Die Geschichte des Flugplatzes in Stölln bei Rhinow

von Friedemann & Johannes Hille

Vorwort

Zum Jubiläum „100 Jahre Menschenflug“ im Jahre 1991 veröffentlichte Friedemann Hille in der Zeitung „Volksstimme“ (heute „Westhavelländer“) einen sechsteiligen Artikel, der das kumulierte Ergebnis jahrelanger Recherchetätigkeit zum Thema „Flugplatz Stölln“ war. Erstmals wurde das Wissen um den ältesten, noch in Betrieb befindlichen Flugplatz der Welt systematisch zusammengetragen. Die Veröffentlichung diente als literarischer Rahmen für die Feierlichkeiten zu oben erwähntem Jahrestag.

Im Jahr 2004 begann ich, die Materialien meines Vaters aufzuarbeiten, um einen ausführlichen Text für den Rathenower Heimatkalender zur Geschichte des Flugplatzes zu erstellen. In den Ausgaben des Heimatkalenders von 2005 und 2006 ist der Artikel meines Vaters somit zweiteilig in stark überarbeiteter, umfangreich ergänzter, erweitert bebildert und mit nicht unabsichtlich erzeugtem Bezug zur Kreisstadt Rathenow versehen, erschienen.

Die 3. Auflage der Flugplatzgeschichte wurde nochmals gründlich überarbeitet, an einigen Stellen ergänzt und im Januar 2008 erstmals auf der Homepage des Flugsportvereins Stölln/Rhinow, dem momentanen Betreiber des Flugplatzes, für alle interessierten Leser öffentlich zur Verfügung gestellt.

Eine leicht gekürzte und neu bebilderte Modifikation der 3. Auflage wurde im August 2010 für den Museumspavillon an der Stöllner IL62 erstellt und konnte dort anderthalb Jahre von allen Besuchern betrachtet werden. Derselbe Text wurde mit leichten Änderungen und kleinen Korrekturen im Dezember 2010 erstmals als eigenständige Broschüre durch den Otto-Lilienthal-Verein Stölln e.V. gedruckt und verlegt. Dafür an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön. Seit der Veröffentlichung haben wir einige Zuschriften von ehemaligen Stöllner Fliegern erhalten, die uns geholfen haben, die Flugplatzgeschichte nun nochmals an einigen Stellen zu überarbeiten, zu korrigieren und zu ergänzen. Auch dafür vielen Dank. So können wir nun eine 4. Auflage herausgeben, die ab sofort auf der Homepage des FSV Stölln/Rhinow e.V. zum Download für die Öffentlichkeit bereitsteht.

Der Leser wird merken, dass einige Kapitel der Flugplatzgeschichte im Dunkeln bleiben. Es fehlt hier und da an handfesten Belegen. Speziell die unrühmlichen Etappen bedürfen einer besonders peniblen Aufarbeitungsphase, für die den Autoren bislang einfach die Zeit fehlte.

Für alle Ungenauigkeiten und unbeabsichtigten Falschdarstellungen möchten wir uns schon vorab entschuldigen. Die aktuelle Datenlage wurde nach bestem Wissen und Gewissen ausgewertet und zu dieser Historie verarbeitet. Für alle Hinweise zur Geschichte dieses besonderen, weil „uralten“ Platzes, sind die Autoren stets dankbar. In zukünftigen Auflagen soll das riesenhafte Puzzle „Flugplatzgeschichte Stölln“ vervollständigt werden.

Dem geneigten Leser wünsche ich viel Spaß und maximalen Erkenntnisgewinn bei der hoffentlich kurzweiligen Lektüre.

Johannes Hille, Stölln im Januar 2013

1. Otto Lilienthal – Der Beginn der Fliegerei in Stölln

Die Geschichte des Flugplatzes am Fuße des Gollenberges ist so alt wie die Fliegerei selbst. Sie nahm ihren Anfang mit dem aus Anklam stammenden Maschinenbauer Otto Lilienthal[1] (1848-1896), dem ersten Menschen, welchem es gelang, mit einem selbst konstruierten Flugapparat frei durch die Luft zu schweben. Lilienthal ist es zu verdanken, dass die Flugproblematik nach den Grundsätzen „schwerer als Luft“[2] und „steuerbar“[3] aus den Studierstuben hinaus auf das freie Feld geführt wurde.

Er studierte seit seiner Jugend die Flügelformen und den Flug der Vögel (vor allem der Störche) mit tatkräftiger Unterstützung seines Bruders Gustav. Die theoretischen Grundlagen, auf die sich seine 18 verschiedenen Konstruktionen von Gleitflugzeugen stützten, sind in dem Werk „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst“, welches Lilienthal 1889 veröffentlichte, festgehalten. Es lässt sich sagen, dass in der hypothetischen Niederlegung des Fluggedankens die eigentliche Pionierleistung Lilienthals besteht; denn alle *vorhergehenden* theoretischen Überlegungen und praktischen Flugversuche sind an dem Unverständnis der Aerodynamik[4] gescheitert

und die *nachfolgenden* Überlegungen basieren auf den Erkenntnissen über die Flugkunst der Vögel.

Die Leistungen der Gebrüder Wright, denen 1903 in den USA der erste Motorflug gelang, gehen maßgeblich auf die Forschungsergebnisse Lilienthals zum Vogelflug zurück. Die finanzielle Grundlage zur Ausübung seines Hobbys und zum Bau der Flugapparate sicherte sich Lilienthal durch eine eigene Maschinenfabrik in seinem Wohnort Berlin.

In Derwitz bei Potsdam gelangen Lilienthal 1891 die ersten erfolgreichen Flugversuche. Ebenjene Flüge von etwa 25 Meter Weite gingen in die Geschichte ein. Der Beginn des Menschenfluges – vor nunmehr 121 Jahren! Nachdem Lilienthal 1893 schon in Rhinow am „Hauptmannsberg“ (95 Meter Höhe) geflogen war, verschlug es ihn auf der Suche nach höheren Bergen mit besseren Flugbedingungen im Jahre

1894 nach Stölln. Die erste Erwähnung des Ländchens Rhinow durch Lilienthal findet sich in seinem Jahresbericht von 1892, in dem es heißt:

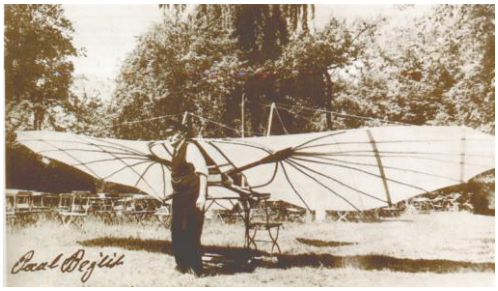
„Die Umgebung Berlins ist leider arm an guten Übungsstätten für den Segelflug. Das Ideal des letzteren bildet ein nach allen Seiten abfallender sandiger Hügel von wenigstens zwanzig Meter Höhe, der den Absprung nach jeder Richtung gestattet. (Es ist aus aerodynamischen Gründen nötig, immer gegen den Wind zu starten. Anm. d. Verf.) Für diejenigen, welche sich angeregt fühlen sollten, ebenfalls den Segelflug zu üben, sei bemerkt, daß zwischen Rathenow und Neustadt an der Dosse ein Landstrich liegt, das sogenannte Ländchen Rhinow, welches die gewünschten Berge in großer Auswahl enthält.“[5]

Weilte Lilienthal in Rhinow und später auch in Stölln, so fand er Kost und Logis im Gasthof Herms, der noch bis vor Kurzem betrieben wurde, aber seit Ende des Jahres 2011 vorerst geschlossen bleibt.

An dem Wochenende vor Ostern des Jahres 1894 unternahm Lilienthal den ersten Flug vom 109 Meter hohen Gollenberg in Stölln, dessen Hangneigung etwa 10 bis 20 Grad zu allen Seiten beträgt und der keinerlei Bewuchs zur damaligen Zeit aufwies. Als Lilienthal an diesen Tagen erstmalig an jener Stelle aufsetzte, an der noch heute die Flugzeuge nach ihren Flügen über dem Havelland landen, war der Flugplatz Stölln/Rhinow eingeweiht. Hätte man Lilienthal an jenem Tage offenbart, dass in 95 Jahren an genau diesem Platze ein vierstrahliges Passagierflugzeug[6] landen würde, das 100 Menschen transportieren könne und 75 Tonnen wöge, nun – er wohl nur ungläubig geschmunzelt.

