, die zwar noch nicht ganz abgeschlossen ist, die er aber sicher doch irgendwann einmal vollenden will.

Die CWH stifteten die zum Anstrich verwendete Latexfarbe, ein neues Produkt auf Butadien-Styrol-Basis, das sich zwar für den Innenanstrich sehr gut eignete, für den Außenanstrich allerdings, wie sich später herausstellte, unzuweckmäßig ist. Übrigens ergriffen sämtliche Mäuse, die es sich bei uns schon häuslich eingerichtet hatten, schläunigst die Flucht, als wir mit unserer Latexfarbe ankamen. Wir waren den Chemikern der Buna dafür sehr dankbar, denn das Viehzeug hatte sich ungeniert und immer dreister über unsere mitgebrachten Leckereien hergemacht, die wir letztlich nur noch durch Aufhängen unter der Decke den kleinen Nagern entziehen konnten. Aber selbst dann noch wagten sie die tollsten Sprünge und fraßen mit einem frechen Grinsen das auf, was uns als Startverpflegung dienen sollte.

Die großen Tore vor der Halle, die Dachrinnen und die Teerpappe für das Dach spendeten die Auguste-Victoria.- und nicht zuletzt auch die Inneneinrichtung, nämlich Tische, Stühle, Metallspinde und 20 Doppelbetten mit - man höre genau - Schlaraffiamatratzen. Soweit über die Halle und Unterkunftsräume.--



Als nun jener Tag zu Ende ging,
wurde auch er beschlossen wie alle vorhergegan-
genen, nämlich in der Fliegerklausur, man aß sein Brot,
trank sein Bierchen, und dann sollte es heimgehen.

Wie erstaunt wir waren, daß das Dreirädchen so gut fuhr! Nun, das konnte nur dazu beitragen, unsere Stimmung zu heben. Ingolf saß übrigens wieder hinter dem Volant. Langsam fand er sein Selbstbewußtsein wieder. Das merkten wir auch daran, daß er das Gaspedal immer weiter durchtrat. Fast flogen wir am Halterner Stausee vorbei, ließen Flaesheim hinter uns und waren gerade im Begriff, den ersten Berg der Recklinghäuser Straße zu nehmen, die durch die Haardt führt, als der Motor wieder anfang, zu knallen. Aus dem Auspuff, der auch nicht ganz dicht war, quollen dicke Wolken - der Motor wollte einfach nicht mehr.

Ingolf war verzweifelt. Je mehr wir uns über seine Versuche, das Ding wieder flott zu machen, amüsierten, umso finsterner wurde sein Gesicht. Schließlich sah auch er ein, daß es zwecklos war. Wir konnten zwar noch fahren, aber nur bergab im Leerlauf. Also schoben wir den Karren jedesmal bergan so weit, bis wir merkten, daß es wieder etwas ohne uns ging. Mit einem Riesenhechtsprung verschwand dann einer nach dem andern in dem Laderaum. Auf diese Art und Weise, wohl die originellste, die wir je erlebten, bewegten wir uns bis nach Sinseln. Dann war es aus - jetzt wurde nur noch geschoben. Als Emil, der mit der Straßenbahn nach Hause fuhr, sich verabschiedet hatte, machte Ingolf einen letzten Versuch. Es war umsonst. Der Arme war so fertig, daß er einen kleinen Jungen, der uns lachend zusah, fortjagte, weil er annahm, er hätte den Wagen festgehalten. Da bekamen wir das "große Kichern", und selbst Ingolf lachte sich dann über diesen Witz halb tot.

Es war 1/2 1 Uhr nachts, als wir zerschunden und hundemüde in Hüls ankamen, schiebend natürlich.

Der Wagen aber wurde fix und fertig überholt und dem Onkel zurückgegeben, der nicht einmal etwas merkte. Ingolf hatte den Motor auseinandergerupft, den Schaden festgestellt und gleich behoben. "Nie mehr wieder", meinte er, und sein Onkel durfte in Zukunft ganz allein fahren. --

In der nachfolgenden Zeit war Petrus uns gut gesonnen, sodaß der Bau der Kiste in Günter's Garten gute Fortschritte machte. Der Prüfer kam und nahm den Rohbau ab. Ein letztes Mal wurde in die nahe gelegene Schule umgezogen, wo man in aller Ruhe, es waren ge-

rade Ferien, die Bespannung und das Lackieren der einzelnen Teile vornehmen konnte. --

Endlich war es so weit. Am Abend des 5. Juli 1952 fuhren wir unter großem "Hallo", die Kiste auf einem LKW fest vertäut und mit der Winde im Schlepp, hinaus in die Borkenberge.

