



Die Fliegerhalle

Katrin Stein

Geschichte des Segelfliegens in Ferndorf





*Titelseite: Postkarte des Fliegerheims von 1934 [KM], Bruchlandung [HS] und Gleitflug des Grunau 9 [DB]
diese Seite: oben Kindelsberg Baby [PD], mitte: Startmannschaften mit Schulgleiter Grunau 9 „Schädelspalter“ [KM]
unten: Startvorbereitungen - vor dem Fliegerheim [RM] bzw. im Gelände [DB]*



Inhaltsverzeichnis

Einleitung	
Anfänge des Segelfliegens in Ferndorf	82
Erste Flugversuche	
Gründung des Luftsportvereins	
Bau des Fliegerheims	86
Einweihungsfeier 1933	
Anbau 1934	
Politische und wirtschaftliche Situation des Luftsportvereins	93
Deutscher Luftsport-Verband (DLV)	
Nationalsozialistisches Fliegerkorps (NSFK)	
Flieger-HJ (Hitler Jugend)	
Finanzielle Probleme des Vereins und Eigentumsverhältnisse	
Flieger und Helfer	96
1. Generation	
2. und 3. Generation	
Segelfliegen in Ferndorf	103
Flugschulungen	
Startschneisen	
Gleit- und Segelflugzeuge	
Ferndorf - Hochburg der „Himmelhunde“	
Lehrgänge für Gewerbeschullehrer- und innen	
Modellbaukurse	
Bruchlandungen	
Ende des Segelfliegens in Ferndorf	
Ferndorfer Segelflugsport seit 1945	120
Luftsportverein Ferndorf e.V.	
Flugsportverein Schameder-Wittgenstein e.V.	
Nutzung des Fliegerheims nach 1945	122
WEFA - Westfalia Nahrungsmittelfabrik, Alfred Bähren GmbH	
Internationale Bremsengesellschaft	
SIPLAST - Siegerländer Plastik GmbH	
Ein kurzer Rückblick	
Fazit und Danksagung	125
Quellenverzeichnis	

Einleitung

Heutzutage ist es kaum noch vorstellbar, dass in Ferndorf einmal das „Mekka“ des Segelflugsports im nördlichen Siegerland war und das Flugrevier weit über die Grenzen der Region hinaus bekannt war. Von 1930 bis 1941 erlernten zahlreiche Männer und Jugendliche auf den Höhen von Rode Null und Martinshardt die Grundfertigkeiten des Segelfliegens.



Rekordflug von Paul Demandt (mit Kranz) am 23. Juni 1935

Wer einmal von diesem Sport fasziniert war, verbrachte fortan jede freie Minute in seiner Fliegerclique. Besonders die Jugendlichen waren begeisterte Helfer in den Startmannschaften der bereits flugerfahrenen Männer, war es doch ihr Ziel, später selbst einmal durch die Lüfte zu segeln.

Aus anfänglichen Hopsern und Rutschern wurden schnell mehrstündige Rundflüge über Ferndorf. Der Rekord von Paul Demandt mit 6 h 6 min und 4 sek, im Juni 1935 von der Martinshardt aus gestartet, besteht sogar noch bis heute.

Otto Lilienthal unternahm 1891 in der Rhön den ersten Gleitflug von 15 m Länge. Bis zu seinem Tod bei einem Flugunfall 1896 führte er zahlreiche wissenschaftliche Forschungen und Versuchsflüge bis zu 350 m Länge durch. Die amerikanischen Gebrüder Wright segelten 1911 schon 9 min 45 sek, ein Rekord, der erst 10 Jahre später überboten werden konnte.

Einige deutsche Segelflug-Dauerrekorde

Jahr	Dauer	Pilot	Flugzeugtyp
1921	13min	Wolfg. Klemper	Blaue Maus
1922	1h 6min	Arthur Martens	Vampyr
1924	8h 42min	Ferdinand Schulz	FS3
1927	14h 7min	Ferdinand Schulz	Westpreußen
1933	36h 36min	Kurt Schmidt	Grunau Baby
1938	50h 15min	Boedecker/Zander	Kranich

[HIRTH]

In Deutschland war die Wasserkuppe, mit 950 m die höchste Erhebung der Rhön, um 1911 von Darmstädter Gymnasiasten und Studenten als hervorragend geeignetes Gelände für motorlose Gleitflüge entdeckt worden. In den Sommerferien betrieben sie dort bis 1913 ihren Flugsport unter Anleitung von Hans Guter-muth (fiel als Flieger im Ersten Weltkrieg) und seinem Freund Berthold Fischer.

