

Johannes Hille

# **Die Geschichte des Flugsportvereins „Otto Lilienthal“ Stölln/Rhinow e.V.**

2. durchgesehene, korrigierte und erweiterte Auflage, Januar 2016

## Vorwort zur 2. Auflage

Ich weise eingangs darauf hin, dass meine folgenden Ausführungen keinen Anspruch auf Vollständigkeit und hundertprozentige Exaktheit erheben. Ich habe meine Recherchen zu unserer Vereinsgeschichte nach – wie man so schön wie auch oft sagt – bestem Wissen und Gewissen durchgeführt. Eine subjektive Prägung versuche ich weitestgehend zu vermeiden, auch wenn mir klar ist, dass das nicht gänzlich gelingen wird. Der Großteil der folgenden Passagen ist nahezu komplett meiner Rede zur 20-Jahr-Feier unseres Vereins am 13.02.2010 entnommen.

Ich möchte mich ganz herzlich bei Horst Brändel bedanken, dessen historischer Schrift, „Umbruch – Eine Chronik von 1989 bis 2007“ ich die Ausführungen zur Geschichte des Luftsports in den Neuen Bundesländern verdanke und welche ich mir erlaubt habe, in Teilen direkt oder indirekt zu zitieren, was durch die jeweils graue Textmarkierung zu erkennen sein wird.

Außerdem bedanke ich mich bei Karl-Heinz Bayer, einem Mitglied aus den Reihen des ehemaligen ASC Berolina, dessen Rede von der 20-Jahr-Feier am 13.02.2010 zur Geschichte des ASC, welcher im Februar 2008 in unserem Verein aufgegangen ist, ich ganz leicht modifiziert hier abgedruckt habe. Sie ist zwischen den Jahren 2008 und 2009 eingefügt und durch Verwendung einer anderen Schriftart kenntlich gemacht.

Erstmals ist diese Vereinsgeschichte in broschierte Form am 4. Juli 2015, anlässlich unserer 25-Jahr-Feier, erschienen. Mit der intensiven Korrekturarbeit von Ilse Lindemann, der ich an dieser Stelle auch ganz herzlich danken möchte, ist im Spätherbst 2015 – ergänzt um die Passagen zum Jahr 2015 – diese zweite Auflage entstanden. Um die zukünftigen Auflagen weiter zu verbessern, bin ich für Hinweise und Korrekturvorschläge jederzeit dankbar.

Viel Spaß beim Lesen!

Johannes Hille

## Die Geschichte des FSV „Otto Lilienthal“ Stölln/Rhinow e.V.

Die Gründungsversammlung am 10.02.1990 und einige Wochen später auch die Eintragung des Flugsportvereins ins Vereinsregister des Kreises Rathenow unter der Nummer SECHS gliedern sich in einen unglaublich komplexen Prozess gesamtgesellschaftlicher Veränderungen ein, der hier kurz umrissen werden soll, um ein Bewusstsein dafür zu schaffen, warum auch am Flugplatz Stölln aus diffusen reformerischen Ideen irgendwann konkrete Pläne wurden, die eine Vereinsgründung ermöglichten.

In der zweiten Hälfte der achtziger Jahre erhöhte sich einhergehend mit der zunehmenden Unruhe im Volk der DDR auch der Druck der Mitglieder an der Basis der GST, der Gesellschaft für Sport und Technik. Die Ausübung des Flugsports zu DDR-Zeiten war ausschließlich innerhalb der GST möglich. Nicht nur auf den Flugplätzen forderten viele Bürger die Einstellung der militärischen Arbeitsweise der GST. Es mussten also Öffnungen geschaffen werden, und so kam es 1987 zur Bildung von Sportverbänden der GST. Im Luftsport war es der Flug- und Fallschirmsportverband (der FFSV).

Etwa zwei Jahre später, am 18. Oktober 1989, trat Erich Honecker von seiner Funktion als Vorsitzender des Politbüros beim Zentralkomitee der SED zurück, und das führende Gremium der SED formierte sich neu. Am 7. November 1989 trat die gesamte Regierung der DDR zurück. Am 9. November folgte die legendäre Pressekonferenz in Berlin. Günter Schabowski, Mitglied des

Politbüros des ZK der SED, sprach kurz vor 19 Uhr den bedeutungsvollen Satz: „Privatreisen nach dem Ausland können ab sofort ohne Vorliegen von Voraussetzungen beantragt werden.“ Was das für „Reisen“ mit einem Flugzeug bedeutet, muss ja nicht länger erklärt werden.

Volker Seemann und Peter Etzrodt brachten mit ihrem Aufruf vom 06.12.1989 unter der Überschrift „Auf auf Ihr müden Geister ... es ist 12.00 Uhr durch“ den Stein ins Rollen. Eine Unterschriftensammlung wurde damit initiiert und der Vereinsgründungsprozess am Flugplatz Stölln in Bewegung gesetzt. Die Zeit für einen Verein war reif, der sich auf die Fahne schreiben würde, rechtmäßiger Nachfolger des Stöllner GST-Flugplatzes zu werden. Neben einer Gruppe um Winni Rall, Harald und Volker Seemann, Klaus Reinhardt und Peter Etzrodt versuchte auch der damalige Flugplatzleiter, Ulf Klippel, eine Vereinsgründung vorzubereiten.

Am 7. Dezember begannen in Ostberlin die ersten Gespräche am „Runden Tisch“ zwischen der Regierung und verschiedenen Oppositionsgruppen, nachdem diese „Runden Tische“ in Leipzig und anderswo bereits im vollen Gange waren. Es folgte die Verabschiedung des Reisegesetzes, das allen Bürgern der DDR die Freiheit gab, jederzeit das Land zu verlassen und auch wieder zurückzukehren.

In diesen Tagen machten Volker Seemann und Peter Etzrodt einen Westberliner Verein ausfindig, der den Namen „Otto Lilienthal“ im Wappen trug: Den in Mölln bei Hamburg fliegenden „Berliner

Luftsportclub Lilienthal“ (BLCL). Kurzerhand wurden die beiden zu einer Weihnachtsfeier nach Berlin eingeladen und ließen sich dort im Dezember 1989 in einem Grundkurs: „Demokratischer Vereinsführung“ briefen. Mit vielen nützlichen Ratschlägen und einer Satzungsvorlage im Gepäck fuhren sie nach Stölln, wo am 30.12.1989 die erste Gründungsversammlung des Flugsportvereins stattfand.

Jedoch scheiterte die Gründung vorerst an der breiten Meinungsvielfalt. Jeder hatte etwas beizutragen, jeder wollte etwas sagen. Für den 10.02.1990 bereitete der Gründungsausschuss, bestehend aus Winni Rall, Klaus Reinhardt, Karl-Heinz Peters, Harald & Volker Seemann, Peter Voigt, Gerd Neid, Günter Selonke und Friedemann Hille, eine zweite Versammlung vor.

Am 27. Januar 1990 traten der Zentralvorstand der GST und sein gesamtes, bisher militärisch geführtes, Sekretariat zurück. Während der dazu abgehaltenen letzten Tagung in Neuenhagen forderte eine große Mitgliederabordnung, besonders aus dem Kreis der Luftsportler, lautstark Erneuerungen.

