Mein Heimatland

ZEITSCHRIFT FÜR GESCHICHTE, VOLKS- UND HEIMATKUNDE

Nummer 4 April 2022

Der Flugplatz in den Bad Hersfelder Haunewiesen

Erinnerungen eines „Flugplatzkindes“

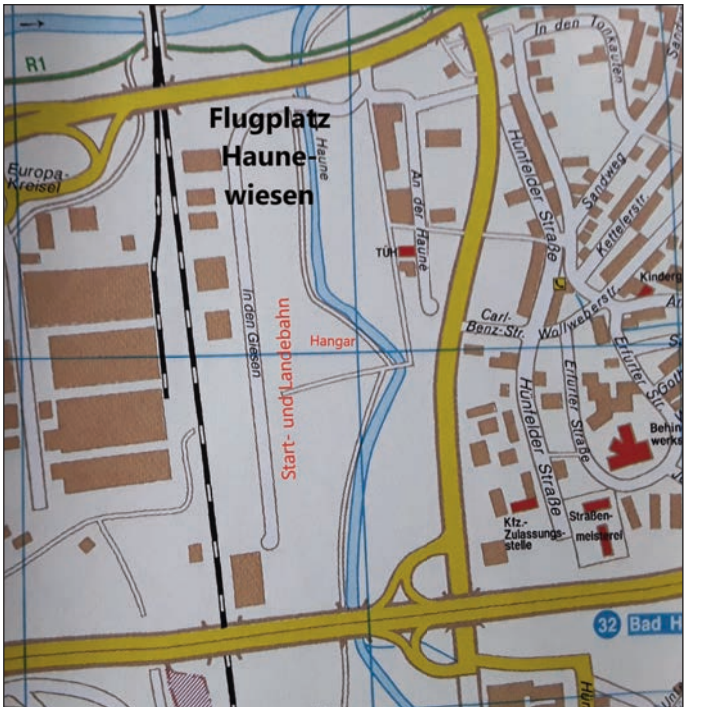
Von ***Wilfried Roßbach,*** Bad Hersfeld

Viele werden gar nicht wissen, dass es in den Bad Hersfelder Haunewiesen einen Flugplatz gab. Vor mehr als 50 Jahren wurde dieser Segel- und Motorflugplatz geschlossen. Vergeblich ist auch die Suche nach Spuren aus dieser Zeit in den Haunewiesen. Als in 1955 geborener Sohn eines begeisterten Segelfliegers habe ich die Wochenenden meiner frühen Lebensjahre hier verlebt. Deshalb möchte ich meine persönlichen Kindheitserinnerungen (ca. 1958 - 64) an diese Zeit aufschreiben. Insbesondere, weil der Luftsportverein Bad Hersfeld 1932 e.V. (LSV) in diesem Jahr auf sein 90-jähriges Bestehen zurückblicken kann.

Als Eineinhalbjähriger auf der Tragfläche der „Rhönlerche“: mit Vater Jakob in den Haunewiesen (1957).

Fluggelände und Flugzeuge

Aus Erzählungen der Erwachsenen weiß ich, dass der Luftsportverein, nachdem der Segelflugzeugbau ab Juni 1951 wieder erlaubt war, zunächst mit seinem im Eigenbau hergestellten „Grunau Baby III“ hauptsächlich auf dem Johannesberg flog. Der LSV kooperierte dabei mit den Segelfliegern aus Bebra, die über einen „Doppelraab“ verfügten. Das Besondere an diesem Typ: Der Fluglehrer steuerte den Doppelsitzer von einem erhöhten Sitz aus mit einer Steuerknüppel-Verlängerung über den Flugschüler.

