

Chronik des Flugsportclubs Aschaffenburg-Großostheim e.V., Teil I

Am 8. Mai 1945 erfolgte die bedingungslose Kapitulation Deutschlands; Aschaffenburg hatte nach tagelangen Kämpfen schon am 3. April 1945 kapituliert und wurde von amerikanischen

5 Truppen eingenommen. Es war das Ende des 2. Weltkriegs in Europa.

Deutschland wurde von den Siegermächten Amerika, England, Frankreich und Russland in vier Besatzungszonen geteilt. Aschaffenburg lag in der amerikanischen Besatzungszone.

Aschaffenburg war, wie viele andere Städte auch, stark zerstört. Es mussten die Trümmer beseitigt werden, und es wurde mit dem Wiederaufbau begonnen, wenn es auch überall an
10 Baumaterial fehlte.

Wenn sich ehemalige Flieger zufällig in der Stadt trafen, unterhielten sie sich natürlich über die Fliegerei und fragte nach diesem und jenem, ob er den Krieg wohl überlebt hat. Man kannte sich von der Flieger-HJ und man kannte ja auch die Leute der ehemaligen NS-Fliegerorganisation, dem NSFK, Werkstattleiter, Ausbilder, Fluglehrer.

15 Nach dem Willen der Sieger sollte Deutschland total abgerüstet werden. Dementsprechend war nach einem Kontrollratsgesetz, der Kontrollratsdirektive Nr. 23, alles verboten, was mit der Fliegerei zusammen hing, sogar der Modellflug.

Trotz allem war immer Thema Nr. 1 die Fliegerei, wenn sich „alte“ Flieger trafen. Das Erlebnis Fliegen war bei diesen „alten“ Fliegern noch so stark im Gedächtnis, dass die Erinnerung und die Sehnsucht danach nicht zu unterdrücken war. Dabei waren die meisten dieser „alten“
20 Flieger gerade mal 20 Jahre jung.

So bildete sich langsam eine kleine Gruppe mit Gustl Schickling, Norbert Schuch, Alfred (Fredi) Roos, Kurt Friedrich und auch Emil Anders. Andere Ehemalige des NSFK winkten ab und wollten nichts mehr mit der Fliegerei zu tun haben, wenn sie angesprochen wurden.

25 Kurt Friedrich, Jahrgang 1922 (?), war Gleitfluglehrer;
Fredi Roos (*19.6.1926, †15.8.2011) hatte den Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer;
Gustl Schickling, Jahrgang 1925, hatte den Luftfahrerschein und kurz vor Kriegsende seine Ausbildung zum Jagdflieger abgeschlossen;
Norbert Schuch (*7.6.1926, †13.11.2022) flog die A-Prüfung im Jahr 1941 am Klotzenhof
30 (Südwest-Spessart), die B-Prüfung 1942 in Karlstadt, die C 1943 in Gelchsheim bei Aub/Giebelstadt, und die Prüfung zum Luftfahrerschein Kl.1 in Würzburg.



Erich Stapf
* 17. August 1928
† 24. Februar 2023

Emil Anders, der Älteste (*5.2.1905, †17.9.1980) war eine bekannte Persönlichkeit in Aschaffenburg, Mitbegründer des Carneval Club Concordia 1938, des CCC, passionierter Segelflieger mit eigenem Segelflugzeug, einem Rhönbussard, aktiv auf der Wasserkuppe, Segelfluglehrer, während des Krieges bei der Luftwaffe. Aufgrund seiner guten englischen Sprachkenntnisse und weil er kein Parteimitglied der NSDAP war, wurde er bei der amerikanischen Militärpolizei Dolmetscher und Ermittler (und das bis zu seiner Pensionierung), und er war ein beliebter und exzellenter Büttенredner auf Faschingsveranstaltungen des CCC und anderer Faschingsvereine.

Man traf sich Freitag Abends im Schlappeseppel. Auch der Frühschoppen am Sonntag war beliebt, weil Flieger schon immer nicht nur den Sauerstoff der Luft, sondern auch die Kohlensäure des Bieres liebten. Und es kamen andere hinzu: Edgar Kunz, Niko Sommer, Hans Rosenbusch, Paul Männche, Karl Heinz Langhammer, Theo Schneider, Kurt Wiesenhöfer, N. Mehnert und mehr.

