

Jahr 1930

26. Februar 1930 =>Gründung Siegener Luftfahrt-Verein im Hotel Monopol in Siegen.

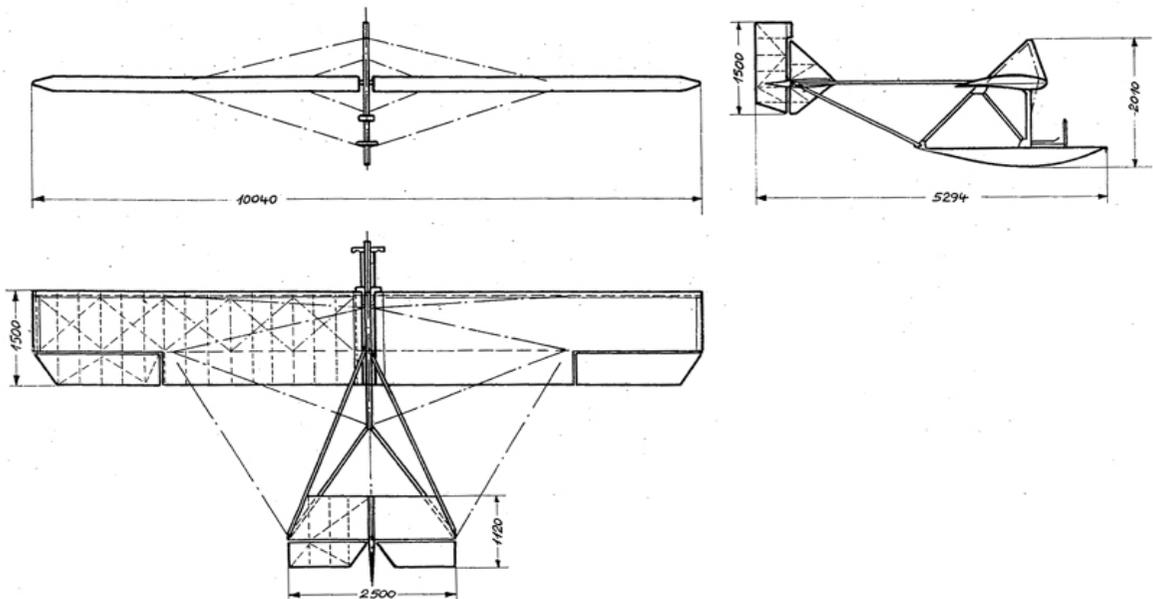
Als Vorsitzenden wählte man Oberingenieur Meyer, später füllte Oberstudienrat Baesmann das Amt aus.

Erstes Fluggelände war ein Gelände am Nordhang der Kalteiche bei Wilgersdorf an dem auch eine Flugzeughalle in Holzkonstruktion entstand.

Ein Gleitflugzeug vom Typ "Zögling", getauft auf den Namen Siegerland wird schnell gebaut und so erfolgen die ersten Gummiseilstarts in Wilgersdorf.

Stamer Lippisch Zögling

Schulsegelflugzeug, Deutschland, 1926



Beschreibung:

Der Zögling war ein einfaches Schulungssegelflugzeug, das für den Gummiseilstart gedacht war. Der Konstrukteur war Alexander Lippisch, der später unter anderem durch seine Nurflügelentwürfe bekannt wurde, zum Beispiel der Raketenjäger Me 163 Komet.

Masse und Gewichte

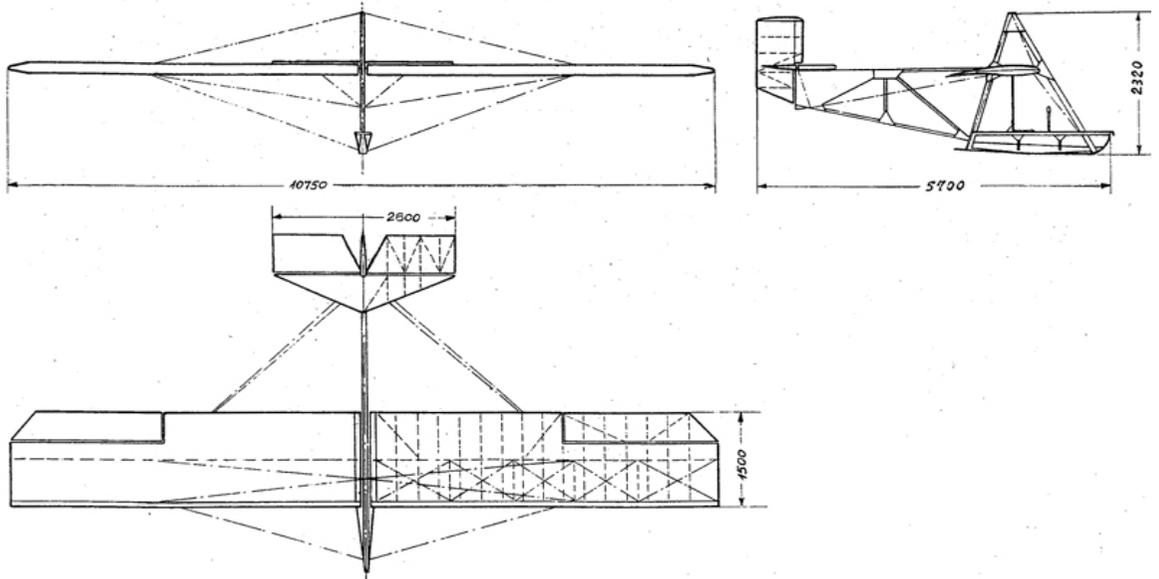
Gesamtlänge:	5,29 m
Höhe:	2,01 m
Spannweite:	10,04 m