Was in den vielen Jahren nach diesem denkwürdigen ersten Flug Lilienthals auf dem Flugplatz passierte, begann alles andere als erfreulich. Nach etwa zwei Jahren erfolgreichen Fliegens über teilweise 250 Meter Weite in maximal 80 Meter Höhe mit Kehrtwendungen und anderen Flugmanövern in der Luft, die durch bloße Körperverlagerung gesteuert wurden, verunglückte Lilienthal am 9. August des Jahres 1896. Er wurde zwar noch

ärztlich behandelt, nichtsdestotrotz verstarb er tags darauf in der Bergmannschen Klinik zu Berlin an einem Bruch der Halswirbelsäule. Glücklicherweise blieb dies das bisher erste und einzige tödliche Flugunglück am Flugplatz Stölln.
Zwar flogen auch noch andere Flugenthusiasten einige Male mit den Lilienthalschen Gleitern am Gollenberg, jedoch nur zu Erprobungszwecken, weil ein Kauf des Flugapparates geplant war. Acht Flugzeuge konnte Lilienthal verkaufen, wobei auch zwei in den USA und Russland ihre Abnehmer fanden. An der Absturzstelle auf der

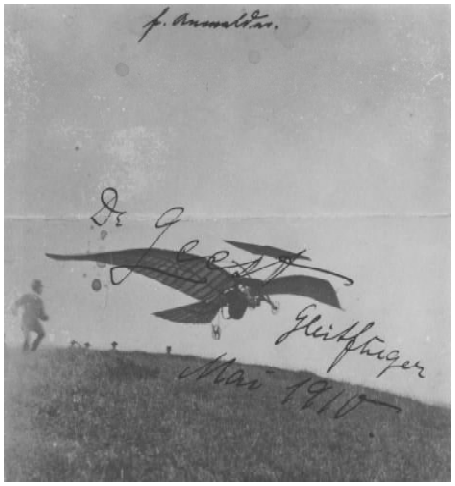


Nordseite des Gollenberges befindet sich seit 1953 ein Gedenkstein zu Ehren Lilienthals, an welchem jährlich zu seinem Todestag Kränze niedergelegt werden. Beschreitet man den Ende der 90er Jahre angelegten Wanderpfad durch das Naturschutzgebiet „Gollenberg“, so kommt man an diesem Gedenkstein vorüber. Im Juni 2007 wurde das Denkmalsensemble (auch dem Techniker Lilienthals, Paul Beylich, wurde ein Gedenkstein auf dem Gollenberg gesetzt) durch eine sehr schöne Skulptur, der so genannten „Windharfe“, ergänzt, welche sich an der Absprungstelle Lilienthals, auf dem höchsten Punkt des Gollenberges befindet.

Nach dem Tode Lilienthals bis zu dem Jahre 1910 fanden in Stölln keine nachweisbaren Flugversuche statt, was nicht heißen muss, dass es nicht doch einige Pioniere gab, die in dem von Lilienthal angepriesenen Landstrich versuchten, selbstständige Flüge zu unternehmen. Zu den Ereignissen auf dem Flugplatz jener Epoche besteht noch erheblicher Nachforschungsbedarf.
Außerdem waren die wenigen Aviatiker[7] des ausgehenden 19. Jahrhunderts, welche nach Lilienthals Tod nicht das Interesse an der Fliegerei verloren hatten, vorerst damit beschäftigt, das Problem um die Entwicklung eines Fluggerätes, was sinnvoll steuerbar nach dem Prinzip „schwerer als Luft“ fliegen sollte, voranzutreiben. Bei Lilienthals Konstruktionen mangelte es offensichtlich vor allem an der nötigen Flugstabilität *und* handhabbaren Lenkungsmöglichkeiten. Somit mussten zwei aerodynamisch-technische Probleme gelöst werden. Zuerst gelang dies den Gebrüdern Wright aus den USA, die 1903, wie oben bereits erwähnt, nachdem sie schon einige Erfahrung im Segelflug gesammelt hatten, den ersten Motorflug vollführten und denen es bei weiteren Flügen auch gelang, saubere Kurven zu fliegen.

2. Dr. Waldemar Geest – Flugzeuge aus Rathenow

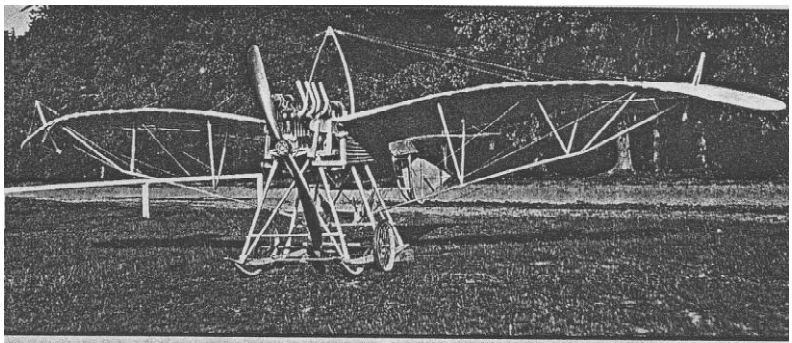
Auf dem Flugfeld in Stölln, das sich seine Anziehungskraft als Versuchsgelände bewahrte, fand sich 1910 ein Flugpionier ein, dem eine für das Flugwesen bis in die heutigen Tage sehr wichtige Entwicklung, der so genannte „S-Flügel“ gelang: Dr. med. Waldemar Geest[8] (1879-1944). Der Arzt aus Freiburg, dessen naturwissenschaftliches Talent ihn zu seiner Leidenschaft, dem Fliegen, führte und der nach dem Tod seines Vaters auch finanziell relativ unabhängig wurde, gründete 1908 mit dem Ingenieur Alois Wolfmüller[9] ein flugtechnisches Unternehmen in München.



Nachdem Geest schon mit diversen Modellen und eigenen Konstruktionen experimentiert hatte, nahm er 1909 „Kontakt mit Gustav Lilienthal auf und ließ in dessen Maschinenfabrik, die noch den Namen seines Bruders Otto trug, einen Hängegleiter bauen. Lilienthal riet ihm, den Apparat am Gollenberg in Stölln bei Rhinow zu testen, warnte aber gleichzeitig in Erinnerung an seinen verunglückten Bruder vor den Gefahren. Dr. Geest war *‚nicht davon abzubringen, besonders wenn man die Luft schon ein wenig gekostet und das Tragen der Flügel unter sich gespürt hat.‘ (Erinnerungen Geests)*

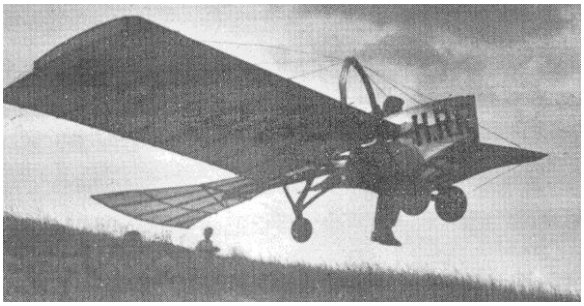
So fuhr er im Frühjahr 1910 zum ersten Mal über Rathenow und Rhinow nach Stölln. Der Gollenberg war 110 m hoch und oben kahl, augenscheinlich gut geeignet. Der Apparat wurde mit der Bahn transportiert und traf zwei Tage später ein. Bald darauf kam sein Bruder dazu und die Tests begannen. *‚Kurze Flüge gelangen. Der Apparat wurde jedoch bald zerschmettert‘,* schrieb Dr. Geest in seinen Erinnerungen. Er ließ sich aber nicht entmutigen und machte neue Pläne für einen größeren Gleiter, der nun gleich in Stölln gebaut werden sollte. Innerhalb weniger Tage entwarf Dr. Geest die Konstruktion und ließ den Gleiter in der Stellmacherei Beutler bauen, die schon 1893-1896 für Otto Lilienthal gearbeitet hatte. Die Holme bestanden aus dicken Bambusstangen, die mit Sand gefüllt über vorgeformte Holzleeren heiß gebogen wurden. Die Steuerung wurde verbessert und das bewegliche Höhensteuer nach vorn verlegt. Leichte Kinderwagenräder ermöglichten die Beweglichkeit auf der Erde. Schon nach vier Wochen war der Gleiter fertig und wurde wegen seiner vogelähnlichen Form „Weih” genannt. Die Flugversuche mit der Testung des

Steuerungssystems verliefen erfolgreich. Auch die Flügelform hatte sich bewährt, so dass sich Dr. Geest nun dem Bau von Motorflugzeugen zuwenden konnte und den Gleiter im Oktober 1910 an den Berliner Hans Richter für 200 Mark verkaufte.“[10]
Das eigentliche Kunststück Geests bestand, wie oben schon erwähnt, in der Erfindung des „S-Flügels“. Unter dem Namen „Flügelartige Tragfläche für Luftfahrtzeuge“ beantragte Geest 1907 bei dem Kaiserlichen Patentamt die Eintragung dieser Erfindung. Sie wurde am 31.10.1911 unter der Nummer 240268 ausgegeben. In der Praxis stellt sich die Neuschöpfung folgendermaßen dar: Der Einstellwinkel[11] verändert sich über die gesamte Tragfläche von innen nach außen. Ebendieser Methode bedienen sich heutzutage fast alle Flugzeugbauer und sorgen somit für erheblich verbesserte Flugeigenschaften ihrer Konstruktionen. Erstmalige Anwendung seitens Geests fand dieses Prinzip bei dem nach seinen Plänen entworfenen und 1910 bei der Rathenower Wagenbaufirma Wietz hergestellten Motorflugzeug, der „Geest-Möwe I“. Sie wurde mit einem 50-PS-Argus-Motor ausgestattet.
Die Leistung der Firma Wietz aus dem Havelland, eines der ersten Motorflugzeuge, und noch dazu einen Eindecker[12] in Deutschland gebaut zu haben, ist heute in völlige Vergessenheit geraten. Die Werkstatt der Firma befand sich in der damaligen Rathenower Fabrikenstraße, heute Wilhelm-Külz-Straße. Zu DDR-Zeiten stand an jener Stelle der Betrieb der PGH-Elektro. Das Flugzeug wurde während der ersten Flugversuche auf dem ehemaligen Exerzierplatz (heute Sportplatz „Vogelgesang“) der Zietenhusaren, welche Geest einige Male bei dessen Bemühungen zur Hand gingen, in einem kleinen Schuppen dort untergestellt. Bis 1917 konstruierte Geest noch sechs weitere „Möwen“, von denen drei komplett und von einem Militärflugzeug nur den Flügel die Firma Wietz aus Rathenow anfertigte. Wie oft und welche Flugzeuge in Stölln erprobt wurden, ist nicht bekannt. Die maßgebenden Flugaktivitäten Geests konzentrierten sich in Berlin Johannisthal, wo er 1913 eine eigene Flugschule gründete.

