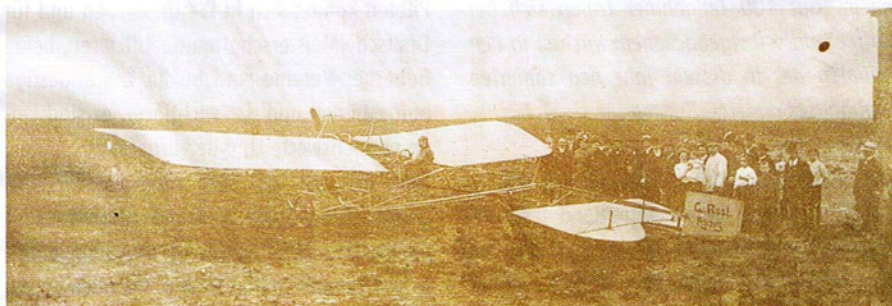
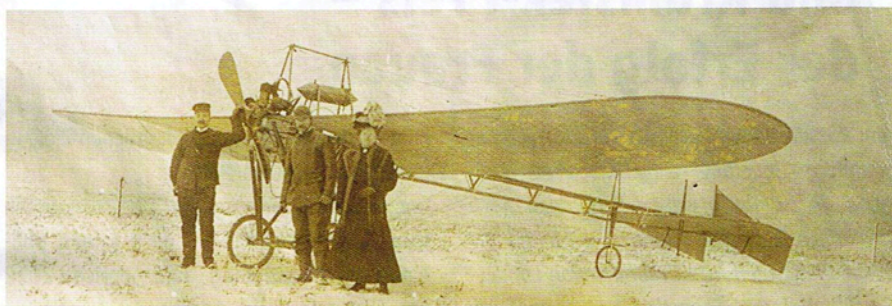


■ Zur Geschichte des Luftsports in der Fischbeker Heide

Am 28. August 2010 feierte der Segelflug-Club Fischbek e.V. sein 60jähriges Bestehen und den 100sten Geburtstag seines Fluggeländes. Aus diesem Anlass haben wir versucht, die Geschichte unseres Platzes und seiner Menschen zu erforschen und sind auf einen reichen Fundus aus Dokumenten, Fotos und Zeitzeugen gestoßen. Auch jetzt noch vervollständigt sich die Geschichte des Segelfluggeländes durch immer weitere Dokumente. Einen Teil dieser Geschichte wollen wir hier veröffentlichen, weil die Fliegerei in Fischbek exemplarisch steht für die Entwicklung des Segelflugs in Deutschland. Unsere Vorgänger haben durch großen persönlichen Einsatz, oft mit sehr beschränkten finanziellen Mitteln, der heutigen Fliegerei den Weg bereitet. Sie haben unseren Respekt verdient.



1910 -1914

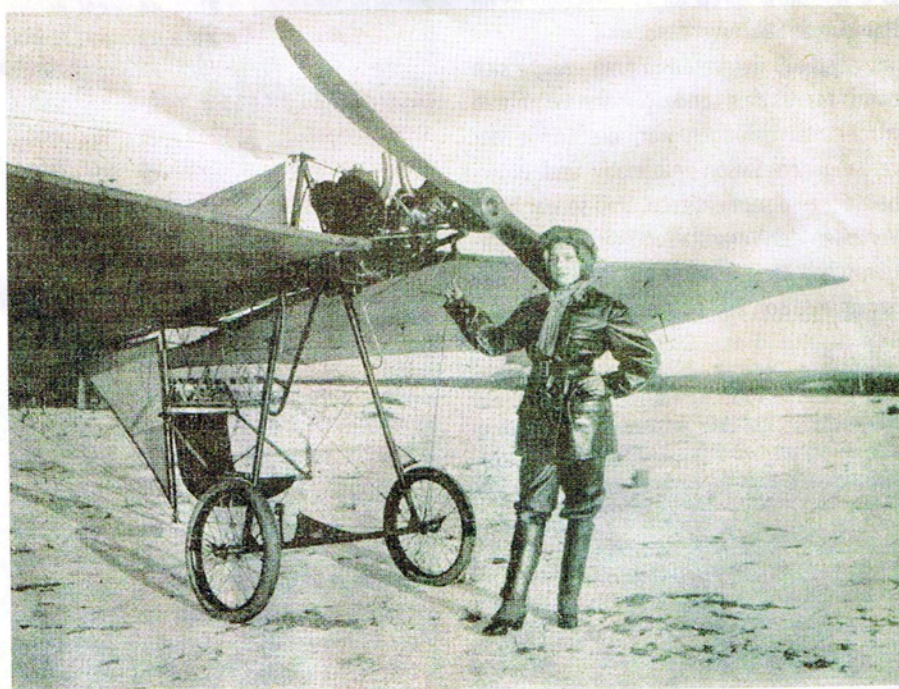
Die Geschichte des Luftsports in der Fischbeker Heide beginnt 28. August 1910. Otto Lilienthal war der Gleitflug und den Brüdern Wright der Motorflug gelungen und überall in Deutschland gab es Männer, die fasziniert waren von der Idee, fliegen zu können. Anfangs waren es Einzelpersonen, die eigene Flugmaschinen erfanden und ausprobierten, so auch die Brüder Wilhelm und Gottlieb Rost aus Harburg, das damals noch preußisch war. Eigentlich verkauften sie Fahrräder, aber ihr Interesse an der Fliegerei mag wohl schon 1904 durch eine umfangreiche Modellaus-

stellung von Luftschiffen und Flugmaschinen geweckt worden sein, die in einer Harburger Gastwirtschaft gezeigt worden sind. 1906 fingen sie an, eigene Flugmaschinen zu konstruieren.

Es wurden aber auch schon Vereine gegründet. So am 17. Februar 1908 der „Hamburger Verein für Luftschiffahrt“, bei dem anfangs die Ballonfahrten im Vordergrund standen. Aber schon 1909, der Verein hatte sich inzwischen in „Hamburger Verein für Luftfahrt“ (HVL) umbenannt, konstituierte sich die flugtechnische Abteilung des HVL. Sie kaufte

einen Gleiter „System Lilienthal“ und probierte ihn am Scheinberg in der Neugrabener Heide, südlich von Hamburg, aus. Ob diese Gleitflugversuche erfolgreich waren, ist nicht bekannt. Auch die Brüder Rost versuchten sich hier mit Gleitflugversuchen.

Ein Jahr später haben die Rost's ihren ersten motorbetriebenen „Flugapparat“ fertig gestellt und am 26. August 1910 in die Fischbeker Heide transportiert, etwa 5 km östlich vom Scheinberg entfernt. Am 28. August finden hier die ersten Rollversuche statt. Die „Harburger Anzeigen und Nachrichten“ schreiben am 29. August: „Die Rost'schen Flugversuche hatten gestern große Scharen von Ausflüglern nach der Fischbecker Heide gelockt.“ Und weiter: „Bislang wurden bei diesen Versuchen der Apparat nur auf der Erde in Bewegung gesetzt, zu wirklichen Aufflügen kam es noch nicht.“ Der 28. August 1910 gilt als das Geburtsdatum des Fischbeker Flugplatzes, der älteste auf Hamburger Gebiet. Er wird heute noch für den Segelflugsport genutzt. Gottlieb Rost stürzt am 06. Juni 1912 bei einem Probeflug in Fuhlsbüttel tödlich ab. Sein Geschäftspartner Eduard Jacobasch versuchte noch, Werkstatt und Restauration für einige Zeit in Fischbek aufrecht zu erhalten. Aber der Ausbruch des Ersten Weltkrieges beendete die zivile Luftfahrt. Erst Anfang der 20er Jahre des letzten Jahrhunderts nimmt die Fliegerei in Fischbek wieder Fahrt auf.