Wie lange hatte man doch auf diesen Tag gewartet. --



Am nächsten Morgen war alles früh auf den Beinen. Es schien ein herrlicher Tag zu werden. Auf 11 Uhr war die Taufe angesetzt. Ein letztes Mal wurde Hand angelegt, um alles in Ordnung zu haben. Nach und nach erschienen die geladenen Gäste: Dr. Ulrich, Bürgermeister Heiland, Amtsbürgermeister Baum, Obering. Meier von den Chemischen Werken, Assessor Jüttner, Graf v. Westerholt, Arthur Lauermann und viele andere. Hören wir, was der Lichtbogen, die Werkszeitschrift der CWH, in seiner Augustausgabe unter der Überschrift "Ein herrlicher Tag bei den Marler Segelfliegern" über den Ablauf der Feierlichkeiten zu berichten wußte.



großen Tag.
erstes Flugzeug, ein
der neuen Flugzeughalle

"Die Segelfliegergruppe Marl, die seit dem Februar 1951 wieder besteht, hatte am 6. Juli 1952 ihren Nach 10 Monaten Arbeit konnte ihr selbstgebauter Schulgleiter SG 38, vor in den Borkenbergen getauft werden.

Die Sonne meinte es beinahe zu gut an diesem Tage. Heiß brannte sie auf die große Sportgemeinde nieder, die auf dem Fluggelände versammelt war. Vor der Halle stand die neue Maschine. 10 m weit spannen sich die Flügel, 6 m lang ist der Rumpf. Wohl wirkt die Maschine gedrängener als die Hochleistungs-Segelflugzeuge, die in der Nähe auf den Einsatz warten, dafür ist sie aber auch ein Schulflugzeug, das möglichst stabil und bruchsticher sein muß. Obwohl die Mitglieder selbst fleißig am Werk gewesen waren, kostet der Vogel doch an die 1300 DM. Doch damit nicht genug. Zu einem modernen Segelflugbetrieb gehört eine Motorwinde, und die bastelten die Flieger ebenfalls selbst zusammen. Von den CWH stammte der 100-PS-Motor, die Zeche Auguste Victoria steuerte weiteres Material bei und stellte auch ihre Lehrwerkstatt zur Verfügung.

Als Vorsitzender der Marler Segelfliegergruppe begrüßte Ing. Gawlitta die Gäste und sprach allen den herzlichsten Dank aus, die der Gruppe ihre Hilfe angedeihen ließen, insbesondere den Herren Prof. Dr. Baumann und Bergassessor Jüttner. Amtsbürgermeister Baum übermittelte die Grüße des Amtes und der Stadt Marl sowie des Amtssportverbandes. Über die Bedeutung des Segelfluges sprach namens der Landesgruppe des Aeroklubs Herr Laumann. Graf von Westerholt beglückwünschte als Vorsitzender der Borkenberggesellschaft die Gruppe zu ihrem Erfolg. Als Bergassessor Jüttner mit einer Flasche Sekt den Taufakt vollzog, fiel die Hülle und gab den Namen "Barbara" frei. Einige Schritte weiter stand die neue Winde, die nach dem fleißigsten Helfer beim Bau den Namen "Wackerer Emil" trägt.

Nach der Feier zeigte Fluglehrer Schröder in einem Einsitzer Kunstflüge mit eleganten Loopings. Emil Laux startete zum ersten Flug mit "Barbara". Mehrere Zweisitzer führten Passagierflüge durch, bei denen einige Festgäste den weiten Blick über die heimatliche Landschaft genießen konnten. "



Das war für uns der Beginn der Flugsaison 1952. - Nun ging es los. Sonntag für Sonntag wurde geschult. Unablässig brummte die Winde draußen in der Heide, die übrigens, wie konnte es anders sein, allgemein bewundert und ob ihrer Leistung bestaunt wurde. Das freute nicht nur Emil und Rolf, sondern uns alle, denn es hatte zur Folge, daß viele Gruppen mit uns zusammen an einer Winde starten wollten, und das brachte Geld.