Die Bestrebungen maßgeblicher Leute auf Zulassung des Segelfluges, zumal sie von bedeutenden Segelfliegern des Auslandes, auch von Schweizern, unterstützt wurden, schienen sich günstig zu entwickeln.

Die hohe Kommission der Besatzungsmacht, die Militärregierung in Berlin, gab im

Frühjahr 1949 die Genehmigung zur Gründung von „Interessengemeinschaften Segelflug“.

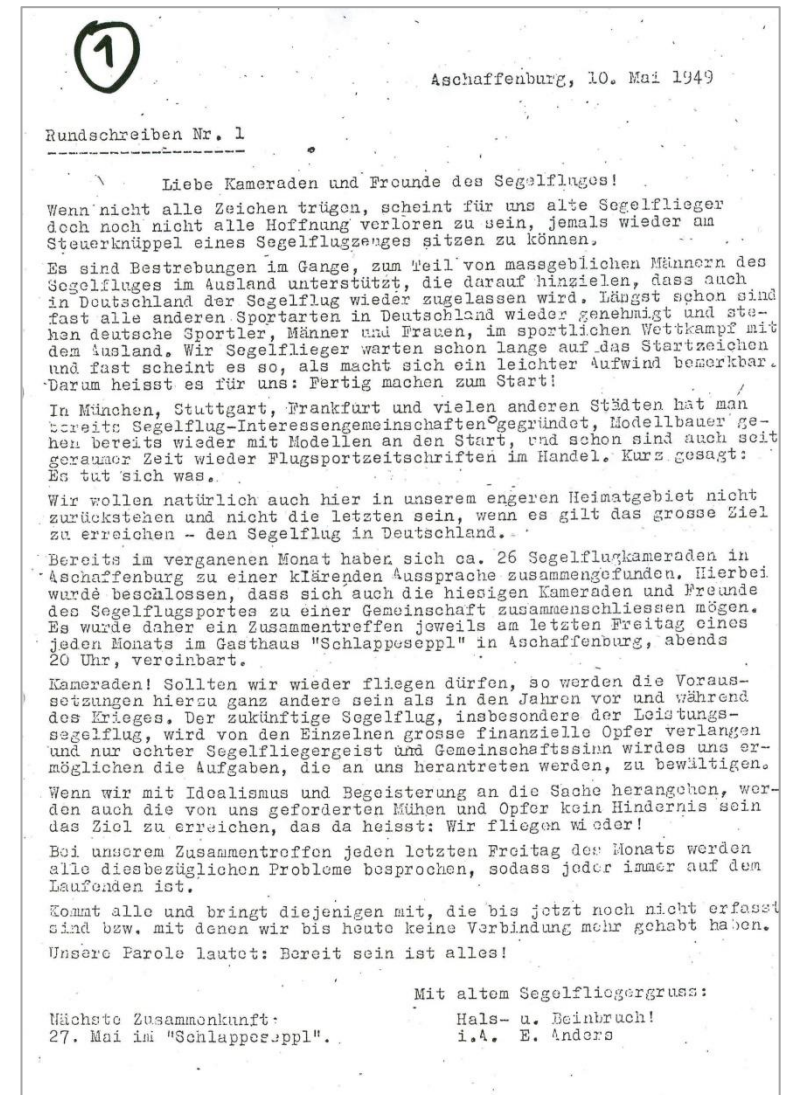
Man musste sich nicht mehr unter irgendwelchen Tarnnamen treffen.

Überall im Land wurden nun Segelflug-Interessengemeinschaften gegründet. Auch gab es seit geraumer Zeit wieder Flugsportzeitschriften im Handel. Es tat sich also was.

April 1949: Gründung der Interessengemeinschaft Segelflug Aschaffenburg

Das erste Treffen der Interessengemeinschaft Segelflug in Aschaffenburg fand am im April 1949 im Schlappeseppel statt. Emil Anders hatte mit einer Anzeige in der Aschaffener Zeitung (?) dazu eingeladen. Er wurde der Vorsitzende, übernahm die Führung, nahm die Sache in die Hand und lenkte zielbewusst auf den Tag X hin, an dem unser Hoffen und Sehnen erfüllt würde, an dem wieder geflogen werden durfte.