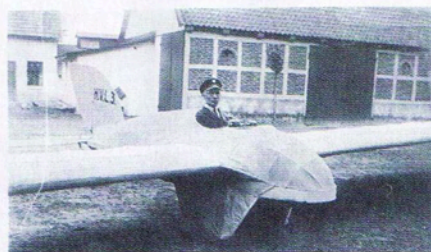
Text: Heike Capell

■ Zur Geschichte des Luftsports in der Fischbeker Heide

1920-1933: Jahre voller Idealismus

Der Erste Weltkrieg war verloren und der Friedensvertrag von Versailles verbot Deutschland jegliche Beschäftigung mit dem Motorflug. Dieser hatte in der Zeit von 1914 – 1918 wegen seiner Kriegstauglichkeit enorme Fortschritte gemacht und den Segelflug in den Hintergrund gedrängt. Doch nun erinnerte man sich allerorts wieder an die Versuche Lilienthals und nicht nur auf der Wasserkuppe wurden wieder Gleitflugzeuge entwickelt und gebaut.

In Hamburg waren es die Männer vom Flugtechnischen Verein Hamburg, die bisher nur Modelle gebaut hatten und nun, 1920, auch selbst fliegen wollten. Dieser Verein hatte schon eine bewegte Geschichte hinter sich. 1912 von den Herren Wagner und Dr. Amthor als „Hamburger Modellflugverein“ gegründet, wurde er bei Kriegsausbruch 1914 schon wieder aufgelöst. Ein zweiter Versuch 1915: Wagner und Reese gründeten den „Modell- und Segelflugverein Hamburg“. 1918 folgte die zweite Auflösung, nachdem auch das letzte Mitglied zum Militär eingezogen worden war. 1920: Wagner, Reese und Dr. Amthor gründeten den Verein zum dritten Mal, jetzt unter dem Namen „Flugtechnischer Verein Hamburg e.V.“ (FVH). Auch der 23jährige Ingenieur Bendix Ewald trat dem Verein bei. Inzwischen hatte der finanzstarke HVL eine eigene Segelflugabteilung gegründet. So bestanden 1921 in Hamburg schon zwei Vereine, die Se-



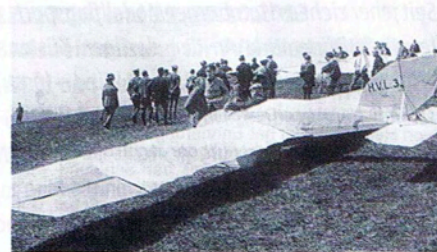
HVL 3 in Neugraben



Das Gebäude zeigt wahrscheinlich Jünges Stallgebäude

gelflug, besser gesagt, Gleitflug betrieben: der HVL und der FVH, die offensichtlich sehr eng zusammengearbeitet haben und später sogar fusionierten.

Wo konnte man fliegen? Natürlich da, wo es vor dem Krieg auch bereits geglückt war, am Scheinberg in Neugraben (s. oben). Immerhin besaß der HVL 1922 schon drei Gleitflugzeuge: die Lilienthalkopie HVL 1, den Gleiter H.V.L. 2 „Oller Dussel“ und die Eigenkonstruktion H.V.L. 3, einen Eindecker „mit Radsteuerung“. Die H.V.L. 3 wurde zum Rhönwettbewerb 1922 angemeldet und absolvierte dort wohl nur einen einzigen Flug von 6 Sekunden



HVL 3 beim Wettbewerb 1922 auf der Wasserkuppe

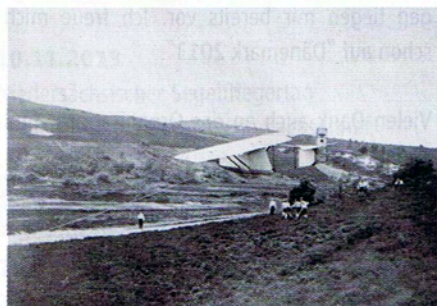


„Jungflieger“ des AVL

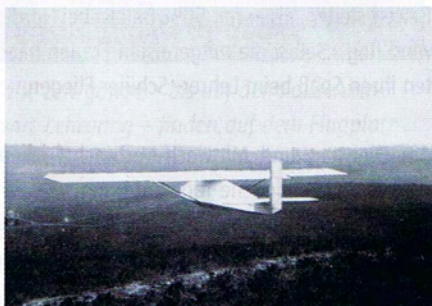
Dauer. Flugzeugführer war Bendix Ewald, und der HVL erhielt vom Preisgericht eine Prämie von 2.000 Reichsmark!

Auf diesem Rhönwettbewerb lernten die Hamburger eine neue Startart kennen, den Gummiseilstart. Man konnte jetzt auch ohne starken Gegenwind starten und verbesserte zudem noch die Flugdauer. Anfang der zwanziger Jahre entdeckten auch Ausflügler die Heide bei Hamburg und rund um den Scheinberg wuchsen Wochenendhäuser und Strommasten aus dem Boden, schlecht für Segelflieger. Also zog man 1923/24 wenige Kilometer weiter nach Westen, in die Fischbeker Heide, wo ja 1910 schon die ersten Flugversuche stattgefunden hatten. Die weiten Heideflächen mit den vielen Hängen und Kuppen waren bei allen Windrichtungen ein ideales Gelände für den Segelflug. Die Fischbeker Bevölkerung hatte nichts dagegen, wohl auch, weil die „Flugverrückten“ etwas Geld ins Dorf brachten. Überhaupt gehörten „die Segelflieger“ schnell zur Fischbeker Dorfgemeinschaft und so mancher Fischbeker ist Mitglied in einem der Segelflugvereine geworden.

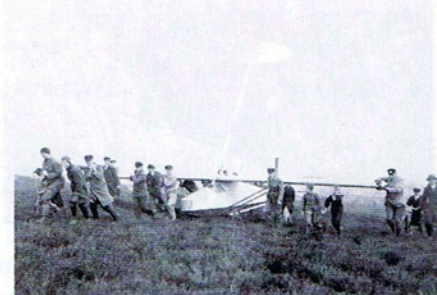
Als Unterstand und Werkstatt für die Flugzeuge diente dem FVH vorerst ein leeres Stallgebäude, das dem Vereinsmitglied Jünge gehörte. Man sagt, es sei ein Hühnerstall gewesen. Es war etwas beengt, jedenfalls mussten die Flugzeuge an jedem Flugtag auf- und wieder abgerüstet werden. Der HVL hat in Fischbek offensichtlich nie ein eigenes Gebäude besessen. Am 24. Januar 1926 stellte der FVH einen



„Jungflieger“ des AVL



„Jungflieger“ des AVL



„Jungflieger“ des AVL



Leistungsflyzeug „Rosemarie“ des AVL

Baugenehmigungsantrag für den Neubau einer kleinen Halle in der Fischbeker Heide. Die Halle wurde noch im selben Jahr bezogen. Hier wurde gebaut, geschlafen und gegessen, der Hühnerstall wurde vorerst nicht mehr benötigt. Die neue Halle ermöglichte erstmals einen geregelter Flugbetrieb. Immerhin zählte man am Ende des Jahres 1926 schon 372 Flüge, und für 1927 wurden 735 Flüge und „Dauerflugrekorde“ von 43,2 und 46,0 Sekunden gemeldet. Auch Paul Bäumer, Mitglied im HVL und Flugpionier aus dem 1. Weltkrieg, flog im Frühsommer 1927 am Winkelhang seine „A“. Er starb am 15. Juli 1927 bei einem Erprobungsflug nahe Kopenhagen. 1928 gründete Walter Milz eine Segelflugabteilung des Polizeisportvereins Hamburg. Walter Milz war in den 50er Jahren lange Zeit der 1. Vorsitzende der Segelflug-Club Fischbek e.V.. Auf dem Gelände von „Mudder Rieck“ am Rostweg wurde ein Flugzeugschuppen gebaut, ab 1930 zog der Verein in ein umgebautes, größeres Fabrikgelände in der Nähe um. Nun flogen schon drei Segelflugvereine in der Fischbeker Heide.