Da das Fluggelände nicht besonders geeignet ist werden auch Äcker und Wiesen in den Flugbetrieb integriert. Dies führt gleichermaßen zu Flur- und Flugzeugschäden.

Jahr 1931

In der Werkstatt in Siegen werden zwei weitere Gleitflugzeuge, Typ "Zögling", gebaut und auf die Namen
..... MAX und MORITZ getauft.

Danach wird der Bau eines weiteren Schulgleiters, Typ "Grunau 9" oder E.S.G. (Einheits-Schulgleiter), begonnen.
Dieser bekommt den Name "Hugo", zu Ehren des damaligen Werkstattleiters und Fachlehrers Hugo Courts.



Es gab natürlich auch immer wieder Reparaturarbeiten auszuführen.

Vereinsgeschichte LSV Siegerland e.V.

Jahr 1932

Nach Meinungsverschiedenheiten kam es zur Trennung. Der Ableger nannte sich Jugendfliegergruppe 163 und wurde von Direktor Breitenbach (Berufsschule Siegen) geleitet.

Das Inventar wurde aufgeteilt. Der Stammverein behielt das Fluggelände und die Halle in Wilgersdorf, die Jugendfliegergruppe die Werkstatt in Siegen.

Der Stammverein fand in der Nähe der ehm. Rolandshütte in Weidenau schnell einen neuen Werkstattraum.

Es wurde ein Schulgleiter E.S.G. (Schädelspalter) mit Sitzverkleidung gebaut und zwei weitere aufgelegt.



Grunau G9 "Schädelspalter" mit Rumpfboot.

Der Flugbetrieb stand unter der Leitung von Emil Limberg. Mit dem Flugzeug "Hugo" (siehe auch 1931) sind immerhin 9 B-Prüfungen geflogen worden.

Die Jugendfliegergruppe flog derzeit auf dem Stegskopf unter der Leitung des Fluglehrers Hans Greth.

Jahr 1933

In Deutschland werden die Luftsportvereine in den SA-Fliegersturm überführt. Es geht erst mal mit dem Luftsport bergab. Die Luftsportler haben keine Lust auf eine militärische Grundausbildung.

Bald wird bekannt, dass alle Segelflieger in einen neu gegründeten Luftsportverband (DLV) eingereiht werden sollen. Durch die Kunde ermuntert, war man bereit eine Neuordnung abzuwarten.

Auf der Suche nach einem neuen Fluggelände schwänzten vier Männer den SA-Dienst und gingen ihre eigenen Wege auf der Suche nach einem Fluggelände in der Nähe Siegens. Nur so konnten die Transportprobleme für Mensch und Fluggerät nach Wilgersdorf und zurück gelöst werden.

Es wurde der Südwesthang der Eisernhardt, damals mit jungem Hauberg bewachsen, untersucht und für Gleitflüge als geeignet bewertet.

Vereinsgeschichte LSV Siegerland e.V.

Jahr 1933 (Fortsetzung)

Juni 1933 => Gründung einer Ortsgruppe Siegen des DLV.....

Gleichzeitig entstanden auch Ortsgruppen in Geisweid, Ferndorf, im Wittgensteiner Land und im freien Grund.

Leiter dieser Ortsgruppen im südlichen Westfalen war Dr. Oskar Waldrich.....

Nach Gründung dieser Ortsgruppen kam auch der Flugbetrieb wieder in Gang. Es wurde erst noch in.....
Wilgersdorf, aber auch auf dem Setzer Hang und in Ferndorf geschult.

Nach einigem Verhandlungsgeschick und zwei gelungenen Gleitflügen (B-Flüge) von Fluglehrer Gustav Schmidt und Arthur Haardt unter den Augen von Ortsgruppenführer Dr. Dierkes wird im Herbst 1933 die
Tauglichkeit des Südwesthanges der Eisernhardt festgestellt. Die **Eisernhardt wird Fluggelände**.

Nun standen einige dringende Arbeiten an. Der Wegebau und das Planieren eines Platzes für die Wilgersdorfer
Halle, die auf der Eisernhardt eine neue Verwendung finden sollte.

Der Zufahrtsweg von der Faulen Birke zum Startplatz war sehr schmal, dass kaum Baustoffe geschweige denn
ein Segelflugzeug transportiert werden konnte. Durch den Einsatz von 40 Arbeitsdienstmännern konnte der
Weg auf der ganzen Länge verbreitert und an den abschüssigen Stellen abgestumpft werden.