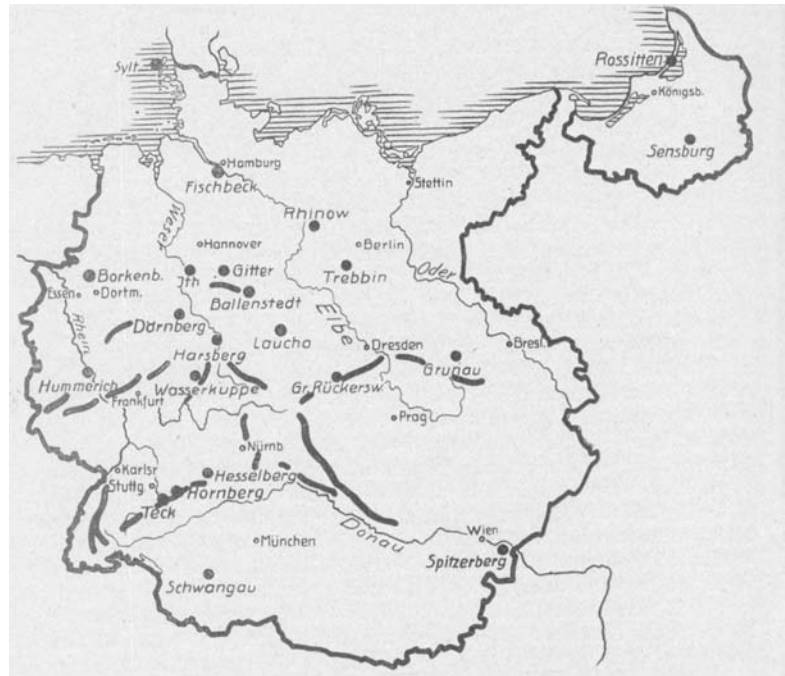
Nach dem Ersten Weltkrieg wurde im Vertrag von Versailles jede Form von motorbetriebener Luftfahrt in Deutschland verboten. Vielerorts besann man sich damals notgedrungen zurück auf den Ursprung des Fliegens, das Segelfliegen. Ab 1920 wurde zum ersten mal der Rhön-Segelflug-Wettbewerb veranstaltet, der bis 1941 jährlich stattfand. Mitte der 20er Jahre wurde die zivile Luftfahrt in eingeschränkter Form dann wieder zugelassen.

Überall in Deutschland entstanden nun Segelflugschulen - so auch in Ferndorf.

Bis heute erinnert das ehemalige Fliegerheim an der Kindelsbergstraße (heute: Fa. Siplast) an diese bewegte Zeit. Das Gebäude wird auch heute noch von vielen Ferndorfern **Fliegerhalle** genannt.

In den 30er Jahren waren neben dem Flugsportzentrum auf der Wasserkuppe weitere besonders bedeutende Fluggebiete in Rossitten im Kurischen Haff, in Grunau im Riesengebirge und am Hornberg auf der Schwäbischen Alp.

In Westdeutschland hatten Oerlinghausen bei Bielefeld und Borkenberge bei Dülmen eine größere überregionale Bedeutung. Zu den weiterführenden Ausbildungen mit Windenstarts und im Flugzeugschlepp waren die Ferndorfer und Ernsdorfer Segelflieger dort oft zu Gast.



oben: Wasserkuppe mit Fliegerlager und Fliegerschule, Berggasthof und Hotel Deutscher Flieger - um 1930 [Postkarte]

mitte: Fliegerheim in Ferndorf - um 1936 [KM]

unten: Karte der deutschen Segelflugschulen - um 1938 [HIRTH]

Anfänge des Segelfliegens in Ferndorf

Um 1928/29 begann die Geschichte des Segelflugsports in Ferndorf. Begeisterte Jugendliche und jung gebliebene Männer begannen mit dem Bau eines Gleitflugzeugs im Schuppen der Gastwirtschaft Demandt. Dort wurde viel geleimt, und aus dünnem Konservenbüchsenblech wurden die Beschläge angefertigt. Der baufällige Schuppen musste jedoch abgebrochen werden und das Flugzeug, das laut Albert Klein „*ein Lattengestell mit viel angehängtem Draht*“ war und eher einem „*Gerüst für Spalierobst*“ glich, wurde nicht zuende gebaut.