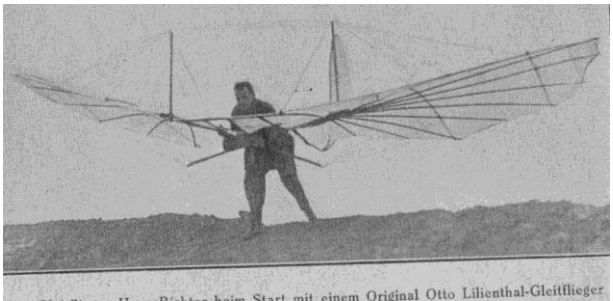

Geest-Möwe I bei Rollversuchen in Rathenow, 1910

3. Hans Richter und Berliner Flugsportvereine am Flugplatz Stölln

Auf dem Flugplatz in Stölln war seit 1910 jeweils im Frühjahr und Herbst vor allem der junge Berliner Hans Richter (1891 - im 2. Weltkrieg verschollen) regelmäßig



fliegerisch aktiv – anfangs mit dem von Geest entwickelten „Weih“ mehr hopsend als fliegend – später dann, um eine



Der Gleitflieger Hans Richter beim Start mit einem Original Otto Lilienthal-Gleitflieger (Type 1896) im Jahre 1924

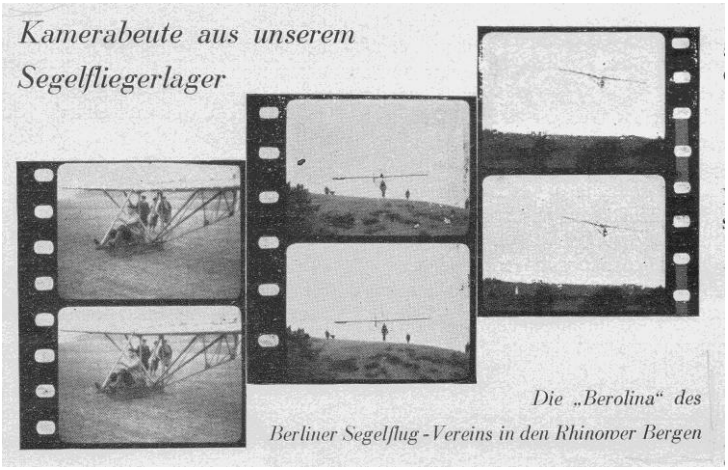
Vielzahl neuer Konstruktionen zu erproben und Schauflüge durchzuführen. Im August 1920 machte Richter Flugvorführungen zugunsten eines Denkmalfonds für Lilienthal, bei denen er auch einmal abstürzte und erheblich verletzt wurde. Seine bis in die 20er Jahre hinein währenden Flugversuche in Stölln sind jedoch für die technische Entwicklung des Flugwesens ohne Bedeutung geblieben. Vielmehr trug er mit seiner Mitarbeit in der Vereinigung für Gleitflugsport Berlin und mit den Schauflügen zur Verbreitung des Segelfluggedankens in der Öffentlichkeit bei. Werbung für das Fliegen machte er beispielsweise mit dem Flug vom Gollenberg, bei dem er, verkleidet mit einer Maske Otto Lilienthals, einen von dessen Gleitapparaten benutzte. Darüber ließ er einen Film drehen, den er anschließend auch selbst vertrieb.

Nach dem ersten Weltkrieg wurde der Bau von Motorflugzeugen in Deutschland weitestgehend verboten, woraufhin viele Flugbegeisterte mit dem Gleit- und Segelflug begannen. Gefördert wurde diese Entwicklung durch die Idee der

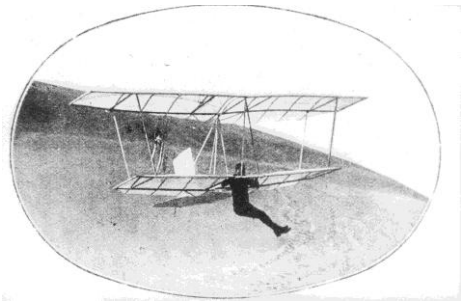
Rhönwettbewerbe, bei denen die Piloten erstmalig Vergleiche untereinander austrugen. Ziel war es, die weiteste Strecke vom Hang herunter zurückzulegen und dabei am längsten schwebend in der Luft zu verweilen. Überall in Deutschland bildeten sich Gleit- und Segelflugsportgruppen, die für ihre

Freizeitbeschäftigung geeignete Flugplätze benötigten, wobei sich viele Hauptstädter der alten Übungsstätte Otto Lilienthals besannen. Am Flugplatz in Stölln, wo es bis 1924 noch recht beschaulich zuging, war es seitdem mit der Ruhe vorbei. Verschiedenste Flugsportvereine, wie etwa die Akademische Fliegergruppe Berlin, der Berliner Segelflugverein „Berolina“ und der Siemens Flugsportverein führten Fliegerlager und Lehrgänge durch.

Anfänglich wurden die Flugapparate in Militärzelten untergestellt, während die Piloten in Privatquartieren der Rhinower Bürger unterkamen und im „Dorfgasthof“ Stölln versorgt wurden. Einige Male reiste der Hängegleiterspezialist[13] Willy Pelzner[14] aus Nürnberg, der bei den damaligen Rhönwettbewerben schon beachtliche Erfolge verbucht hatte, zu den Stöllner Fliegerlagern an und half den vorwiegend jungen Leuten mit eigenen, sehr fortschriftlichen Schulungsmethoden bei der Ausbildung zum Segelflugzeugführer. Auch brachte er dazu von seiner eigenen Firma konstruierte Hängegleiter mit, die wegen ihres niedrigen Preises und der robusten Verarbeitung besonders gut zur Schulung geeignet waren, denn etwas härtere Landungen waren damals natürlich an der Tagesordnung.



Mitte der 20er Jahre kamen die Hängegleiter aber auch schon aus der Mode und man ging dazu über, „Schulgleiter“ herzustellen, mit denen längere Flüge im Hangaufwind[15] möglich wurden und bei denen es nicht mehr nötig war, die eigenen Beine als Fahrwerk zu benutzen. Die Hangaufwinde kann man ganzjährig nutzen, was begünstigte, dass beispielsweise Mitte November 1932 von den Flugsportgruppen Grenzmark[16] und Brandenburg des „Deutschen Luftsport Verbandes“ (DLV) in Stölln ein Vergleichsfliegen durchgeführt wurde. An diesem Wettbewerb beteiligten sich fünf Vereine. Den längsten Flug über eine Dauer von 2 Stunden und 23 Minuten absolvierte ein Pilot vom Berliner Segelflugverein. Den Berliner Segelfliegern diente Stölln als hervorragender Ausbildungsplatz bei ihrer Vorbereitung auf die Rhönwettbewerbe.



4. Fliegen unter dem Naziregime – Überhöhung der Leistungen Lilienthals

Nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten 1933 erfuhr der Flugsport am Flugplatz Stölln eine besondere Förderung. Leider geschah dies nur infolge der grenzenlosen Verherrlichung des deutschen Luftsports im Allgemeinen und der Verdienste Lilienthals für die Fliegerei im Besonderen. Es braucht wohl nicht ausführlich beschrieben werden, in welcher Form die regelmäßigen Feierlichkeiten zu Ehren Lilienthals aussahen? Man kann sich die Fackeln und Fahnen bestimmt gut vorstellen. Mitte der 30er Jahre wurde auch der DLV gleichgeschaltet und somit in den Nationalsozialistischen Fliegerkorps (NSFK) integriert. Im Vordergrund stand von da an die „Wehrertüchtigung“ der Jugend, was u.a., wie man später feststellen musste, der Vorbereitung des 2. Weltkrieges diente. Im Mai 1933 erhielt der damalige preußische Ministerpräsident und Reichsminister für Luftfahrt, General

Hermann Göring, einen Ehrenbürgerbrief der Stadt Rhinow. Dieser war mit der Bitte verbunden, das Andenken Lilienthals dadurch zu ehren, dass in Rhinow eine Segelflugschule errichtet werden solle, woraufhin schon die ersten 2000 Reichsmark (RM) für dieses Vorhaben bereitgestellt wurden. Zunächst sollte das ehemalige Rhinower Krankenhaus zu einer Flugschule ausgebaut werden, da man der Ansicht war, die Rhinower Berge für segelfliegerische Zwecke nutzen zu können. Diese Idee wurde vom Reichsminister für Luftfahrt abgelehnt und vom DLV als ungeeignet verworfen, weshalb man sich entschied, doch das Gelände um den Gollenberg als Standort der Segelflugschule herzurichten. Über den Erwerb des Gollenberges und der anliegenden Ländereien kam die Stadtverwaltung mit dem damaligen Eigentümer, Herrn Tronje von der Hagen, nur mühevoll zu einer Einigung. Es wurde seitens der nationalsozialistischen Verwaltung schon 1933 von dem Flugplatz als einem „öffentlichen Bedürfnis“ gesprochen und darauf aufmerksam gemacht, dass, wenn kein Resultat erzielt werde, eine Enteignung erfolge. Im März 1934 teilte man Herrn von der Hagen und dessen Pächter mit, die Ländereien stünden ab sofort ausschließlich für segelfliegerische Zwecke zur Verfügung und den Fliegern müsse Unterkunft in einer Wohnbaracke ermöglicht werden. Aus den Unterlagen ist nur von

einer „Verpachtung“ von 110 Morgen[17] „Vorgelände“ sowie des gesamte „Gollenbergmassivs“ an die Luftsportlandesgruppe 4 bis 30.6.1940 zu erfahren, hingegen nichts von einem Kauf.