An der Baustelle kommt auch bald die erste Unterkunft in Form eines ausrangierten **Bahnwagons** an. Dieser
steht einige Zeit an der Faulen Birke und wird später mit einem Lastkraftwagen, vier Pferden und der halben
Arbeitsdienstmannschaft mühevoll zur Eisernhardt bewegt.

Für die Herstellung des Hallensockels wurden durch ein Pferdefuhrwerk laufend geputzte Ziegelsteine von der
früheren Grube "Eiserner Union" bergauf zur Baustelle gefahren. Gleichzeitig gingen mehrere
Arbeitsdienstmänner mit dreibeinigen Rodeböcken ans Werk, um die Baumstümpfe aus der Startschneise zu
entfernen. Bei größeren Eichenstümpfen riss das Drahtseil der Winde, und es mußte geschossen werden.
Diese Arbeit übernahm Schießmeister Hahn, der mit Dynamit jahrelang im Bergbau zu tun hatte.

Franz Wettky, ein ausgedienter Arbeitsdienstmann der den **Bahnwagon** lange Zeit bewohnte, mauerte.....
den Hallensockel und befestigte den Weg vor der zukünftigen Halle mit Steinbrocken.



In Siegen wurde ein weiterer Arbeitsraum in der Grobe bei der Firma Sieggas eingerichtet.....

Jahr 1934 / 35

Schon während der Bauarbeiten im Frühjahr 1934 wurde der Flugbetrieb zur Eisernhardt verlegt. Der
..... lästige Transport der Schulgleiter von und nach Siegen sollte nur von kurzer Dauer sein.

Die Ferndorfer Gruppe hatte bereits 1934 eine vorbildliche Flugzeughalle mit einliegender Werkstatt,
..... Wohnräumen und Unterkunftsräumen errichten lassen. Viele auswärtige Flugschüler kamen an
Wochenenden dorthin, um ihre ersten Prüfungen an der Rodenull zu absolvieren.

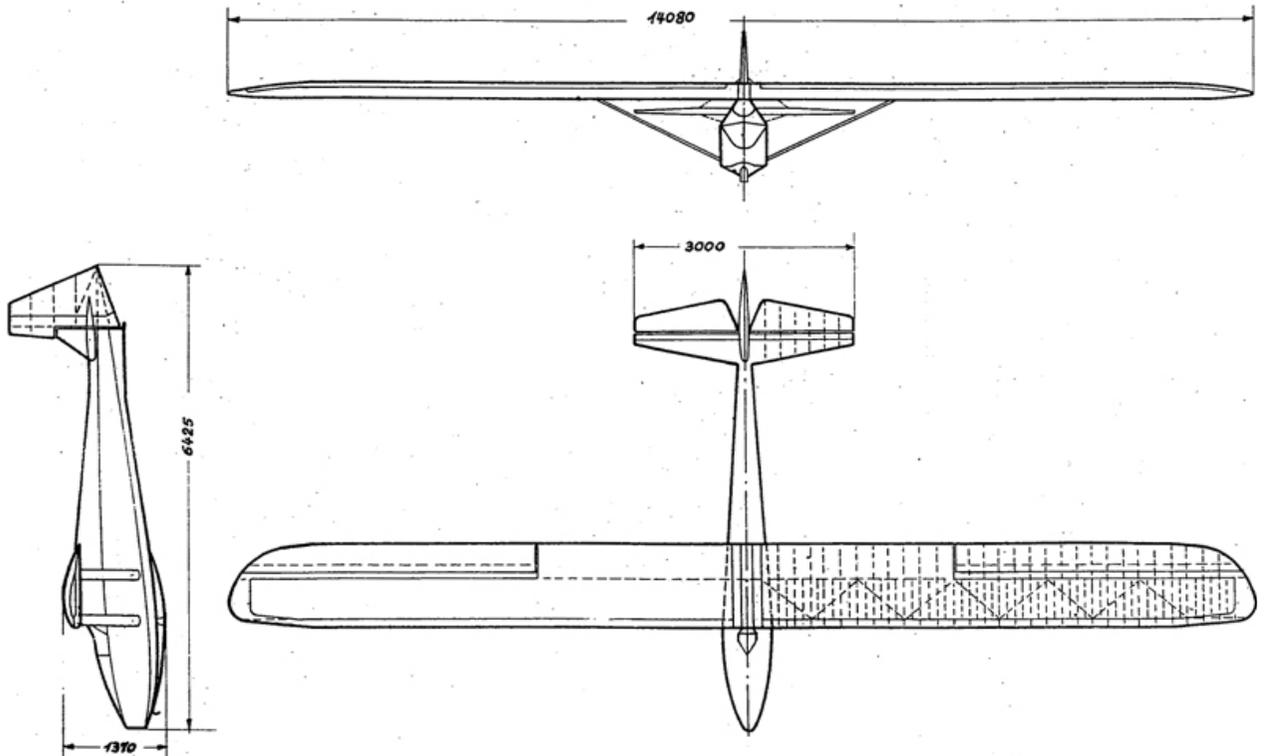
Die Geisweider mieteten einen Bauraum am Setzer Weg und bauten eine Flugzeughalle am Setzer Hang, wo
..... man bei günstigem Wind längere Segelflüge durchführen konnte.