Ein vierter kam 1928 hinzu, als der Altonaer Verein für Luftfahrt (AVL) eine Jungfliegergruppe gründete. Fluglehrer wurde Bendix Ewald, der wegen Differenzen aus dem FVH ausgetreten war, und sich dem „Ring der Flieger“ angeschlossen hatte. Der Ring der Flieger und der AVL hatten dann die Jungfliegergruppe ins Leben gerufen. Das erste Flugzeug wurde selbst entworfen und gebaut, bekam den Namen „Lehrmeister“ und startete am 11. August 1929 zu seinem ersten Flug. Die Unterkunft der Jungflieger war ein feuchter Keller in einer ehemaligen chemischen Fabrik, doch bald zog man in die nun leer stehende Hühnerfarm der Familie Jünge um. Hier wurde im Winter 1929/30 das nächste Flugzeug der Jungflieger entworfen und gebaut, der Einsitzer „Rosemarie“. Rosemarie wurde am 4. Mai 1930 eingeflogen.

Auch der FVH baute, was Leimtopf und Sperrholz hergaben. In kurzer Zeit entstanden die



„Zögling“ – Im Spannturm erkennt man eine zweite Person: Anna-Lise Cornehl genannt Ali



„Santa Lucia“, entworfen und gebaut von dem Fischbeker Viktor Schuback, und ein (noch namenloser) Doppeldecker.

Aus Harburg kam auch die Fluggruppe „Sturmvolgel“ mit Fritz Knoblauch in die Heide. Fritz Knoblauch wird nach dem 2. Weltkrieg den „Harburger Aero-Club“ gründen, der natürlich auch in Fischbek flog. Nun waren es fünf Vereine, die jeder für sich mehr oder weniger erfolgreich Segelflugzeuge bauten und flogen, aber nicht so recht vorankamen. Vielleicht war es die Einsicht, gemeinsam mehr zu erreichen, als sich im August 1930 eine Arbeitsgemeinschaft der Vereine HVL, FVH, AVL und der Polizeisportgruppe bildete, um die Segelflugausbildung mit einer einheitlichen Methodik effektiver zu gestalten. Der Sturmvolgel war nicht dabei. Es wurde auch gleich bei Alexander Schleicher in der Rhön ein „Zögling“ bestellt, so dass man mit vier Flugzeugen schulen konnte. In dieser Zeit zog der AVL aus seinem Hühnerstall aus und bei der Polizeisportgruppe ein. Auch junge Frauen waren unter den Flugschülern. Lange sollte die Zeit des unbeschwerten Fliegens nicht mehr dauern, doch immerhin



Auf dem „Zögling“ schulte die Arbeitsgemeinschaft Segelflug



Auf dem „Zögling“ schulte die Arbeitsgemeinschaft Segelflug

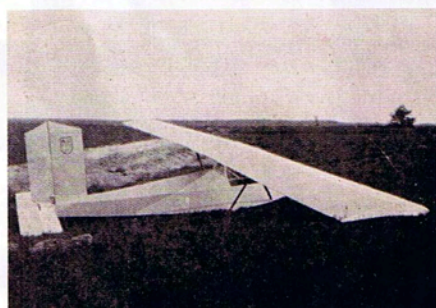
nahm man noch 1932 und 1933 mit einem selbstgebaute „Baby“ an den Rhönwettbewerben teil.

Am 21. Oktober 1931 vermeldet eine Hamburger Zeitung den Zusammenschluss des HVL mit dem FVH zum „Hamburger Aero-Club“. Man wollte durch einheitliches Vorgehen unter anderem den Segelflug befördern, er „sei noch nicht auf dem Höhepunkt seiner Entwicklung angelangt.“ Fast zwei Jahrzehnte später werden sich in Boberg der Hamburger Aero-Club und der Hamburger Verein für Luftfahrt neu gründen.

Immerhin konnte der Hamburger Aero-Club in Fischbek noch die erste A-Pilotin Hamburgs ausbilden. Die Zeitung schrieb: „Frl. Rieck ist die erste Dame, die, ohne motorfliegerische Vorschulung, in Hamburg ihre Prüfung im motorlosen Flug ablegte, nachdem sie vor Jahresfrist mit ihrer Ausbildung begonnen hat.“ Die Prüfungsflüge fanden am so genannten A-Hang statt, wo nach 1933 hauptsächlich Jungen in braunen Uniformen in einem anderen Geist zu Fliegern ausgebildet werden sollten.

Text: Heike Capell

Fotos: Archiv Segelflug-Club Fischbek e.V



Eigenkonstruktionen des FVH, bislang namenlos



Die „Santa Lucia“ des FVH im Bau

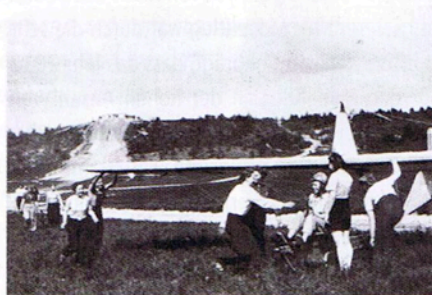


Eigenkonstruktion des Sturmvolgel

1933-1945: Jahre der fliegerischen Stagnation

Vorweg: Das „namenlose Flugzeug“ (LuftSport Februar/März 2013, S. 29) ist identifiziert! Es handelt sich um ein flächengesteuertes Flugzeug, die „Görcke“, Typ Störtebecker. Es ist eine Eigenkonstruktion des *Flugtechnischen Vereins Hamburg*. Die Störtebecker nahm 1923 und 1926 am Rhönwettbewerb teil. Danke, Jürgen Doppelbauer!

Mit dem politischen Machtwechsel im Januar 1933 endete in Fischbek jede Möglichkeit zur kreativen und sportlichen Weiterentwicklung des Segelflugs. Die mit großem persönlichen und materiellen Einsatz aufgebauten Vereine wurden aufgelöst und am 25. März 1933 im *Deutschen Luftsportverband* (DLV) gleichgeschaltet. Aus den Fischbeker Segelflugvereinen wurde die „Luftsportgruppe 3 Fischbeck Nordmark“ des DLV. Sämtliches Eigentum der Vereine ging an den DLV. Was aus „Rosemarie“, „Santa Lucia“, dem „Jungflieger“ und all den anderen Eigenkonstruktionen geworden ist, wissen wir (noch) nicht. Von Anfang an zeichnete sich ab, dass Segelflugausbildung jetzt zielgerecht auf eine vormilitärische Ausbildung hinsteuerte. Die Polizeifliegerschule, wie die Fischbeker das Gebäude der ehemaligen Polizeisportgruppe am Rostweg nannten, wurde umgebaut und diente vorerst als Ausbildungsstätte, Unterkunft und Werkstatt für den DLV. An den 14-tägigen Lehrgängen konnte nur teilnehmen, wer der Hitlerjugend angehörte, also mindestens 14 Jahre alt war und vorher bei den so genannten Pimpfen Modellbau absolviert hatte. Wer von den älteren Segelfliegern weiter fliegen wollte, konnte das allenfalls als Fluglehrer tun. Geschult wurde am Gummiseil, zuerst mit dem Zögling, später dann auf dem SG 38. 1936 wurde etwas weiter westlich am Langen Berg die „Reichssegelflugschule Fischbeck“ gebaut, die 1938 um eine