Es war nicht weiter verwunderlich, daß bei einem derart regen Schulungsbetrieb die alten Hasen bald wieder hochgeschickt wurden - sie konnten also ihren C-Schein erneuern. Wer wollte es ihnen verdenken, daß sie das "Herumkutschieren" auf dem "Bauernadler" bald satt hatten und sich nach einem "Baby" sehnten, mit dem man wenigstens schon etwas "kurbeln" konnte.

Da, eines Tages, stand ein neues Vögelchen in unserer Halle, die "Steuerschwalbe", Baby III b. Konnte eigentlich nicht weit hergekommen sein. Richtig - von Lüdinghausen kam sie und wollte ganz gern bei uns nisten. Man wußte damals noch nicht, daß "Kleinvieh" auch "Mist" macht, sonst hätten wir nicht zu der sich nun entwickelnden Fluggemeinschaft "ja" gesagt. Man kam also zu folgender Übereinkunft: Wir, d.h. unsere Gruppe, stellten zur Verfügung die Halle, die Winde und unseren Gleiter für die Küken der Lüdinghausener. Unsere Fortgeschrittenen durften dafür mit auf der Schwalbe fliegen.



Leider mußte unser Gleiter, die gute alte "Barbara", noch vor Ende der Flugsaison mit einem angeschlagenen Flügel aus dem Flugbetrieb gezogen werden. Ein Baumstumpf im Gelände, so konnte man in der Störungsmeldung lesen, war an dem Malheur schuld. Inzwischen soll er ausgerodet worden sein. Nun, für die Wintermonate jedenfalls sollten unsere Flugzeugbauer Karl-Heinz, Rolf und Harry wieder Arbeit genug haben, das stand fest, denn nach der ersten gründlichen Untersuchung stellte sich heraus, daß der Holm mit angeknickt war. Aber wir hatten keine Werkstatt. Wo also sollte die Reparatur erfolgen ?

Wieder half Harry aus der Not. Er erreichte, daß wir eine Baracke auf dem Gelände der A.V. beziehen durften, um den Vogel dort wieder in Ordnung zu bringen. Erstaunlich, wie er das immer fertigbrachte. Die lädierte Fläche wurde hereingeholt, und die Reparaturarbeiten konnten beginnen.-

Die Schulungsergebnisse seit der Taufe unserer "Barbara" waren sehr zufriedenstellend und, da eine ganze Reihe von Leuten bereits "babyreif", d.h. fliegerisch so weit waren, daß sie umgeschult werden konnten, wurde anlässlich der Generalversammlung im Dezember 1952 beschlossen, sofort mit den Arbeiten zum Bau eines Babys II b zu beginnen. Die zunächst erforderlichen Gelder wurden durch einen einmaligen Beitrag von DM. 20,-- pro Mitglied des Vereins aufgebracht. Wo das übrige Geld herkommen sollte, stand damals noch in den Sternen. In 4 - 5 Monaten glaubte man die Maschine fertig haben zu können.

Leider sollte es aber noch sehr lange bis zu ihrer endgültigen Fertigstellung dauern.-

Die neue Flugsaison im Frühjahr 1953 sollte für uns mit dem Binfliegen der wieder hergerichteten "Barbara" eröffnet werden. Es schien sich alles gut anzubahnen, aber es kam anders. In der Werkstatt war man gerade im Begriff, die letzten Vorbereitungen zu treffen, als uns die Kunde von dem tragischen Tod unseres Freundes, Assessor Jüttner, überbracht wurde.

Erschüttert mußten wir feststellen, daß uns ein Mensch genommen ward, dessen ganzes Herz der Jugend gehörte und der immer, wenn es um ihre Interessen ging, auch ihr Förderer war.-

Nun, da er nicht mehr lebte, tat sich die bange Frage für uns auf: Wie wird sein Nachfolger sein ? Werden wir weiterhin mit Unterstützung rechnen können ?

Angesichts dieser Perspektiven war die Stimmung verständlicherweise nicht besonders gut, als wir, wie vorgesehen, an den Osterfeiertagen hinauszogen, um die Flugsaison 1953 zu eröffnen.-

Die Stille der Heidelandschaft wurde nun wieder unterbrochen von dem Lied unseres Windenmotors, der uns brav nacheinander in die Höhe zog.

Osterfreude bei Hülser Segelfliegern

„Der alte Rhönggeist lebt noch“ / Und dann gab es Bruch...