Der erste Spatenstich zu der neuen Flugschule wurde am 22. Januar 1936 durch den von den Nazis eingesetzten Reichsarbeitsdienst (RAD) ausgeführt. Das Richtfest fand schon nach zwei Monaten am 26. März 1936 statt. Im Lokal von August Krumrey nahm man den Richtschmaus ein. Die Fliegerschule wurde nach Plänen des Berliner Architekten Gerhard Hildebrandt im märkisch-westfälischen Baustil als Fachwerkbau mit Reetdach erbaut. In Deutschland galt die Flugschule mit Flugzeughalle und Werkstätten zu damaliger Zeit als eine der schönsten. Immerhin betrug der Kostenaufwand einschließlich Inneneinrichtung etwa 220.000 RM.

Der erste Lehrgang in dieser modernen Einrichtung begann am 15. Juli 1936. Mit seinen zahlreichen Veranstaltungen war der Flugplatz ein beliebter Anziehungspunkt für viele Gäste. So besichtigte beispielsweise Charles Lindbergh mit seiner Frau am 29. Juli 1936 die Flugschule und setzte sich dann selbst in einen „Rhön-Sperber“. Noch im selben Sommer besuchten belgische, italienische und amerikanische Abordnungen der Berliner Olympiateilnehmer die Flugschule. Eine besondere fliegerische Leistung dieser Zeit war ein Streckenrekord im Segelflug über 523 Kilometer des damaligen Leiters der Flugschule, Erich Vergenz, den dieser am 24. Mai 1939 mit einem Flug von Stölln nach Tiefenried bei Augsburg aufstellte. Der Flug gelang ihm mit einem Segelflugzeug vom Typ „Minimoa“, das seinerzeit mit einer Gleitzahl von 28[18] schon beachtliche Flugleistungen aufwies. Zur anschaulichen Darstellung: In einer Höhe etwa 2500 Metern hätte man mit einer „Minimoa“ ohne

erneuten Höhengewinn von Stölln nach Berlin gleiten können. Erich Vergenz nutzte für seinen Langstreckenflug thermische Aufwinde[19], wobei ihm die in Mitteleuropa oftmals sehr günstige Nordostwetterlage zugute kam.

Während des Krieges wurden an der gut ausgerüsteten Flugschule hauptsächlich Jugendliche ausgebildet. Zu dieser Zeit war sogar ein Enkel Otto Lilienthals, Helmut Kopfermann, der auch an der Wirkungsstätte seines Großvaters geflogen ist, bei Erich Vergenz einquartiert. Dieser wohnte zu jener Zeit in Rhinow. Im Juli 1941 wurde das Verwaltungsgebäude der Flugschule ein Opfer eines viertägigen Brandes und in den letzten Kriegstagen soll die Flugschule noch als Unterkunft für Zwangsarbeiter gedient haben, bevor die restlichen Gebäude weiter zerstört wurden. Was von den Werkstätten und Flugzeughallen nach dem Kriege übrig blieb, holte sich die Bevölkerung, um ihre eigene Not zu lindern. Bisher ungeklärt ist allerdings, was mit den Flugzeugen und Werkzeugen geschah.

Indes wurde es still am Gollenberg. Die Menschen in Deutschland hatten andere Sorgen. Bei dem Wort „Flugzeug“ dachte man eher an grausame Bombennächte, als an Otto Lilienthal und seinen humanistischen Flugsportgedanken.

5. Neuanfang in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik[20]

Als die Wirren der Nachkriegsjahre mit der Gründung der beiden deutschen Staaten endeten, standen auch bald die nötigen Voraussetzungen zur Verfügung, um mit dem Segelfliegen wieder beginnen zu können. Flugzeuge, amtliche Erlaubnisse, technisches und logistisches Know-how und vor allem Freizeit waren wieder gegeben. In der DDR fand am 25. April des Jahres 1950 der erste Start mit einem Segelflugzeug statt. Die Alliierten gaben in der BRD hingegen erst später die Genehmigung zur Ausübung des Luftsports, so dass dort am 19. Juni 1951 erstmalig ein Segelflugstart ausgeführt werden konnte.
Der schrittweise Aufbau des Flugsports in der DDR begann anfangs unter Leitung der FDJ[21]. Eine Durchsetzung mit sozialistischem Gedankengut, was zu verbreiten das neue totalitäre Regime sehr eilig hatte, blieb auch im Bereich des Luftsports nicht aus. Derweil der Segelflugsport im „Westen“ von Anfang an dazu gedacht war, jedem die Möglichkeit zu geben, sich in einem Verein zu organisieren, um das Hobby entsprechend seiner finanziellen Mittel und je nach Vergnügen auszuüben, wurde in der DDR die vormilitärische Ausbildung der Jugend in den Vordergrund gerückt. In

dem Aufsatz eines ehemaligen Stöllner Fluglehrers aus den 50er Jahren ist dazu Folgendes zu finden:

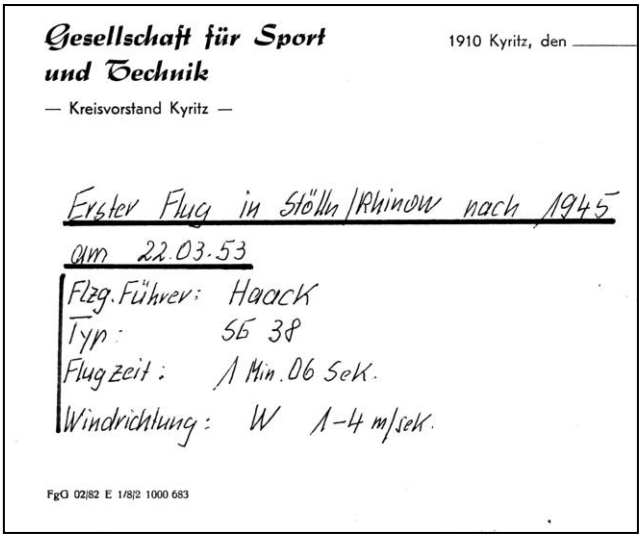
> Aber das [der Traum, Pilot eines Motorflugzeuges oder „Düsenjägers“ zu sein] braucht kein Traum zu bleiben. Wenn er (es ist von „manchem Segelflieger“ die Rede, Anm. d. A.) durch seine Arbeit in der GST[22] die Notwendigkeit der Verteidigung unserer Heimat erkannt hat und seine Liebe zur Fliegerei geweckt wurde, steht ihm der Weg zu unseren Luftstreitkräften offen. Dann ist die GST einer ihrer Aufgaben, Nachwuchs für unsere Volksarmee zu schaffen, gerecht geworden. Die anderen Kameraden können durch ihre Qualifizierung zum Leistungssegelflieger ebenfalls unserem Staat dienen, indem sie die Leistung des Flugsports erhöhen. Damit wächst auch das Ansehen unserer Deutschen Demokratischen Republik vor der Welt.