Zufällig war man mit einem Flugzeugkonstrukteur aus Grunau in Verbindung gekommen, einem bekannten Segelflugplatz, wo schon Stundenflüge ausgeführt wurden. Also musste auch dieses Flugzeug gut sein. Die Zeichnung wurde bestellt, kam nach einiger Zeit auch an. Die Gesamtansicht wurde in der Werkstatt an gut sichtbarem Ort aufgehängt und stolz gezeigt. Nun ging das große Bauen los, aber kein Werkzeug war da. Überall musste gebettelt werden, um einen alten Hobel hier, um einige hölzerne Zwingschrauben dort.

Und das Werk, unsere Maschine, wuchs, aber ein anderes Werk nahm immer mehr ab, das alte Schaub'sche Hammerwerk, wo sich in einem Nebenraum unsere Werkstatt befand. Die war feucht, das Wasser tropfte von der Decke, kam aus zwei Grundmauern, die tief in der Erde lagen, und wenn es regnete, kam es zur Tür hereingeflossen und stand in einer großen Pfütze in der Mitte des Raumes. Also ganz das Gegenteil einer Flugzeugwerkstatt, die wegen der schnellen sicheren Abbildung des Leims unbedingt trocken sein muss.

Ein großer Ofen war da, allerdings zu Brennen nichts als das alte Hammerwerk, wo die Öffnungen immer größer wurden. Als keine Bretter mehr da waren, mussten Balken erhalten, bis das ganze Gebäude nur noch unter Lebensgefahr zu betreten war. Das Holz hatte aber auch gerade gereicht, bis die Maschine abnahmefertig war: Ein gut gelungenes Werk, obwohl es die erste Maschine war, gut und sauber verarbeitet, stabil in schöner Form mit dem schmucken Boot.

Nach der Abnahme ging das Bespannen der Fläche sehr schnell. Man hatte das Gefühl, als wenn man zu einer Hochzeit rüstete. Mädchen halfen beim Nähen und Bespannen. Die Flächen wurden zelloniert, das ganze übrige Gestell mit Silberlack gestrichen ...

Albert Klein

Ein neuer Versuch, zwei Jahre später, war erfolgreicher. Die Werkstatt war mittlerweile in einem Raum des ehemaligen Hammerwerks „Vorm Berge“ untergebracht. Dort wurde ein **Grunau Schulgleiter** in über 1.500 Arbeitstunden unter der fachkundigen Leitung von Albert Klein in Eigenleistung fertiggestellt.

Voller Stolz stellte man ihn Pfingsten 1932 im Saal des Gasthofs Demandt (heute: Pizzeria Peppone) der Öffentlichkeit vor.

Als trockene Lagerhalle diente zwischenzeitlich ein Schuppen der Ziegelei Schneider (heute: Sportplatz am Rosenkamm).

Der erste Schulgleiter wurde zu Ehren von Dr. Franz Reimer, dem großen Initiator und Förderer des Ferndorfer Segelflugsports, nach ihm benannt. Das Fluggerät hielt nicht nur jedem Vergleich mit ähnlichen Maschinen stand, sondern wurde von dem Flugzeugkonstrukteur Grunau sogar als mustergültig bewertet.

Erste Flugversuche

Jetzt wo der **Franz** fertig war, gab es kein Halten mehr. Die ersten Flugversuche wurden noch vor der offiziellen Abnahme unternommen. Zunächst übte man auf der Ginsberger Heide.

Man wollte nämlich erst einmal den Ferndorfer Landwirten aus dem Wege gehen, um sie dann später schonend auf den zu erwartenden Flugbetrieb vorzubereiten.

Bei den Übungen gab es an jedem Flugsonntag „Brüche“, aber bis zum nächsten Wochenende wurde der **Franz** wieder repariert und startklar gemacht.

Nachdem einige Männer das Flugzeug einwandfrei bedienen konnten, wagte man sich zurück in das „eigene Nest“. Und dort ging es nun so richtig los. Von allen Höhen des Ernsdorf-Ferndorfer Gebietes wurde nun gestartet. Und das wichtigste war, dass die Segelflieger von den Einheimischen nun akzeptiert wurden.