Marl. In den frühen Morgenstunden des Karsamstags zogen die Marl-Hülser Segelflieger in ihre „zweite Heimat“ in den Borkenbergen. In ihrer Halle bezogen sie Quartier — dieselbe Halle, die einstmals als Baracke an der Rappaportstraße gestanden hat. Sie feierte zu Ostern gerade ihr einjähriges „Dienstjubiläum“ auf den Borkenbergen. Fleißig ist man dabei, den drei Unterkunftsräumen, die sich an die Halle anschließen, einer Kochküche, sowie einem Brause- bzw. Waschraum den letzten Schliff zu geben.

... die sich der Auguste...
... stillen — und schwebten...
... man sich seine Freude auch unten. Schließ...
... persönlich über die Segelflieger aus Hül...
... dann im Kreise der Kameraden von den...
... anderen Gruppen der Segelflieger aus Hül...
... singen, die schon über die Weiten der...
... Rhön geklungen waren. Und als um 24...
... Uhr auf dem Waustberg das Osterfeuer...
... entzündet wurde, da spürte jeder auch...
... der alte Rhönggeist lebt noch.

Bruch nach mißglücktem Start

Am Ostersonntag waren dann die „Küken“ dran. Sie brachten ihre ersten Rutscher glatt hin. Einer von ihnen, der 16jährige Günther Kaiser, flog sogar seine A-Prüfung. In den späten Nachmittagsstunden des Ostermontags ging dann eine Maschine nach einem mißglückten Hochstart zu Bruch. Der Pilot — und das war ausgerechnet der Kassierer! — stieg unverletzt aus. Sein erster Gedanke, so erzählte er später, sei gewesen: Wo bekomme ich nun wieder das Geld her, die Kiste zu flicken? Man glaubt jedoch, daß unter den bewährten Händen des Werkstattleiters Karl-Heinz Graudejus die Kiste in vier bis sechs Wochen wieder startfähig ist. Aber Geld wird das halt auch kosten...
W. Th.

Das Erlebnis des ersten gelungenen Fluges im neuen Jahr ließ bald alle Verzagtheit vergessen.

So flog auch Harry seine Platzrunden und, weil es so gut klappte, sollte er auch das Lüdinghausener "Baby" fliegen, die "Steverschwalbe".

Das aber schien zu heiß gebadet worden zu sein und war daher schlecht zu behandeln. Auch Harry merkte das, aber erst, als er nach einem ziemlich aufregenden Start mit einigen ungewollten "Kunstflugeinlagen" wieder festen Boden unter den Füßen hatte.

Ja, es war passiert ! Neben dem "Schwänzchen" der Schwalbe, das nicht mehr ganz so saß, wie es eigentlich hätte sitzen müssen, war noch eine Fläche abgeknickt, etwa in Höhe der Bremsklappen.



Harry nahm das zur Kenntnis und meinte nur: "Ziemlich fatal, woher soll ich nur wieder das Geld nehmen?" (Er ist unser Kassierer)

Unsere Lüdinghausener Freunde waren ob dieses Vorfalles nicht gerade entzückt und gaben gleich zu verstehen, daß die Kiste in 4 Wochen wieder startklar sein müsse. Unsere Gesichter wurden immer länger, aber wir gaben das Versprechen, wenngleich auch noch niemand wußte, wie es zu machen war.

Das aber war noch nicht alles, was sich an diesem Tage tat. Die "Überbleibsel" des Babys hatte man gerade in der Halle untergebracht, als Günter Dreiling über dem Platz erschien; er wollte

den Gleiter nach Hause fliegen.

Das tat er denn auch, aber wie er es tat, das ist bis heute tatsächlich einmalig geblieben.-

Es müssen wohl die noch offenen Hallentore gewesen sein, die ihn reizten, denn plötzlich schoß unser Günther mit einer Affenfahrt im Sturzflug auf die Halle zu. Kurz davor aber muß er wohl bemerkt haben, daß man da nicht so ohne weiteres hindurchfliegen konnte. Was er tat? - Nun, er nahm die Kiste zur Seite, kitzelte mit der linken Fläche etwas den Boden, säbelte mit der rechten unser Ofenrohr um, machte einen "Ringelpietz" und stand. Und das alles hatte unsere Barbara fast ohne einen Kratzer überstanden.

Günther stieg aus und kommentierte: "Na, wie habe ich das gemacht?"

Wer wollte darauf wohl etwas antworten.