Es trafen sich etwa 26 Interessenten des Segelflugs. Fast alle waren ehemalige Flieger.



Im Rundschreiben Nr. 1 vom 10.5.1949 hat Emil Anders nochmals auf das Ziel „Fliegen“ und die Parole „Bereit sein ist alles“ eingestimmt.

Das monatliche Treffen im Schlappeseppel wurde zur festen Einrichtung.

Im Rundschreiben Nr.2 vom 8.7.1949 hält Emil Anders fest, dass der Ruf an die alten

- 5 Segelflieger aus Aschaffenburg und Umgebung nicht ungehört geblieben ist. Waren es am Anfang über 20, so waren es nun schon über 30 Segelflieger und Interessenten, die zu dem monatlichen Treffen im Schlappeseppel kamen. „Zur Ausfüllung der Abende und zur Bereicherung des Wissens auf den nahestehenden Gebieten sollten Vorträge, die ebenso interessant wie lehrreich sein sollten, von dazu berufenen Kameraden gehalten werden.“ Fred
- 10 Dorn, im Krieg Offizier und Pilot bei der Luftwaffe, hielt einen Vortrag über die Me 262. Es wurde für den Herbst 1949 ein interner Modellflugwettbewerb geplant.

19. August 1949: Zulassung des Modellflugsport durch die Militärregierung Bad Nauheim

In der britischen Zone wurde die Modellflug-Vereinigung allerdings erneut verboten. Als Gründe wurde in der Presse angegeben, dass es Aufgabe sei, den Bestrebungen der

- 15 Segelflieger, die diese Vereinigung als Sprungbrett für ihre Zwecke benutzen wollten, Einhalt zu gebieten.

Mit der Zulassung der Modellfliegerei wurden die bereits längst fertigen Segel- und Motorflug-Modelle hervorgeholt und geflogen. Alle hatten bereits im Krieg gebastelt und gebaut. Wer nicht ausgebombt war, also im Krieg nicht alles verloren hatte, hatte noch die Baupläne,

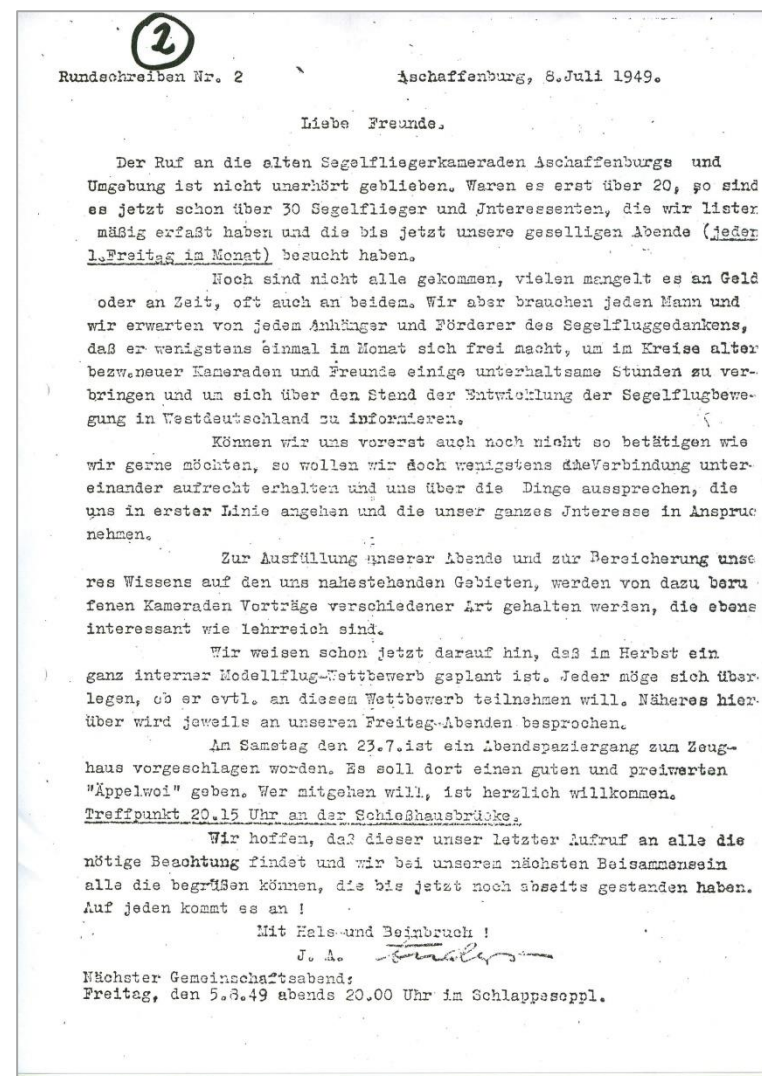
- 20 Material oder gar fertige Modelle daheim im Keller oder sonst wo versteckt. Ab der Währungsreform, am 21.6.1948, gab es das alles nach und nach auch wieder zu kaufen.

So hat sich auch bei uns sofort eine Modellfluggruppe gebildet. Norbert Schuch, Fredi Roos, Kurt Friedrich Paul Männche, Nico Sommer, die Brüder Zang, Ali Ebert und andere waren sofort aktiv. Norbert Schuch, Kurt Friedrich u.a. ließen trotz Verbot schon 1948 auf dem

25 Schweinheimer Exerzierplatz, dem „Exe“, unterhalb vom Stengerts ihre Modelle fliegen. Man traf sich auch Sonntags mit Modellen auf der „Adrianswiese“ hinter der Fasanerie unterhalb vom Lufthof.

Auch im Rundschreiben Nr. 3 vom 5.9.1949 wurden von Emil Anders wieder alle segelflugsportlich interessierten Freunde aufgerufen, zu unseren Abenden zu kommen. Diese

30 fanden nun am jeweils 1. Freitag des Monats im neuen Hopfengarten in der Luitpoldstraße



(jetzt: Stadthalle) statt. Es war eine Gaststätte mit größerem Nebenzimmer erforderlich geworden durch die große Beteiligung an den Treffen. Zur finanziellen Seite hielt man es für unerlässlich einen kleinen Beitrag zu erheben, um einmal die laufenden Ausgaben für Porto u.ä. zu bestreiten und zum anderen einen Geldbetrag zu schaffen, auf den man zurückgreifen konnte, wenn die Zeit gekommen wäre und man am Ziel des Hoffens und Strebens wäre. Es wurde ein monatlicher Beitrag von 1 DM festgesetzt Spenden waren aber auch immer willkommen.

Zum Schluss des Rundschreibens erinnerte Emil Anders wieder an unser Ziel:

10 *„Haltet fest an unserer Idee. Beweist durch euer Erscheinen zu unseren Sprechabenden, dass ihr mithelfen wollt das Ziel zu erreichen, das wir uns gesteckt haben und das wir nie aufgeben werden. Dieses Ziel heißt: Wieder Segelflug in Deutschland“*

Helmut Kaden, Augsburg, während des Krieges Einflieger bei Messerschmitt, Flugkapitän, von 1950 bis 1953 Präsident des Luftsportverbandes Bayern, schrieb uns:

15 *„Am 26.8. wurde ich von zwei Herren der US Mil. Reg. (CIC) besucht, wobei sich eine Unterhaltung ergab, der mein Schriftverkehr mit General Clay und Lt. Col. Stendman zugrunde lag. Es können daraus 2 Hauptfragen entwickelt werden,*

1. *Wie stellen sich die Deutschen den künftigen Segelflug vor, wenn sie zugelassen werden würden? Mit was? Woher? Wo? Mit wem? Warum? Usw.*

20 2. *Können die Deutschen verstehen, dass man sie wegen der möglichen nicht kontrollierbaren, mehrere 100 km reichenden Streckenflüge nicht fliegen lässt, da man dorthin fliegen kann wo man nicht hin soll?*

Mein Vorschlag, den Deutschen doch vorerst das Segelfliegen auf Höhen- und Dauerflug beschränkt zuzulassen, wurde zur Kenntnis genommen.

25 *Aus dieser Unterhaltung war zu erhoffen, dass dies der Ausdruck dafür ist, dass sich die Besatzungsmächte mit dem Gedanken der Wiederzulassung beschäftigen, und dass die sinngemäße Beantwortung der an mich gerichteten Fragen diesen Vorgang beschleunigen hilft“.*

30 Der Zeitung „Der Sportkurier“ Nr. 71 vom 5.9.1949 ist zu entnehmen: Während die westlichen Besatzungsmächte die wiederholt vorgetragenen Bitten der deutschen Segelflieger auf

Zulassung des Segelflugsports in Deutschland ablehnten, hat man sich jetzt in der Ostzone entschlossen, den Segelflug als Sport wieder einzuführen.

9.7.1950 Ein "Modellflugwettbewerb der Westzonen" wird auf dem alten Militärflugplatz in Großostheim-Ringheim durchgeführt, organisiert hauptsächlich von Kurt Friedrich.

- 5 Die Modellflug-Gruppe nahm in der Folgezeit auch an fremden Wettbewerben teil. Auf der Großmutterwiese in Aschaffenburg wurden Segelflug-, Motorflug- und Fesselflug-Modelle gezeigt und mit Fesselflug-Modellen Kunstflug vorgeführt, von Norbert Schuch, Kurt Friedrich, Fredi Roos und anderen. Norbert Schuch hatte ein frei fliegendes Modell mit Motor. Die Fernsteuerung dazu war von ihm mit und Otto Cierek selbst gebaut.

10 3.8.1950 Gründung Deutscher Aero Club e.V.

Am 6. August 1950 fand auf der Wasserkuppe eine Demonstration für die Wiedenzulassung des Segelflugs statt, an der die Aschaffener Gruppe mit über 20 Leuten teilnahm.

Am Fliegerdenkmal wurde die Truppe fotografiert.

2./3.9.1950 Gründung Luftsportverband Bayern e.V.

- 15 Es durften wieder Flugsport-Vereine gegründet werden!
Der Deutsche Aero Club e.V. und der Luftsportverband Bayern e.V. stellten den in Gründung befindlichen Vereinen ausgearbeitete Satzungen zur Verfügung, die die rechtlichen und steuerlichen Voraussetzungen (Gemeinnützigkeit usw.) berücksichtigten. Nun wurde die Gründung des Aschaffener Vereins maßgeblich von Emil Anders vorbereitet, mit den im
- 20 Gründungsprotokoll genannten Mitgliedern.

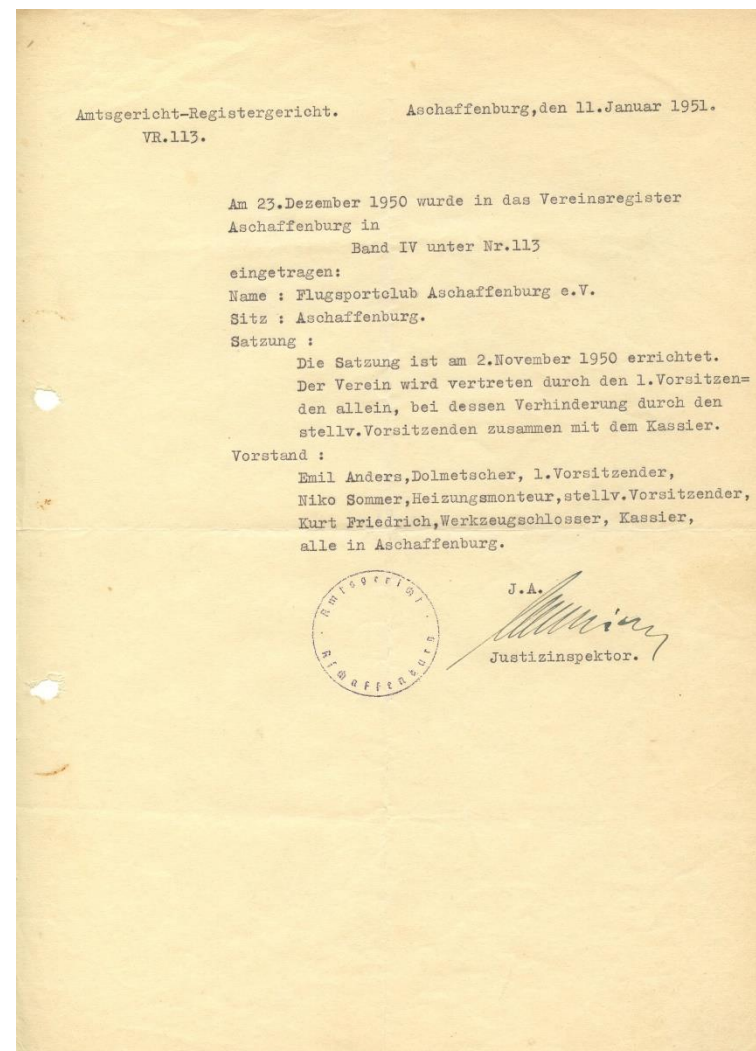
2.11.1950 Gründung des Flugsportclub Aschaffenburg

Die Gründungsversammlung fand in der Gaststätte Perkeo in der Riesengasse in Aschaffenburg statt. Eingeladen dazu wurde im Main-Echo vom 31. Oktober 1950.

Zum 1. Vorsitzenden wurde einstimmig Emil Anders gewählt.

- 25 Das Gründungsprotokoll haben unterzeichnet: Emil Anders, Niko Sommer, August Schickling, Kurt Friedrich, Franz Steuer, Alfred Roos, Edgar Kunz, Hans Rosenbücher und Norbert Schuch.

Die „Männer der ersten Stunde“ ließen es sich nicht nehmen, die Gründung des Vereins mit ihrer Unterschrift zu dokumentieren.



23.12.1950 Eintragung in das Vereinsregister Aschaffenburg als
Flugsportclub Aschaffenburg e.V.

Fred Roos entwarf das Vereinseblem „Flugsport-Club Aschaffenburg e.V.“

Es wurden blaue Wimpel mit eingesticktem Vereinseblem anfertigen, und es wurden

- 5 Wollmützen gestrickt in den Aschaffener Stadtfarben Grün-Rot-Weiß, die dann auch bei allen Gelegenheiten getragen wurden.

Auf einer unserer monatlichen Mitgliederversammlungen wurde beschlossen, am Aschaffener Faschingszug 1951 mit einem Wagen teilzunehmen. Es war der erste Faschingszug in Aschaffenburg nach dem Krieg, am 4.2.1951.

- 10 Der Wagen wurde in der Karosseriewerkstatt von Alois Seiler in Haibach von Niko Sommer, Franz Steuer, Fredi Roos u.a. gebaut. Auf dem Wagen wurde ein stilisierter Schulgleiter montiert, der mit einem riesen Vorhängeschloss mit der Aufschrift „Besatzungsstatut“ „in Ketten gelegt“ wurde. Ein Spruchband gab kund: „Mä deede wenn mä defde“ und „Mä könnte wenn mä wollte“ und „Der Wind wär gut“. Unser Wagen war die Nummer 9 von 40 im Zug.

- 15 Es wurde auch am Faschingszug in Großostheim am Rosenmontag teilgenommen.

Vom 23. bis 30. 9.1951 fand in Aschaffenburg eine Ausstellung „Schaffen und Schauen“ statt, auf der der Flugsportclub mit einem Stand „Öffentlichkeitsarbeit“ betrieb, mit Werbung für den Verein und den Segelflugsport. Es wurden Segelflug- und Motorflug Modelle gezeigt, sowie die erste in Deutschland hergestellte unzerbrechliche Luftschraube

- 20 für Motorflugmodelle von Kurt Friedrich und Fa. Petri in Aschaffenburg. Blickfang war ein Segelflugmodell, gebaut von Walter Glenner, mit einer Spannweite von 3 Metern.

Dass die Modelle auch fliegen konnten, wurde an den beiden Sonntagen 23. und 30. September mit einem Schaufliegen sowie Heißluftballonaufstiegen auf dem Kickers-Sportplatz in Aschaffenburg-Damm vorgeführt.

- 25 In der Zeit 1950/51 hatten waren auch einige Segelfluginteressierte aus Obernau im Verein. Sie gründeten am 18.11.1951 mit 6 Mitgliedern den Flugsport-Club „Möve 1951“ Obernau/Main und betrieben die Zulassung des Geländes im Altenbachtal als eigenes Fluggelände. Aber erst 1961 beantragte der damalige Vorstand Helmut Wolfert, Martin Gerlach und Wunibald Kolb die Eintragung des Vereins in das Aschaffener Vereinsregister. Die Eintragung erfolgte am 24.11.1961.

Erich Stapf, Norbert Schuch, Fredi Roos



Faschingszug 1951