Die frisch gebackene A-mazone Ingeborg Keller

Mo.	Donner	Freitag	Samstag	Sonntag	Ordnung
1.	4. 4. 94	5. 4. 94		Sept	1747
11.	"	"	"	"	
12.	"	"	"	187	
13.	8. 4. 94	"	"	194	1747
14.	"	"	"	195	
21.	"	"	"	197	
22.	10. 4. 94	11. 4. 94	12. 4. 94	198	
23.	11. 4. 94	"	"	199	
24.	12. 4. 94	"	"	200	
25.	13. 4. 94	"	"	201	
26.	14. 4. 94	"	"	202	
27.	15. 4. 94	"	"	203	
28.	16. 4. 94	"	"	204	
29.	17. 4. 94	"	"	205	
30.	18. 4. 94	"	"	206	
31.	19. 4. 94	"	"	207	
32.	20. 4. 94	"	"	208	
33.	21. 4. 94	"	"	209	
34.	22. 4. 94	"	"	210	
35.	23. 4. 94	"	"	211	
36.	24. 4. 94	"	"	212	
37.	25. 4. 94	"	"	213	
38.	26. 4. 94	"	"	214	
39.	27. 4. 94	"	"	215	
40.	28. 4. 94	"	"	216	
41.	29. 4. 94	"	"	217	
42.	30. 4. 94	"	"	218	
43.	1. 5. 94	"	"	219	
44.	2. 5. 94	"	"	220	
45.	3. 5. 94	"	"	221	
46.	4. 5. 94	"	"	222	
47.	5. 5. 94	"	"	223	
48.	6. 5. 94	"	"	224	
49.	7. 5. 94	"	"	225	
50.	8. 5. 94	"	"	226	
51.	9. 5. 94	"	"	227	
52.	10. 5. 94	"	"	228	
53.	11. 5. 94	"	"	229	
54.	12. 5. 94	"	"	230	
55.	13. 5. 94	"	"	231	
56.	14. 5. 94	"	"	232	
57.	15. 5. 94	"	"	233	
58.	16. 5. 94	"	"	234	
59.	17. 5. 94	"	"	235	
60.	18. 5. 94	"	"	236	
61.	19. 5. 94	"	"	237	
62.	20. 5. 94	"	"	238	
63.	21. 5. 94	"	"	239	
64.	22. 5. 94	"	"	240	
65.	23. 5. 94	"	"	241	
66.	24. 5. 94	"	"	242	
67.	25. 5. 94	"	"	243	
68.	26. 5. 94	"	"	244	
69.	27. 5. 94	"	"	245	
70.	28. 5. 94	"	"	246	
71.	29. 5. 94	"	"	247	
72.	30. 5. 94	"	"	248	
73.	31. 5. 94	"	"	249	
74.	1. 6. 94	"	"	250	
75.	2. 6. 94	"	"	251	
76.	3. 6. 94	"	"	252	
77.	4. 6. 94	"	"	253	
78.	5. 6. 94	"	"	254	
79.	6. 6. 94	"	"	255	
80.	7. 6. 94	"	"	256	
81.	8. 6. 94	"	"	257	
82.	9. 6. 94	"	"	258	
83.	10. 6. 94	"	"	259	
84.	11. 6. 94	"	"	260	
85.	12. 6. 94	"	"	261	
86.	13. 6. 94	"	"	262	
87.	14. 6. 94	"	"	263	
88.	15. 6. 94	"	"	264	
89.	16. 6. 94	"	"	265	
90.	17. 6. 94	"	"	266	
91.	18. 6. 94	"	"	267	
92.	19. 6. 94	"	"	268	
93.	20. 6. 94	"	"	269	
94.	21. 6. 94	"	"	270	
95.	22. 6. 94	"	"	271	
96.	23. 6. 94	"	"	272	
97.	24. 6. 94	"	"	273	
98.	25. 6. 94	"	"	274	
99.	26. 6. 94	"	"	275	
100.	27. 6. 94	"	"	276	
101.	28. 6. 94	"	"	277	
102.	29. 6. 94	"	"	278	
103.	30. 6. 94	"	"	279	
104.	1. 7. 94	"	"	280	
105.	2. 7. 94	"	"	281	
106.	3. 7. 94	"	"	282	
107.	4. 7. 94	"	"	283	
108.	5. 7. 94	"	"	284	
109.	6. 7. 94	"	"	285	
110.	7. 7. 94	"	"	286	
111.	8. 7. 94	"	"	287	
112.	9. 7. 94	"	"	288	
113.	10. 7. 94	"	"	289	
114.	11. 7. 94	"	"	290	
115.	12. 7. 94	"	"	291	
116.	13. 7. 94	"	"	292	
117.	14. 7. 94	"	"	293	
118.	15. 7. 94	"	"	294	
119.	16. 7. 94	"	"	295	
120.	17. 7. 94	"	"	296	
121.	18. 7. 94	"	"	297	
122.	19. 7. 94	"	"	298	
123.	20. 7. 94	"	"	299	
124.	21. 7. 94	"	"	300	
125.	22. 7. 94	"	"	301	
126.	23. 7. 94	"	"	302	
127.	24. 7. 94	"	"	303	
128.	25. 7. 94	"	"	304	
129.	26. 7. 94	"	"	305	
130.	27. 7. 94	"	"	306	
131.	28. 7. 94	"	"	307	
132.	29. 7. 94	"	"	308	
133.	30. 7. 94	"	"	309	
134.	31. 7. 94	"	"	310	
135.	1. 8. 94	"	"	311	
136.	2. 8. 94	"	"	312	
137.	3. 8. 94	"	"	313	
138.	4. 8. 94	"	"	314	
139.	5. 8. 94	"	"	315	
140.	6. 8. 94	"	"	316	
141.	7. 8. 94	"	"	317	
142.	8. 8. 94	"	"	318	
143.	9. 8. 94	"	"	319	
144.	10. 8. 94	"	"	320	
145.	11. 8. 94	"	"	321	
146.	12. 8. 94	"	"	322	
147.	13. 8. 94	"	"	323	
148.	14. 8. 94	"	"	324	
149.	15. 8. 94	"	"	325	
150.	16. 8. 94	"	"	326	
151.	17. 8. 94	"	"	327	
152.	18. 8. 94	"	"	328	
153.	19. 8. 94	"	"	329	
154.	20. 8. 94	"	"	330	
155.	21. 8. 94	"	"	331	
156.	22. 8. 94	"	"	332	
157.	23. 8. 94	"	"	333	
158.	24. 8. 94	"	"	334	
159.	25. 8. 94	"	"	335	
160.	26. 8. 94	"	"	336	
161.	27. 8. 94	"	"	337	
162.	28. 8. 94	"	"	338	
163.	29. 8. 94	"	"	339	
164.	30. 8. 94	"	"	340	
165.	31. 8. 94	"	"	341	
166.	1. 9. 94	"	"	342	
167.	2. 9. 94	"	"	343	
168.	3. 9. 94	"	"	344	
169.	4. 9. 94	"	"	345	
170.	5. 9. 94	"	"	346	
171.	6. 9. 94	"	"	347	
172.	7. 9. 94	"	"	348	
173.	8. 9. 94	"	"	349	
174.	9. 9. 94	"	"	350	
175.	10. 9. 94	"	"	351	
176.	11. 9. 94	"	"	352	
177.	12. 9. 94	"	"	353	
178.	13. 9. 94	"	"	354	
179.	14. 9. 94	"	"	355	
180.	15. 9. 94	"	"	356	
181.	16. 9. 94	"	"	357	
182.	17. 9. 94	"	"	358	
183.	18. 9. 94	"	"	359	
184.	19. 9. 94	"	"	360	
185.	20. 9. 94	"	"	361	
186.	21. 9. 94	"	"	362	
187.	22. 9. 94	"	"	363	
188.	23. 9. 94	"	"	364	
189.	24. 9. 94	"	"	365	
190.	25. 9. 94	"	"	366	
191.	26. 9. 94	"	"	367	
192.	27. 9. 94	"	"	368	
193.	28. 9. 94	"	"	369	
194.	29. 9. 94	"	"	370	
195.	30. 9. 94	"	"	371	
196.	1. 10. 94	"	"	372	
197.	2. 10. 94	"	"	373	
198.	3. 10. 94	"	"	374	
199.	4. 10. 94	"	"	375	
200.	5. 10. 94	"	"	376	
201.	6. 10. 94	"	"	377	
202.	7. 10. 94	"	"	378	
203.	8. 10. 94	"	"	379	
204.	9. 10. 94	"	"	380	
205.	10. 10. 94	"	"	381	
206.	11. 10. 94	"	"	382	
207.	12. 10. 94	"	"	383	
208.	13. 10. 94	"	"	384	
209.	14. 10. 94	"	"	385	
210.	15. 10. 94	"	"	386	
211.	16. 10. 94	"	"	387	
212.	17. 10. 94	"	"	388	
213.	18. 10. 94	"	"	389	
214.	19. 10. 94	"	"	390	
215.	20. 10. 94	"	"	391	
216.	21. 10. 94	"	"	392	
217.	22. 10. 94	"	"	393	
218.	23. 10. 94	"	"	394	
219.	24. 10. 94	"	"	395	
220.	25. 10. 94	"	"	396	
221.	26. 10. 94	"	"	397	
222.	27. 10. 94	"	"	398	
223.	28. 10. 94	"	"	399	
224.	29. 10. 94	"	"	400	
225.	30. 10. 94	"	"	401	
226.	31. 10. 94	"	"	402	
227.	1. 11. 94	"	"	403	
228.	2. 11. 94	"	"	404	
229.	3. 11. 94	"	"	405	
230.	4. 11. 94	"	"	406	
231.	5. 11. 94	"	"	407	
232.	6. 11. 94	"	"	408	
233.	7. 11. 94	"	"	409	

Auszug aus Ingeborg Kellers Flugbuch

Flugzeughalle erweitert wurde. Am 17. April 1937 folgte die Eingliederung des DLV in das *Nationalsozialistische Fliegerkorps*.