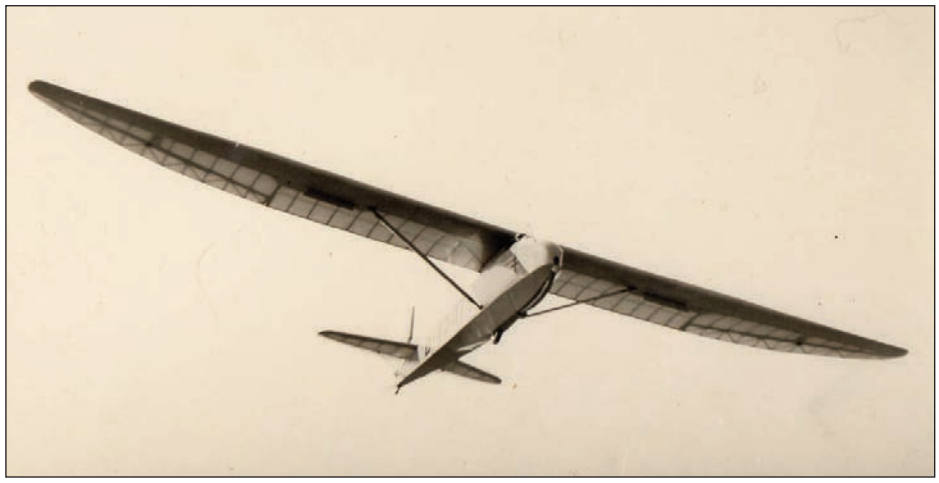


Lageplan des ehemaligen Flugplatzes in den Haunewiesen.

Die US-Streitkräfte unterhielten zeitgleich einen Militärflugplatz in den Haunewiesen zwischen der A 4, dem linken Hauneufer, der heutigen B 62 und der Straße „In den Giesen“. Auf diesem Areal und darüber hinaus hatten die Amerikaner ursprünglich ein Lager für deutsche Kriegsgefangene eingerichtet und von Ostern bis zum Frühsommer 1945 betrieben.

In 1952 / 53 ließ die US-Army den Flugplatz auf dem Johannesberg zum „Werve-Thompson-Airfield“ mit asphaltierter Start- und Landebahn ausbauen und gestattete den Segel- und Motorfliegern ihren alten Flugplatz an der Haune zu nutzen.

Dieser bestand aus einem hölzernen Hangar und einer als Kraftstofflager genutzten rot-weißen Wellblechhütte. Als ich Mitte der 1960er Jahre einmal in den US-Hangar Johannesberg blicken konnte, sah ich dort zwei einmotorige Maschinen. Diese waren „eingemottet“, denn die Army setzte nun auf Hubschrauber. Ich vermute, dass ähnliche US-Flugzeuge eineinhalb Jahrzehnte früher in den Haunewiesen für Patrouillen- und Kurierflüge stationiert waren. In die nun zivile Flugzeughalle an der Haune passten zwei Motorflugzeuge des Motor-Flieger-Clubs („Piper PA 18“ und die viersitzige „Morane“) sowie die beiden doppelsitzigen Segelflugzeuge „Rhönlerche“ und „Ka 7“. Hinzu kamen die Motorwinde und der Seilrückholwagen, eine ausgemusterte Mercedes-Limousine aus den 1930er Jah-



„Grunau Baby III“ im Flug.

