



Chronik des Vereins

Teil I

Von den ersten Anfängen bis zum Kriegsende, nach Aufschrieben und Erzählungen von Gottlob Thumm aus Spaichingen. Er war wohl einer der ersten Segelfluggpioniere in unserer Gegend und darf getrost als „Vater“ der Spaichinger Segelflieger bezeichnet werden.

Der Gedanke von Otto Lilienthal, des ersten Segelfliegers, der schon im Jahre 1896 die ersten Gleitflüge durchführte, wurde im ganze Land fortgesetzt. Auf Speichern, in Scheunen, selbst in den Küchen und Wohnzimmern wurde ehrsic am Bau von Segelflugzeugen gearbeitet, so dass schon im Jahre 1920 die ersten Segelflugstarts ausgeführt wurden. Vornehmlich war es die Wässerkupe in der Rhön, wo sich die Flieger trafen und die verschiedensten Flugzeugtypen erprobten. Mit mehr oder weniger Erfolg. In unserer Gegend waren es zwei Leute, die das Fliegen nicht ruhen ließ; Bacher in Wümlingen und Gottlob Thumm in Spaichingen. Letzterer brachte gleich ein Dutzend Motorflugzeuge heim, die er vom Staat billig erwerben konnte und sie nach einiger Zeit wieder verkaufte. Interessant mag auch sein, dass er die Flugmotoren für das italienische Luftschiff „Norge“ lieferte, das unter Nobile den Nordpol überqueren sollte.



Gottlob Thumm beim Start

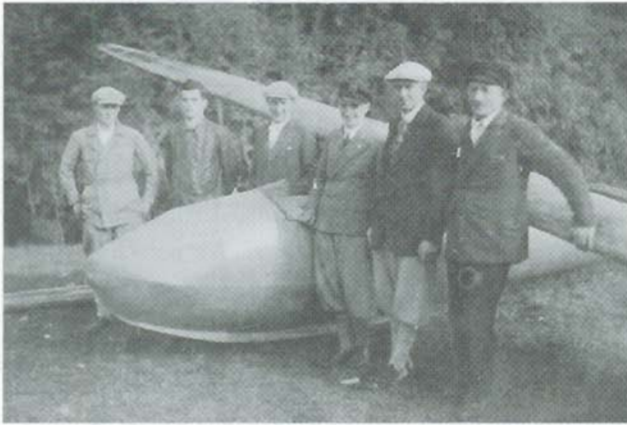
Im Jahre 1926, kurz vor Weihnachten, kam Wolf Hirth mit einem Segelflugzeug, Typ „Comet“, das von Messerschmitt konstruiert war, auf den Dreifaltigkeitsberg zu einem Flugversuch. Leider missglückte der Start, weil der Seilzug mit nur einem Gummistartschlur zu schwach war. Das Flugzeug wurde beschädigt und Gottlob

Thumm nahm es in Obhut. Warum kam Hirth gerade auf den Dreifaltigkeitsberg? Es war Professor Wenk, eine bekannte Persönlichkeit in der Flugforschung, der Hirth auf diese ideale Gegend aufmerksam machte. Ideal einmal wegen dem 300 Meter hohen und viele Kilometer langen Westhang und zum anderen wegen der unbewaldeten, ebenen Hochfläche, die den Start und besonders die Landung leicht ermöglichte. Schade, dass es diesmal nicht gelang, doch es musste weitergehen und Hirth brachte im Herbst 1927 ein weiteres Segelflugzeug. Mit diesem wurde am Karpfen der erste Segelflug als Gleitflug in Südwürttemberg ausgeführt.



Blick auf den Dreifaltigkeitsberg, damals noch mit Holzturn

Bald kam noch der „Flugtechnische Verein Stuttgart“ mit einem Schulgleiter und kurz darauf Bacher ebenfalls mit einem Schulgleiter. Aus dieser Zeit basiert die erste Fluggruppe Wümlingen, die sich bald darauf „Flug- und Arbeitsgruppe Tuttlingen“ nannte und in Tuttlingen ihren Sitz nahm. Die nächsten Gruppen waren in Schwenningen, Rottweil und Spaichingen. Im Frühjahr kam Hirth wieder mit einer noch besseren Maschine, einem schönen Leistungsflugzeug vom Typ „Württemberg“, auf den Dreifaltigkeitsberg. Diesmal musste der Start gelingen. Die Startbahn wurde geebnet, ein langes Hartbrett im Boden eingelassen und dieses mit Schmierseife bestrichen. Und diesmal - zwei Startseile angesetzt - gelang der Start. Fast schussartig flog die Maschine in die Luft über den Abhang hinweg. Die Maschine stieg, gewann zusehends an Höhe, kurvte am Hang entlang und war in wenigen Minuten über 100 Meter über dem Start.