Auch wenn der Autor nicht von seinen Worten überzeugt gewesen sein sollte, was anzunehmen ist, und er sie nur an einen harmlosen Erlebnisbericht über das Fliegen anfügte, um die Veröffentlichung zu gewährleisten, geht aus ihnen trotzdem klar hervor, welche Bestimmung dem Segelflugsport zukam. Ihm wurde die Rolle zugewiesen, junge Männer für die Luftstreitkräfte der Nationalen Volksarmee (NVA) anzuwerben und wenn das nicht gelänge, sollten sie doch wenigstens durch große Leistungen das Ansehen der Republik „vor der Welt“ steigern. Dabei zeigte sich deutlich, wie tief der Gedanke: Verteidigung des Staates, in dem Programm der GST verwurzelt war. Dazu ein Zitat aus dem „Neuen Deutschland“ vom 24.8.1962: „Am Fuße des Gollenberges, wo Otto Lilienthal den Grundstein für den Flugsport legte, bereiten sich junge Menschen im Alter von 14 bis 18 Jahren auf ihren Ehrendienst in unseren nationalen Luftstreitkräften vor.“
In den Jahren 1951 und 1952 bildete die FDJ die ersten jungen Männer, vor allem jene, die schon vor oder während des Krieges Piloten waren, in Schnelllehrgängen zu Fluglehrern aus. Kurz darauf unterstellte die Zentralregierung des Staates alle Flugsportarten der militärisch durchorganisierten GST. Wer zur damaligen Zeit Segelflugsport (Schieß-, Boots- und Motorradsport waren ebenso betroffen) betreiben wollte, musste in die GST eintreten und ihre Wesensart verinnerlichen oder wenigstens akzeptieren.
Praktisch sah es so aus, dass für die Interessierten an der „Sektion Segelflug“ ein Gang zur „GST-Kreisleitung“ (später zum „GST-Kreisvorstand“) von Nöten war. Zwischen den Flugplätzen wurde ab 1979 sogar abgesprochen, wo der- oder diejenige sich am Wochenende zum Flugbetrieb einfinden durfte. Für ihn oder sie

begann eine Ausbildung zum Segelflieger oder zur Segelfliegerin und gleichzeitig wurde eine bestimmte Funktion (auch nach entsprechender Ausbildung oder Einweisung) auf dem Flugplatz, wie etwa Fallschirmwart oder Windenmechaniker, übernommen. In späteren Jahren mussten sich die Flugbegeisterten sogar durch die Stasi[23] einer politischen Überprüfung unterziehen. Begeistert musste jemand wirklich sein, wenn die ganzen Widrigkeiten bedacht werden, die damals auf den Segelflieger zukamen. Es geschah in der 80er Jahren auch, dass der Leiter eines Flugplatzes an der Arbeitsstelle eines Piloten persönliche Erkundungen über dessen Betätigung als „guter Staatsbürger“ einholte, bevor die Ausbildung beginnen konnte. Die GST setzte an vielen Flugplätzen, z.B. auch (wie oben beschrieben) in Stölln, hauptamtlich mindestens einen Flugplatzleiter und einen Techniker ein. Beide kümmerten sich während der flugbetriebsfreien Wochentage um das Grundstück und die Technik. Ferner organisierten sie den Flugbetrieb an den Wochenenden.

6. sozialistisch geprägter Flugsport in Stölln

Auf dem Flugplatz in Stölln erfolgte der erste Nachkriegsstart am 22. März 1953 mit einem Schulgleiter aus dem Jahre 1938 am Westhang, womit acht Jahre Flugpause beendet waren. Im selben Jahr wurde Erich Spahn als erster Flugplatzleiter des „Segelflugstützpunktes ‚Otto Lilienthal‘ Stölln-Rhinow“ eingesetzt. Noch im ersten Jahr der Nachkriegsfliegerei errichtete der Steinmetz und Segelflieger Horst Wildebrandt aus Kyritz den mittlerweile berühmten, oben bereits erwähnten, Gedenkstein für Otto Lilienthal an dessen Absturzstelle. Er wurde am 8. August 1953 eingeweiht.



Gesellschaft für Sport und Technik — Kreisvorstand Kyritz —

1910 Kyritz, den _____

Erster Flug in Stölln/Rhinow nach 1945 am 22.03.53

Flzg.Führer: Haack
Typ: SG 38
Flugzeit: 1 Min. 06 Sek.
Windrichtung: W 1-4 m/sek.

FgO 02/82 E 1/8/2 1000 683

Nach dem letzten Stöllner Gummiseilstart am Hang im Jahre 1960 konnte die natürliche Bewaldung des Berges einsetzen. Die ersten Lehrgänge mit Hilfe einer tschechischen Doppeltrommel-Motorwinde vom Typ „Herkules III“ konnten im

Sommer des Jahres 1958 durchgeführt werden. Bis dahin stand neben dem Gummiseil auch eine 100PS-Maybach-Eintrommelwinde für die Segelflugstarts zur Verfügung.

Die Ebene im Süden des Gollenberges wurde beim Windenstart nicht nur als Lande-, sondern auch als Startbahn benutzt. An den Wochenenden kamen regelmäßig die Fluglehrer und ihre Schüler aus den Städten Nauen, Kyritz, Neuruppin, Wittstock, Premnitz und Rathenow nach Stölln zur Flugausbildung. 1954 wurde im Juli und August das zentrale Sommersegelfluglager der DDR in Stölln durchgeführt, bei dem alle zwei Wochen 100 bis 120 Teilnehmer vor Ort waren.

Bevor auf den Fundamenten der alten Segelflughalle aus Nazi-Zeiten im Jahr 1954

eine neue Halle mit angeschlossener Werkstatt und Garage errichtet wurde, stellten die Piloten ihre Flieger und die zugehörigen Gerätschaften in großen Zelten oder alten Scheunen unter. Eine Motormühle, die ein Stöllner Müller nach dem Krieg erbaut hatte, wurde diesem 1955 vom Staat abgekauft und der GST zur Verfügung gestellt. Seither fungiert das Gebäude als Unterkunft mit Aufenthalts-, Schlaf- und Duschgelegenheiten, Büros sowie Abstellräumen für das technische Gerät. Neuer Flugplatzleiter wurde im Sommer 1956 der Kyritzer Heinz Schulz. Ihm wurde, der seit 1955 auf dem Platz angestellte Erhard Kriese aus Kyritz (ab 1960 Stölln), als zweiter Hauptamtlicher in Funktion des technischen Leiters zur Seite gestellt. Darüber hinaus waren zwei Fluglehrer hauptamtlich auf dem Flugplatz tätig. Einer von ihnen war der Premnitzer Max Skuppin, der 1957 Flugplatzleiter in Brandenburg und 1960 Fluglehrer in Schönhagen wurde. Er war nach der Wende, bis zu seinem fliegerischen Ruhestand im Jahr 2011 wieder in Stölln als Fluglehrer aktiv. Das Fluggelände wurde ab dem Jahr 1956 offiziell als „Haus der Ausbildung – Flugsport – Bezirk Potsdam“ bezeichnet.

Der erste fliegerische Höhepunkt in den Anfangsjahren des DDR-Flugsports wurde 1957 mit der Durchführung des zentralen „Lilienthalwettkampfes“ im Streckenflug gesetzt. Eine Qualifikation erreichten jene Piloten, denen ein 100 km langer Flug in

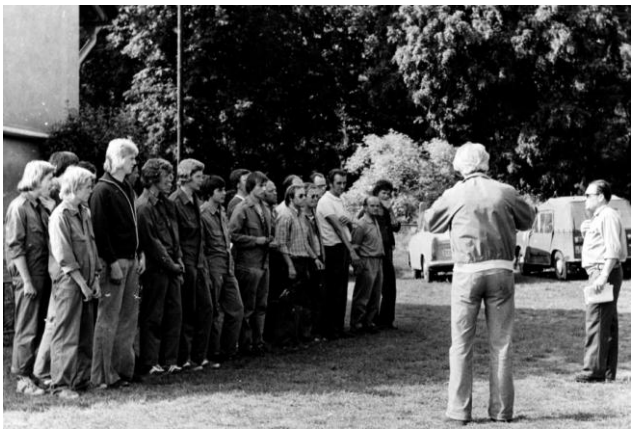
der Zeit vom 15. April bis zum 31. Juli gelang, dessen Landung in Stölln sein musste. Anfang August eines jeden Jahres fand dieser Vergleich jeweils mit Stöllner Beteiligung dezentral statt. Diese Form der würdigen Lilienthalehrung fiel aber schon 1962 den ersten Flughöhenbeschränkungen (maximal 600 Meter) zum Opfer. Diese wurden wegen der Lufttrassen für die englischen, amerikanischen und französischen Flugzeuge wirksam. Jene Lufttrasse führte von Hamburg direkt über den Flugplatz Stölln hinweg nach Westberlin und durfte von deutschen und russischen Flugzeugen auf keinen Fall beflogen werden.

Auf dem Gollenberg errichteten die russischen Besatzungsmächte in den 60er Jahren eine Relaisstation für ihren armeeinternen Funkverkehr. Im Jahre 1994 zogen die letzten Soldaten ab und hinterließen dem Gollenberg ihre Bunker und dem Flugplatz eindrucksvolle LKW-Fahrspuren. Neben den Stöllnern hatte die russische Armee Lilienthal ebenfalls einen Gedenkstein gesetzt. Dieser ist in den 90er Jahren leider spurlos verschwunden, wurde aber nachgebildet und durch den Brandenburgischen Ministerpräsidenten, Matthias Platzeck, am 24.5.2008 eingeweiht. Vereinsmitglieder konnten den alten Gedenkstein Anfang der 90er Jahre noch besuchen. Im Zuge des wirtschaftlichen Aufschwungs verbesserten sich Ende der 50er Jahre auch für die Segelflieger die materiellen Voraussetzungen. So standen auf dem Stöllner Flugplatz nun auch „moderne“ Flugzeuge in der Halle, die in der DDR konstruiert, gebaut und der GST zur Verfügung gestellt wurden. So wurde ab 1956 u.a. mit der „Meise“ geflogen. Mit dem noch aus der Tschechoslowakei stammenden „Pionyr“ begann 1957 die Doppelsitzerschulung. Zuvor war nur der Einsatz alter „SG 38“ oder „Baby II b“ möglich. Einzelne Höhepunkte waren in den folgenden Jahren der erste Flugzeugschlepp-Lehrgang 1958 und die Erweiterung des Flugzeugparks um eine „Libelle-

Standard“ und einen DDR-Doppelsitzer vom Typ „FES Lehrmeister“ (1960), dem zwei weitere Modelle in den anschließenden Jahren folgten.
Angesichts der erwähnten Flughöhenbeschränkung im Jahre 1962 und den damit einhergehenden sehr schlechten Streckenflugmöglichkeiten, fuhren jene Luftsportler, welche noch Streckenflug- und Gefahrenzustandeinweisungen machen mussten oder sich für Meisterschaften qualifizieren wollten, auf andere Flugplätze der Republik. Die Schaffung von Möglichkeiten zur „Ansehenserhöhung der DDR vor der Welt“ ließ sich die GST auch etwas kosten; so wurden Piloten mit guten Leistungen bezahlt von der Arbeit freigestellt, wenn Trainingslager oder Wettkämpfe anstanden.