Jahr 1934 / 35 (Fortsetzung)

In Siegen wurde ein weiterer Werkstatttraum in der Schulstraße eingerichtet. Die Reichsbahn baute eine Lehrlingswerkstatt unter einem Brückenbogen in der Austraße, in der unter der Leitung von Gustav Schmidt RWA-Lehrlinge im Gleitflugzeugbau ausgebildet wurden. Auch die Siemens stellte vorübergehend einen Bauraum in der Ziegeleistraße für das Segelflugzeug "Kassel 20".

Kassel 20

Übungssegelflugzeug, Deutschland, 1930



Masse und Gewichte

Gesamtlänge:	6,43 m
Spannweite:	14,08 m

In Wahlbach befand sich zu dieser Zeit eine Halle der Freier Grunder Ortsgruppe im Bau.

Die Reichsbahngruppe baute für ihre Lehrlinge eine Unterkunft auf der Eisernhardt, die aus zwei ausrangierten Personenwagen 4. Klasse bestand und vor der Fertigstellung der Halle und des Restaurants von den Mitgliedern der DLV-Gruppe Siegen benutzt wurde.

Eines Tages wurde die Flugzeughalle in Wilgersdorf demontiert und auf der Eisernhardt wieder aufgebaut. Dabei stellte man fest, dass die Dachhaut aus Teerpappe nicht mehr zu gebrauchen war. Ein Siegerländer Unternehmen stiftete verzinkte Pfannenbleche, die von den Mitgliedern verlegt wurden. Die Flugzeughalle konnte dann im Spätsommer 1934 in Betrieb genommen werden.

Dr. Waldrich hatte die Idee, neben der Flugzeughalle auf der Eisernhardt ein Restaurant mit Unterkunftsräumen für die Flugschüler zu bauen. Den Bauplan erstellte die Firma Hch. Feindler, Siegen, die auch bald mit den Bauarbeiten begann. Noch vor dem Winter 1934/35 stand das Gebäude im Rohbau.

Vereinsgeschichte LSV Siegerland e.V.

Jahr 1934 / 35 (Fortsetzung)

Rohbau Fliegerheim im Jahr 1935 aus Richtung des Weges von der Faulen Birke aufgenommen.



Weitere Vorhaben, wie Wasserversorgung, Stromversorgung usw. drängten sich auf. Franz Wettky, der ständig am Neubau tätig war und die Anlage bewachte, hatte bei der Grube "Union" den alten Stollen freigelegt, aus dem auch bei trockenem Wetter ständig ein Wasserstrudel hervorquoll. Man wählte daher diese Stelle zur Wasserversorgung für den Neubau. Am Ausgang des Stollens wurde eine Staumauer errichtet, so dass der halbe Stollen unter Wasser stand. Vor dem Stollenmundloch entstand ein unterirdisches Pumpenhaus aus Beton. Die mehrstufige Wasserpumpe mit Elektromotor wurde aus der Hengsbach mit Strom versorgt. Ein vom Arbeitsdienst ausgehobener Graben, der vom „Union“ zum Neubau auf dem Berge führte, war für die Wasserleitung, das Strom- und Telefonkabel bestimmt. Eine verzinkte, gebrauchte Wasserleitung mit Flanschen wurde von einer Grubenverwaltung zur Verfügung gestellt.

Das Restaurantgebäude sollte einen Aussichtsturm in Stahlkonstruktion erhalten. Als der Unterbau bereits montiert war, kam man auf den Gedanken, dass der Turm eine Gefahr für die Segelflugzeuge sein könnte. Der Turmbau wurde eingestellt und die Unterkonstruktion wurde für ein Wasserreservoir bestimmt, um ein natürliches Gefälle des Wassers zu den Verbraucherstellen im Wirtschaftsgebäude zu erhalten. Als nächstes nahm man noch eine Abwassersickergrube unterhalb des Hauses in Angriff.