vl.: Willi Winker, Karl Eisele, Paul Hagen, Richard Glaser, Karl Bacher, Gottlob Thumm vor dem Flugzeug „Württemberg“

Immer höher ging es; in 300 Meter Höhe machte Hirth gleich einen obligatorischen Flug von einer Stunde Flugdauer. Damit war der Dreifaltigkeitsberg als Segelfluggelände voll zugelassen. Die Landung erfolgte glatt am Bahnhof in Schömburg. Dieser Flug war der erste eigentliche Streckensegelflug in Süddeutschland.

Am Karpfen war ab 1928 eifriger Schulbetrieb mit Schulleitern. Von den vielen Rutschen gestartet, wurde der Hang nach allen Seiten poliert (im Aufwind hin- und herfliegen am Hang). „Ausziehen, Laufen, Los“, diese Kommandos hörte man viel. Immer weiter wurden die



Am Karpfen startet der Prüfling am Gummiseil



Gummiseilstart am Karpfen mit dem Schulleiter

abzuhelfen, brachte Thumm einen einfachen Aufzug mit Motorradmotor, der diese Arbeit leicht schaffte. Im Frühjahr, Herbst und Winter, wenn kein Flurschaden entstehen konnte, war am Sonntag Hochbetrieb am Karpfen, denn für die A- und B-Prüfungen war der Karpfen ein überaus ideales Fluggelände, da bei jeder Windrichtung geflogen werden konnte.

Im Herbst 1928 brachte Hirth wieder ein Leistungsflugzeug auf den Dreifaltigkeitsberg, außerdem erschien die Fluggruppe Ulm mit einem einfachen Segelflugzeug. Prinz Eugen zu Schaumburg-Lippe sollte es fliegen. Hirth ging zuerst auf die Strecke und landete bei Hechingen. Prinz Eugen machte einen ersten Start, der gut gelang, denn Thumm entwickelte



Pilot: Wolf Hirth, stehend: Prinz Eugen von Schaumburg-Lippe

den Katapultstart, der sich in der Folge bestens bewährte und sichere Starts ermöglichte und außerdem den großen Vorteil hatte, dass man keine Startmannschaft mehr brauchte. Viele schöne Flüge wurden noch bis zum Ausbruch des Winters gemacht. Untätig wollten die jungen Flugschüler über den Winter nicht sein. Auch wurde kein Flurschaden angerichtet und gegen die Kälte konnte man sich wappnen. Spaichingen ging an die Verenamühle und machte innerhalb 6 Wochen 8 A-Prüfungen und am Karpfen 2 B-Prüfungen.

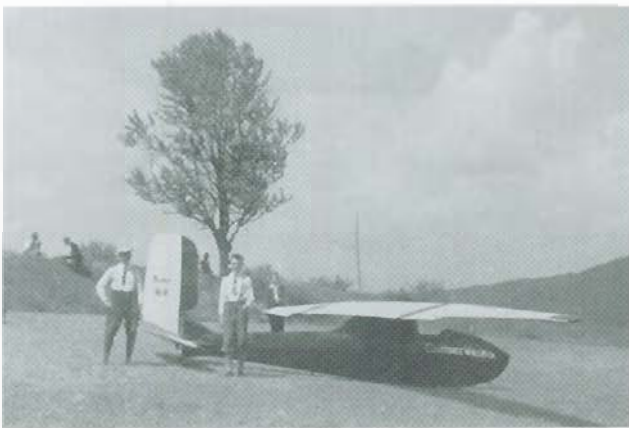
Im Frühjahr 1929 wurde am Karpfen weiter geschult. Trossingen kam inzwischen auch, ebenso alle schon bisher bestehenden Gruppen, so dass reger Betrieb herrschte. Zum Dreifaltigkeitsberg kamen Wolf Hirth und Prinz Eugen. Dieser brachte noch die bekannte Motorfliegerin Marga von Etzdorf mit, die das



Marga von Etzdorf startet am Dreifaltigkeitsberg

Segelfliegen auch aufnehmen wollte. Anfängliche Bedenken, ohne Vorschulung und zudem noch mit Katapultstart, wurden überwunden und so startete Marga von Etzdorf ihren ersten Segelflug, der glänzend gelang. Auch die Landung auf dem kleinen Berg Rücken nach einer Stunde Flug war einwandfrei. Marga von Etzdorf war somit die erste Segelfliegerin der Welt. Noch viele Flüge, abwechselnd von Prinz Eugen und Marga von Etzdorf ausgeführt, zogen viele Schaulustige an.