Daß er abends seinen Spitznamen teuer zu bezahlen hatte, versteht sich am Rande. Wenn fortan vom "Schornsteinfeger" die Rede war, wußte jeder in den Borkenbergen, wer gemeint war.-

Gleich in der Woche nach Ostern wurde die "flügelahme Steverschwalbe" hereingeholt. Karl-Heinz Graudejus, unser Werkstattleiter, schimpfte mächtig, aber es half nichts.



"Etwa DM. 300,-- wird die Reparatur kosten," kalkulierte Heinz, "seht zu, wo ihr das Geld hernehmt!"

Die Marler Zeitung schaltete sich mit einem Hilferuf an die Öffentlichkeit ein, der nicht ungehört blieb. Das Amt Marl stellte das Geld zur Verfügung.

"Herzlichen Dank", sagten wir und gingen an die Arbeit.

Beim Ausflicken der Flächen stellten sich erhebliche versteckte Mängel heraus, was von unseren Bauexperten erschreckt zur Kenntnis genommen wurde. Nun, wir würden nicht mehr mit der Krähe fliegen, das stand fest.-

DIE GANZE FREUDE am Bau des neuen, klübeigenen Flugzeuges ist auch dem Werkstattleiter G. vergangen. Denn zuerst muß jetzt die geliehene Maschine geflickt werden. Die soll und muß zu Pfingsten wieder intakt sein. In einer Hülser Werkstatt wird der Vogel sachgerecht gesundgeflickt

Nach Ablauf von 4 Wochen wurde die Maschine - bis auf die Besspannung - fix und fertig den Lüdinghausenern übergeben.

Lahme Schwalbe wartet auf Förderer

Vom Pech der Hülser Segelflieger mit dem Lüdinghausener Vogel / Chronik der Freunde des Luftsports

Marl-Hüls. Segelflieger sind Idealisten. Bevor sie zur praktischen Auswertung ihres geliebten Sportes kommen, vergehen in der Regel stets erst Monate, bis der erste selbsterbaute „Vogel“ fliegen kann. Aber es gehört noch mehr als Idealismus dazu — und das ist das Material. Material kostet aber Geld, besonders bei den Eroberern der Lüfte. Deshalb kamen die Marl-Hülser Segelflieger vor rund eineinhalb Jahren, kurz nach der Gründung des Vereins, auf eine nette Idee. Sie legten eine „Förderer-Chronik“ an. Seit dem 1. Oktober 1951 haben sich hier die Marler Freunde der Segelflugerei ein Stelldichein gegeben, oft mit der Zeichnung recht namhafter Geldbeträge oder Sachspenden.



MIT GEBROCHENEM FLÜGEL mußte die geliebte „Krähe“ von den Hülser Segelflieger-Jungen in die Werkstatt geschleppt werden. Die lachenden Gesichter (auf dem Bild) täuschen nicht über die Tränen hinweg, die so mancher Lillenthal-Jünger seit Ostern vergossen hat. Eine Reparatur kostet verd... viel Geld. Und das haben die Jungen nicht.

Vor allem die Geschäftswelt, die freien Berufe, aber auch Privatpersonen befinden sich unter den Spendern, außerdem die großen Marler Industriewerke. Sie alle bewiesen, daß sie es wirklich alle ernst meinen mit ihrer Zuneigung zu diesem

wirklich schönen Sport und gaben damit den Idealen der alten Flugasen wie der segelflugbegeisterten Jugend Auftrieb und Ansporn.

In eigener Werkstatt entstand „Barbara“

So entstand der Einsitzer-Schulgleiter „Barbara“, der im Vorjahre aus der Taufe gehoben werden konnte. Der Vogel wurde in der eigenen Werkstatt gebaut. Tag für Tag fanden sich die „Aktiven“ ein, um daran zu bauen, bis es dann so weit war, daß man der „Barbara“ in den Borkenbergen für ihren ersten Start ein herz-

haftes „Hals- und Beinbruch“ zurufen konnte.

Es ging alles gut bis heute. Aber mit einem von Lüdinghausen geliehenen Vogel, der auf den Namen „Schwalbe“ hört, ging am ersten Osterfeiertag leider nicht alles gut. Beim Landen schmierte das Flugzeug ab, und es brach ein Flügel entzwei. Nun ist guter Rat teuer. In diesen Tagen schleppte man die Schwalbe auf einem Spezialanhänger in die Marl-Hülser Werkstatt ab. Der Flügel muß neu gebaut werden; die Lüdinghausener Sportkameraden brauchen das Segelflugzeug bis spätestens Pfingsten wieder, wenn sie ihren Flugtag haben.