Und doch ist ein Ereignis bemerkenswert, das so gar nicht in diese Zeit passen will: Im Sommer 1935 macht Wilhelm Krumsiek in Fischbek seinen ersten Start auf einem Schulgleiter Marke „Schädelspalter“, in Schlips und Kragen. Das Flugzeug war wohl ein Relikt aus besseren Tagen und eigens zu diesem Zweck aus den ehemaligen Beständen des Hamburger Aero-Clubs hierher geschafft worden. Wilhelm Krumsiek gehörte zu den Hamburger Flugpionieren und war in Fliegerkreisen eine Institution. Er stiftete nach dem 2. Weltkrieg einen Förderpreis für junge Hamburger Nachwuchsflyer, der heute noch in jedem Jahr während einer Feier neu vergeben wird.

Das Fischbeker Fluggelände hat viele kleine



Die Segelflugschule Fischbek 1937



Baby auf dem Bahrenfelder Flugplatz

Kuppen und Mulden, aber auch gut 50 m hohe Hänge, sodass an mehreren Stellen gleichzeitig, je nach Ausbildungsstand, geflogen werden konnte. Aber weiter als bis zur A-Prüfung reichte es nicht. Gemessen an ähnlichen Ausbildungsstätten im damaligen Reich schien dann auch der Begriff „Reichssegelflugschule“ für Fischbek zu hoch gegriffen, und so hieß sie nach wenigen Jahren schlicht „Segelflug-Übungsstätte“.

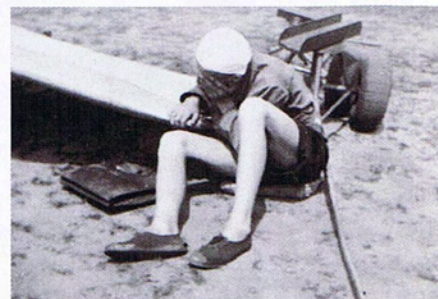
Wer weiter kommen wollte – das waren längst nicht alle – wurde nach Hamburg-Bahrenfeld geschickt. Bahrenfeld gehörte bis 1937 zur preußischen Stadt Altona. Hier wurde ab März 1933 nach nationalsozialistischer Vorgehensweise ein Flugplatz aus dem Boden gestampft. Der Platz war schon acht Jahre vorher geplant worden, kam aber aus unterschiedlichen Gründen nicht recht voran. Zu Einweihung des Plat-



Der Fluglehrer zeigt die Richtung

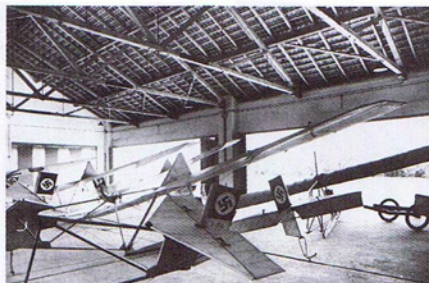


Schieben in der Schulmulde

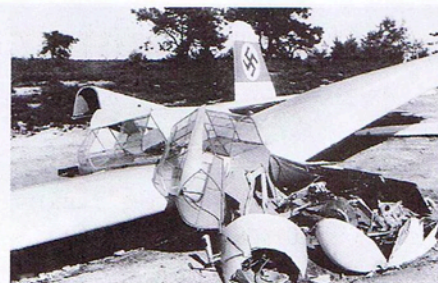




Die Werkstatt in Fischbek



Nichts als Schulgleiter



Zwei Fluglehrer (Ich dachte du fliegst), um 1943

zes 1934 schrieb eine Hamburger Zeitung: „250 Notstandsarbeiter und Arbeitsdienst schaffen gemeinsam an der Einebnung des Platzes.“ Und: „Schon nach einem Jahr steht alles fertig. Am 15. Juli 1934 findet die feierliche Übergabe an den Deutschen Luftsportverband, Landesgruppe 3 Nordmark, durch den Oberbürgermeister statt. Ernst Udet kommt und begeistert die Altonaer durch seine Meisterflüge. Und bald beginnt die ernste Arbeit der jungen Sportflieger.“ Heute befindet sich auf dem Gelände des ehemaligen Flugplatzes das Gelände des Deutschen Elektronen-Synchrotron.

Zurück nach Fischbek. Ab 1942/43 wurde in Fischbek dann doch noch an der Winde gestartet, und Flüge mit dem doppelstzigen Kranich waren möglich. Der Legende nach soll ein Kranich eine Landung mit zwei Fluglehrern am Steuer nicht überlebt haben, die Fluglehrer aber sehr wohl. Beim Aussteigen sollen dann die Worte gefallen sein: „Ich dachte, du fliegst!“ „Und ich dachte, du fliegst!“ Immerhin, auch junge Frauen durften in Fischbek fliegen. Am 23. August 1937 schrieb

die Reichsarbeitsdienstführerin des Bezirks Nordmark an die „Landherrenschaft“ Hamburg (diese Angabe wird in den Unterlagen des Hamburgischen Staatsarchivs nicht näher erklärt), dass sie sich die Segelfliegerschule Fischbek persönlich ansehen wollte, um ein Lager für die weibliche Jugend einzurichten, bzw. um zu prüfen, ob dort die Möglichkeit dafür gegeben sei. In den Gebäuden der neuen Flugschule war dies offensichtlich nicht möglich, und so konnten die Frauen bis auf Ausnahmen nur am Wochenende schulen. Eine von ihnen war Ingeborg Keller, die später ihren Fluglehrer Hinni Reiners geheiratet hat und manchem der älteren Segelflieger in Hamburg noch wohlbekannt ist. 1981 flog sie mit ihrem Cirrus den Steckendiamanten von Holtorfshof bei Hamburg nach Maubeuge in Frankreich, eine Strecke von 530 km.

Die jungen Frauen wurden Amazonen genannt und schulten in einer eigenen Gruppe, der „Gruppe 6“. Eine Zeitung schrieb: „Aber Hamburgs fliegende Amazonen - 45 an der Zahl - lassen sich durch die ‚Jungs‘ durchaus nicht einschüchtern. Start um Start wird

gemacht: Man wird ja sehen, wer bei Dunkelwerden die meisten hat!“ Aber schon 1942 wird in Fischbek die Segelflugschulung für Frauen wieder eingestellt.

1945 ist der Zweite Weltkrieg für Deutschland verloren, es sind fast alle Flugzeuge zerstört oder in die Heimat der Siegermächte verbracht worden. Bis auf weiteres sind alle fliegerischen Aktivitäten in Deutschland verboten.

Text: Heike Capell

Fotos: Archiv Segelflug-Club Fischbek e.V.