ren. Später kam noch ein einsitziges Segelflugzeug „Ka 8“ hinzu, welches abgebaut auf einem selbstgebauten Transportwagen in der Halle Platz fand. Außerdem besaß das Vereinsmitglied Franz Geist einen Leistungseinsitzer „Ka 6“, welcher auf einem Transportanhänger beim Eigentümer lagerte. Die „Ka 6“ war übrigens der damals weltweit erfolgreichste Flugzeugtyp, den z.B. der Segelflugweltmeister flog. Alle Segelflugzeuge stammten aus der Produktion der Firma Alexander Schleicher in Poppenhausen/Rhön. Als ein „Behelfsheim“ in der Stadt abgerissen werden sollte, haben die Segelflieger dieses abgebaut und als Vereinsheim in den Haunewiesen „hochwassersicher“ auf Stützen aufgestellt. Schließlich trat die Haune öfters über die Ufer und verwandelte das Flugfeld in eine Seenplatte.
Auf dem Flugplatz waren mit dem LSV und dem Motor-Flieger-Club (MFC) zwei Vereine beheimatet, die kooperativ zusammenarbeiteten. Zusätzlich nutzten die Amerikaner das Areal für Baseballspiele und zum Tontaubenschießen. Die Amerikaner hatten Priorität. Wenn die Baseballschläger ausgepackt wurden, ruhte der Flugbetrieb.
Auch das alljährliche Grasbahnrennen und das Reit- und Fahrturnier richtete man hier aus. Dann konnten die Flieger ihrem Hobby nicht frönen. Auf einer Zuschauertribüne erlebte ich den "Tag der NATO" mit Gefechtsübungen der Bundeswehr und US-Army. Der Lärm von Panzern, Platzpatronen und Nebelkerzen ist haften geblieben.
Die sehr aktive Modellbaugruppe des LSV nutzte ebenfalls das Fluggelände und trug hier u.a. den jährlichen UHU-Wettbewerb aus. Beim „Kleinen UHU“ handelte es sich um ein hauptsächlich aus Balsaholz gebasteltes Einstiegsmodell der Modellbaufirma Graupner. Dieses wurde mit einer 50 Meter langen Hochstartleine (Nylonschnur) gestartet und dann die Flugzeit gestoppt. Der Wettbewerbsname stammte vom Sponsor, dem Klebstoffhersteller UHU. Auch „Fesselflug“ fand hier statt, bei dem schnittige Motormodelle um den „Pilot“ kreisten und über Nylonschnüre gesteuerte, akrobatische Figuren flogen. Die heute üblichen RC-Flugmodelle waren teuer und sehr selten (RC: Radio Control, Funkfernsteuerung).

Ablauf Flugbetrieb

Der Flugplatz unterlag vielen Beschränkungen. So lag er in der ADIZ (Air Defense Identifikation Zone), einer im kalten Krieg streng kontrollierten Luftraumüberwachungszone, die sich ca. 40 km entlang der Zonengrenze erstreckte. Der Flugbetrieb und Flüge aus der ADIZ mussten telefonisch angemeldet werden. Sonst wären in minutenschnelle NATO-Abfangjäger aufgestiegen und hätten die Segel- oder Motorflieger zur Landung gezwungen. Ein Weg von der Hünfelder Str. (Einmündung Carl-Benz-Str.) über eine hölzerne Haune-Brücke zum beschrankten Bahnübergang vor der Domäne Bingartes verlief quer über den Flugplatz. Es musste achtgegeben werden, dass beim Flugbetrieb niemand diesen nutzte. Auch die Nähe zur Autobahn A 4 war problematisch und erforderte bei Landungen aus südlicher Richtung eine große Sicherheitshöhe.

Selbstbau „Grunau Baby III“ am Start in den Haunewiesen.