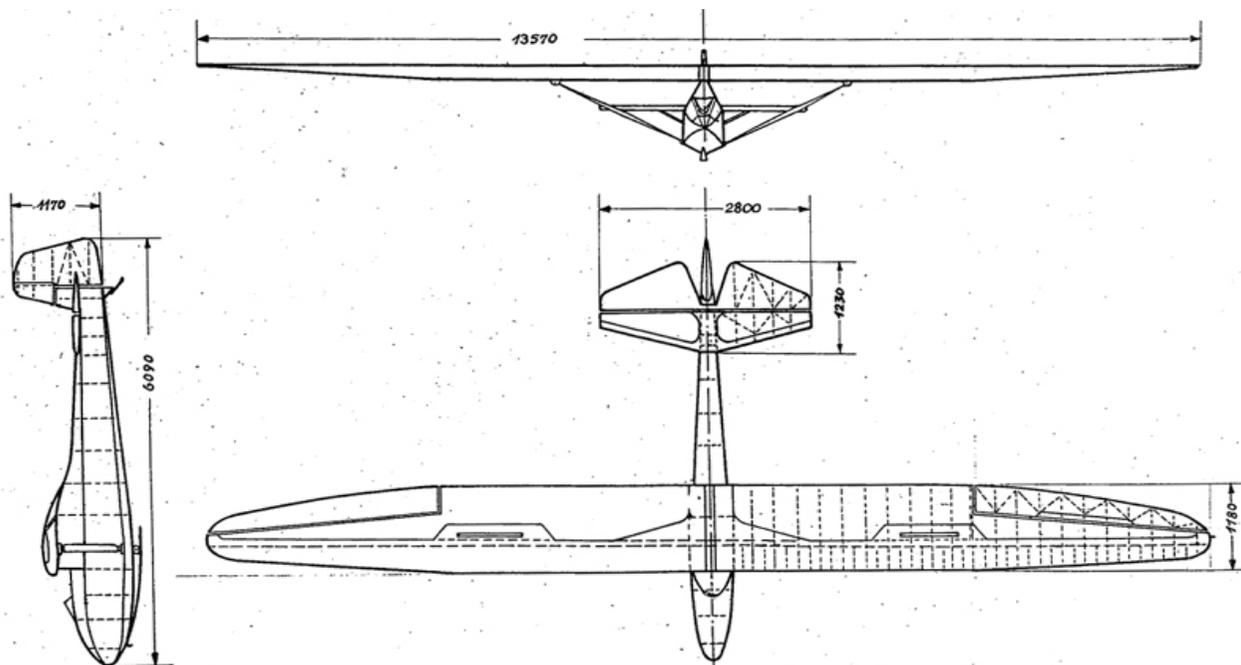
Die westfälische Landesgruppe des DLV bildet Segelfluglehrer in Örlinghausen aus, und an diesen Lehrgängen nahmen auch Emil Linberg, Gustav Schmidt, Hermann Nickolai und Albert Wilhelm von der Siegener Ortsgruppe teil, die dann für den Flugbetrieb auf der Eisernhardt verantwortlich waren. Später kamen auch noch Werner Kinkel, Heinz Wolf und Alfred Menn hinzu.

In Geisweid amtierten die Segelfluglehrer Erich Strack und Hermann Stracke. An dieser Stelle sei auch noch an die beiden Segelflieger Artur Haardt und Walter Junck gedacht, die bei Übungsflügen den Tod fanden.

Für den Flugzeugbau in den Siegener Werkstätten waren die Bauleiter Gustav Schmidt, Fritz Haardt, Werner Kinkel, Werner Kneppel und später noch Alfred Menn und Walter Möller zuständig. In Geisweid leitete die Werkstatt Hermann Stracke. Ein von der Gruppe zugeteiltes Segelflugzeug "Grunau Baby II" konnte im Herbst 1934 am Hang der Aehl eingeflogen werden. Man landete auf den Wiesen der Rinsenau, die damals gegenüber der Hengsbach nicht bebaut waren. Mehrere C-Prüfungen wurden dort bei steifem Westwind geflogen und ebenso mehrere Dauerflüge von Gustav Schmidt, davon einer über 8 Stunden. Die Ferndorfer führten ebenso lange Flüge am Kilgshahn durch. Auch am Setzer Hang wurden längere Flugzeiten erreicht.

Hirth Grunau Baby IIb

Segelflugzeug, Deutschland, 1934



Masse und Gewichte

Gesamtlänge:	6,09 m
Spannweite:	13,57 m
Flächenstreckung:	12,80
Flügelfläche:	14,20 m ²
Max. Startgewicht:	250 kg
Leergewicht:	160 kg
Max. Nutzmasse:	90 kg

Leistungsdaten

Höchstgeschwindigkeit:	160 km/h
Landegeschwindigkeit:	50 km/h
Flächenbelastung:	18,00 kg/m ²
Gleitzahl:	17

Zu dieser Zeit wurden auch schon Windenstarts ausgeführt. Der erste Start dieser Art fand auf den Wiesen zwischen Wahlbach und Wiederstein unterhalb der Bahnstrecke statt. Eine feststehende Seilwinde, vom Automotor angetrieben, stellte die Reichsbahn zur Verfügung.

Nachdem Dr. Waldrich nicht mehr in der Funktion als Untergruppenführer zur Verfügung stand, verzögerte sich die Fertigstellung des Flieger-Restaurants auf der Eisernhardt. Siegen wurde nun der hessischen Landesgruppe zugeteilt, als neuer Ortsgruppenführer wurde Karl Bürgers eingesetzt. Unter der Leitung der neuen Landesgruppe wurde dann das Restaurantgebäude zügig fertig gestellt. Der Parkplatz vor der Halle wurde vergrößert und der Zufahrtsweg von der Faulen Birke bis zum Heim endgültig beschottert und gewalzt.