„Die Ferndorfer hätten uns ja bei den ersten Rutschern für verrückt erklärt, wenn wir dabei noch von Fliegen gesprochen hätten.“

Albert Klein



oben: **Franz I** im Rohbau - auf der Wiese hinter der Fa. Bender

mitte: **Franz I** auf der Ginsberger Heide

unten: **Franz I** wird mit einem Fahrradkonvoi zum „Viehhof“ zum Giller transportiert, v. l.:

Otto Belz, Walter Belz, Paul Demandt, Albert Klein auf seinem Motorrad **Falke**, Werner Siebel, Walter Münker, Willi Siebel, unbekannt, Erich Berg I „Minnjeses“, unbekannt



Bauer und Segelflieger

Albert Klein

Na, Jung, erklär mer mo dat Dinge,
wat es da vörn, wat es da hinge,
wat es dat für Jeflätsche nur,
wat es da hiddat für en Schnur ?

Jo Vadder, dat moß dö doch seh,
dat es jerad we bie dem Veh !
Der Kopp es vörn, der Schwanz es hinge,
we ob der Welt bie alle Dinge.

Dat göt kä Melch, dat lät kä Eier,
et es nur en waner Ojeheuer.
Stiert drüj e ganz rond öwers Joher,
on hät bestömmt kä einzig Hoer.

Dat hät kä Flöh on hät kä Wanze,
nur wenn et flüjt, da gieret obt ganze,
da hal dich am Jeländer fest
söst häste schwing din Rest !

Hiddat es der Steuerknöppel,
do glicht mer us bet, dat Jebröckel.
On wenn dat Ding zur Er no giert,
mer ordlich e der Soppe rührt.

On hiddat sie de Steuerfläche,
dat es wat angersch we e Feld voll Queche,
dat es och kä Finanzamt net,
doch got, ech, Ihr kommt jo doch net bet !

Hans Münker

(* 26.04.1895 / † 16.11.1978)

„Achebachs“ Hans, der Sohn von Major Otto Münker, war auch Unterfeldmeister des Reichsarbeitsdienstes in Ferndorf.

Otto Belz (* 28.11.1903 / † 03.02.1985)

„Schlössersch“ Otto war bei der Fa. Schaubstahl beschäftigt und wechselte nach 1945 zur Handelsgesellschaft seines Vaters Ewald an der Marburger Straße.

Oskar Schaub (* 13.04.1872 / † 09.04.1944)

Oskar Schaub, ein Schwager von Dr. Reimer, war mit seinem Bruder Albert zunächst Inhaber der Fa. Schaub.

Gründung des Luftfahrtvereins

Die Gründungsversammlung des „Luftfahrtverein Kyffhäuserjugend Ferndorf e.V.“ war am 1. Januar 1932 im Gasthof Demandt.



1. Vorsitzender:	Dr. Franz Reimer
stellvertr. Vorsitzender:	Hans Münker
Schriftführer:	Otto Belz
Schatzmeister:	Oskar Schaub
Technischer Leiter:	Albert Klein
Flugzeugwart:	Paul Demandt

weitere Unterzeichner waren Erich Berg I und II.

Dr. Franz Reimer (* 31.07.1898 / † 26.06.1975)

Dr. Franz Reimer leitete auch den Vorsitz des Ferndorfer Kriegervereins. Seit 1927 war er Mitinhaber der Fa. Albert Schaub - Eberhard Stahlschmidt GmbH, ab 1938 war er deren Alleininhaber und benannte sie in „Schaubstahlwerke Ferndorf“ um. Dr. Reimer war **der große Förderer** des Ferndorfer Segelflugsports. Durch seinen großen Einsatz konnte die Fliegerhalle errichtet und erfolgreich betrieben werden. Er wurde als Pionier- und Flakoffizier in beiden Weltkriegen mit dem Eisernen Kreuz 1. Klasse ausgezeichnet.

Erich Berg I (* 08.10.1910 / † 11.03.1983)

„Minjeses“ Erich flog in der Anfangszeit. Werner Siebel erzählte, er sei ein guter Flieger gewesen.

Erich Berg II (* 31.03.1912 / † unbekannt)

„Eie“ Erich war im Krieg Fluglehrer bei der Blindflugschule in Königsberg (Ostpreußen) und später Hauptmann bei den Jagdfliegern.