Mein Vater, der im Jahr nach der Gründung als 14-Jähriger dem Verein beitrat, flog seit meiner Geburt nicht mehr. Er war Flugleiter und im Vorstand. Seinen „Arbeitsplatz“ als Flugleiter sehe ich noch vor mir: Ein hölzerner Klapptisch mit Feldtelefon. Das Telefon diente der Kommunikation mit dem Windenfahrer und um die Startkommandos zu übermitteln, die ich heute noch im Kopf habe. In der Startkladde wurden alle Flüge mit genauer Flugzeit verzeichnet. Ein weiteres Utensil war eine 26,5 mm-Signalpistole zum Verschießen von Leuchtkugeln. Noch waren weder die Segel- noch die Motorflugzeuge mit Funk ausgerüstet und mussten auf Gefahrensituationen mit Leuchtkugeln hingewiesen werden. So beispielsweise, wenn ein Segler und ein Motorflugzeug gleichzeitig zum Landeanflug ansetzten, wurde die Motormaschine mit einer roten Leuchtkugel auf den Vorrang des Segelflugzeugs hingewiesen. Rauchpatronen wurden verschossen, um Piloten vor starkem Seitenwind beim Landen zu warnen. Als Flugleiter half mein Vater auch dem MFC. So unterbrach er manchmal seine Arbeit, um einem Motorflieger-Kameraden den Start zu einem Geschäftstermin zu ermöglichen.
Wenn der Flugbetrieb angemeldet, das Landetuch, welches den Aufsetzpunkt markierte, ausgelegt, die Winde betriebsbereit und das Segelflugzeug in Startposition waren, gab der Flugleiter die Startkommandos. Zur Sicherheit zeigte ein „Winker“ die Startbereitschaft, das Straffen des Windenseils und den Start mit einer roten Kelle an. Da das Fluggelände relativ kurz war, waren die Ausklinkhöhen bescheiden und reichten oft nur für eine zweiminütige Platzrunde.
Für Streckenflüge und längere Flüge nutzte man den Flugzeugschlepp. Dann ließ man sich mit der „Piper PA 18“ des MFC auf eine vereinbarte Höhe schleppen, klinkte in der Thermik aus und ging auf Kurs. Der weiteste Streckenflug gelang Erhard Jorde auf der „Ka 7“. Er flog in ca. acht Stunden bis nach Konstanz am Bodensee. Eine damals phantastische Leistung! Ich kann mich weiter erinnern, dass ein Segelflieger aus Uetersen bei Hamburg in den Haunewiesen mit einer „Ka 7“ landete und bei uns übernachtete.
Für die zahlreichen Flugschüler fanden auch Lehrgänge statt, bei denen diese auf dem Flugplatz zelteten. Die Ausbildung lag in der Hand der Fluglehrer Paul Kaiser, Willi Bätz und Erhard Jorde. Hinzu kam Heinz Heckeroth, der aber hauptsächlich für die Segelfluggruppe des Kaliwerks Hattorf aktiv war. Paul Kaiser, ältester Aktiver im Verein, konnte immer tolle Geschichten aus der Doppeldecker-Ära erzählen. Nur wusste ich nicht so recht, ob es wahr oder „Fliegerlatein“ ist. Die Piloten kamen aus allen Berufen. Manche flogen schon im Krieg. Die Jüngeren arbeiteten meist in technischen Berufen. Pilotinnen gab es auch, bildeten aber die Ausnahme. Das Gute: An „Bruchpiloten“ kann ich mich nicht erinnern. Man flog unfallfrei.

Geselliges Vereinsleben und Vorsitzende

Nach dem Flugbetrieb ging es oft noch in ein Lokal um die Geselligkeit zu pflegen. Die „Fulda-Brücke“ (unter der späteren Hochbrücke) und die „Kirchtorschänke“ am Marktplatz (Inh. Emil Retzko) waren die bevorzugten Kneipen. Dabei wurden

auch „Fliegerlieder“ geträllert. Schade, dass es heute diese Geselligkeit nicht mehr gibt!
Vorsitzender des LSV war Nikolaus Schmidt, Eigentümer des renommierten Möbelhauses Schmidt im Eisfeld. Er selbst flog nicht mehr, managte jedoch den Verein erfolgreich. Auf seinem Betriebshof entstanden viele wirklich wunderschöne Festwagen für den Lullusfestzug. Es gab nostalgische Beiträge wie eine „Ikarus-Darstellung“ oder einem Schulgleiter aus der Anfangszeit des Vereins, dem „Zögling“. Aber auch, ganz dem Zeitgeschmack der 1950er Jahre folgend, futuristische Motivwagen. So kann ich mich an eine silberne Weltraumrakete mit zwei Astronauten im Jahr 1959 erinnern. Als Astronautenhelme dienten mit Sehschlitzen versehene und mit Silberbronze gestrichene Marmeladeneimer.
Später folgte noch eine sehr aufwendig gebaute „Gemini-Raumkapsel“. Es war die Zeit, als ein US-Astronaut zum „Weltraum-Spaziergang“ die Flugkapsel verlies und im All schwebte. Es passte in den Kontext, dass einer der Akteure im „Raumfahreranzug“ ein GI war, der im LSV flog.
Dem MFC stand Oskar Zimmermann vor, dem, ganz in Flugplatznähe an der Ecke Kleine Industriestraße / Frankfurter Straße, eine kleine Fabrik gehörte. Als der betagte Vater von Oskar Zimmermann, Major a.D. Eduard Zimmermann[1], mal zu einem Rundflug mit seinem Sohn kam, erzählte man sich ehrfürchtig, dass er als Pilot an einer Expedition in die Wüste Gobi beteiligt war. Kein Geringerer als der berühmte schwedische Forscher und Autor Sven Hedin leitete diese internationale Forschungsreise in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre.