Schulgleiter mit 13,75 m Spannweite

Nun denken die Marler Segelflieger wieder an ihre Förderer; denn selbst wenn sie alles Handwerkliche in der eigenen Werkstatt verrichten, entstehen Materialkosten in Höhe von etwa 300 DM. Die Kasse ist leer. Und voller Sorgen denken sie daran: woher nehmen, wenn man nichts hat? — Nun, die Segelflieger werden sicherlich nicht vergebens hoffen. Auch diese Not werden die Förderer überbrücken helfen.

Die Arbeit an einem neuen Vogel, der im August zum ersten Male in die Luft geschickt werden soll, muß nun für einige Wochen unterbrochen werden. Dafür ist das Material — zum größten Teil wieder durch edle Spender aufgebracht — im großen und ganzen beisammen. Diesmal soll es ein Schulgleiter werden mit einer Flügelspannweite von 13,75 Metern. —o—

Aus prinzipiellen Erwägungen heraus und wegen einiger unerfreulicher Differenzen wurde die Fluggemeinschaft mit Lüdinghausen aufgelöst.

Die Verhältnisse auf der AV hatten sich inzwischen auch zu unseren Gunsten geklärt, so daß bei ungünstigem Wetter die Arbeit am Baby fortgesetzt werden konnte.

An schönen Sonntagen aber wurde geflogen. Wenn Himmel und Wolken lockten, dann genügte selbst dem Fortgeschrittenen ein Start auf dem sonst von ihnen so geschmähten Bauernadler. Was ein solcher Flug zu geben vermag, das beginnt auch ein Außenstehender zu ahnen, wenn er nach der Landung die strahlenden Gesichter der Piloten sieht.



So war jene Zeit, als wir allein und ohne "Baby" waren, fliegerisch gesehen besonders für die Anfänger sehr nutzbringend. Unter der Leitung von Emil Laux und Günther Dreiling wurden gerade in diesem Zeitraum die meisten Prüfungen geflogen, bis eines Tages unser "Küken Mecki" eine "Baumlandung" machte, die ihm unsere "Barbara" übel nahm. Die "Verletzungen" waren zwar nicht sehr schwerer Natur, aber sie genügten, um die Krähe für etwa 3 - 4 Wochen in Erholung zu schicken.

Davon erfuhren auch die Gelsenkirchener Kollegen vom S.V.G., die in jenen Tagen mit einem Schulgleiter sowie mit zwei "Babys" auf den Plan traten. Da man aber weder eine Winde, noch eine Halle und Unterkunftsmöglichkeiten hatte, sah man in unserer Zwangspause für sich eine günstige Gelegenheit, uns von den Vorteilen einer Fluggemeinschaft zu überzeugen. Diese Fluggemeinschaft kam zustande - schließlich wollte man ja fliegen, -

So wurde also mit den Maschinen der Gelsenkirchener an unserer Winde weitergeflogen, sooft und solange das Wetter es zuließ, oder besser gesagt bis zum 14.11.1953.

An diesem Tag fand unser Kamerad und Fluglehrer Günther Dreiling den Fliegertod. Er war im Begriff, den Kunstflugschein zu erwerben, als er bei einer Kunstflugvorführung aus nicht geklärten Gründen tödlich abstürzte. -

Es kam die Jahreswende 1953/54 und der 19. Januar 1954. Emil Laux, unser Windenerbauer und zweiter Fluglehrer, verstarb nach längerer Krankheit im Alter von 54 Jahren.

So nahm uns der Tod innerhalb kurzer Zeit zwei unserer Besten. So hart uns auch diese Schläge trafen, so entschlossen waren wir, weiterzumachen. Gewiß würden wir nicht im Sinne unserer toten Kameraden gehandelt haben, wenn wir nun alles das aufgegeben hätten, was sie oft unter großen persönlichen Opfern mit aufbauen halfen.

Das Jahr 1954 war daher ausgefüllt mit Überholungsarbeiten an dem Gleiter und Arbeiten am "Baby".

Die fast während des ganzen Jahres anhaltend schlechte Witterung ließ einen regulären Flugbetrieb nicht zu. Nur hin und wieder gelang es einem von uns, einen Start auf einer der Gelsenkirchener Maschinen zu machen.