Segelflieger der ersten Stunde mit ihrem Gründer und Gönner Dr. Franz Reimer - Anfang der 30er Jahre

von links:

*Otto Bender
unbekannt
Dr. Franz Reimer
Fritz Kirstein
Erich Berg II
Walter Belz
sitzend:
Zacharias
unbekannt*



Inzwischen war durch die Initiative von Dr. Franz Reimer und Oskar Schaub mit der Planung eines „Fliegerlagers“ am Fuß der Rode Null begonnen worden. Der erfahrene Segelflieger Arthur Haardt aus Niedersetzen hatte bestätigt, dass sich das Gelände ausgezeichnet zum Segelfliegen eigne, und die Luftpolizei hatte es ohne weitere Einwände abgenommen.

Vaterländische Lehr- und Erziehungsanstalt Ferndorf verbunden mit Internat für etwa 60 Köpfe

Auszug aus der Satzung

Zielsetzung

Pflege des Wehrsportes, unter besonderer Berücksichtigung des Flugsportes. Geistige und körperliche Ertüchtigung des jungen Deutschlands.

Ausbildungsprogramm

theoretisch: Vaterländische Geschichte, Staatsbürgerkunde, Handelsgeographie, Kolonialkunde, naturwissenschaftlicher Unterricht, insbesondere die physikalischen Grundlagen des Fliegens, Wetterkunde, etc.

Technologie: Motorenkunde (Motorrad-, Auto- und Flugmotor), Morsen, etc., Filmvorträge, Besichtigungen

praktisch: Unterricht im Bau von Modellen, Gleit- und Segelflugzeugen, Übungen im Gleit-, Segel- und Motorflug.

Wehrsport: Ordnungsübungen, Schießen, Schwimmen, Geländeübungen, Unterricht im Luftschutz, Freiübungen, Leichtathletik, einfaches Geräteturnen. Im Winter evtl. Eissport, Rodeln, Skilaufen.

§ 21 Arbeitsdienst

Zum Flugbetrieb können nur diejenigen Mitglieder zugelassen werden, welche zuvor eine Leistung von 150 Arbeitsstunden erreicht haben. Anstelle dieser Arbeitsstunden kann auch ein Betrag von RM 50,- entrichtet werden.

Der erzieherische Wert dieses Sportes ist ganz ungeheuer. Der Jungflieger lernt bei jedem Fluge, der Gefahr ins Auge zu schauen und Vorsicht zu üben in Rücksicht auf sich, seine Kameraden und das kostbare „Fluggerät“. Schon der Anfänger ist bei seinen ersten Flügen mit der Maschine allein in der Luft und ganz auf sich selbst angewiesen. Das erfordert Zusammenreißen des ganzen Menschen und bringt ein gesundes Selbstvertrauen. Solche Konzentration tut jetzt unserer Jugend mehr denn je Not. Vor Überheblichkeiten bewahrt die Zusammenarbeit mit Menschen aller Stände.

Es gibt keinen Sport, der die gleichen Anforderungen an den persönlichen Schneid stellt. Segelflug ist Gruppensport und erfordert Pflege bester Kameradschaft. Einer für alle und alle für einen bauen, reparieren, schleppen das Flugzeug den Hang hinauf.

Diese Kameradschaft ist so nachhaltig, dass der junge Verein schon jetzt ein geschlossenes Ganzes bildet, und die Jungflieger tatsächlich auch außerhalb des Dienstes, sobald es ihre Zeit erlaubt, zusammenkommen.

Dr. Franz Reimer - Anfang der 30er Jahre

Bau des Fliegerheims

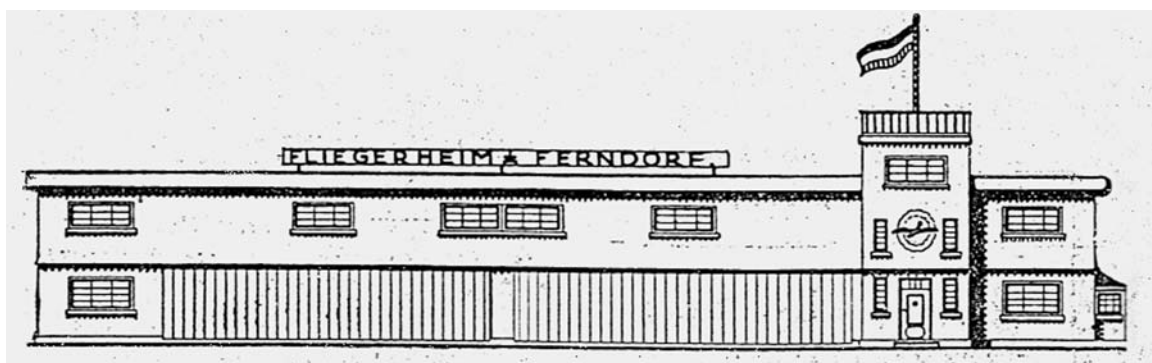
Der Ferndorfer Segelflieger Oskar Hermeling, ein Mitarbeiter des Architekten Karl Meckel, erstellte im November 1932 den Bauantrag für ein 40 m langes und 9 m breites Gebäude.



Um die Baugenehmigung zu beschleunigen und die dringend notwendige Unterstützung des Freiwilligen Arbeitsdienstes für die Durchführung der Bauarbeiten zu erwirken, hatte sich Dr. Reimer - mit Erfolg - an das zuständige Arbeitsamt in Dortmund gewendet (vgl. Das Reichsarbeitsdienstlager).

links: der freiwillige Arbeitsdienst bei den Erdarbeiten für das Fliegerheim

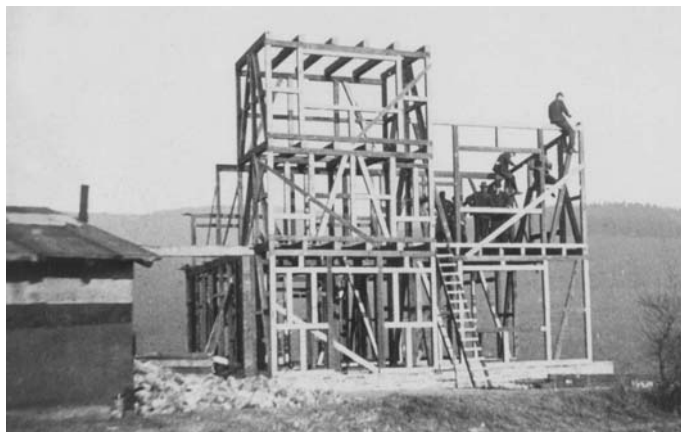
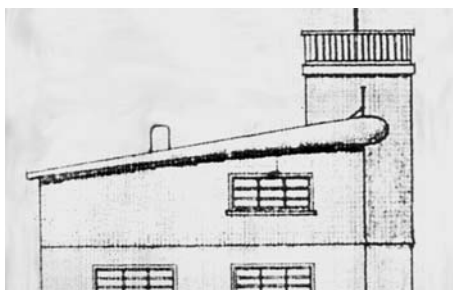
unten: Südansicht des Fliegerheims nach den Plänen von Oskar Hermeling



Etwa zur gleichen Zeit wurde auch das Arbeitsdienstlager in Irlenhecken geplant. Angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Situation Anfang der 30er Jahre waren beide Baumaßnahmen für die Gemeinde Ferndorf von sehr großer Wichtigkeit, so dass der Fliegerverein von offizieller Seite die bestmögliche Unterstützung erhielt.

Das Holz der Fachwerkkonstruktion stammte von der Littfelder Grube Viktoria, die zu dieser Zeit abgebrochen wurde. Martin Dilling erinnert sich, dass das Holz vor dem Berger Hammer gelagert und von Hermann Münker und Ernst Dilling verzimmert wurde. Kurz vor den ersten Frösten im Dezember 1932 wurde schon Richtfest gefeiert. In vielen, ungezählten Arbeitsstunden der Helfer, darunter natürlich auch die Flieger, und mit Hilfe der großzügigen Spenden der Förderer, wurde das - für seine Zeit hochmoderne Gebäude - in den folgenden Monaten fertiggestellt.

Die Ziegel der Gefache waren aus der Kreuztaler Ziegelei Behner, Sand und Schlacke zur Füllung der Decken von der stillgelegten Kreuztaler Hütte. Der Klempner Willi Hermeling baute die besonders geformte Dachkante nach dem Vorbild eines Tragflügels.



oben: Rohbau des Fliegerheims im Spätherbst 1932
 mitte: Richtfest im Dezember 1932, im Vordergrund Dr. Franz Reimer
 unten: Fliegerheim mit ausgemauerten Gefachen
 links unten: Westansicht mit der besonderen Dachform