Die Wittstocker und die Kyritzer Fliegerfreunde, deren Flugplätze 1979 geschlossen wurden und die deshalb bis zur Wende in Stölln flogen, gründeten schon am 23.12.1989 (die Wittstocker) und am 09.01.1990 (die Kyritzer) eigene Vereine. Diese Ereignisse gaben bedeutende Impulse auch für die Stöllner Vereinsgründungsaktivitäten.

Nach Konsultationen von Hans Modrow mit der Führung der UdSSR bekannte sich mit ihm die Regierung der DDR am 1. Februar [1990] zur Schaffung eines gemeinsamen deutschen Staates auf dem Wege einer Konföderation. Die Wahl zur Volkskammer am 18. März 1990 endete mit dem klaren Sieg der Befürworter einer noch zügigeren Vereinigung beider deutscher Staaten.

Auch noch im Februar 1990 wurde mit einer Gesetzesänderung durch den Ministerrat der DDR die GST von der Zuordnung zur Nationalen Volksarmee losgelöst. Damit fiel zugleich auch die bisherige personelle, materielle und finanzielle Unterstützung von dieser Seite weg. Gleichzeitig wurde die gesamte vormilitärische und wehrpolitische Ausbildung innerhalb der GST vollständig eingestellt.

Am 10.02.1990 kam es dann zur Gründung des Flugsportvereins „Otto Lilienthal“ Stölln/Rhinow e.V. in Rathenow-Ost. Es wurde eine Satzung nach westdeutschem Muster beschlossen und als Vorstand des Vereins im Block Klaus Reinhardt, Winfried Rall, Günter Selonke, Friedemann Hille, Harald Seemann, Helmut Wernicke, Peter Voigt und Melanie Betmark gewählt, wobei Klaus Reinhardt den Posten des Ersten Vorsitzenden übernahm. In einer Abstimmung darüber, ob Ulf Klippel Mitglied des neuen Vereins werden könne, entschied sich die Mehrheit *gegen* eine Aufnahme des letzten GST-Flugplatzleiters in den FSV Stölln/Rhinow.

Beim Verbandstag des FFSV am 24. März 1990 in Schönhagen wurde ein Beschluss zur Rehabilitierung der ehemals aus

„kaderpolitischen“ Gründen durch die GST vom Luftsport ausgeschlossenen Mitglieder gefasst, der auch eine finanzielle Erleichterung zur Wiedererlangung der Lizenzen beinhaltete. Auf dieser Versammlung orientierte das Präsidium u.a. auf die möglichst schnelle Konstituierung der Vereine an den Flugplätzen. In Stölln war man also recht schnell, da zu diesem Zeitpunkt die Gründung schon seit anderthalb Monaten vollzogen war.

Am 1. Juli 1990 wurde die Währungsunion besiegelt. Am 23. August 1990 beschloss die Volkskammer der DDR den Beitritt zur Bundesrepublik Deutschland zum 3. Oktober 1990. Damit hatte die staatliche Teilung Deutschlands ein Ende.

Nun können wir fragen: War diese Vereinsgründung vor zwanzig Jahren für uns eine „Stunde-Null“? Als wir 1990 in eine ungewisse Zukunft starteten, haben wir *nicht* mit Nichts angefangen. Wenn wir verstehen wollen, was wir jetzt sind, dann wird uns klar, dass wir das nicht dadurch geworden sind, was in den Jahren seit der Wende passiert ist, sondern auch dadurch, was sich in den 96 Jahren Flugplatzgeschichte davor ereignete. Z.B. waren fast alle, die am 10.02.1990 für den Flugsportverein ihre Hand hoben, auch vor der Wende in der GST-Flugsportgruppe dabei.

Jede Geschichte ist ohne ihre Vorgeschichte nicht zu verstehen. Geschichte wird von Menschen und von Zufällen gemacht. Um Geschichte zu verstehen, muss man also versuchen zu verstehen, wie die Menschen gelebt und vor allem, wie die Menschen gedacht

haben, die jene Geschichte prägten, auf die wir schauen. So können wir also nur bedingt von einer „Stunde-Null“ sprechen.

Zum Saisonbeginn im März 1990 stand unserem Verein bereits alles zur Verfügung, was man für einen Flugbetrieb braucht. Wir hatten Flugzeuge, Winden, einen Flugplatz und kannten auch die Verfahren, mit denen man einen Flugbetrieb organisierte. Auch konnten wir auf Windenfahrer, Flugleiter, Fluglehrer und Techniker – die sogenannte „Manpower“ – zurückgreifen.

Was für uns damals als große Herausforderung erschien, war die Neuaufstellung der Flugsportgruppe unter demokratischen Regeln und nach marktwirtschaftlichen Prinzipien als selbstbestimmter, aber eben auch selbstverantwortender Verein. Mit der Möglichkeit, freie Entscheidungen zu treffen, ging die Verpflichtung einher, auch Verantwortung zu tragen. Wie ein Kind Schritt für Schritt lernen muss, dass alleiniges Entscheiden auch alleiniges Verantworten bedeutet, genauso mussten es auch die Mitglieder des neuen Flugsportvereins lernen. Marktwirtschaftliches Handeln bedeutete, dass alle Ausgaben des Vereins in erster Linie über Beiträge und Fluggebühren gedeckt werden mussten. Plötzlich wurden für das einzelne Mitglied nicht nur 2,50 Mark pro Monat, sondern etwa 50,- DM fällig.

Die Überschrift der damaligen, ungeschriebenen Agenda hieß schlicht: „Ankommen in der neuen Zeit“. Wie gelang das? Schon Ende der 80er Jahre hatte sich ein grenzübergreifendes Festkomitee gebildet, um das große Jubiläum „100 Jahre



Menschenflug“ für das Jahr 1991 vorzubereiten. Der Flugplatz Stölln, als Schauplatz von Lilienthals erfolgreichsten Flugversuchen, sollte ein zentraler Veranstaltungsort werden. Das hatte den Vorteil, dass seitens der GST und anschließend durch den Kreis Rathenow relativ viel Geld für die Sanierungsarbeiten an Haus und Gelände zur Verfügung gestellt wurden.

1990 erhielt der Verein noch eine nagelneue Winde vom Typ H4, vollständig aus GST-Geldern bezahlt. Neben der noch tüchtigen H3 konnten wir in Stölln auf drei Bociane und drei Piraten zurückgreifen. Bis zum folgenden Jahr kamen durch die Umverteilungsprozesse innerhalb der ostdeutschen Landesverbände noch eine Wilga aus Jahnsdorf (ein schicksalsträchtiger Ort, denn dort wurde die D-EWHD nach ihrem Unfall 2008 auch zum Totalschaden erklärt), eine Foka 5 und eine Cobra in den Verein. Da der Flugplatz Stölln lange Zeit unter drastischen Höhenbeschränkungen litt und diese wegen seiner Lage unter einer Lufttrasse nach Westberlin bis 1991 nur sehr zögernd angehoben wurden, war Streckenflug in Stölln nahezu unmöglich. „Moderne“ Kunststoffflugzeuge wie „Jantar“ und „Junior“ waren deshalb in Stölln nicht anzutreffen und fanden auch zur Zeit der Umverteilungsmaßnahmen zwischen 1990 und 1993 nicht den Weg nach Stölln.

Im Jahr 1990 begann unser Verein mit etwa 120 aktiven Mitgliedern. Diese Zahl wuchs sogar noch, nicht zuletzt deswegen, weil viele Westberliner die Chance ergriffen, das Segelfliegen an einem Platz auszuüben, der nahe gelegen war. Aber auch ganz generell war die Begeisterung, die Euphorie in Erwartung der „blühenden

Landschaften“ unglaublich groß, was sich eben vor allem im rapiden Ansteigen der Mitgliederzahl widerspiegelte. Mit viel Tatendrang und Enthusiasmus begann die Vereinsarbeit in Stölln. Es wurde saniert, es wurden Kontakte geknüpft, es wurden Gästeflüge gemacht, es wurde ein Flugplatzfest mit tausenden Besuchern durchgeführt, es wurden Sponsoren „ins Boot“ geholt, es wurde mit Vereinen und Firmen gesprochen, die überlegten, sich in Stölln anzusiedeln. Alles in allem: Es ging mit Sieben-Meilen-Stiefeln voran.

Was geschah im selben Jahr auf Landesebene? Auf der letzten Hauptversammlung des FFSV der DDR war beschlossen worden, die von den Vereinen genutzte mobile Ausrüstung schnellstmöglich vom „Volkseigentum“ in Vereinseigentum zu überführen. Die Vereine fertigten dazu in akribischer Kleinarbeit Bestandslisten an. Mit „Schenkungsverträgen“ versehen, übertrug der Bund Technischer Sportverbände der DDR [BTSV], damals immer noch Dachorganisation des Flug- und Fallschirmsportverbandes, per 1. Oktober 1990 die aufgeführten GST-Flugzeuge und mobilen Ausrüstungen auf die Vereine. Jedoch: Am 18. Dezember 1990 erhielten die Verbände des BTSV die Mitteilung der Treuhandanstalt, dass sämtliche Mobilien und Immobilien der ehemaligen GST unter Verwaltung der Treuhand stehen und ohne deren Zustimmung keinerlei Eigentumsveränderungen vorgenommen werden dürfen. Damit wurden alle Schenkungsverträge des BTSV für ungültig erklärt.

Das Jahr 1991 stand ganz im Zeichen des Sternflugs im Mai und des Otto-Lilienthal-Festes im August. Beide Großveranstaltungen

fanden unter dem Banner „100 Jahre Menschenflug“ statt, dem wahrscheinlich bisher größten, dezentral organisierten Luftfahrtevent im Zusammenhang mit Otto Lilienthal. An dem Sternflug, der in Kooperation mit dem Niedersächsischen Luftsport-Landesverband ausgerichtet wurde, beteiligten sich über 200 Flugzeuge. 150 Segelflugflugzeuge erreichten am 19. Mai den Flugplatz Stölln, zum Teil nach Flugstrecken jenseits der 650 Kilometer. Das Otto-Fest am 9. August 1991 verzeichnete angeblich Besucherzahlen von etwa 30.000. Ob dieser Wert stimmt, ist unklar, aber wie dem auch sei; es war das wohl finanziell erfolgreichste und am besten besuchte Otto-Fest in Stölln.

Das Jahr 1992 begann mit einigen Problemen wegen ungeklärter Bauaufträge, für die eigentlich kein Geld im Verein vorhanden war, reichlich Verzug bei der Beitragsabrechnung, einem Kontostand von 900 DM, dem noch Verpflichtungen von mehreren Tausend DM gegenüberstanden, schon deutlich gesunkenen Mitgliederzahlen und der Nachricht, dass der Flugplatz von der Treuhand verkauft werden soll, wofür der FSV natürlich kein Geld hatte, zumal die Praktiken der Treuhand auf allen ostdeutschen Flugplätzen – unabhängig von den nicht vorhandenen Geldern – mit dem gleichen Unverständnis aufgenommen wurden wie in Stölln. Entscheidend für die Flugsportler war, dass sie unglaublich viel Arbeit in die ehemalige GST-Technik, die selbst nicht sehr viel wert war, gesteckt hatten. Nun könne es ja nicht sein, dass die Technik von uns Mitgliedern gekauft werden müsste, da wir ja die Arbeit zu ihrem Erhalt mit unseren eigenen Händen vollbracht hatten. Auch folgender Aspekt spielte eine Rolle: Die GST-Technik als

Volkseigentum wurde ja irgendwann auch einmal aus Volksvermögen angeschafft. Und an dessen Erwirtschaftung waren die ehemaligen GST-Flieger ja schließlich beteiligt. Die 1992 aufkeimende Idee, den Flugplatz in einen professionell geführten Verkehrslandeplatz zu verwandeln, auf dem sich diverse Luftfahrt-Unternehmen, Tourismusattraktionen und auch noch andere Vereine ansiedelten, stieß beim FSV nicht unbedingt auf helle Begeisterung. Eine „Otto-Lilienthal-Flugplatz Stölln/Rhinow GmbH“ war bereits gegründet worden. Bis 1995 blieben die Ideen in der öffentlichen Debatte, bevor sie wieder im Sande verliefen. Im Nachhinein kann man wohl sagen – zum Glück.

Der Vorstand wechselte Ende März 1992. U.A. übernahm Friedemann Hille von Klaus Reinhardt den Posten des Vorsitzenden. Auf die sinkenden Mitgliederzahlen musste nicht nur mit der Erhöhung von Aufnahmegebühren und Beiträgen reagiert werden. Auch unzählige Gespräche mit den Partnern des Vereins in Gemeinde, Amt und Kreis wurden geführt, während sich langsam, aber sicher, die allgemeine Ernüchterung in der Bevölkerung in Bezug auf die nicht sofort entstandenen „blühenden Landschaften“ breit machte. Der Flugsportverein konnte die Erwartungen der vielen Mitglieder nicht erfüllen. Für über einhundert Aktive war einfach nicht genug Personal und Technik vorhanden, um die Ausbildung und die Fliegerei der Fortgeschrittenen sicherzustellen. Immer mehr „enttäuschte“ Mitglieder verließen den Verein.

1993 wurde diese Tendenz noch durch die wirtschaftliche Rezession in den neuen Bundesländern verstärkt, die zu jener Zeit

ihren Höhepunkt erreichte und viele Mitglieder zwang, sich einen *neuen* Job in den *alten* Bundesländern zu suchen. Auch der Vorsitzende, Friedemann Hille, fand einen neuen Arbeitsplatz in München, weshalb er sein Amt schon nach einem Jahr wieder zur Verfügung stellen musste. Frank Werner übernahm im März 1993 den Vorsitz.

Auf übergeordneter Ebene beeinflusste der folgende Sachverhalt die Stöllner Flugplatz-Nutzungsdebatte für die folgenden vier Jahre, von 1993 bis 1997: Die ostdeutschen Flugplätze standen mehrheitlich in Verwaltung der ansässigen Luftsportvereinigungen, aber auch zunehmend in Zuständigkeit gewerblicher Unternehmen. Die so genannten Belegenheitskommunen (Kommunen, in deren Verwaltungsgebiet sich die Plätze befanden) hatten vorerst noch andere Probleme, als sich mit Flugplätzen zu beschäftigen. Mit dem Beschluss des Bundestages vom 5. Februar 1993 – die Bundesregierung möge die Sportanlagen, auch die des Luftsportes, an die Kommunen übertragen – war ein neuer qualitativer Ansatz für eine Regelung der Eigentumsprobleme an Flugplätzen geschaffen worden. Die Treuhandanstalt richtete sich immer mehr auf die Zuordnung der Flugplätze an die Belegenheitskommunen aus. Am 3. Mai 1993 informierte die Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben [BvS] den DAeC und die Belegenheitskommunen über die Vorbereitungen zur Kommunalisierung der GST-Flugplätze. Grundlage für das weitere Vorgehen waren die Artikel 21 und 22 des Einigungsvertrages. Bei ausschließlich luftsportlicher Nutzung entschied sich die Kommission vorwiegend für eine *kostenfreie* Übereignung an die Belegenheitskommunen. **Der Flugplatz**

Stölln/Rhinow wurde am 11.11.1994 kostenlos an die Gemeinde übergeben.

Das Jahr 1994 war in erster Linie von der guten Nachricht geprägt, dass das scheinbar unendliche Tauziehen um den rechtlichen Status des GST-Nachlasses, in erster Linie die Flugzeuge, Fallschirme und Winden, am 23. Februar [1994] in Berlin ein für die Flugsportvereine höchst zufriedenstellendes Ende fand. Mit der Unterzeichnung der Übereignungsverträge durch den Vertreter der Treuhand, Dr. Dierdorf und den Präsidenten des DAeC, Klaus Scheer, wurde die Übergabe des mobilen GST-Nachlasses an die Flugsportvereine endgültig geregelt. Noch am gleichen Tag erfolgte in Schönhagen die Weitergabe der Übereignungsverträge an die Landesverbände der neuen Bundesländer, die dann im März die Flugzeuge ihren Vereinen als Eigentum übergaben. Die Übereignungsverträge enthielten die durchaus sinnvolle Auflage, das Gerät in Betrieb zu halten, sorgsam zu pflegen und zu warten. Das uneingeschränkte Eigentumsrecht wurde mit einer Sperrfrist von 12 Jahren belegt, [also bis zum März 2006].

1995 war die Wilga eines der zentralen Vereins-Themen. Im Juli wurde sogar eine außerordentliche Mitgliederversammlung durchgeführt, auf der beschlossen wurde, die Wilga für 7000 DM zu reparieren. Eine Beteiligung von nur 16 stimmberechtigten Mitgliedern war sicherlich der Sommerzeit geschuldet, spiegelte aber auch wider – wenn wir auf die Mitgliederzahlen der Vorjahre blicken – wie problematisch sich die Anwerbung neuer und die „Pflege“ der alten Mitglieder gestaltete.

Im Jahre 1996 spitze sich der in der Presse sogenannte „Flugplatzpoker“ zu. Die erwähnte Übereignung des Flugplatzes durch die BvS an die Gemeinde Stölln, welche unter der Voraussetzung erfolgte, das Flugplatzgelände müsse in den folgenden zwölf Jahren ausschließlich für nicht kommerzielle Luftsportzwecke genutzt werden, gipfelte bis dato nicht in einem Pachtvertrag, auf den sich beide Seiten, Gemeinde und Flugsportverein, einlassen konnten. Nach intensiven Debatten und nicht immer ganz sachlichen Diskussionen konnte die Sondergenehmigung zum Betreiben des Flugplatzes im Jahr 1996 durch die Luftfahrtbehörde nicht mehr erteilt werden, da kein Pachtvertrag vorlag. Der Flugsportverein entschied auf einer außerordentlichen Mitgliederversammlung am 24. Mai, nach einem kurzen Gastspiel in Kyritz, bis auf weiteres zum Flugplatz Stendal überzusiedeln. So wurden die Flugzeuge des FSV in Stendal postiert und regelmäßig an den Wochenenden nahmen die Mitglieder den weiten Weg in die Exklave auf sich, um dort Flugbetrieb durchzuführen.

Das Otto-Fest, was ja 1996 kein geringeres als das Fest anlässlich des einhundertsten Todestages Otto Lilienthals war, musste nun von einem externen Organisator durchgeführt werden. Ein leichter Anfall von Größenwahn führte zu der Erwartung, dass 120.000 Besucher nach Stölln kämen. Der Irrglaube, ein professionelles, kommerzielles Veranstaltungsmanagement könne ein noch nie dagewesenes Fest auf den Flugplatz zaubern, führte zu einem bösen Erwachen, vor allem bei dem Berliner Veranstalter. Es waren

wohl etwa 5000 Besucher in Stölln. Unser Ehrenmitglied, Ursula Hänle, analysierte einige Tage nach der Veranstaltung in einem äußerst lesenswerten Artikel für eine regionale Zeitung messerscharf, was passieren kann, wenn man lediglich finanzielle Aspekte in den Mittelpunkt seines Strebens stellt. Einen entscheidenden Vorteil hatte dieser eklatante Reifall: Man begriff allmählich, kleinere Brötchen könnten ja auch schmecken – wenn sie vielleicht auch nicht ganz so sättigen.

Das Jahr 1997 könnte man vielleicht als Wendejahr bezeichnen. Der nicht zuletzt durch die Zeit im „Exil“ auf 35 aktive Mitglieder geschrumpfte Verein durfte nach Abschluss eines zwölfjährigen Pachtvertrages mit der Gemeinde wieder in Stölln fliegen. Einen entscheidenden Anteil an Platzzulassung und Pachtvertrag hatten Ulla Hänle und Hans-Peter Mayer, die damit zu Ehrenmitgliedern unseres Vereins wurden. Die damals auch wegen der Ruhepause stark in Mitleidenschaft gezogene Start- und Landebahn wurde begradigt und neu bepflanzt, was sich noch bis ins folgende Jahr hineinzog. Von April bis Juni 1997 flog ein Verein namens „ASC Berolina“ aus Friedersdorf bei uns. Zudem erhielt Stölln den Zuschlag, das erstmals im Land Brandenburg stattfindende Jugendvergleichsfliegen auszurichten. Es war ein erster Schritt, um auch im Landesverband auf sich aufmerksam zu machen. Damals ahnte noch niemand, dass dieses Jugendvergleichsfliegen dann jährlich bis 2006 in Stölln stattfinden würde. Darüber hinaus konnte 1997 durch die Initiative Ulla Hänles der erste Segelkunstfluglehrgang in Stölln stattfinden. Es war der Auftakt zu einer zwölfjährigen Veranstaltungsreihe. Jedes Jahr im Frühjahr oder



Herbst trafen sich am Gollenberg die Kunstflieger und machten den Flugplatz Stölln somit weit über die Grenzen Brandenburgs hinaus bekannt. Was noch dazu beitrug, dem Jahr 1997 das Prädikat „Wendejahr“ zu verleihen, war die „Gründung“ einer neuen Jugendgruppe. Vor allem die Jugend verließ in den Jahren 1992 bis 1996 scharenweise den Verein, so dass nur noch eine Handvoll junger Leute unter 30 Jahren in der Mitgliederliste vermerkt war, geschweige denn, dass es eine sogenannte feste „Jugendgruppe“ von unter Zwanzigjährigen gab, die den Flugplatz als ihren Sozialisationsraum nutzten. Matthias Conrad blieb während eines Schulprojektes des Rathenower Jahn-Gymnasiums als einziges festes Mitglied hängen. Zufällig kam zur gleichen Zeit der überaus engagierte Berliner Johannes Radsack (heute Johannes List) in den Verein. Beide bildeten den Kern der sich in den folgenden Monaten um sie herum entwickelnden Jugendgruppe.

Ab der Saison 1998 stießen weitere sechs junge Leute hinzu. Das alte Jugendzimmer, ganz oben, unter dem Dach, wurde von ihnen eigenständig saniert; quasi als Initiationsritus einer neuen Generation, mit der ab sofort im Vereinsleben zu rechnen war. Nun bin ich aus dieser Gruppe zwar nur noch als einziges aktives Mitglied übrig, aber vergessen werden darf nicht, dass jede Jugendgruppe, so sie denn einmal als fester Kern im Verein besteht, eine unglaubliche Anziehungskraft auf andere junge Leute hat, da diese meist nur dann in den Verein eintreten, wenn sie dort Gleichgesinnte vorfinden. Was in den nachfolgenden Jahren durch die Jugendgruppe (die es seit 1998 mit verändertem Personal in unserem Verein wieder gibt) geleistet wurde, ist beachtenswert. Hier

sei stellvertretend Kilian Mähne genannt, der 2003 vierzehnjährig in den Verein eintrat und sich schon ab 2008 intensiv in die Vereintechnik einarbeitete und somit die wertvolle Arbeit Arnim Schmidts weiterführen konnte; seit 2012 sogar in der Verantwortung als Technischer Leiter.

So wünschenswert die Aktivitäten des Nachwuchses sind, so wichtig sind auch die Leistungen der erfahrenen Mitglieder. Nur die Balance aus dem Input beider Personenkreise bildet ein festes Fundament, um in Stölln ein Hobby zu ermöglichen, an dem einerseits viele Menschen Freude haben und das andererseits die modernen marktwirtschaftlichen, demografischen und gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen meistert.

Nachdem Frank Werner im März 1998 nach fünf Jahren als Vorsitzender den Staffelstab an Volker Seemann übergab, ging der Verein an die Vorbereitungen zu seinem ersten ganz eigenen Flugplatzfest. Aus Anlass des 150. Geburtstages Otto Lilienthals richtete der Flugsportverein im Mai 1998 ein großes Fest im Stile des Otto-Festes, jedoch ohne Rummel, aus, das zwar keinen finanziellen Gewinn brachte, aber dafür über den kleinen Ort Stölln hinauswirkte und bemerken ließ: Die Flieger sind wieder voll da. Auf der Herbstversammlung wurde der entscheidende Schritt in Richtung Anschaffung einer werksneuen ASK21 gewagt. Die Mitglieder stellten dem Verein ein zinsloses Darlehen von insgesamt über 40.000 DM zur Verfügung, um den geforderten Eigenanteil zur Fördersumme dazuzulegen, welche vom Ministerium für

Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr aus Lotto-Mitteln bewilligt wurde.

Im März 1999 holten vier Mitglieder das Flugzeug direkt aus dem Schleicher-Werk in Poppenhausen ab und im April startete der auf den Namen „Havelland“ getaufte Flieger zu seinem Jungfernflug. Der erste und damit entscheidende Schritt zur Umstellung des Stöllner Flugzeugparks auf moderne Kunststoffflieger wurde in jenem Frühjahr 1999 vollzogen. (Genau elf Jahre später hatten wir dieses Ziel übrigens erreicht.)

Und so ging das Jahrtausend ins Ziel: Karsten Warnsholdt, der es einige Wochen zuvor unter die Top-Ten beim Bundesjugendvergleichsfliegen im Saarland geschafft hatte, startete am 30.10.1999 mit dem Bocian D-5017 und einem Gast an Bord zum letzten Flug des Jahres auf dem ältesten Flugplatz der Welt.

Das Jahr 2000: „Das Jahr der Vorbereitungen.“ Es war vor allem geprägt von den Vorbereitungen zum Bau einer neuen Flugzeughalle und zum Abschluss eines möglichst 99-jährigen Pachtvertrages mit der Gemeinde. Hinzu kamen die Vorbereitungen, also in erster Linie Besprechungen zur Zulassung des Segelfluggeländes als Sonderlandeplatz durch die brandenburgische Luftfahrtbehörde.

2001 dann eines der entscheidendsten Jahre der Vereinsgeschichte: „Das Jahr der Umsetzung“. Am 20. Februar wurde sich mit der Gemeinde auf einen Pachtvertrag mit 25-jähriger

Laufzeit geeinigt. Zum 12. April erhielt der Verein als Betreiber des Flugplatzes Stölln/Rhinow von der Luftfahrtbehörde die Genehmigung des Geländes als Sonderlandeplatz. Im November wurde der Bau einer neuen Flugzeughalle eingeleitet. Um das Projekt mit einem Finanzvolumen von 190.000 DM zu realisieren, stellten die Vereinsmitglieder abermals zinslose Darlehen zur Verfügung. Über 50.000 DM kamen zusammen. Aus dem „Goldenen Plan Ost“ erhielten wir vom Landessportbund einen Zuschuss in Höhe von ca. 125.000 DM. Die Weichen waren gestellt. Die Aufträge konnten an die Baufirmen herausgegeben werden.

Im Jahre 2002 wurde der Vorstand umgebildet. Volker Seemann übergab das Amt des Vorsitzenden nach vier Jahren an seinen Bruder Harald. Die Arbeiten an der neuen Flugzeughalle gingen zwar nicht so zügig voran wie geplant, doch im November konnte die feierliche Eröffnung stattfinden. Wer noch vor Augen hatte, wie viele endlose Diskussionen geführt und wie viele Initiativen in den zwölf Jahren zuvor gestartet wurden, der atmete bei der Fertigstellung der Halle befreit auf. Am guten Gelingen dieser Bauaktion haben durch ihren unermüdlichen planerischen und organisatorischen Einsatz vor allem Frank Werner und Peter Etzrodt einen entscheidenden Anteil. Ein weiteres Großereignis stellte das erste GOA-Spektakel auf unserem Platz dar. „Shiva-Moon“ brachte etwa 10.000 Besucher nach Stölln, dieses Mal jedoch nicht um des Fliegens Willen. Ende des Jahres stand wieder einmal eine Entscheidung zur Wilga an, deren Motor nun endgültig hinüber war. Eine Grundüberholung in Litauen sollte 13.000 EUR kosten. Wieder sicherten die Mitglieder zinslose Darlehen zu, die nach der

erfolgreichen Durchführung der Umbauaktion schon im darauffolgenden Jahr wieder zurückgezahlt werden konnten.

Im Frühjahr 2003 bekam die Wilga ihren neuen Motor und der Verein im Laufe des Jahres eine grundsätzlich überarbeitete Satzung. Hervorzuheben ist noch die in diesem Jahr erstmals stattgefundenene Teilnahme einer kleinen Laufsportgruppe, die unter dem Namen „Stöllner Segelflieger“ bei der Berliner „5 x 5 km - Staffel“ mitmischte. Aus diesem ersten Keim entwickelte sich in den folgenden Jahren eine regelrechte Laufsportbewegung des Stöllner Vereins, die durch regelmäßige Teilnahmen an verschiedenen Läufen das Vereinsleben bereicherte. Kurz vor Jahresende wurde der Beschluss der Herbstversammlung umgesetzt, einen ersten Kunststoff*einsitzer* für den Verein anzuschaffen. Für 8000 EUR kam ein Astir CS an den Stöllner Flugplatz.

2004 fand der erste CCCC („Cats Cradle Club Cup“) statt. Noch als reiner Vereinswettbewerb konzipiert, trug er dazu bei, auch den Streckenflug voranzubringen, der im FSV bis dato mehr oder minder als ungeliebtes Stiefkind behandelt wurde. Im Jahr 2015 können wir nun schon die achte Auflage dieses seit 2010 vom Zweck her etwas geänderten Wettbewerbes („Cross Country Champions Cup“) ausrichten. Bemerkenswertes im Jahr 2004 gab es sicherlich so einiges, beispielsweise den Abschluss eines Kooperationsvertrages mit der Rhinower Gesamtschule zur Ausbildung von Schülern im Rahmen eines Ganztagschulprogrammes; doch der Besuch Detlef Schewes auf unserer Vorstandssitzung am 30. Oktober soll hier deutlich herausgehoben werden. Denn an diesem Tag teilte uns der

Vorsitzende mit, dass sein ASC Berolina in naher Zukunft beabsichtigt, nach Stölln überzusiedeln, um endlich unter einem freien Luftraum fliegen zu können und um auf langfristige Sicht sogar mit dem FSV Stölln zu fusionieren. Dieses Treffen war der erste Schritt zu einer grundlegenden Umgestaltung des Flugsports am Gollenberg in den folgenden Jahren.

Dass die Übersiedlung der ehemaligen Friedersdorfer dann schon im Frühjahr 2005 erfolgte, war für alle genauso erstaunlich wie erfreulich. Offiziell ab dem 5.5.2005 flogen nun zwei Vereine am Sonderlandeplatz Stölln/Rhinow. Auf der Herbstversammlung wurde der Kooperationsvertrag mit dem ASC Berolina von den FSV-Mitgliedern einstimmig genehmigt.

2006 verjüngte sich der Vorstand, als sich Harald Seemann nach vier Jahren als Vorsitzender und sage und schreibe 16 Jahren als Vorstandsmitglied dazu entschloss, anderen Dingen Vorrang zu geben und Jan Golze zu seinem Nachfolger gewählt wurde. Das herausragende Event des Jahres war nicht die Rallye „Rund um Berlin“, die im Juni am Stöllner Flugplatz ausgetragen wurde, sondern das „10. Kleine Oldtimertreffen“, bei dem sogar internationale Gäste mit sehenswerten, seltenen Oldies anreisten. Auf der ILA waren wir in jenem Jahr mit der ASK21 dabei. Leider hatten wir sehr schlechtes Wetter und deshalb kaum Besucher an unserem Stand. Am 9. Dezember kam es im „Otto-Lilienthal-Zimmer“ des Stöllner Gasthofes „Zum Ersten Flieger“ zu einer Versammlung der besonderen Art: Interessierte Mitglieder der beiden Stöllner Vereine hielten eine erste Beratung zum Thema

„Mitgliedergewinnung / Mitgliederbindung“ ab. Deutschlandweit war und ist das Problem zu beobachten, dass sich immer weniger Menschen für den Segelflug begeistern lassen und die Mitgliederzahlen in nahezu allen Landesverbänden kontinuierlich sinken. Auf diesem Treffen wurde eine Konzeptgruppe gegründet, die dieses Thema im Allgemeinen und im Besonderen auf Stöln zugeschnitten analysieren sollte. Ein gutes Jahr später schloss sie ihre Arbeit mit einem umfassenden Bericht und diversen Vorschlägen ab, wie dem Problem angemessen entgegengetreten werden müsste. Sodann wurde sich an die Umsetzung der Vorschläge gemacht. Die ersten Früchte dieser Arbeit konnten schon wenige Jahre später geerntet werden.

Im Jahr 2007 wurden dann recht plötzlich die Vorstellung konkret, beide Vereine zu fusionieren. Wie das alles genau funktionieren sollte, wurde im Laufe des Jahres erarbeitet. Neben dem Salzmann-Cup im Juni, einem der größten Kunstflugwettkämpfe in Deutschland, wurde auch der erste Lilienthal-Lauf von unserem Verein ausgerichtet. Mit dem Lilienthal-Lauf manifestierte der Verein einerseits den Laufsport als einen Bestandteil des Vereinslebens und andererseits als neuen Beitrag des FSV zum jährlichen Otto-Lilienthal-Fest Anfang August. Doch das wichtigste Ereignis dieses Jahres fand im September statt. Die größte Veranstaltung des Vereins seit Sternflug und Otto-Fest 1991 wurde das Bundesjugendvergleichsfliegen. Da unser Verein zwischen 1997 und 2006 zehnmal das Landesjugendvergleichsfliegen ausrichtete, waren wir für diese Aufgabe prädestiniert. Auch wenn meine Einschätzung natürlich völlig subjektiv ist, will ich behaupten, dass

das Bundesjugendvergleichsfliegen ein voller Erfolg war; vor allem deshalb, weil wir nun deutschlandweit zeigten, was an der Heimstätte des Segelflugs auf die Beine gestellt werden kann. Mit dem Kauf einer DG 300 für 25.000 EUR, die komplett aus den Ersparnissen des Vereins finanziert werden konnte, ging das ereignisreiche Jahr 2007 zu Ende.

2008 stand dann natürlich ganz im Zeichen der erfolgreichen Fusion. Am 16. Februar besiegelten wir im Beisein eines Notars und mit einstimmigen Voten beider Vereine die Fusion des FSV Stölln mit dem ASC Berolina. Noch im Februar waren wir dann auch Gründungsmitglied der Lilienthal-Centrum GmbH, die als Betreiber des LCS „Lilienthal-Centrums Stölln“ im Ortskern verantwortlich zeichnet. Einen Monat nach der Fusion wurde auf der ersten gemeinsamen Jahreshauptversammlung ein gut gemischtes Team aus ehemaligen ASC'lern und FSV'lern als neuer Vorstand gewählt. Darin wurde unser Gründungsmitglied, Katrin Großer, Kassenwartin. Da sie zuvor schon zwölf Jahre als Schriftführerin im geschäftsführenden Vorstand aktiv war, ist sie bei erstmaligem Erscheinen dieser Broschüre (2015) mit nunmehr 21 Jahren in Verantwortung, das am längsten amtierende Vorstandsmitglied unseres Vereins. Alle maßgeblichen Entscheidungen, die seit 1994 getroffen wurden, hat Katrin mitgezeichnet – und gibt der sehr erfolgreichen Entwicklung unseres Vereins somit ein Gesicht.

### **Der ASC Berolina von 1990 bis 2008**

Im Januar 1990 wurde der „Aerosportclub Berlin“ gegründet und am 28.06.1990 unter der Nummer 610 in das Vereinsregister des



Stadtbezirksgerichts Berlin-Mitte eingetragen. Die Gründungsmitglieder des ASC Berlin waren die damaligen Mitglieder des VEB „EKL“ Elektrokohle Lichtenberg - Sektion Segelflug, die während der DDR-Zeit dem Segelflug in Friedersdorf frönten. Etwa zur gleichen Zeit fand die Gründung dreier weiterer Vereine in Friedersdorf statt: „LSC Interflug“, „BAEC-Mitte“ und „Friedrichsheiner-Luftsportclub“.

Wenige Tage nach dem 3. Oktober 1990 bekamen alle neu gegründeten Ostberliner Vereine Post vom Vereinsregistergericht, mit der Folge, dass die Vereinsanerkennung zurückgezogen und für ungültig erklärt wurde. Infolgedessen musste der Verein formal neu gegründet und auch der Name „ASC Berlin“ in „ASC Berolina“ geändert werden. Der Hintergrund für die Namensänderung war, dass die Segelfliegerkameraden vom Westberliner Verein „Aeroclub Berlin“ meinten, es dürfe keinen „Aerosportclub Berlin“ geben. Darum wurde kurzerhand der lateinische Namen für Berlin genommen. Mit vielen juristischen Wehen (wie z.B. Einspruchsverfahren) zog sich die Vereinsanerkennung dann bis in die Jahre 1994-1995 hin.

Relativ unbeeinträchtigt von diesen Querelen gelang es dem Verein, sich stabil zu entwickeln und einen regelmäßigen Flugbetrieb zu organisieren. Der jährliche Höhepunkt waren die regelmäßig stattfindenden Fliegerlager z.B. in Jelenia Gora, Vrchlaví, Timmersdorf, Ballenstedt, Laucha, Stölln, Pirna oder Suhl, um nur einige zu nennen. In diesen Fliegerlagern wurde natürlich nicht nur geflogen; sie dienten auch den anderen schönen Dingen des Lebens. Das dort Erlebte trug wesentlich zur Festigung des Vereins bei.

Die materielle Ausstattung des Vereins begann schon kurz nach der Vereinsgründung; allerdings noch ohne tatsächlich vorhandenen

Eigentumstitel, da die Vereinsanerkennung ja noch nicht gegeben war. Die Winde „H4“ und das Multi-Car konnten recht bald für wenig Geld von der Treuhand abgekauft werden. Bis zur Übertragung der Eigentumstitel an den Segelflugzeugen vergingen jedoch noch einige Jahre. Die Zwischenzeit wurde genutzt, um für jedes Segelflugzeug einen Transportanhänger anzuschaffen – in erster Linie, um ein hohes Maß an Mobilität zu sichern und dem verstärkten Drang, größere Streckenflüge zu absolvieren, gerecht zu werden.

Bekanntermaßen wird in Segelflugvereinen nicht nur geflogen, sondern auch gebaut.

Deshalb musste eine Segelflugwerkstatt her. Für diese Werkstatt wurde ein Teil des Schleppdachs in Friedersdorf ausgebaut. Dieser Aufgabe haben sich besonders hingebungsvoll Detlef Schewe, Lothar Gutsche und Jürgen Assmann gewidmet. Der große Vorteil dieser Werkstatt war, dass man schnell ins Schwitzen kam (wenn die Heizung lief) und es ziemlich kuschelig wurde.

Nach dem wir dann mit Puchacz, Jantar, Pirat und Foka 5 einen ganz vernünftigen Flugzeugpark unser Eigen nennen konnten, kamen später „Lupi“, die DG-303 und der C-Falke hinzu. Bei sechs Flugzeugen und 35 Vereinsmitgliedern, davon ca. 20 Aktiven kam es dann schon öfter einmal vor, dass das ein oder andere Flugzeug sein zartes Stimmchen mit den Worten „Bitte, Bitte, flieg mich“ erhob.

In einem Verein gibt es nicht nur Sonnenschein – und aufziehende Wolken sind nicht immer Cumuli. Man muss also auch erwähnen, dass es immer wieder Probleme sowie Tiefschläge gab. Z.B. die dubiosen Aktivitäten um die „Flying Community“, die abgelaufene Flugplatzzulassung, die Luftraumbeschränkungen über Friedersdorf, der

Absturz der Foka 5 in Vrchlabí, die Reibereien mit den anderen Friedersdorfer Vereinen und nicht zuletzt die drohenden weiteren Beschränkungen durch den Ausbau von BBI.

Die letztgenannten Gründe führten zur Überlegung, eine neue fliegerische Heimat zu suchen. Nachdem das Projekt „Finowfurth“ gescheitert war, haben wir dankbar die Option „Stölln“ angenommen. Der Umzug wurde dann doch relativ kurzfristig im Jahre 2005 vollzogen. Der erste Flugbetrieb in Stölln fand am 05.05.2005 statt. Eine mögliche Fusion mit den Stöllner Fliegerkameraden wurde dabei von Anfang an in Betracht gezogen. Nach drei Jahren des weiteren Kennenlernens wurde dann schlussendlich die sogenannte „Verschmelzung“ beider Vereine am 16.03.2008 besiegelt und vollzogen.

Vergessen wollen wir nicht, wenn wir heute die Vergangenheit betrachten, dass in all den Jahren viel Kraft und Mühe investiert wurde. Deshalb möchte ich ein Wort des Dankes an all die Fleißigen richten, die es uns allen möglich machten und machen, unser Hobby zu leben.

2009 wurde in erster Linie von den Vorbereitungen und der Durchführung der Landesmeisterschaft (LM), einem Qualifikationswettbewerb zur Deutschen Juniorenmeisterschaft, geprägt. All die Mühe und Arbeit können gar nicht oft genug gelobt werden. Über die Hälfte aller Vereinsmitglieder und zudem noch diverse Fördermitglieder hat sich für das hervorragende Gelingen dieses Wettbewerbes eingesetzt. Der immense Aufwand sollte sich auszahlen. Nicht zuletzt durch die finanziellen Früchte der LM-Arbeit konnten wir uns am Jahresende aus eigenen Ersparnissen einen Discus CS im Wert von 35.000 EUR kaufen, dessen Taufe während

der 20-Jahr-Feier am 13.02.2010 im Gasthof „Zum Ersten Flieger“ vorgenommen wurde.

Das Jahr 2010 war als ein „Jahr der Konsolidierung“ ausgerufen. Diese gelang erstklassig. Große Projekte oder Wettbewerbe standen nicht an. Prägend für dieses Jahr wurde die Verabschiedung der *Agenda2020* – einem Fahrplan für 18 wichtige Vereinsobliegenheiten, der mit 79% Zustimmung aller Vereinsmitglieder (bei 21% Enthaltungen) verabschiedet wurde und uns seitdem als Orientierungsrahmen für alle Grundsatzentscheidungen des Vereins dient. Außerdem wurde das Jahr beispielgebend für den Aufschwung in puncto Mitgliederzahlen. *Elf* aktive Vereinsmitglieder traten dem Verein bei.

2011 stand der dritte große Wettbewerb nach Bundesjugendvergleichsfliegen 2007 und LM 2009 ins Haus. Der „1. Gollenberg-Cup“, ein weiterer Quali-Wettbewerb zur Junioren-DM wurde mit schlechtem Wetter, aber dennoch 60 Segelflugzeugen, zu einem organisatorischen Erfolg. Nie zuvor hatten wir einen so großen Streckenflugwettbewerb am Platz. Man konnte ihn quasi als Übung für die im Jahr darauf ausgerichtete Deutsche Juniorenmeisterschaft betrachten. Darüber hinaus kann man 2011 als das „Jahr der Ausbildung“ bezeichnen. Vor allem durch die in diesem Jahr auf 17 Personen angewachsene Schülergruppe konnten knapp 2000 Segelflugstarts absolviert werden. Eine Marke, die seit Anfang der 90er Jahre bis dato nicht mehr erreicht wurde. Und erwähnt sei noch ein absolutes Novum: Vier von sechs teilnehmenden Junioren unseres Vereins belegten beim

Jugendvergleichsfliegen in Lüsse die Plätze eins bis vier der Brandenburger Wertung. Ein sicheres Zeichen für die mittlerweile qualitativ sehr hochwertige Ausbildung in unserem Verein.

2012 hatte sich unser Sicherheitsmanagement im Verein Schritt für Schritt etabliert. Nicht nur, dass wir einen Sicherheitsreferenten zugunsten des Schriftführers im Vorstand verankert haben, sondern auch, dass die „Fehlerrunde“ zu einer Selbstverständlichkeit beim De-Briefing geworden ist, trägt zu einer wertschätzenden und achtsamen Vereinskultur bei, in der es immer leichter fällt, sicherheitsgefährdendes Verhalten frühzeitig zu erkennen und abzustellen. Und, wie schon erwähnt, stand das Jahr 2012 natürlich ganz im Zeichen der Deutschen Juniorenmeisterschaft. Mit 70 Segelflugzeugen nicht nur der bislang größte Stöllner Wettbewerb, sondern auch eines der größten Segelflugevents des Landes Brandenburg überhaupt. Dieser Wettbewerb kann organisatorisch und auch finanziell als äußerst erfolgreich bewertet werden. Denn u.a. trug er einen kleinen, aber entscheidenden Anteil dazu bei, dass wir uns im Herbst eine zweite ASK 21 und einen Schleppmotorsegler im Gesamtwert von knapp über 100.000 EUR anschaffen konnten. Wieder wurden dafür Mitgliederdarlehen bereitgestellt und diesmal auch Kredite aufgenommen. Mit der Rückzahlung der letzten 7500 EUR im Juli 2015 war unser Verein nahezu schuldenfrei, also finanziell in einem Zustand, den es seit den ersten ASK-Darlehen 1998 nicht mehr gab. Unerwähnt soll für 2012 natürlich nicht bleiben, dass wir in diesem Jahr zum „Familienfreundlichsten Luftsportverein Deutschlands“ gewählt

wurden, weshalb die Bezeichnung „Jahr der Superlative“ u.a. deshalb nicht von ungefähr kommt.

Das Jahr 2013 war wieder ein Jahr der Konsolidierung – es war von vielen kleineren Veranstaltungen geprägt. Bemerkenswert war die Teilnahme von 28 Vereinsmitgliedern an DMSt (Deutscher Meisterschaft im Streckensegelflug) und OLC (Onlinecontest), ein Spitzenwert, der bis dato regelmäßig nur von vier anderen Vereinen in den Neuen Bundesländern übertroffen wird. Mit der erstmaligen Meldung von über einhundert Flügen bei DMSt & OLC haben wir deutlich gemacht, dass der Streckenflug nun auch in Stöln so langsam auf dem Vormarsch ist. Ganz besonders beeindruckend war in diesem Jahr auch wieder die Leistung unserer Junioren beim Jugendvergleichsfliegen, wo sie zum fünften Mal in Folge die Mannschaftswertung für sich entschieden haben. Nicht nur dieser Erfolg steht stellvertretend für unsere moderne und effiziente Ausbildung, sondern auch das in jenem Jahr eingeführte „U14-Konzept“, mit dem junge Menschen schon vor der eigentlichen fliegerischen Ausbildung an den Flugbetrieb herangeführt werden.

2014? Wieder eine Großveranstaltung! Unsere zweite Deutsche Meisterschaft, diesmal stand die mit 40 Flugzeugen besetzte Frauenmeisterschaft im Sommer auf dem Programm. Der sehr gelungene Wettbewerb hinterließ eine große Anzahl glücklicher und sehr dankbarer Teilnehmerinnen. Wir haben als Verein bewiesen, dass wir uns mittlerweile als Ausrichter großer Streckenflugwettbewerbe etabliert und deutschlandweit einen guten Ruf erarbeitet haben. Für mindestens die nächsten drei Jahre hat

sich eine Mehrheit von uns gewünscht, keine großen Wettbewerbe auszurichten, damit wir Luft holen und neue Energie tanken können. Nachdem wir im Oktober nach einem gut fünfjährigen Aushandlungsprozess endlich den „Ursula-Hänle-Fonds“ mit einem Volumen von knapp 106.000 EUR auf den Weg bringen konnten, hat die mittlerweile dritte große Fünf-Jahres-Mitgliederbefragung ergeben, dass erstmals *alle* Mitglieder (genauer „Umfrageteilnehmer“) entweder „zufrieden“ oder sogar „voll zufrieden“ mit ihrem Hobby in Stölln sind.

Das silberne Jubiläum war 2015 erreicht. 25 Jahre Flugsportverein lagen am 10.02.2015 hinter uns. Während ich den Text für die erste Auflage schrieb (die am 4. Juli 2015 erschien), steckten wir mitten in dem von der „BUGA in der Havelregion“ geprägten Jahr. Viele kleine und mittelgroße Veranstaltungen, nahezu alle paar Wochen, machten dieses Jahr zu einem organisatorisch sehr aufwändigen, aber damit auch äußerst spannenden Jahr. Rückblickend können wir festhalten, dass alle Veranstaltungen wie gewünscht über die Bühne gegangen sind und nebenbei – ganz unbemerkt – ein paar tolle Rekorde aufgestellt wurden: Erstmals wurden auf den Vereinssegelflugzeugen über 600 Stunden in einem Jahr absolviert. Aktuell haben wir 145 Mitglieder, so viele wie noch nie, davon 64 aktive Mitglieder. Und so viele Flüge (123) und Kilometer (ca. 18600) in DMSt und OLC wie in diesem Jahr, hatten wir zuvor auch noch nie geschafft. 😊

Schaun wir mal, wie's weitergeht ...