Vereinsgeschichte LSV Siegerland e.V.

Jahr 1936

Endlich im Juni 1936, fand die Einweihung des Wirtschaftsgebäudes statt, die mit einer kleinen Feier verbunden war. Dazu war mit leitenden Persönlichkeiten der Landesgruppe Darmstadt und der Ortsgruppe Siegen auch der Rhöngeist Oskar Ursinus, der Vater der Wasserkuppe, erschienen.

Das Fliegerheim auf der Eisernhardt ist zur zur Einweihung 1936 bereit.



Bei der Einweihung des Fliegerheims auf der Eisernhardt 1936. Dritter von links vorn (mit Hut) Oskar Ursinus von der Wasserkuppe (Rhön), ganz rechts der Siegener Arzt Dr. Dierkes, der als Untergruppenarzt im Deutschen Luftsportverband fungierte.

Quelle:

Siegener Zeitung

Mittwoch, 20. Februar 1980

Vereinsgeschichte LSV Siegerland e.V.

Jahr 1936 (Fortsetzung)

Schon vor der Einweihung waren bereits achttägige Lehrgänge unter der Leitung von Emil Linberg und Gustav Schmidt abgehalten worden, wobei man die bereits vorhandene Unterkunft der Reichsbahn benutzte. Bei solchen Kursen wurden meist mehrere Gleifflugzeuge verstümmelt. Ein neu getauftes Flugzeug namens „Saudogge“ war nach wenigen Starts nur noch ein Trümmerhaufen.



Kurz bevor die "SAUDOGGE" zu Kleinholz "verarbeitet" wurde!
Die Flugzeughalle im Hintergrund besitzt bereits rollengelagerte Schiebetore.

Kurz nach der Fertigstellung des Fliegerheims fand ein Lehrgang für Segelfluganfänger statt, dessen Teilnehmer aus deutschen und englischen Gymnasiasten bestand. Für die neu eingerichtete Küche hatte die Darmstädter Gruppe einen erstklassigen Koch angeheuert. Ebenso stellte die Landesgruppe einen Fluglehrer zur Verfügung, der perfekt die englische Sprache beherrschte. Fast jeder Engländer hatte in diesem Kursus eine Prüfung absolviert.

Ab August konnte man auf dem verbreiterten Hang eine Anzahl A- und B-Prüfungen durchführen, wenn der Wind günstig war.

Im Siegerland und im Wittgensteiner Land waren inzwischen auch mehrere Flugveranstaltungen mit Kunstflügen und Fallschirmabsprung durchgeführt worden. Allorts wurde Propaganda für diesen neuen Sport betrieben, und auf vielen Plätzen waren Flugzeuge zur Besichtigung an Werbetagen aufgestellt.

Vereinsgeschichte LSV Siegerland e.V.

Jahr 1936 (Fortsetzung)



10 Gleit- und Segelflugzeuge auf dem Herrengarten 1936



10 Gleit- und Segelflugzeuge auf dem Herrengarten 1936

Nach der DLV Gründung hatte man 10 Gleit- und Segelflugzeuge auf dem Herrengarten in Siegen montiert, und vor dem Apollotheater stand ein Motorflugzeug von Dr. Waldrich, das in Schameder stationiert war.



Motorflugzeug (Klemm KL 31/32?) von Dr. Waldrich vor dem Apollo Kino in Siegen.

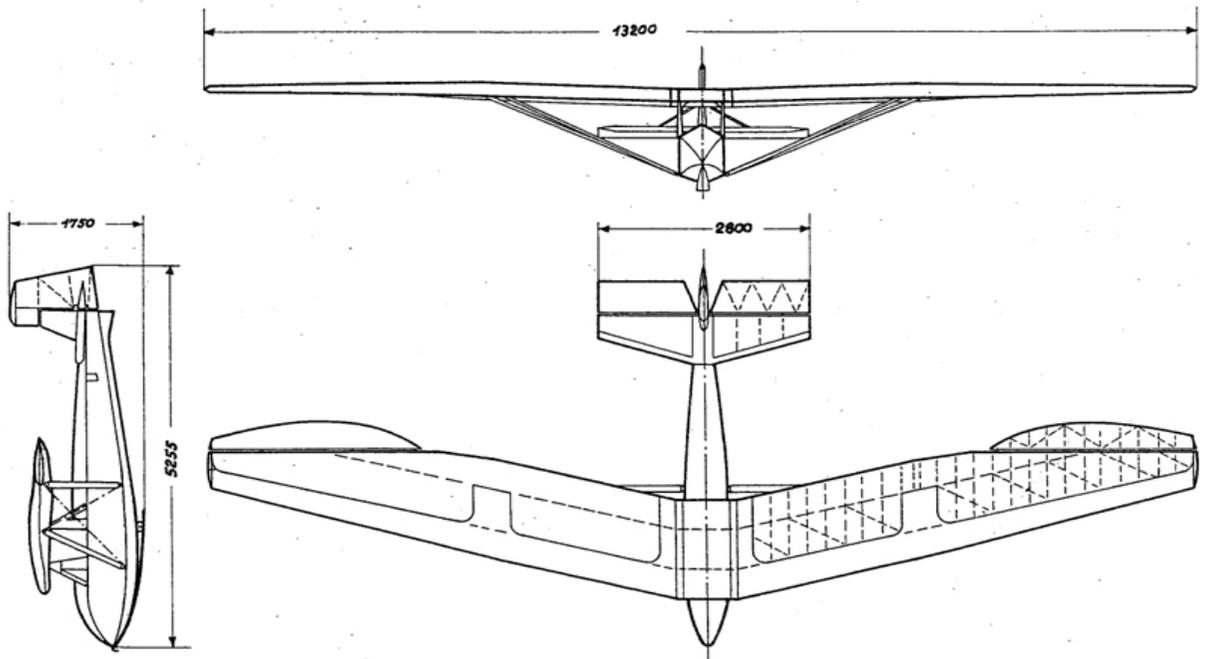
Nachdem die Segelflugzeuge Falke, Kassel 20 und Grüne Post zu Bruch gegangen waren, flogen die Fortgeschrittenen mit dem Baby II und mit einem neu angeschafften Rhönbussard. Sonntäglich konnten die Besucher an der Eisernhardt bei guter Thermik ein Segelflugzeug kreisen sehen.