Im Herbst 1929 und Frühjahr 1930 war viel Übungsbetrieb auf dem Karpfen. Hier gelang dem Spaichinger Richard Glaser die einmalige Leistung, mit einem verkleideten Schulgleiter fast senkrecht aufzusteigen und den schmalen Gipfel um über 100 Meter zu überhöhen. Man musste nun einsehen, dass am Karpfen nicht weiter zu kommen war, weil der Berg zum Segeln zu schmal war. Also ging es auf die Suche nach einem besseren Gelände, das



Bachers "Württemberg"

man auch fand. Der Osterberg oberhalb Dürboheim schien geeignet, denn er hatte keine schroff abfallende Kante und dadurch einen ruhigeren Start. Außerdem war neben dem Startplatz ein schönes ebenes Landefeld. Viele herrliche Flüge, alle von längerer Dauer, wurden hier ausgeführt, hauptsächlich mit dem inzwischen neubauten Überwegssegler vom Typ „Prüfling“.

Inzwischen wurde es Herbst und der erste Heimatwettbewerb des württembergischen Luftfahrtverbandes war ausgeschrieben. K. Bacher aus Wümlingen stellte ein Leistungsflugzeug vom Typ „Württemberg“ für den Wettbewerb zur Verfügung. Hohe Leistungen wurden erreicht. Gleich der erste Sonntag war günstig. Katapultstart, gutes Wetter, etwas Westwind, also los mit Katapultstart. Glaser erreichte bald eine Höhe von 500 Metern, später 1000 Meter, flog nach Wümlingen und zurück nach Gosheim, umrundete Neufra, in 1000 Meter Höhe, kam zum Karpfen zur größten Verwunderung der anderen, dort üben Gruppen, ging ans Hörnle und landete nach 7 Stunden in der Dämmerung.

Schwenningen ging ans Hörnle nach Gosheim, ein größerer Hang als der Karpfen. Vielleicht konnte es hier zum Segeln reichen; es reichte leider nicht, denn sie mussten zusehen, wie der Spaichinger Glaser sie abermals an diesem zweiten Sonntag in ca. 800 Meter Höhe immer und immer wieder umkreiste. Hier reifte nun bei den alten



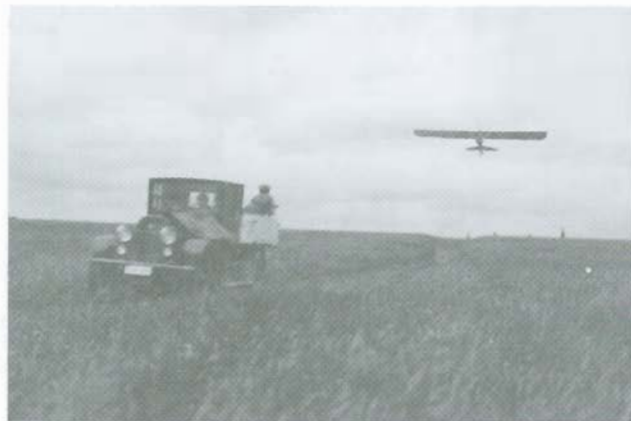
v.l.: Paul Hagen und Richard Glaser

Schwenninger Kämpen der Entschluss, auch an den hohen Hang zu gehen. Der nächstliegende hohe Hang ist das Klippeneck. In jenem Herbst wurde es ja nichts mehr, denn es war keine Startwiese vorhanden. Diese musste erst geschaffen werden. Bäume wurden gerodet, der Starthügel erstellt und so weiter. Selbst eine Unterkunft sollte erstellt werden. Viel, viel Arbeit für das normale Jahr und das nachfolgende, wenn es nicht mehr

reichen sollte. Es wurde geschafft und es wurde erreicht, dass die Leistungen auch der Spaichinger teilweise noch über den hohen Hang ebenfalls erreicht wurden. So entstand das Fluggelände Klippeneck.