Wilhelm Krumsiek 1935 nach seiner ersten Landung im Segelgleiter 1935. Fischbeker Heide, Dauer 35 Sekunden. Foto: Archiv Familie Krumsiek

■ Termine 2013

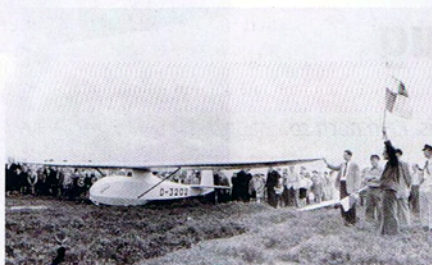
Termine 2013

20./21.4.13	1. Runde der Segelflug Bundesliga
6.-25.5.13	Pfingstlager Segelfluggelände Fischbek
21.-31.5.13	Boberger Streckenflug-Woche
15.-16.6.13	Niendorfer Flugsportclub NFSC Jugendlager in Niendorf
13.-28.7.13	Trainingslager Segelflug LSV-HH in Übersberg
18.8.2013	Niendorfer Flugsportclub NFSC Tag der offenen Tür 2013, 10 bis 18 Uhr
24.8.2013	Landesjugendvergleichsfliegen Hamburg, Fpl. Neu Gülze 9:30 Uhr (Ausweichtermin 31.8.)
24./25.8.13	Letzte Runde Segelflug Bundesliga
5.-12.10.13	Niendorfer Flugsportclub NFSC Jugendreise nach Bovbjerg/Dänemark
12.10.2013	HAC Thermikdankfest im Clubhaus
10.11.2013	HAC Seniorenkaffee, 15 Uhr im Clubhaus
24.11.2013	DMST Siegerehrung und Krumsiek Preisverleihung, 15 Uhr im HAC Clubhaus

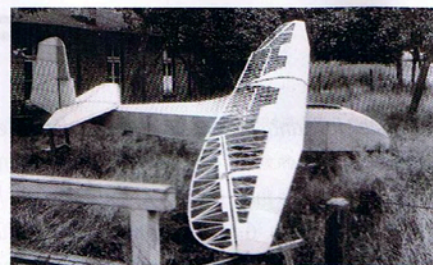
■ Zur Geschichte des Luftsports in der Fischbeker Heide

Ab 1950: Ein schwieriger Neuanfang, aber endlich wieder fliegen

Fünf Jahre waren seit dem Kriegsende vergangen. Noch herrschte Flugverbot, aber mit der Konstituierung der Bundesrepublik war Westdeutschland in ein neues Verhältnis zu den bisherigen Siegermächten eingetreten. Es stand zu hoffen, dass nun einige Kontrollratsgesetze gelockert oder gar aufgehoben werden würden. War nicht schon 1946 in Reinsheln, heute Höpen/ Schneverdingen eine Segelflugschule für britische Militärangehörige gegründet worden? Und durften dort nicht auch deutsche Segelflieger mitmachen? (siehe Wolfgang Schulze: Piloten und Pioniere - Flugsport in Bremen, Lernwerder 2009). 1949 waren auch schon wieder Flugmodelle zugelassen, und es war nur eine Frage der Zeit, dass auch in Fischbek die nutzlos gewordenen Luftfahrerscheine wieder hervorgeholt werden konnten.



1952, Grunau-Baby, Erster Start



1952, Grunau-Baby, Rohbau



1952, Grunau-Baby, Flugzeugtaufe



Baby-Fläche im Rohbau Frühjahr 1952

Erste Initiativen:

Gründung von Interessengemeinschaften

Schon am 1. Februar 1950 gründeten sieben ehemalige Fischbeker Segelflieger die „Interessengemeinschaft Segelflug Neugraben“, die Keimzelle des heutigen Segelflug-Club Fischbek e.V. Leiter der Interessengemeinschaft war Adolf Rietz, der wie alle anderen Gründungsmitglieder, schon in den Zwanzigerjahren Segelflug in Fischbek betrieben hatte. Alle Mitglieder waren zwischen 36 bis 38 Jahre alt. Schon im Herbst desselben Jahres zählte die Mitgliederliste 23 Namen. Eine Person von damals ist heute noch dabei: Hans-Ulrich Bierwert. Auch in Hamburg tat sich etwas: Am 12. Juni 1950 wurde im Restaurant des Gewerkschaftshauses die „Interessengemeinschaft Segelflug Hamburg“ ins Leben gerufen. Im Protokoll steht: „Die Aufgabe dieser Interessengemeinschaft soll es sein, alle Probleme, die bis zur Wiedenzulassung unseres Sports auftreten, zu behandeln und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen“. Schon das Juli-Protokoll vermeldet, dass ein „Antrag auf Wiedenzulassung des Segelflugsports an den Herrn Bürgermeister Brauer sowie an die Fraktionsvorsitzenden aller Parteien eingereicht wurde“, und weiter: „Ein zustimmendes Schreiben ist bislang nur von der KPD eingetroffen“.

Am 8. September 1950 wurde aus der Hamburger Interessengemeinschaft der Aero-Club Hamburg e.V., dem die Interessengemeinschaft Segelflug Neugraben auch gleich als „Außenstelle Hamburg-Fischbek-Neugraben“

beitrat. Am 8. Dezember 1950 gründete ein weiterer alter Bekannter den Aero-Club Harburg e.V. Es war Fritz Knoblauch, der schon Anfang der Dreißigerjahre mit dem „Sturmvogel“ zu den fünf Segelflugvereinen gehörte, die sich das weite Gelände in Fischbek geteilt hatten. Noch war niemandem klar, wo man überhaupt wieder würde fliegen dürfen.

Widerstände in der Fischbeker Heide

Für das Fischbeker Gelände standen die Aussichten schlecht. Im Krieg war hier eine Flakstellung untergebracht, und es gab viele Bombenkrater. Außerdem plante man, die Fischbeker Heide mit schnell wachsenden Kiefern zu bepflanzen, um die Bevölkerung mit Brennmaterial zu versorgen. Hinzu kam, dass die Fischbeker Heide 1948 zum Landschaftsschutzgebiet erklärt worden war. Es gab Stimmen, die in der Heide nie wieder Segelflieger sehen wollten, und das mit sehr merkwürdigen Begründungen. In einer Hamburger Zeitung vom 13. Oktober 1949 steht zu lesen: „In der Fischbeker Heide werden wieder die Modell-Segelflugzeuge erprobt. Da die Modelle wie richtige Segelflugzeuge an den Start geschleppt werden, wird die Heidedecke aufgerissen und dem Zugriff von Wind und Regen ausgesetzt. Zur Vermeidung weiterer Flurschäden wandte sich das Ortsamt Süderelbe mit einer Eingabe an das Naturschutzamt.“ Die Hallen der früheren Flugschule unterstanden als Besitz des ehemaligen Reiches der Bun-

desvermögensverwaltung. Die Werkstatt war an eine Möbelfabrik vermietet worden, in der ehemaligen Unterkunft lebten Flüchtlinge, weitere Räume wurden als Ausweichquartier für ein Altersheim genutzt. So war man wieder, wie Anfang der Zwanzigerjahre, auf Räumlichkeiten angewiesen, die die Fischbeker Bevölkerung zur Verfügung stellen konnte. Und die tat das gern.

Freigabe des Segelflugs: Aufwind

Nach der allgemeinen Freigabe des Segelflugs durch die Alliierten am 28. April 1951 konnte man endlich richtig loslegen. Die Fischbeker hatten sich für 122 DM die Bauzeichnungen für ein Grunau-Baby III beschafft, und in der Werkstatt des Tischlermeisters Andresen stieg der Leimverbrauch mächtig an. Zusammengebaut wurde das Baby dann im Saal einer Fischbeker Dorfkneipe. Gleich danach begann man mit dem Bau eines Schulgleiters SG 38. Auch der ehemalige Fluglehrer Viktor Schuback hatte noch irgendwo Teile gefunden. Er wollte daraus ein zweites Baby „rekonstruieren“, wenn auch erst später. Dieses Baby ist 1957 fertiggestellt worden und wird heute noch in unserem Verein geflogen. Die Harburger bauten in einem Kellerraum der Schule, an der Fritz Knoblauch Lehrer war, einen Schulgleiter. Auch eine Winde war in Arbeit.