1963, zwei Jahre nach dem Mauerbau, kam es zu den ersten Sperrungen von Luftsportlern, weil diese Verwandtschaft im Westen Deutschlands hatten und somit „gewichtige“ Gründe für deren Verlassen des Staates bestanden. Es wurden auch Flieger gesperrt, deren Treue zur Republik den Staatsoberen ganz generell fraglich erschien. Diese, teils beliebig erlassenen Richtlinien wurden 1978 nochmals verschärft. Nach dem „Ausflug“ eines Piloten während der DDR-Meisterschaften 1979 in die BRD (ohne Wiederkehr), was beileibe nicht zum ersten Mal geschah, „war das Maß voll“. Die so genannten „Republikfluchten“ zogen die komplette Einstellung des Segelflugsports von August 1979 bis November 1980 nach sich.
Eine weitere, durch die Stasi und die GST-Funktionäre erlassene Verfügung sah vor, dass 1980 etwa die Hälfte aller Flugplätze im Osten Deutschlands, nicht nur jene in Grenznähe, geschlossen wurden; darunter auch die Nachbarplätze Wittstock und Kyritz. Stölln blieb nur dank seiner Tradition als der Welt ältester Flugplatz erhalten. Ein Großteil der aktiven Flieger wurde durch verschärfte Bestimmungen für die fliegerische Tätigkeit nicht mehr zugelassen und Neubewerbern wurde der Einstieg immer schwerer gemacht. Als die Sperrungen immer willkürlicher erfolgten, gaben so manche Luftsportler freiwillig den Sport auf; entweder aus Solidarität mit den Gesperrten und/oder weil sie ganz einfach genug von den drakonischen Maßnahmen hatten.

Während seit Ende der 70er Jahre am Flugplatz Stölln Flugzeuge polnischer Bauart flogen, wie „Pirat“ und „Bocian“, die in etwa die Flugleistungen der Vergenzschen „Minimoa“ aus den 30er Jahren aufwiesen, wurde in Westdeutschland gerade begonnen, die ersten so genannten Superorchideen (z.B. „Nimbus 3“ mit Gleitzahl 58) zu konstruieren, mit denen aus 1000 Meter Höhe eine Strecke von bis zu 58



Kilometern zurückgelegt werden konnte, und die noch heute auf zahlreichen Streckenflugwettbewerben vordere Plätze belegen. Dies nur als Hinweis auf die damals ständig wachsende Rückständigkeit der DDR gegenüber der BRD, speziell in puncto Segelflugzeugentwicklung.

Mit Wirkung zum 1. Oktober des Jahres 1982 übernahm ein neuer Leiter den traditionsreichen Flugplatz im Westhavelland und ihm gelang es dann auch, den letzten „Fliegergeist“ durch vollkommen überzogene Sicherheitsmaßregelungen aus dem, infolge der mangelnden Staatsfinanzen, langsam verfallenden GST-Objekt zu vertreiben. In dieser Zeit brachen auch die Beziehungen zur Gemeinde Stölln ab, was dazu führte, dass sogar die Bürgermeisterin nicht einmal mehr das Gelände des Flugplatzes betreten durfte und vorsätzliche Verbarrikadierungen des Platzes vom Flugplatzleiter angeordnet wurden. Der noch vorhandene Stamm aktiver Flugsportler löste sich nach und nach auf, woraufhin, angesichts der immer dünner werdenden Personaldecke, Ende der 80er Jahre (nicht nur in Stölln, sondern auf fast allen Segelflugplätzen in der DDR) leichte Lockerungen der Vorschriften bemerkbar wurden, was sich beispielsweise durch die Zulassung des Drachenflugsports zeigte.

Der letzte Höhepunkt in der DDR-Geschichte des Flugplatzes Stölln/Rhinow, noch dazu ein selten gewordener erfreulicher Höhepunkt, wurde mit der Überführung einer „Iljuschin 62“ auf dem Luftweg nach Stölln gesetzt. Das vierstrahlige Verkehrsflugzeug landete am 23. Oktober 1989, also etwa zwei Wochen vor dem

Mauerfall, auf der eigentlich viel zu kurzen 900 Meter langen Graspiste der Segelflieger. Der erfolgreichen Landung des 75 Tonnen schweren Flugzeuges ging eine Vereinbarung zwischen der Fluggesellschaft Interflug, dem eigens für die Lilienthalgedenkfeiern „100 Jahre Menschenflug 1991“ gegründeten Festkomitee sowie der Gemeinde Stölln voraus. Absicht war die Errichtung einer angemessenen Gedenkstätte in dem Flugzeug an der Wirkungsstätte Lilienthals. Seither steht das Flugzeug am Rande des Gollenberges, heißt „Lady Agnes“ (Agnes war der Vorname von Lilienthals Frau), fungiert in erster Linie als Museum, wird jährlich von tausenden Besuchern frequentiert und diente schon bei über 700 Hochzeiten als Standesamt.

7. Wendezeit – Euphorie und Ernüchterung

Wie in allen gesellschaftlichen Bereichen brachte die Wende auch für den Flugsport relativ radikale Umwälzungen auf ganzer Linie mit sich. So war es schon kurz nach dem Fall der Mauer möglich geworden, den Flugsport in Form eines privaten Vereins zu organisieren, der sich nach demokratischen Grundsätzen eine eigene Satzung gibt und der Ausübung des Segelflugsports das Prädikat „freudbetonte Freizeitgestaltung“ verleiht. So kam es auch sehr zügig zur Gründungsversammlung des Flugsportvereins „Otto Lilienthal“ Stölln/Rhinow e.V. am 10. Februar 1990, nachdem am 30.12.1989 der erste Anlauf zur Vereinsgründung an der Meinungsvielfalt und den zahlreichen ungeklärten Problemen, die sich durch die neue Gesellschaftsform auftaten, gescheitert war. Zu seiner Gründung traten dem Verein viele während der DDR-Zeit gesperrte Piloten bei. Als vorrangige Ziele setzte sich der auf gemeinnütziger Grundlage basierende Verein die Förderung des Flugsportgedankens im Sinne Otto Lilienthals, die Vermittlung fliegerischer und technischer Grundkenntnisse an seine Mitglieder (vor allem die jugendlichen), die Traditionspflege und die Wiederherstellung guter Beziehungen zur Gemeinde Stölln.

An diesen Zielen hat sich bis zum heutigen Tage nichts geändert. Die Beziehungen zur Gemeinde ließen sich wieder auf ein starkes Fundament stellen, das eine sinnvolle Kooperation möglich macht. Der Platz, das technische Gerät (vor allem die Segelflugzeuge) und die Gebäude konnte der junge Flugsportverein 1990 vorläufig von dem „Verein technischer Sportverbände“[24] übernehmen. Letztendlich hatte aber die Treuhand die Entscheidungshoheit über Material, Grund und Boden. Nachdem 1991 eine erste Regelung gefunden wurde, nach der die Flugzeuge den neu gegründeten ostdeutschen Segelflugsportvereinen entsprechend ihrer Mitgliederzahlen zur Verfügung gestellt wurden, gab es im Frühjahr 1994 eine endgültige Übereinkunft: Die Vereine mussten sich zum Ausgleich für die kostenlose Überlassung verpflichten, jene Flugzeuge, die sich in ihrem Besitz befanden und aus DDR-Vermögen stammten, nicht vor April 2006 zu verkaufen, sondern sie innerhalb des Vereins in Stand zu halten.

Els Ergebnis aus dem Umverteilungsprozess hervorzuheben, ist die Verstärkung des Flugzeugparks des neuen Stöllner Vereins durch ein Motorflugzeug vom Typ „Wilga“ im Frühjahr 1990.

In Stölln wurden 1991 alle Hebel in Bewegung gesetzt, um vorrangig den Flugplatz und die darauf befindlichen Gebäude zu modernisieren. Die Gelegenheit dazu bot sich im Zuge des Otto-Lilienthal-Festes (welches seit 1972 jährlich durchgeführt wird), was sich 1991 unter dem Motto „100 Jahre Menschenflug“ als *eine* Komponente in die dezentralen Großveranstaltungen zu Ehren von Lilienthals Pionierleistungen einfügte. Die mit vielen Schwierigkeiten verbundene Organisation des Sternflugs im Mai 1991 (an dem über 100 Piloten teilnahmen), welche in Kooperation mit dem Luftsportlandesverband Niedersachsen stattfand, zahlte sich

aus: In den Köpfen aller Beteiligten wurde klar, wie wichtig es ist, gemeinsam und tatkräftig der ungewissen Zukunft entgegenzutreten.
Angesichts der bewegten Zeit und der allerorten überschwänglichen Planungen wurden sich auch in Stölln seitens der Gemeinde und des Flugsportvereins allerhand staatliche Fördermittel, die Platz und Verein generell auf Vordermann bringen sollten, versprochen. Die Zahl der Vereinsmitglieder stieg in den ersten Jahren nach der Wende auf bis zu 135 an, von denen auch etwa 70 den Sport aktiv ausübten. Viele traten aber kurz darauf in andere, neu gegründete Vereine über oder blieben lediglich fördernde Mitglieder des Stöllner Vereins.

Es lagen Pläne zur Gründung einer kommerziell arbeitenden Flugplatzgesellschaft auf dem Tisch. Als Ergebnis wurde ein regionaler Verkehrslandeplatz gesehen, auf dessen Grundstück sich u. a. Betriebe zur Fertigung von Ballonen oder Flugzeugteilen sowie gastronomische Einrichtungen ansiedeln würden. Mehrere Flugplatzfeste sollten jährlich stattfinden und jeweils einige tausend Besucher anziehen. Überdies versprachen futuristische Pläne von verschiedenen musealen Einrichtungen zum Thema „Lilienthal“ und „Flugwesen“ weitere Massen an Besuchern. Rund heraus: Es wurde sich erhofft, einen deutschlandweit bekannten Anziehungspunkt um die Fliegerei zu entwickeln, der der Region Stölln viele Arbeitplätze sichern und einen finanziellen Aufschwung bescheren hätte sollen. Der Name Lilienthals wurde dafür als Zugpferd vorgesehen.

Was wurde bis Ende der 90er Jahre daraus? Eine Flugschule für Ultraleichtflug wechselte ihren Sitz, der besseren Möglichkeiten wegen, von Stölln nach Stendal. Mit viel Mühe und freiwilliger Arbeit kann die „IL 62“ vom Lilienthalverein (nicht zu verwechseln mit dem Flugsportverein „Otto Lilienthal“) instandgehalten werden. Gewerbe und Arbeitsplätze sind um die Fliegerei in Stölln bis dato nicht entstanden.

Gegenüber dem 1991er Besucheransturm zum „Otto-Lilienthal-Fest“ sind in den letzten Jahren nur noch eine Handvoll Interessierte zu dieser Veranstaltung erschienen. Die Gebühren für Rundflüge decken gerade die Kosten für Aufwand, Versicherung, Instandhaltung etc. Die Mitgliederzahlen des Flugsportvereins sind in den 10 Jahren nach der Wende erheblich gesunken. Die Ausgaben für den Flugsport sind deutlich gestiegen, wohingegen die Einnahmen sanken bzw. aus den Mitgliedsbeiträgen stagnierten, weil die Kosten für Angehörige aus fast allen sozialen Schichten weiterhin tragbar sein sollen. Die Gebäude und das Grundstück lassen sich nur durch den überdurchschnittlichen Arbeitseinsatz der Vereinsmitglieder erhalten. Wenn die nötigen Sanierungen von Betrieben durchgeführt werden müssten, wäre der Flugsport in Stölln nicht mehr erschwinglich. Und immer wieder ist in Gesprächen zu merken, dass selbst die Luftsportler in Deutschland, wenn überhaupt, rudimentäre Kenntnisse über das Leben und Werk Otto Lilienthals besitzen.

Nachdem nun die Pläne für eine Flugplatzgesellschaft recht schnell wieder in den Schubladen verschwanden und etliche Diskussionen zum „Naturschutzgebiet Gollenberg“ überstanden waren (der Gollenberg selbst wurde 1994 unter Naturschutz gestellt; eine befürchtete Einschränkung oder gar Einstellung des Flugsports trat nicht ein), musste der Flugplatz 1996 für ein Jahr geschlossen werden. Die Übereignung des Platzes durch die Treuhand an die Gemeinde Stölln war an die Forderung geknüpft, eine kommerzielle Nutzung des Platzes und der dazugehörigen Immobilien zu verhindern sowie einen Pachtvertrag mit dem Flugsportverein „Otto Lilienthal“ abzuschließen.

Nach drei Vertragsüberarbeitungen und zahllosen Anfragen bei verschiedensten Behörden, wurde es nicht mehr rechtzeitig geschafft, das Genehmigungsverfahren

bis zum Beginn der Flugsaison 1996 durchzusetzen. Der Flugsportverein fand in besagtem Jahr „Asyl“ auf dem Stendaler und auch auf dem Kyritzer Flugplatz. Für das große „Otto-Lilienthal-Fest“ 1996 zum hundertsten Todestag des Flugpioniers musste ein fremder Organisator arrangiert werden. Seit 1997 besteht nun aber ein angenehmes Verhältnis zwischen Gemeinde und Flugportverein, denn es konnte ein Pachtvertrag

geschlossen werden, der vorläufig bis 2001 galt und nun bis 2026 die Nutzung des Stöllner Platzes regelt.

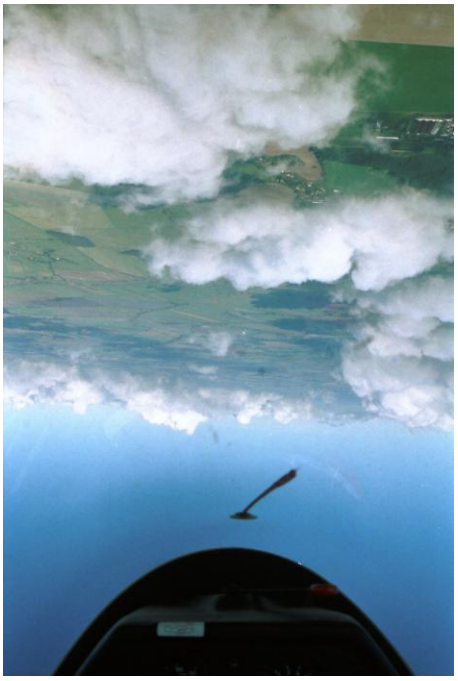
Mit der Anschaffung einer ASK21 (doppelsitziges Segelflugzeug in Kunststoffbauweise) im Jahr 1999 war der erste Schritt hin zu einem modernen Flugzeugpark mit Kunststoff-Produktionen aus den alten Bundesländern getan. Das Projekt wurde 13 Jahre später mit dem Kauf der zweiten ASK21 abgeschlossen. 2002 konnte auf dem Flugplatz Stölln der Bau einer großen neuen Flugzeughalle mit Fördergeldern aus dem „Goldenen Plan Ost“ und viel Eigenkapital des Vereins und seiner Mitglieder fertiggestellt werden. Das Bundesjugendvergleichsfliegen 2007, quasi die inoffizielle deutsche Meisterschaft der jugendlichen Nachwuchspiloten, kann als die bis dato größte und gelungenste Veranstaltung in der jungen Vereinsgeschichte des Flugsportvereins Stölln/Rhinow gesehen werden.

8. Der Flugsport in Stölln heute & die Herausforderungen der Zukunft

Wie muss sich eigentlich die Ausübung des Sports Segelfliegen in Stölln heutzutage vorgestellt werden? Zwischen 10 bis 30 Flugenthusiasten (je nach Wetterbedingungen variiert diese Zahl) treffen sich an Sonnabenden und Sonntagen von Anfang April bis Ende Oktober immer um 9.00 Uhr auf dem Flugplatz und beginnen dann den Flugbetrieb mit der Verteilung der wichtigsten Aufgaben. Folgende Fragen werden geklärt: Welcher Fluglehrer übernimmt die Ausbildung der Schüler? Wer findet sich zur Bedienung der Sprechfunkanlage, der Motorwinde und des Schleppflugzeuges? Wer holt mit den Jeeps und dem Traktor die Windenseile bzw. die landenden Segelflugzeuge zurück an die Startposition? Nach diesem Briefing[25] werden die Flugzeuge über den Berg zu

den Start- und Landebahnen gezogen und bis zum frühen Abend helfen sich die Flieger gegenseitig, um ihre Flüge über das Havelland zu ermöglichen. Einige der Piloten gehen bei günstigen thermischen Bedingungen auf Langstreckenflüge, bei denen sie Entfernungen bis zu 750 Kilometern zurücklegen und ohne Zwischenlandung am Abend wieder in Stölln eintreffen.

Eine Besonderheit am Stöllner Flugplatz war das von 1997 bis 2006 regelmäßig am ersten Septemberwochenende stattfindende Jugendvergleichsfliegen des Landes Brandenburg, bei dem sich die drei besten Jugendlichen für den Bundesausscheid im Präzisionsfliegen[26] qualifizieren, welcher, wie oben gesagt, 2007 in Stölln stattfand. Darüber hinaus kann der Verein sehr stolz darauf sein, dass sich 1997 ein jährlicher Segelkunstfluglehrgang in Stölln etabliert hat. Kunstflug mit Segelflugzeugen ist eine eher selten anzutreffende Variante des Flugsports. Nur einige Lehrgänge werden in Norddeutschland überhaupt abgehalten und dabei noch äußerst selten in regelmäßigen Abständen und mit eingespielten Strukturen. Stölln war bis 2008, als der vorerst letzte Kunstfluglehrgang stattfand, die größte Segelkunstflugpilotenschmiede in Nordostdeutschland.