Während bei der Entschließung des Klippenecks zunächst nur an Hangstart gedacht war, entwickelte sich in der Zwischenzeit der Schleppstart heraus (Winde, Auto, Flugzeug). Und hier zeigte sich der größte Vorteil des Klippenecks, die große freie Fläche, die sich für Schleppstarts bestens eignet und für starken Flugbetrieb voll ausreicht.

Ein gewisses Kuriosum soll nicht unerwähnt bleiben: Alle Segelflieger hatten beim Hangstart ein banges Gefühl, ob bei zu wenig Wind das Flugzeug nicht im Tal landet und dann mühevoll wieder heraufgeschafft werden musste. Welche Abhilfe gibt es? Der Spaichinger Gruppenleiter Thumm sagte sich: „Es wird hochgezogen wie ein Drachen.“ Gesagt, getan, aber wie? Eine Winde gibt es nicht, aber ein Auto. Das erste Auto war zu schwach und erst der zweite Versuch mit einem starken Auto krönte den Erfolg



Der erste Autoschlepp überhaupt auf den Böttinger Wiesen

und wo? Auf dem Feld, südlich angrenzend an das Klippeneck, einige 100 Meter vom heutigen Platz, wurde der erste Schleppstart in Deutschland erfolgreich ausgeführt, ohne den sich der heutige Segelflugbetrieb nicht mehr denken ließe.

Das Klippeneck war wohl erschlossen, aber die Wege dorthin waren außerordentlich schlecht und praktisch nicht befahrbar. Der

reinhard **h**ebach ^{gmbh}

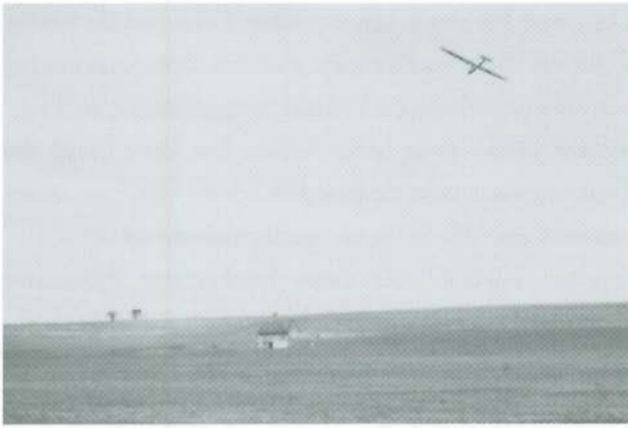
**Koordinaten-
Rundschleiftechnik**



**Reinhard Hebach GmbH
Siemensstrasse 21
78564 Wehingen**

**Telefon: 0 74 26 - 27 01
Telefax: 0 74 26 - 30 49**

**www.hebach.de
email: Reinhard_Hebach_GmbH@t-online.de**



Noch steht der Schuppen als Rest des Heuberg-Hofs der Familie Schnee im heutigen Fluggelände

Dreifaltigkeitsberg mit seiner kurzen Startbahn und der nicht großen Landwiese setzte gutes fliegerisches Können voraus und dies sollte erst erworben werden. Darum wurde der Osterberg über Dürboheim als Übungssegelfluggelände zunächst beibehalten. Herrliche Flüge wurden hier Sonntag für Sonntag ausgeführt, selten nur gab es eine Tallandung, denn der Wind staute sich in der Talmulde, wich nach oben zum Osterberg aus und ergab dadurch die guten Hangaufwinde. Hier lernten wir auch die bisher unbekannteren Thermikaufwinde kennen, die sich gerade am



Flugbetrieb auf dem Klippeneck ca. 1938

Osterberg besonders gut zeigten. Kaum ein anderer Platz gibt Besseres in thermischen Aufwinden. Viele Flüge, mitunter über 100 Meter Startüberhöhung, wurden erreicht, für die damalige Zeit eine sehr hohe Leistung. Die Gruppen von Tuttlingen, Trossingen, Rottweil und Schwenningen übten weiter am Karpfen und am Gosheimer Hörnle, später kamen auch einige dieser Gruppen an den Osterberg.

Mittlerweile kam das Jahr 1933 heran und die nationale Bewegung erfasste auch die Segelflieger, anfangs weniger, später umso mehr. Wer sich nicht beugte, wurde ausgebootet. Selbst alte und bewährte Segelflieger mussten Exerzieren, Aufmärsche bei schönstem Flugwetter machen und so weiter. Die vorhandenen Flugzeuge waren rasch aufgebraucht, Uniformenzwang wurde eingeführt. Der Staat stellte neue, moderne Flugzeuge zur Verfügung und erbaute auch die neue große Flugzeughalle auf dem Klippeneck. Des Weiteren kamen nun auch die Schleppwinden zur Aufstellung, so dass der Start mit dem Gummiseil mehr und mehr zurückging. Mit Kriegsbeginn wurden die guten Flieger fast alle eingezogen und viele, viele kehrten nicht mehr zurück.