Endlich, Anfang 1952, war es gelungen, für einen Teil des ehemals sehr weitläufigen Fischbeker Fluggeländes eine Genehmigung für

Segelflug zu erhalten. Auch die Flugzeughalle der ehemaligen Reichssegelflugschule durfte wieder benutzt werden. So stand einem Neuanfang jetzt nichts mehr im Wege. Das Fischbeker Baby sollte zum 15. August 1952 fertig sein. Man hatte jedoch keine Winde, denn die Harburger bauten noch. Doch der Hamburger Aero-Club e.V. in Boberg, dessen Außenstelle in Fischbek lag, konnte da aushelfen.

Der erste Flugtag auf der blühenden Heide

Der 24. August 1952 ist ein strahlend schöner Sommertag. Die Heide blüht, viele Menschen, nicht nur Segelflieger, scharen sich um das neue Flugzeug D-3202. Ortsamtsleiter Neindorf taufte es auf den Namen „Fischbek“. Um 10.07 Uhr zieht die Boberger Winde an, und zum ersten Mal seit vielen Jahren kreist wieder ein Flugzeug über der Fischbeker Heide, nur aus Freude und Begeisterung am Fliegen. Das Hamburger Echo wird am nächsten Tag schreiben: „Nach mehreren Minuten Flugzeit ging der imposante Vogel majestätisch schön in

den Gleitflug über und setzte am Landekreuz auf.“ Auch von Thermik ist die Rede. Anschließend fliegt der Ortsamtsleiter mit dem doppelsitzigen Bergfalken „Altermöve“, den die Boberger vorsorglich mitgebracht haben, eine Ehrenrunde. Ein historischer Tag für Fischbek, der der Fliegerei auf Kommando, die vor 19 Jahren begonnen hatte, ein Ende setzte.

Aufwind allerorten

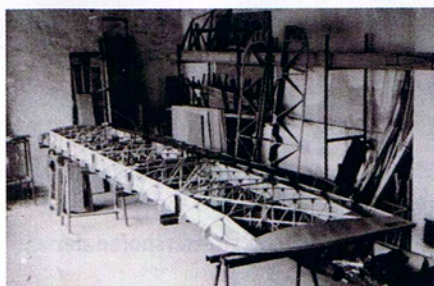
So oder so ähnlich begann nach dem Krieg auch an den meisten anderen Flugplätzen in Westdeutschland wieder der Segelflug. Geld war so gut wie keins vorhanden, die ersten Flugzeuge wurden nach alten Plänen irgendwo, wo Platz war, gebaut. Zeit hatte man eigentlich auch nicht, die Wochenarbeitszeit betrug 48 Stunden, und man arbeitete auch sonntags. Aber die alte Begeisterung, die vor 1933 die Entwicklung des Segelflugs so sehr voran gebracht hatte, war nicht verloren gegangen, nicht in Fischbek und auch nicht anderswo.

Moderne Zeiten

Nichts bleibt, wie es einmal war. 1957 machte sich die „Außenstelle“ selbstständig und nannte sich „Segelflug-Club Süderelbe e.V.“; dann erfolgte 1964 die Fusion mit dem Harburger Aero-Club e.V. zum Segelflug-Club Fischbek e.V. Heute werden die Flugzeuge schon längst nicht mehr selbst gebaut, sondern gekauft. Aus den Holzflugzeugen sind schicke Kunststofflitzer geworden und ein Motorsegler mit Schleppvorrichtung musste auch her. 1958 wurde die Fischbeker Heide zum Naturschutzgebiet erklärt. Sie ist heute ein beliebtes Naherholungsgebiet, und mancher Besucher kommt extra wegen der Segelflieger. Ärger mit den Alt- und Neufischbekern hat es nie gegeben, die Segelflieger gehören zum „Dorf“ wie die Freiwillige Feuerwehr oder der Schützenverein. Das ist seit über 100 Jahren so, und so darf es noch lange bleiben.

Heike Capell,

Fotos: Kurt Gräler, teilweise Fischbek-Archiv



SG-Fläche in der Schule von Fritz Knoblauch, 1950-51



Das Fischbeker Segelfluggelände



Flugzeugschlepp in Fischbek

■ Wir gratulieren:

Zum SPL

Jakob Moecke
HAC Boberg
am 24.04.2013
in Boberg



...und zum PPL-N

Michael Köhler
HAC Boberg
13.02.2013
in Lübeck



■ Termine 2013

Termine Juni bis November 2013

15.-16.06.13	Niendorfer Flugsportclub NFSC Jugendlager in Niendorf
29./30.06.13	Sommerncamp „Faszination Fliegen“ der Hochschule für angewandte Wissenschaften beim SFC Fischbek
13.-28.07.13	Trainingslager Segelflug des Luftsportverbandes Hamburg in Übersberg bei Reutlingen
18.08.2013	Niendorfer Flugsportclub NFSC Tag der offenen Tür 2013, 10:00-18:00 Uhr
24.08.2013	4. „Schleudergang“ Hamburg, SAL Wettbewerb beim NFSC in Niendorf ab 9:30 Uhr
24./25.08.13	Letzte Runde Segelflug Bundesliga
05.-12.10.13	Niendorfer Flugsportclub NFSC Jugendreise nach Bovbjerg/Dänemark
12.10.2013	HAC Thermikdankfest im Clubhaus
10.11.2013	HAC Seniorenkaffee, 15:00 Uhr im Clubhaus
24.11.2013	DMST Siegerehrung und Krumsiek Preisverleihung, 15:00 Uhr im HAC Clubhaus

■ Zur Geschichte des Luftsports in der Fischbeker Heide

Segelfliegen: Seit Anbeginn ein kontinuierlicher Entwicklungsprozess

Ende der 60er-Jahre zählte der Segelflug-Club Fischbek e.V. etwa 100 Mitglieder. Es waren damals viele junge Frauen und Männer darunter, für die die Anfangszeiten des Segelflugs schon Geschichte waren. Auch die Schulgleiterschulung, die noch in den ersten Nachkriegsjahren betrieben wurde, hatte ausgedient. 1960 wurde die Doppelsteuerschulung auf der K7 eingeführt, und ich war eines der ersten „Opfer“, die mit dieser Methode ausgebildet wurden ist. „Fühl' mal mit“, diese Worte meines Fluglehrers habe ich noch heute im Ohr. Der erste Alleinflug erfolgte auf dem Grunau-Baby III, die K7 war wohl für harte Anfängerlandungen zu schade. Die jungen Leute waren nicht weniger enthusiastisch als ihre Vorgänger, aber sie hatten es doch einfacher. Obwohl noch handwerklich ausgebildet, sein Flugzeug brauchte niemand mehr selbst zu bauen. Die Eigenkonstruktionen der Vorkriegszeit waren Vergangenheit, zur Vereinsflotte gehörten jetzt Ka6, K7, K8 und Bergfalke. Es war eine Freude, auf ihnen zu fliegen. Das Überlandflugbuch weist zwischen 1960 und 1969 insgesamt 301 Überlandflüge, oder wenigstens Überlandflugversuche auf.

In den 70er-Jahren hielten die ersten Kunststoffmaschinen Einzug in Fischbek, zuerst ein Standard-Cirrus für damals 30.000,- DM, gefolgt von zwei ASW 15. Später folgten noch weitere Maschinen, von denen bis heute eine ASK 21 und ein Discus im Besitz des Vereins sind. Der Streckenflug nahm jetzt noch mal richtig Fahrt auf. Ansporn hierfür war sicherlich auch unser Ehrenmitglied, Holger Karow. Am 01. August 1980 trat er als knapp 14-jähriger Schüler in den Verein ein. Innerhalb kürzester Zeit flog er seine „A“, „B“ und „C“. Bereits am 17. Juli 1982 flog er auf der Ka6 erfolgreich sein erstes Dreieck von 120 km, mit



Motorsegler im Anflug



Briefing Jugendvergleichsfliegen

Flugauftrag. Auf den Luftfahrerschein musste Holger aus Altersgründen noch warten. Am 29.05.1990 flog er von Fischbek aus ein Dreieck von 620 km und erhielt hierfür den Robert-Kronfeld-Nachwuchspokal. Holger wurde vier Mal in Folge Ost-Norddeutscher Meister, mehrmals Deutscher Meister und zur Krönung 1999 und 2003 auch Weltmeister. Mehr zu Holger Karow unter www.daec-segelflug.de/players/holger-karow.

Auch die „normalen“ Vereinsmitglieder standen nicht zurück, und so häuften sich die Dreiecksflüge, viele von 500 km und darüber. Freie Strecke wurde kaum noch geflogen, die besseren Gleitzahlen der neuen Generation von Segelflugzeugen erlaubten fast immer eine sichere Rückkehr. Zu dieser Zeit war noch die „Gold-C“ mit drei Diamanten das höchste



Discus über Fischbek



Fluglabor zum Strömungsabriss

Ziel, das es in einem Fliegerleben zu erreichen galt. Heute ist sie aus der Mode gekommen. Eine weitere Leistungssteigerung brachten Logger und GPS. Sie verbesserten die Navigation, sodass jetzt schneller und effizienter geflogen werden konnte. Sogar seinen Platz in der Bundesliga oder bei den Dezentralen Meisterschaften kann man nach der Landung im Null-Komma-Nix ablesen.

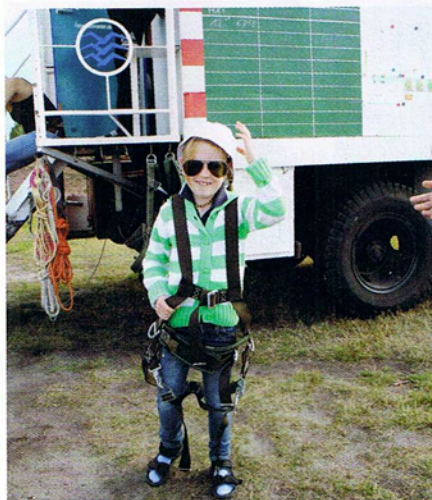
Es ist geradezu atemberaubend, wohin sich der Segelflugzeugbau innerhalb von 100 Jahren entwickelt hat. Waren es früher viele Leute mit wenig Geld, die gemeinsam ein Flugzeug konstruierten, bauten, damit flogen, es bei einem Bruch auch selbst wieder reparierten, so braucht man heute allerdings ein wenig mehr Geld, um fast ohne menschliche Hilfe einen schönen Flugtag zu verbringen. E-Motoren und Rückkehrhilfen machen es zusätzlich möglich. Und wie steht es zurzeit in Fischbek? Das früher schier endlose Fluggelände ist auf eine Fläche von etwa 960 X 160 m zusammen geschrumpft. Die Hallen, aus denen man vor 75 Jahren die Schulgleiter mal eben ein paar Meter weit in die verschiedenen Schulmulden schob, liegen heute am Fuße des Hochplateaus, das jetzt den Flugplatz bildet. Der Weg dorthin ist schön, aber beschwerlich. Bewachsen sind Plateau und Umgebung mit Heidekraut, auf denen Hunderte von Kiefernssämlingen jedes Jahr wieder Fuß zu fassen suchen. Immerhin,



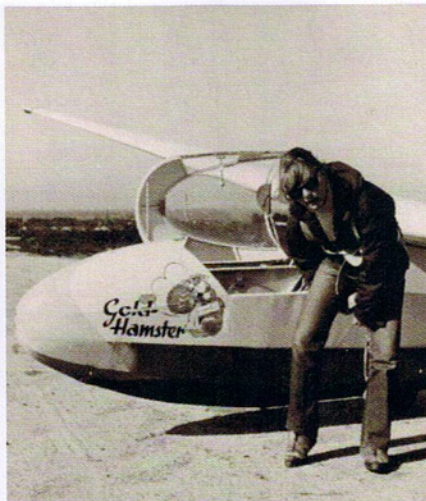
Außenlandungen sind selten geworden



Wie in alter Zeit - das Fischbeker Grunau-Baby III



Fliegernachwuchs



1965 - Da war die K8 noch Leistungsflugzeug



Holger und Sohn Florian während einer Meisterschaft auf der Hahnweide

zwei Grasbahnen dienen zum Starten und Landen, eine dritte aus Sand für Windschlepp. Das bringt schon mal Einschränkungen bei der Erwägung, welche Flugzeuge neu angeschafft werden können.

Dazu liegt der Flugplatz im Naturschutzgebiet Fischbeker Heide und im Wasserschutzgebiet, da gibt es Auflagen. Auch grenzt der Platz an die Kontrollzone des Hamburger Flughafens und hat eine Höhenbeschränkung von 2.500 ft, die nur selten auf 4.000 ft. angehoben wird. In diesem Jahr haben wir nur eine vorläufige,

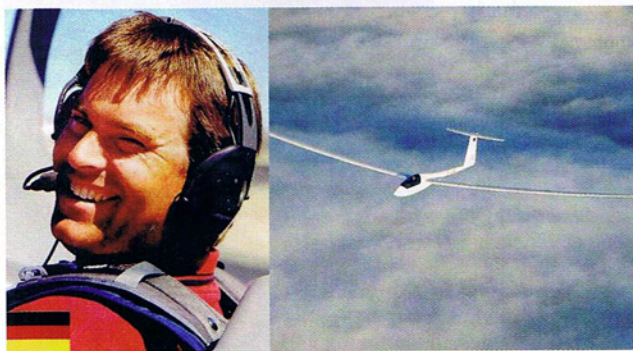
eingeschränkte Genehmigung für unseren Platz, eine neue ist in Arbeit. Sie soll dann unbefristet erfolgen und alle in der Vergangenheit vorgenommenen Zusatzgenehmigungen einschließen. Das lässt für die Zukunft hoffen. Die Segelflieger in Fischbek sind ein Anziehungspunkt für die Bevölkerung im Süderelb- und darüber hinaus. Viele kommen nur, um Flugzeuge zu gucken, viele aber auch, um unsere schöne Landschaft einmal aus der Vogelperspektive zu betrachten, es soll ja wieder möglich sein. Wir hoffen auch, dass wir

weiterhin Jugend- und Studentenprojekte mit der Hochschule für angewandte Wissenschaften in Hamburg durchführen können, ebenso wie Schul- und Kindergartenveranstaltungen. Öffentlichkeitsarbeit mit jungen Leuten ist uns wichtig. Und so wünschen wir uns, dass das Fischbeker Segelfluggelände das bleibt, was es immer war: ein Ort für Menschen, die Freude haben an der Fliegerei, sei es als Freizeitvergnügen oder mit der Aussicht, einmal Segelflugweltmeister zu werden. Und das bitte noch für lange Zeit.

Text: Heike Capell

Fotos: Archiv Segelflug-Club Fischbek e.V.

Familie Karow



Vorstellungsfoto für die Weltmeisterschaft Uvalde / Texas



Auf dem Weg zum Startplatz

■ Termine 2013

Termine August bis November 2013

18.08.13	Niendorfer Flugsportclub NFSC Tag der offenen Tür 2013, 10:00-18:00 Uhr
24.08.13	4. „Schleudergang“ Hamburg, SAL Wettbewerb beim NFSC in Niendorf ab 9:30 Uhr
24.08.13	Landesjugendvergleichsfliegen im Segelflug bei der Akaflieg Hamburg e.V. in Neu Gülze- Boizenburg, Ausweichtermin: 31.08.2013
24./25.08.13	Letzte Runde Segelflug Bundesliga
05.-12.10.13	Niendorfer Flugsportclub NFSC Jugendreise nach Bovbjerg/Dänemark
12.10.2013	HAC Thermikdankfest im Clubhaus
10.11.2013	HAC Seniorenkaffee, 15:00 Uhr im Clubhaus
24.11.2013	DMST Siegerehrung und Krumsiek Preisverleihung, 15:00 Uhr im HAC Clubhaus