Im Jahr 2004 ging der FSV Stölln eine Kooperation mit der Gesamtschule Rhinow ein (es folgten 2009 und 2010 zwei weitere Kooperationen mit Gymnasien in Falkensee und Berlin), wodurch der theoretische Unterricht als fakultatives Fach in der Schule und die praktische Ausbildung auf dem Flugplatz für Schüler ab der 7. Klasse möglich wurde. In den Oster- und Sommerferien wird jeweils ein mindestens einwöchiger Lehrgang durchgeführt, bei dem sich die Stöllner Piloten täglich und intensiv der Ausbildung und dem Langstreckenflug widmen können. Überdies hat sich seit 2004 ein regelmäßiger einwöchiger Streckenflugwettbewerb auf dem Flugplatz Stölln etabliert, der vor allem Anfängern die Möglichkeit

bieten soll, den Langstreckenflug auf Wettkampfsbasis zu trainieren bzw. überhaupt erst einmal kennen zu lernen.

Die wahrscheinlich wichtigste Erscheinung mit der der Flugsport im Allgemeinen und kleine Vereine wie in Stölln im Besonderen umzugehen haben, ist der wegbrechende Nachwuchs, in erster Linie, junger Flugschüler. Diese Schwunderscheinung wird gefördert durch die sich in den letzten Jahren vermehrenden und in vielfacher Hinsicht verbesserten Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, vor allem für junge Menschen. Obendrein tut die zunehmende Abwanderung der Bevölkerung aus den strukturschwachen Regionen wie dem Westhavelland ihr Übriges. Zurück bleiben vor allem diejenigen, die ihr Geld nicht für den Segelflugsport ausgeben können und wollen. Letztendlich wirkt sich die sinkende Geburtenrate in modernen Gesellschaften wie der Bundesrepublik generell negativ auf den Eintritt junger Menschen in die Sportvereine aus. Es muss also in Zukunft ein Weg gefunden werden, den Flugsport (weiterhin) halbwegs attraktiv zu gestalten, was dem Verein am Flugplatz Stölln zu gelingen scheint. Davon zeugt nicht nur der seit 2009 zu beobachtende, kontinuierliche Mitgliederzuwachs, sondern auch die Verleihung der Auszeichnung „Familienfreundlichster Luftsportverein Deutschlands“ durch den Deutschen Aeroclub im Frühjahr 2012.

Das wichtiges Kapitel der Flugplatzgeschichte wurde am 05.05.2005 aufgeschlagen, als der Aerosportclub Berolina e.V. von Friedersdorf nach Stölln umzog und seitdem das Fliegerleben auf dem ältesten Flugplatz der Welt erfreulich bereichert. Die beiden Vereine fusionierten im Februar 2008 und profitierten von dem verringerten Verwaltungsaufwand sowie der von da an unproblematischen Nutzung des gemeinsamen Materials. Sie gemeinsame Verein hat Ende 2012 gut 50 aktive und über 70 fördernde Mitglieder.

Nach dem erwähnten Bundesjugendvergleichsfliegen im Herbst 2007 fanden noch drei weitere Großveranstaltungen statt, die den Namen Stölln weit über die Brandenburger Grenzen hinaus bekannt gemacht haben. 2009 nahmen 50

Segelflugzeuge an der Brandenburgischen Landesmeisterschaft teil, die zugleich ein Qualifikationswettbewerb für die Deutsche Juniorenmeisterschaft war. 2011 folgte der „Gollenberg Cup“, ebenfalls eine Juniorenquali, die sogar mit 60 Flugzeugen durchgeführt wurde. Als bisheriger absoluter Höhepunkt gilt die im Sommer 2012 veranstaltete Deutsche Juniorenmeisterschaft mit 70 Segelflugzeugen, welche über zwei Wochen hinweg, den altehrwürdigen Flugplatz an seine Kapazitätsgrenzen brachte. Neben diesen Veranstaltungen erfreut sich das Stöllner Vereinsleben einem immer regeren Zuspruch. In den Jahren 2011 und 2012 waren so viele Schüler wie Anfang der 90er Jahre nicht mehr in der ehrenamtlichen Flugausbildung. In beiden Jahren konnten jeweils über 2000 Starts mit Segelflugzeugen (außerhalb der erwähnten Wettbewerbe) von den Vereinsmitgliedern des FSV Stölln/Rhinow absolviert werden. Und wie gesagt, das Projekt „Modernisierung des Flugzeugparks“ ist abgeschlossen. In Stölln steht nun einer der modernsten, wenn nicht sogar, der modernste Flugzeugpark in den neuen Bundesländern seinen Vereinsmitgliedern zur Verfügung.

So kann der Flugplatz Stölln vorerst in eine sichere Zukunft blicken.

Begriffsanmerkungen & Literaturhinweise

[1] Leben und Arbeit Otto Lilienthals ist weithin bekannt und ausführlich dokumentiert (siehe auch Buch bei Fußnote 5)
[2] Ballone, die nach den physikalischen Gesetzen dem Prinzip „leichter als Luft“ folgen, flogen schon Ende des 18. Jahrhunderts
[3] Fesseldrachen flogen schon vor etwa 2000 Jahren nach dem Prinzip „schwerer als Luft“, ließen sich aber nicht gezielt steuern
[4] Lehre von den strömenden Gasen
[5] Schwipps, Werner: Lilienthal. Die Biographie des ersten Fliegers. Aviatic Verlag, Berlin 1979. S. 243.
[6] Landung der IL-62 am 23.10.1989 auf dem Flugplatz Stölln
[7] Veraltete Bezeichnung für „Pilot“ (Aviatik = Flugwesen).
[8] Der Großteil der Informationen zu W. Geest beruhen auf den von Werner Schwipps ausgewerteten Unterlagen aus dem Besitz der Familie Geest, die durch W. Schwipps in der „Fliegerrevue“ Nr. 6 von 1994 veröffentlicht wurden.
[9] Käufer eines Lilienthalschen Flugapparates 1894
[10] Coch, Werner: Die ‚Möwen‘ aus Rathenow. Der Lilienthal-Schüler Dr. Waldemar Geest. Premnitz 2011. S. 8 f.
[11] Winkel zwischen der fiktiven Längsachse des Flugzeugrumpfes und der Tragfläche des Flugzeuges
[12] Eindecker erzeugen geringeren Luftwiderstand und waren darum den damals weiter verbreiteten Doppeldeckern aerodynamisch klar überlegen
[13] Hier sind nicht die Gleiter, wie sie O. Lilienthal baute, gemeint, sondern jene, in denen man schon sitzen konnte und mit ihnen vom Hang seine Höhe abglitt; („am Hang hängen“).
[14] Pelzner, W.: Vom Hängegleiter zum Leichtflugzeug. In: Deutscher Flug-Almanach für Gleit- und Motorflugsport. Hrsg. v. Richter, H. Verlag Guido Hackebeil A.-G. Berlin 1925. S. 22-25
[15] Gemeint sind, auf einen Hang treffende Winde, die infolgedessen nach oben steigen und in der Lage sind, Flugzeuge zu tragen.
[16] In: Luftschau. Nr. 1 von 1933.
[17] 110 Morgen (veraltetes Flächemaß) entsprechen in etwa 33 Hektar
[18] Wichtigste Angabe bei der Leistungsbewertung von Segelflugzeugen. Hier: Bei einem Meter Höhenverlust legt die „Minimoa“ eine Strecke von 28 Metern in der Luft zurück.
[19] Kurz: „Thermik“, die durch unterschiedliche Dichte in den verschiedenen Luftschichten aufsteigende Warmluftmasse.
[20] Im weiteren Verlauf des Textes wird einfach von der „DDR“ die Rede sein. Das Wort „ehemalige“ soll vom Leser bitte immer hinzugedacht werden.
[21] Freie Deutsche Jugend: Kommunistische, in der BRD seit 1951 verbotene Jugendorganisation zur Erziehung der Jugend im Sinne der DDR-sozialistischen Staatsdoktrin (von 1946 bis 1990 bestehend).
[22] Gesellschaft für Sport und Technik: Massenorganisation in der DDR zur vormilitärischen/wehrsportlichen Ausbildung v. a. Jugendlicher (von 1952 bis 1990 bestehend).
[23] Abk.: Ministerium für Staatssicherheit der DDR (von 1950 bis 1989 bestehend).
[24] Aus der GST hervorgegangene Organisation (nur in der Wendezeit bestehend).
[25] Bezeichnung für die Vorbesprechung unter Piloten zum Wetter und der Organisation des Flugbetriebes des jeweiligen Flugbetriebstages.
[26] Hier nicht als Eigenname „Präzisionsfliegen“ zu verstehen; es geht hier einfach um das saubere und genaue Fliegen, was von einer aus Fluglehrern bestehenden Jury bewertet wird.