Rohbau eines Lippisch Falke, ein Entwurf aus dem Jahr 1929.

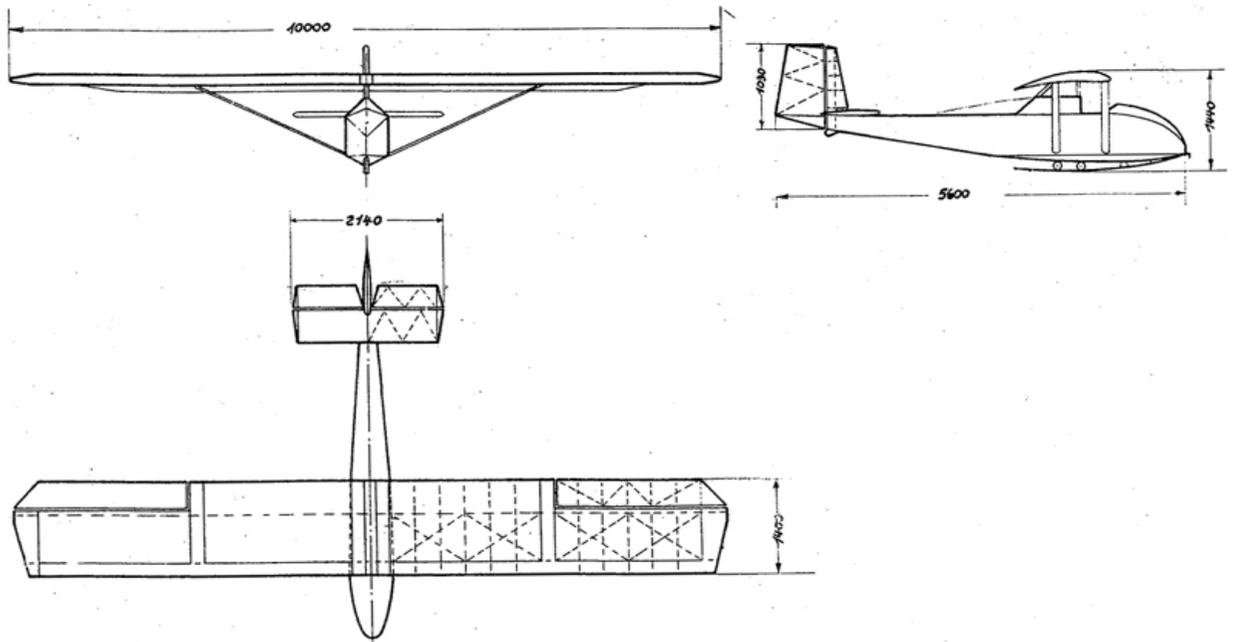
Lippisch Falke RVa

Segelflugzeug, Deutschland, 1929



Grüne Post

Übungssegelflugzeug, Deutschland, 1931



Beschreibung:

Das Segelflugzeug grüne Post wurde 1932 durch Ing. Alexander Lippisch entwickelt, der Bauplan wurde als Beilage zu der Zeitung (Die grüne Post) vertrieben was auch zur Namensgebung des Segelflugzeugs führte. Es wurden etwa 2500 Baupläne über die Zeitung vertrieben, etwa 125 Segelflugzeuge grüne Post wurden in den Dreißiger Jahren erbaut. Bedingung zum Nachbau war das der Name (grüne Post) auf dem Flugzeug aufgebracht werden musste !

Jahr 1937

Im April 1937 wurde der Deutsche Luftsport-Verband aufgelöst, und an seine Stelle trat das N.S.-Fliegerkrops.

Man wollte damit eine straffere Bindung an die NS-Formationen erreichen. Die Segelflieger waren mit dieser

Neuordnung nicht einverstanden. Kurzerhand wurde jedem der noch segelfliegen wollte eine Uniform verpasst.