Blick aus der Halle auf dem Klippeneck mit Rhönadler

Der Schleppstart mit der Winde schaffte Anfangshöhen von 400 bis 500 Meter Höhe, die vorher nur schwierig zu erreichen waren. Der Anschluss an die Thermik der Wolken war viel besser zu erreichen und demzufolge steigerten sich die Leistungen, so zum Beispiel die Flugdauer auf über 13 Stunden und Flughöhen von 2000 bis 3000 Meter Höhe. Die jungen Flieger schulten sich in dieser Zeit so gut es eben ging, doch der alte Idealismus und der Sportgeist war nun kaum mehr vorhanden. Fliegerisch interessant waren die 1943 zur Erprobung eingetroffenen beiden schwanzlosen Hochleistungsflugzeuge vom Typ „Horten“. Tagelang sah man diese komisch geformten „Vögel“ in der Thermik schweben. Gegen Kriegsende sind sie wieder verschwunden und man hat bisher nur noch wenig von ihnen gehört.



Audi

Bewundere mich.

Der neue Audi A3. Scharf.

Sie werden es genießen, die dynamische Ästhetik des neuen Audi A3 etwas schärfer zu betrachten. Denn er ist sichtlich breiter, flacher und athletischer geworden. Der Radstand wurde verlängert, die Frontpartie ist kraftvoller und emotionaler, und auch die markante Schulterlinie zeigt deutlich seinen sportlichen Charakter. Ein Eindruck übrigens, der sich bei einer Probefahrt ganz schnell bestätigt. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Autohaus Klaiber GmbH

Steigäcker 4, 78582 Balgheim
Tel.: 0 74 24 / 95 70-0, Fax: 0 74 24 / 95 70-22
www.auto-klaiber.de

Außerhalb der gesetzlichen Öffnungszeiten keine Beratung, kein Verkauf und keine Probefahrt.

**MARKUS HALLER
ZIMMERMEISTER**

Brunnenstr. 10 · 78554 Aldingen
Telefon (0 74 24) 8 64 13
Telefax (0 74 24) 8 65 23



- ZIMMEREI
- HOLZHAUSBAU
- TREPPENBAU
- NATURBAUSTOFFE
- CNC-ABBUND
- AUTOKRANE
- isofloc WÄRMEDÄMMTECHNIK

Das bittere Kriegsende kam inzwischen heran und die meisten Flugzeuge wurden noch zerstört. Auf dem Klippeneck herrschte nun Ruhe mit wehmütigem Rückblick. Einige Monate darauf zeigten sich wieder einige Lebenszeichen. Eine kleine Einheit der Besatzungsmacht stellte die paar vorhandenen Flugzeuge wieder her, auch eine Winde wurde wieder zusammgebaut und so konnten 1946/47 die ersten bescheidenen Flüge von Angehörigen der Besatzungsmacht ausgeführt werden, denn für uns Deutsche war Flugverbot ausgesprochen. „Nun, es geht alles vorüber, es geht alles vorbei“ heißt es in dem Lied, das einen manchmal tröstete. So ging es auch mit dem Flugverbot. Vor dem Abzug der Truppen bekamen wir es noch einmal mit der Angst zu tun, denn die Halle sollte abmontiert und in Straßburg wieder neu aufgestellt werden. Schwierige Verhandlungen waren nötig, um dies zu verhindern. Als Ausgleich musste Spaichingen und einige andere Gemeinden Holz abliefern und unsere Halle war gerettet.

Walter Streicher

**"Preis der Besten" in Gold
für das Gold unserer Heimat**



Immer wieder ausgezeichnet –
und so schmeckt es auch!

Seit vielen Jahren gehören wir bei den DLG-Qualitätsprämierungen zu den erfolgreichsten deutschen Brauereien. Lohn dafür: der "Preis der Besten" in Gold. Und beim Wettbewerb 2002/03 gab's schon wieder insgesamt 7 Medaillen!

Es schmeckt eben
ausgezeichnet –
das Gold unserer Heimat.



www.hirschbrauerei.de