Leider wurde unsere Winde, die unser ganzer Stolz war und mit der die Gelsenkirchener Gruppe laufend schulte, "zu Schanden gefahren", wie man so schön sagt. Man hatte vergessen, Öl nachzufüllen. Die Folge davon war, daß sich sämtliche Kolben festgefressen hatten.

Wie so oft, wollten auch hier die Schuldigen für den Schaden nicht aufkommen, was uns sehr befremdete. An ein Fortbestehen der Fluggemeinschaft mit Gelsenkirchen war nicht mehr zu denken. Wir hatten "die Nase voll". Wieder ging die Jagd los nach einem geeigneten Motor, den man nach vielerlei Fahrten und langem Hin und Her endlich fand.

Selbstlos wie immer, hatte Dieter seinen Wagen zur Verfügung gestellt und brauste mit Harry von Pontius nach Pilatus, um nun auch das erforderliche Geld für den Motor und dessen Einbau in die Winde zusammenzubekommen. Irgendwie gelang ihm das auch. Wenn man auch nicht gleich DM. 1.000,-- in der Tasche hatte, so erreichte er doch dank seines diplomatischen Vorgehens, daß der Motor eingebaut und die Winde so hergerichtet wurde, wie er es wünschte.

Inzwischen waren wieder Monate vergangen. Weihnachten ging vorüber - das Jahr 1955 begann.

In der Werkstatt arbeitete man noch emsiger als zuvor, galt es doch, die Kiste bis Anfang Juni fertig zu haben. Sämtliche Beschlüsse sowie die Instrumente, die allein über DM. 500,-- kosten, hatte Harry über die AV. besorgt. Einer der eifrigsten war unser Rolf Meichsner, der für den Rumpf verantwortlich zeichnete. Sogar Karl-Heinz Graudejus, der für einige Zeit "Urlaub" genommen hatte, stellte sich wieder ein. Unter seiner Leitung wurden die Flächen erbaut, wobei ihm Heinz Lansing, selbstverständlich Harry, "Mecki", Hans Kulesa, Fritz Koch, Franz Röttger und andere kräftig mithalfen.

Hans Tischner assistierte Rolf beim Bau des Rumpfes. Hier sehen wir sie alle noch einmal bei der Arbeit:



Die Oberaufsicht führte übrigens Dieter Wolff, der sich fast jeden Abend zur Inspektion einfand. Eines Abends überraschte er uns mit einer "Sondermeldung". Das "Damoklesschwert" in Gestalt von DM. 4.500,-- Schulden, das ständig seit der Errichtung unserer Halle über uns geschwebt hatte, ward von uns genommen. Dank seiner weitschauenden und klugen Verhandlungsführungen mit dem Gläubiger war es ihm nach hartem, aber durchaus fairem Kampf gelungen, den Gläubiger zum Verzicht auf seine angeblichen Außenstände zu bewegen. Nach Jahren wurde damit unser Verein schuldenfrei.--

Kurz vor den Osterfeiertagen schaffte man die fertige Winde heran, die über Ostern einen neuen weiß-roten Anstrich erhielt. Leider stellte sich später bei der geplanten Abnahme durch einen Sachverständigen heraus, daß die Seiltrommel trotz der hohen Umdrehungszahl des Motors, die bei 4.500 liegt, nicht die erforderliche Schleppgeschwindigkeit erreichte. Schuld daran war das anders geartete Getriebe des neuen Motors und die zu hohe Untersetzung des Winkelgetriebes von 1 : 3,5.

Eine Rückfrage bei der Firma Röder ergab, daß ein neues Winkelgetriebe zusammen mit der erforderlichen Trommel die Kleinigkeit von DM. 850,-- kosten würde - und das bei leerer Kasse.