Bei gelegentlichen NS-Propagandamärschen mussten nun auch die Segelflieger antreten. Der NSFK-Sturm 7/

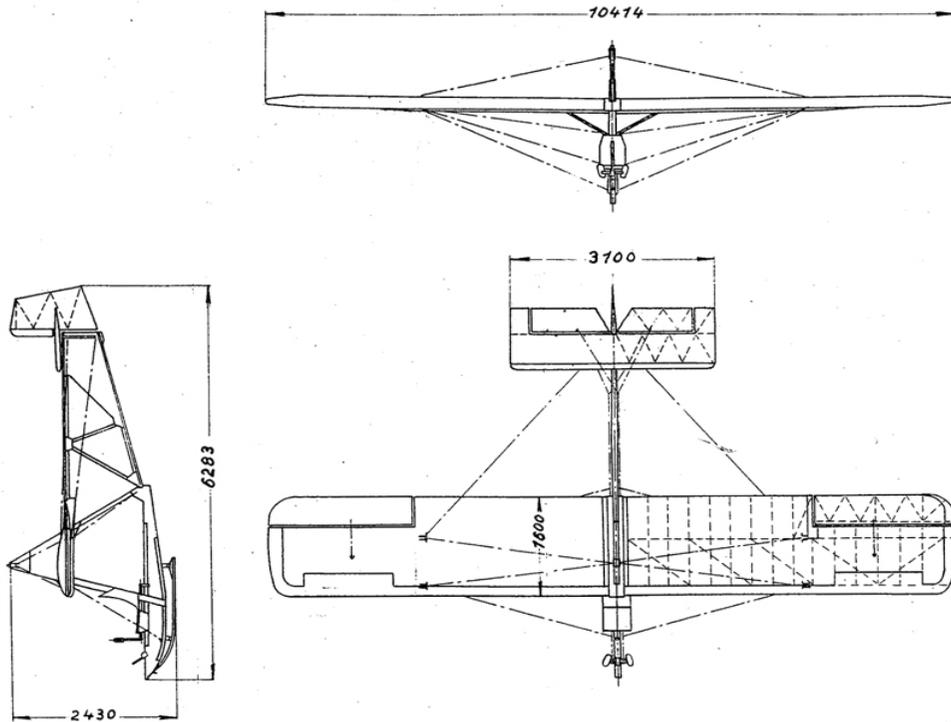
58 umfasste den Kreis Siegen, wurde von Gustav Schmidt geführt und hatte anfänglich seinen Sitz in Ferndorf.

Jahr 1938 / 39

Für Anfängerschulungen führte man 1938 einen neuen Schulgleiter SG 38 ein, der meistens auch von der HJ benutzt wurde. Einen großen Teil der NSFK-Mitglieder zog man 1938 zum Wehrdienst und 1939 zum Kriegsdienst ein. Gustav Schmidt, der gleich zu Anfang des Krieges 1940 in ein Fliegerbattalion kam, verunglückte während seines Dienstes tödlich. Auch der Gastwirt der Eisernhardt, Richard Hundt, wurde zur Wehrmacht abkommandiert. Gastwirtschaft führten danach Wilhelm Noss und Frau.

Stamer Lippisch Schulgleiter SG 38

Schulgleiter, Deutschland, 1938



Beschreibung:

Der Schulgleiter 38 war der Standard für die fliegerische Grundausbildung der angehenden Luftwaffenpiloten. Er war angelehnt an die für die Zeit zwischen den Kriegen typischen Gleitflugzeuge.

Masse und Gewichte

Gesamtlänge:	6,28 m	Höhe:	2,43 m
Spannweite:	10,41 m	Flächenstreckung:	6,76
Flügelfläche:	16 m ²	Max. Startgewicht:	210 kg
Leergewicht:	110 kg	Max. Zuladung:	100 kg

Leistungsdaten

Höchstgeschwindigkeit:	115 km/h
Landegeschwindigkeit:	40 km/h
Flächenbelastung:	13 kg/m ²
Gleitzahl:	10

Vereinsgeschichte LSV Siegerland e.V.

Hinweis:

..... Die Geschichte nimmt einen bestimmten Verlauf, den man nicht ändern kann.
..... Persönlich hat aber jeder „Teilnehmer“ der Geschichte eine eigene Sicht auf die
..... Vorkommnisse. Daher nehmen wir Anregungen zum Inhalt, Beiträge um vorhandene
..... Lücken zu schließen und Hinweise auf sachliche Fehler gerne entgegen!

Danksagung:

..... Ein Dank gilt all denen, die es ermöglicht haben, die vielen einzelnen (Datums)Daten in
..... eine Reihenfolge zu bringen und mit Leben zu füllen.

Quellenangabe:

..... Walter Beier, Werner Knepe, Willi Link, Hans Rückes, Heinz Wolf
..... (intern)

Quellenangabe:

..... Mit freundlicher Unterstützung und Genehmigung durch
..... (extern)

Siegener Zeitung