Unvergessliche Kindheitserlebnisse

In den 1950er Jahren war der private PKW keine Selbstverständlichkeit. Auch wir besaßen noch kein eigenes Auto. Meist gelangten wir mit dem Opel Blitz der „Lauterbacher Burg-Brauerei“, bei der mein Vater angestellt war, zum Flugplatz. Wir verkauften dann dort auch Bier, Sinalco und Kola. Manchmal ging es auch mit dem Motorrad meines Vaters, einer zweisitzigen NSU Quick (98 ccm), zu den Fliegern. Ich saß dabei auf dem Tank! Naja, zu Beginn des Wirtschaftswunders war das Sicherheitsdenken noch nicht so ausgeprägt wie heute.
Es war die Zeit, die später als die der „Babyboomer-Jahre“ in die Geschichte eingeht. Deshalb tummelten sich immer viele Kinder mit ihren Eltern auf dem Flugplatz. Gemeinsam konnten wir in frischer Luft spielen, herumtollen oder in der noch nicht begradigten Haune baden. Es war immer spannend! Meine ersten, auf aufgeschnittenen Ölfässern gegrillten „Marshmallows“ bekam ich hier von Amerikanern geschenkt. An den ungewohnten süßen Geschmack erinnere ich mich noch heute. Natürlich habe ich auch hier meinen ersten Flug als 6- oder 7-Jähriger absolviert. Erhard Jorde nahm mich in der „Ka 7“ bei einem Windenstart mit in die Luft. Später kam ich auch zu einem Motorflug. Mit Pit Bechtold durfte ich in der „Piper PA 18“ mitfliegen und mal kurz den Steuerknüppel führen. Alles unvergessliche Erlebnisse!
An eine Episode kann ich mich noch erinnern: Als die Flieger abends in den Hangar eingeräumt wurden, tauchte ein Gasballon über dem Obersberg auf und fuhr, ja, denn ein Ballon fährt und fliegt nicht, in Richtung Osten. Man fürchtete, dass dieser in die DDR abgetrieben werden könnte. Ein Pilot des MFC, ich glaube, es war der „Fliegende Landwirt“ Claus aus Blankenheim, flog gemeinsam mit meinem Vater mit der „Piper PA 18“ dem Gasballon nach. Nahe Malkomes erreichten sie ihn. Eine rote Leuchtkugel, die mein Vater aus der Piper abschoss, gab das Zeichen zum Landen. Wer weiß, welches Ungemach den Ballonfahrern gedroht hätte, wenn sie die Zonengrenze überquert hätten. Die Ballonfahrer aus dem Münsterland haben sich mit einer Bildpostkarte herzlich bedankt.

Luftaufnahme Flugplatz Haunewiesen aus Süden (A 4 - Auffahrt) in Blickrichtung Stadt. Vis-à-vis des Hangars sieht man das „Baseballfeld“. Neben den fünf Motorflugzeugen sind am rechten Bildrand (Mitte) zwei Segelflugzeuge sichtbar.

Ende des Flugplatzes Haunewiesen

Im Rahmen der Ansiedlung der Firma Hoechst (jetzt Filament Factory) entstand die neue B 62-Trasse. Damit verschlechterten sich die ohnehin problematischen Bedingungen für den Segelflug, weil nun auch von Norden der Anflug schwieriger wurde. Auf dem Langenberg bei Hattenbach fand man nach eifriger Suche ein geeignetes Areal. In die Platzfindung waren in der neuen Vereinsführung um Erhard Jorde besonders Josef „Bepp“ Freisinger und der Niederaulaer Pfarrer Hermann Glaessel eingebunden. Nach umfangreichen Erdbewegungen mit Hilfe vieler Unterstützer entstand der neue Segelflugplatz. Die Motorflieger blieben noch einige Zeit in den Haunewiesen, bevor sie, nachdem der Hangar infolge einer Brandstiftung zerstört war, den US-Militärflugplatz auf dem Johannesberg mitnutzen durften und später übernahmen.
Diesem Bericht liegen fast ausnahmslos meine Erinnerungen zugrunde. So sehr sind die Wochenenden auf dem Flugplatz in meinen Kopf gespeichert! Wenn ich etwas unrichtig geschrieben habe, dann habe ich dies als Kind wohl falsch aufgefasst oder meine Erinnerung trügt mich und ich bitte es ganz herzlich zu entschuldigen. Posthumen Dank an Erhard Jorde für das Durchsehen des Berichts!

Lollsfestwagen Rakete „Lullus I“ (1959) am Bahnhofsvorplatz.

Nach meinem ersten Segelflug vor der „Ka 7“: links Erhard Jorde, rechts meine Schwester Anita. Im Hintergrund die A 4.

Mein erster Motorflug mit Pit Bechtold (rechts) mit einer „Piper PA 18“.

Anmerkung

1. Lt. einer Festschrift zur Taufe der Rhönlerche in 1954 war Zimmermann Ehrenmitglied des Vereins. Die Festschrift befand sich im Nachlass meines Vaters. Sie ist auf der Website: www.flugplatz-langenberg.de sichtbar.

Bildnachweis

Alle Fotos stammen vom Verfasser mit der folgenden Ausnahme: Das Urheberrecht an am Foto „Lageplan des Flugplatzes“ hat der Städte-Verlag GmbH – 70736 Fellbach, www.staedte-verlag.de

Zum Autor: Seine fliegerische Karriere begann im Mai 1971 bei den im Text genannten Fluglehrern auf dem Langenberg. In diesem Jahr fand der erste Alleinflug statt. Nach Theorieunterricht mit Fluglehrer Karl-Heinz Apel wurde der Luftfahrerschein L 1 im Okt. 1974 erteilt. In 1978 gab er das Fliegen für immer auf. Trotzdem leuchten die Augen, wenn am Himmel ein Segelflieger in der Thermik kreist. Seine Tel.-Nr.: 06621 75804.

Oberaulaer Geschichten

Von ***Adolf Paul,*** Edermünde-Haldorf

Anekdoten aus Oberaula

Diese Anekdoten stammen aus dem 2017 veröffentlichten Büchlein „Oberaulaer Geschichten“. Sie wurden verfasst von Adolf Paul, der heute in Edermünde-Haldorf wohnt. Adolf Paul wohnte in seiner Jugend in Oberaula.

Bekanntmachung

Ich erinnere mich noch gut an die Zeit, als der Ortsdiener mit einer Schelle bewaffnet auf dem Fahrrad durch das Dorf fuhr und an bestimmten Stellen laut bimmelnd auf sich aufmerksam machte. In der Bahnhofstraße hatte er seinen Platz immer unter einem Baum an der Einmündung zur Birketstraße. Fenster und Türen öffneten sich und viele Leute kamen auch heraus auf die Straße. Ein lautes „ Bekanntmachung“ und danach konnte man die neuesten Nachrichten aus dem Bürgermeisteramt erfahren. Anschließend wurde noch einige Zeit unter den Zuhörern über das Gehörte diskutiert. Das war ja alles so spannend, besonders wenn ein junges Paar das Aufgebot bestellt hatte. In vielen Gemeinden hatte der Ortsdiener noch zusätzliche Aufgaben. Später gab es einen Aushangkasten bis es dann irgendwann ein amtliches Mitteilungsblatt gab. In vielen Dörfern hat die Ortsschelle einen besonderen Platz zur Erinnerung bekommen.

Beutezug im Nachbarort

Die Rivalität zwischen den Jungen aus Hausen und Oberaula um die begehrten Spielplätze am Birket und dem Räuberwäldchen in der Katzbach war ein Dauerbrenner. Der richtige Kick war es aber erst in das gegnerische Dorf einzudringen und ohne eine Abreibung wieder heraus zu kommen. So waren wir einmal tief in den Ort gelangt und fanden in der Nähe vom Sportplatz ein offenstehendes Lager. Wir schlichen hinein und fanden riesige Mengen an Kerzen in allen Variationen. Wir kamen auf die glorreiche Idee nicht ohne eine Beute in Form einer kleinen Kiste Weihnachtsbaumkerzen heimzukehren. Gedacht, getan und stolz auf unseren Beutezug schlichen wir uns aus dem Dorf. Am Birket haben wir die Beute versteckt und nie wieder gefunden. Einige Zeit später realisierten wir, wem das Lager eigentlich gehörte. Ein heimatvertriebener Bürger aus Oberaula hatte sich hier eine bescheidene Existenz geschaffen. Wir hatten bei unserem Beutezug einen eigenen Mitbürger geschädigt. Wir schämten uns aufrichtig unserer Heldentat, denn eigentlich waren wir doch liebe und nette Buben.

Das Bahnhofstraßen – Stadion

Heute wird er kaum noch beachtet, der legendäre Platz mit mehreren Bäumen neben dem Haus Braun hinter der Kurve zum Bahnhof. Die beiden äußeren Baumpaare waren die Tore. Hier versammelten sich vor und nach dem Jahre 1950 alle Jungen des Dorfes, die gerne Fußball spielten. Das lag vor allem daran, dass die Kochbrüder den einzigen Gummiball, den es im Ort gab, besaßen. Es kamen viele und wir stellten Straßenmannschaften zusammen. Wir Jungen von der Bahnhofstraße hatten den Vorteil die Tücken des Platzes zu kennen. Unzählige Schlachten wurden hier ausgetragen und mancher Streit um das ein oder andere Tor ausgefochten. Bei schlechtem Wetter war der Platz sehr schlammig und so kam ich irgendwann zu meinem Spitznamen. Da ich in meinem zarten Alter den Buchstaben D noch nicht aussprechen konnte und stattdessen das G benutzte kam es unter dem Gelächter der Jungs zu dem stolzen Ausruf, heute bin ich grei (drei) mal in den Gregg (Dreck) gefallen. Kurt Fassold (er wohnt heute in Spangenberg) taufte mich an Ort und Stelle auf den Namen Gregg und ich trage ihn immer noch mit Stolz.

Das Kartoffelfeuer

Nachkriegszeit, das Geld war knapp und viele Familien mussten sich etwas einfallen lassen, um bei den täglichen Mahlzeiten etwas auf den Tisch zu bekommen. Wer ein Stück Land hatte, konnte einige Nahrungsmittel ernten. Es wurde auch Land gepachtet. Die gesamte Fronackersiedlung war, vor der Bebauung, Pachtland. Hinzu kam noch Land an verschiedenen Orten im Dorf. Wichtigstes Nahrungsmittel war die Kartoffel, die auch bevorzugt angebaut wurde. Gelegentlich haben wir Schulkinder mit dem Lehrer zusammen Kartoffelkäfer gelesen. Wenn im Herbst die Kartoffeln geerntet wurden, sammelte man das Kartoffelkraut auf einen Haufen und wenn es getrocknet war, wurde es angezündet. In das Feuer wurden Kartoffeln gelegt und wenn sie heiß genug waren gegessen. Ein Leckerbissen, den man nie vergisst und der Geruch des Kartoffelfeuers war einzig. Die teuerste Zigarre schmeckt nicht so gut, wie ein hohler getrockneter Kartoffelkrautstengel, den wir Kinder heimlich rauchten. Arme Zeit, schöne Zeit.

»Mein Heimatland«, monatliche Beilage zur
»Hersfelder Zeitung«. Gegründet von Wilhelm Neuhaus.
Schriftleitung: Ernst-Heinrich Meidt, Kirchheim
Verlag:
Hoehl-Druck GmbH + Co. Hersfelder Zeitung KG