Bei einer zwanglosen Zusammenkunft in unserer Werkstatt wurde die neue Lage besprochen. Man wollte nun versuchen, das alte Getriebe sowie die Trommel zu verkaufen und den Differenzbetrag bei der Stadt Marl freizumachen. Nach einigen Tagen stellte sich jedoch heraus, daß alle Mühen umsonst waren, denn auch das Stadtsäckel war leer. Da die Zeit drängte, fuhren Harry und Dieter kurzentschlossen nach Frankfurt und nahmen dabei die Trommel und das Getriebe mit. Die Fa. Roehder erklärte sich bereit, die beiden Teile für uns zu verkaufen, nicht aber Dieter ohne vorherige Bezahlung ein neues Winkelgetriebe sowie die erforderliche Trommel mitzugeben. Man einigte sich dahingehend, daß die Fa. Roehder selbst das Getriebe und die Trommel in Hüls abliefern sollte. Wie allerdings die Bezahlung erfolgen sollte, darüber war man sich noch nicht klar. Die Herren von Roehder kamen tatsächlich vorgefahren. Leider war an dem Tag Dieter nicht zu erreichen, ohne dessen Einwilligung Harry, der mit den Leuten verhandelte, den verlangten Wechsel nicht unterschreiben wollte. So leid es ihm auch tat, ihm blieb nichts anderes übrig, als seine letzten Pfennige aus der Kasse zu nehmen, um eine Anzahlung auf die Trommel zu leisten. Das Getriebe ging wieder mit nach Frankfurt zurück. Der 26.6.1955, der Tag der Taufe, kam immer näher, und immer noch war die Winde nicht startklar. Was hätten wir wohl machen wollen, wenn wir, wie schon so oft, nicht auch in diesem Fall mit der Unterstützung unseres Dieter Wolff hätten rechnen können, der kurzerhand einen Scheck über DM. 400,-- ausschrieb und das Getriebe per Expreß kommen ließ. -

Inzwischen konnte das "Baby" im Rohbau abgenommen werden. In Tag- und Nachtschichten ging man nun daran, dem Vogel den letzten Schliff zu geben. Das klappte zwar nicht so, wie es hätte klappen müssen, aber die Kiste wäre doch zum vorgesehenen Termin fertig geworden, wenn uns nicht in letzter Minute die Alliierten mit ihren Luftmanövern einen Strich durch die Rechnung gemacht hätten. Alles Schimpfen und Zähneknirschen war umsonst, die Taufe mußte auf den 10.7.1955 verschoben werden. Damit waren auch die 80 Einladungen hinfällig, die wir wieder rückgängig machen mußten.

Düsenjäger stören Baby-Taufe

Nato-Truppen verbieten Segelflug für Manöverdauer

MARL. Etwas plötzlich traf Donnerstag vormittag den Vorstand der Marler Luftsportvereingung ein Flugverbot im Borkenberge-Bereich am kommenden Sonntag. Nato-Manöver sehen Luftübungen mit Düsenjägern vor. Segelflieger, die dann zwischen den Wolken kreuzen, können unliebsame Hindernisse sein. Die Vorsicht scheint geboten. Gegen das kurzfristige Verbot wäre nichts einzuwenden, wenn es nicht schon gebaute Pläne der Marler Luftsportler stören würde.

In harter Arbeit gebaut

Für Sonntag vormittag, 11 Uhr, war die Taufe des in zweijähriger harter Arbeit gebauten Grunau-Babys IIb vorgesehen. Nach dem Schulgleiter, den vor ziemlich genau drei Jahren der verstorbene Berg-

assessor Gerhard Jüttner auf den Namen „Barbara“ taufte, ist das Grunau-Baby das zweite Flugzeug der Marler Segelflieger. 60 Einladungen waren verschickt, um dem Taufakt den größeren Rahmen zu geben. Zuletzt wurden noch Nachtschichten eingelegt, um auch sicherzustellen, daß sich das Grunau-Baby nach vollzogenem Taufakt zum ersten Flug erheben konnte.

Dieser Veranstaltungskalender hat nun seine Gültigkeit verloren. Die Taufe wird verschoben. Der 10. Juli ist als neuer Termin vorgesehen. Einladungen behalten auch für diesen Tag ihre Gültigkeit. Der „verhinderte Vogel“ wird so lange geduldig im Flugzeug-Schuppen des Segelflieger-Heimes in den Borkenbergen seinen „Jungfern-Aufstieg“ erwarten.

So halfen uns unsere westlichen Verbündeten, wenn auch ungewollt, Zeit zu gewinnen, um die Winde und unseren Vogel in aller Ruhe bis ins kleinste Detail in Ordnung zu bringen.

Am 3.7.1955 war es dann so weit. Mit einem geliehenen Anhänger wurde die Maschine in die Borkenberge gebracht und konnte noch am gleichen Tag durch einen Sachverständigen abgenommen und eingeflogen werden. Das war wohl für alle Beteiligten der spannendste Moment. Es ist ein kaum zu beschreibendes Gefühl, wenn man die mit eigenen Händen in jahrelanger Arbeit geschaffene Maschine sich plötzlich vom Boden erheben und fliegen sieht.

Dem Chroniktext nicht zugeordnete Bilder:





