

## 70 JAHRE SEGELFLUG AN UND AUF DER WEPER

**Marie-Luise Müller-Maar**

1996

Es ist nicht einfach, nach 70 Jahren all die Geschehnisse und Erlebnisse aufzuzeichnen, die sich im Laufe der Jahrzehnte ereignet haben. Doch wollen wir versuchen, die wesentlichen Punkte zusammenzutragen und vielleicht trägt unser 20. Weperteffen in Hardegsen am 22./23.6.1996 dazu bei, diese Aufzeichnungen zu verbessern und zu vervollständigen.

So sollen nach Aussagen alter Bürger von Fredelsloh, im Sommer 1927 die ersten Studenten aus Göttingen unter Leitung von Dipl.ing. Langer mit einem Hängegleiter die ersten Sprünge an der Weper am Westhang oberhalb von Fredelsloh gewagt haben. Nach Aussage von Herrn Sperber, Göttingen, der leider auch schon verstorben ist, soll es sich hierbei um einen Pelzner Hängegleiter gehandelt haben, der bereits in den 20er Jahren auf der Rhön geflogen ist. Die Namen dieser Piloten und Pioniere waren leider nicht mehr zu erfahren. Jedenfalls sind diese Anfänger jedes Wochenende per Fahrrad von Göttingen zur Weper gezogen, wobei sie den Hängegleiter auseinandergenommen im Rucksack verstauten. Weiterhin heißt es, daß bereits im Jahre 1928 drei Göttinger Segelflieger von der neu gegründeten Flavig das günstige Fluggelände auf der Weper entdeckten. Es waren dies Horst Matthay, Fritz Schmidt, Albert Sperber und auch Walter Wellmann von der LSV Göttingen, die hier mit ihrem selbstgebauten Gleitflugzeug, dem "Schorse Szültenbürger" ihre ersten Rutscher und Sprünge ausführten.



Jahrelang kamen die Göttinger an den Wochenenden herüber und huldigten dem ungebundenen Fliegerleben auf der Weper, bzw. am Westhang dieses Höhenzuges, der sich in einer Länge von 10 km von Nord nach Süd zwischen Fredelsloh und Hardegsen mit einer Höhe von ca. 360 Metern über NN erstreckt. Bei Westwind ein

ideales Fluggelände. Die damaligen Fluglehrer waren: Wöckener, Erich Becker, Gabriel Weiss, Albert Wieters und Teddy Hager und unter ihrer Obhut wurden manche A-, B- und C-Prüfungen abgelegt, die Abzeichen mit 1, 2 oder 3 weißen Schwingen auf blauem Grund, auf die jeder Schüler sehr stolz war. Die Strecke von Göttingen zur Weper wurde meist per Fahrrad zurückgelegt, doch für den Schulgleiter mußte ein fahrbarer Untersatz gebaut werden und da war Albert Wieters immer sehr groß drin. Von dem Autofriedhof an der Weender Straße holte er sich manche brauchbaren Teile und mit Holz, Pappe und Draht und sehr viel Phantasie wurde ein entsprechender Transportwagen zusammengestellt, der sich manchmal unterwegs zum Leidwesen der Betroffenen in Wohlgefallen auflöste. Nur mit sehr viel Idealismus und guter Kameradschaft konnten all diese Schwierigkeiten überwunden werden. Dazu kam ja, daß tagsüber für jeden Start das Gummiseil ausgezogen und der Vogel nach der Landung wieder auf den Berg hinaufgeholt werden mußte, das so 30 bis 50 mal, denn jeder wollte ja seinen Start haben und oft endeten diese Übungen mit einem Bruch, der dann die Woche über wieder geheilt werden mußte.

Die Strapazen richtig zu bewerten, kann nur der, der das selbst jahrelang mitgemacht hat und trotz all der Müdigkeit am Abend, war man jederzeit zu allerhand Streichen aufgelegt, so gab es immer sehr viel Spaß.

Der Gummiseilstart, der 1920 in der Rhön von Klemperer erdacht und durchgeführt wurde, war bis in die 50er Jahre die übliche bzw. billigste Startart, erst später kam der Autostart und in den 30er Jahren wurde der Windenstart eingeführt, der es ermöglichte, auch auf ebenem Gelände zu starten. Ende der 30er Jahre kam der Flugzeugschlepp hinzu. Aber wie gesagt, diese letzteren Startarten kosten Benzin und das ist teuer. Ab 1933 war es endlich so weit, daß die Segelflieger in das verwaiste Vorwerk Tönnieshof von dem Fredelsloher Klostersgut, bestehend aus einem alten mit Ratten bewohnten Fachwerkhaus und 2 Scheunen, die gut als Segelflugzeug-Unterstellhallen benutzt werden konnten. Nun hörte endlich der wöchentliche Landstraßentransport auf, nur wenn es hieß, Brüche zu heilen, dann mußten die Behelfstransporter wieder hervorgeholt werden, denn die Woche über mußte dann ja jeden Abend und manchmal die halbe Nacht repariert werden. Auch setzten nun die so schweren Verhandlungen mit den Geländeeigentümern und der Weidegenossenschaft ein, denn das Weidevieh mußte ja vorher von den Koppeln getrieben werden und man befürchtete ja, daß durch die Anwesenheit dieser großen Vögel (sprich Schulgleiter) Milchbeträge stark reduziert würden, was aber nicht der Fall war. Doch so manches Mal landete so ein Vogel zwischen einer Herde oder auf einem Koppelzaun und es gab des öfteren deswegen Brüche, aber auch diese wurden wieder geheilt. Zusammen mit den Nachbarvereinen aus Northeim und Einbeck wurden so manche Prüfungen aber auch Leistungsflüge von 5 Std. und mehr geflogen. Der heutige Rekord an Weperhang liegt bei 9 1/2 Stunden. Wer diesen Rekord überbietet, bekommt von Bäckermeister Junge, Fredelsloh, eine Torte spendiert, so hieß es schon vor 30 Jahren, aber bis heute wurde dieser Rekord nicht gebrochen. Auch ein trauriges Ereignis schlich sich ein, als im Sommer 1933 auf der großen Weide südlich des Tönnieshofes bei einem Übungsflug der Göttinger Student Georg Knoch tödlich abstürzte. Ein flach in den Boden gelassener Stein erinnert noch heute an den bislang einmaligen Fliegertod an der Weper.

Das Weper-Fluggelände war nun inzwischen schon so bekannt geworden, daß die Junkers-Flugzeugwerke in Dessau davon erfuhren und im Jahre 1937 eine Segelflug-Übungsstelle für ihre Lehrlinge einrichteten und dabei den Fluglehrer Max

Müller als Schulleiter und Fluglehrer einsetzten, der zuvor u.a. eine Segelflugausbildung bei Wolf Hirth und Hanna Reitsch auf dem Hornberg erhalten hatte.

Jetzt fing auf dem Tönnieshof ein reges Segelfliegertreiben an, denn es waren doch immer an die 60 Schüler, die hier die Lehrgänge besuchten. So wurde die ganze Weide unterhalb vom Tönnieshof zum Fluggelände für Winden und Flugzeugschlepp und am Hang wurden die A- und B- Prüfungen, auch noch die C-Prüfungen mit Gummiseil gestartet.



Bei Beginn des 2. Weltkrieges wurde hier die vormilitärische Ausbildung stationiert, so daß die Schüler aus der ganzen weiteren Umgebung nach hier geleitet wurden. Nun war Hochbetrieb und außer Max Müller schulten hier noch Egon Huth, Jan Eilers, Emil Günther, Herbert Schmidt und viele andere, auch Walter Johanning, Hardeggen. Von dieser Zeit der Militärschüler 1939 bis 1945 hat uns Flugkamerad Max Rennhack von den Junkers-Werken viel erzählt.



Im Frühjahr 1945 marschierten dann die Amerikaner ein und vernichteten all die schönen Segelflugzeuge, die auf dem Tönnieshof gestanden hatten. So war es aus mit der Fliegerei. Wer es irgendwie ermöglichen konnte, ließ ganz still und heimlich einige Vögel in Teile zerlegt in dunklen Ecken verschwinden, aber es war nicht viel, was da gerettet werden konnte. Jedenfalls hieß es nun erst einmal für lange Jahre

“aus mit der Fliegerei“, doch so still und heimlich sind die alten Idealisten doch zusammengetroffen und haben von der schönen ungebundenen Fliegerzeit geträumt und sahen sich wieder in stolzen Höhen kreisen. So trafen wir uns schon ab 1947 bei Max Müller in der Weperhütte und klönten von uralten Zeiten.



Max Müller

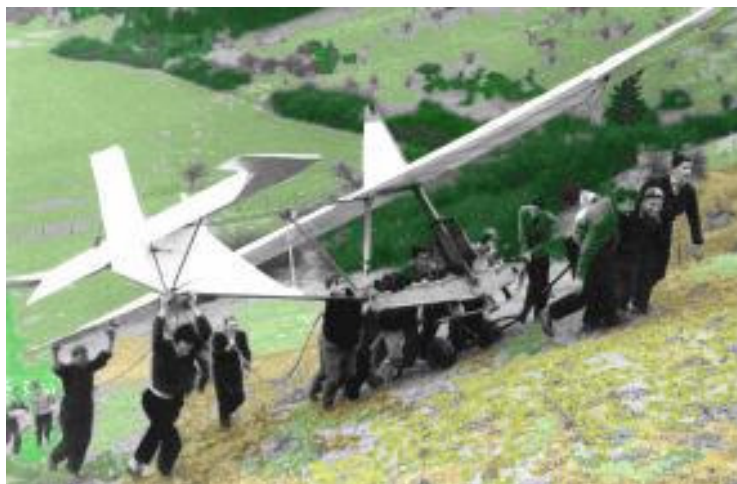
Bereits im November 1951 besuchte Wolf Hirth seinen Max Müller in der Weperhütte, denn er war der Präsident des am 4.8.1950 neu gegründeten Aero-Clubs und bereits im Sommer 1951 war das große Rhöntreffen, wobei den 1. Windenstart der Dachauer Doppelraab „Start“ machte. Es war eine Riesendemonstration mit ca. 50.000 Zuschauern, alles jubelte und war begeistert und viele alte Bekannte konnte ich hier treffen, wie Hanna Reitsch, Heinz Kensche, Ernst Günther Haase und viele andere mehr. Es war ein erlebnisreicher Tag. Nun begann es sich auch bei uns zu regen und es wurde die Luftsportvereinigung Kreis Northeim, von Wasserkampf geleitet, gegründet. Einige der alten Mitglieder, wie Max Müller, Samen-Beck, Täve Löhr, Peter Körber und Marlies trafen sich am 18.5.1952 auf dem Flugplatz in Bremen bei Jan Eilers wo wir auf dem Doppelsitzer „Lyster-Kaufmann“ unseren amtlichen Luftfahrerschein wiederholen konnten, d.h. die Überprüfungsflüge gemacht wurden. Am 17. August 1952 machten wir dann mit Fluglehrer Egon Huth auf der Weper unsere ersten Windenstarts mit dem SG 38 mit Boot. Es waren herrliche Flüge, diese ersten Windenstarts allein nach der langen Pause von ca. 7 Jahren. Auch in den Rhumewiesen wurde anlässlich eines Flugtages geflogen. Doch dann mußten wir nach Göttingen auf den alten Flugplatz auf dem Industriegelände, wo für uns nur noch ein schmaler Streifen übrig geblieben war. Aber wir konnten fliegen und das war die Hauptsache. Hier wirkten als Fluglehrer Täve Löhr, Sternitzke, Frau Dr. Querin, Rosarius, Huth, Wieters, Sachsse und Körber. Wir flogen mit SG 38, Mü 13 E, Doppel-Raab und Baby III, das ging bis Ende 1955.



Max Müller neben SG38



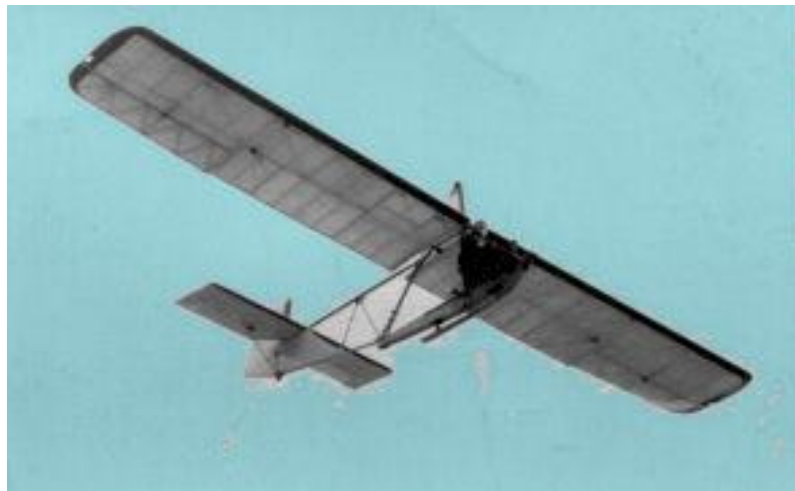
der Rücktransport zum Startplatz



besonders anstrengend die letzten Meter am Steilhang



der Gummiseil-Start



endlich in der Luft

Dann war für uns Weperdörfler der Weg doch zu weit, denn die Sonntagsbusse fahren nicht mehr und Autos hatten wir nicht, auch noch kein Fahrrad. Also mußten wir uns wieder auf unsere Weper besinnen. Es war wieder viel Vorarbeit zu leisten aber im November 1957, zu Max Müllers 50. Geburtstag kam Wolf Hirth in die Weperhütte und hier wurde aus der Modellgruppe Moringen unter Leitung von Günter Trautmann die Luftsportvereinigung „Weper“ ins Leben gerufen. Im Frühjahr 1958 war der in Eigenbau hergestellte SG 38 fertig und es begann nun wieder an der Weper nach vorausgegangenen mühseligen Verhandlungen mit den Geländeverpächtern die Hangschulung mit Gummiseil, die aber eine gute Kameradschaft schuf, auch hier erfolgten die Landungen oft in den Viehkoppeln und mancher Bruch mußte wieder geheilt werden, aber auch das machte einen Riesenspaß, alle waren mit Begeisterung dabei. So kam das Jahr 1959 und jetzt ging

es an den Bau einer Flugzeughalle, nebenbei wurde aber auch an einer Winde mit einem Ford-V8-Motor gebastelt, es gab viel Arbeit, doch alle Kameraden halfen mit. Auch konnte zu dieser Zeit das Fluggelände auf dem Weper-Plateau erweitert werden, denn wir wollten ja jetzt zur Windschulung übergehen.



Wolf Hirth Halle



Elster-C landet, im Hintergrund der Balos

Am 23.04.1960 war es nun endlich so weit, daß die Flughalle eingeweiht werden konnte. Für den leider 1959 verstorbenen Wolf Hirth übernahm Hanna Reitsch die Einweihung der Halle, die auf den Namen „Wolf Hirth“ getauft wurde. Jetzt war es möglich, die vorhandenen Flugzeuge, ein SG 38 und ein im Jahre 1959 gekauftes Grunau-Baby, unterzustellen und sie mußten nicht immer erst vor Flugbeginn aufgebaut und abends wieder abgerüstet werden, was doch eine wesentliche Erleichterung war. Über die Einweihung der Halle hat ein Flugkamerad einen kleinen Film gedreht. Diese Halleneinweihung hatte viele Besucher angelockt, u.a. war auch Oberkreisdirektor Sauerwein und Fluglehrer Hoppe aus Kassel-Waldau anwesend. Es war noch ein sehr gemütlicher Abend in der Wolf-Hirth-Halle. Am 22.09.1958 hatte die Luftsportvereinigung den Antrag auf Zulassung des Fluggeländes auf dem Weper-Plateau gestellt und wurde daraufhin die Zulassung am 24.03.1959 erteilt, so daß jetzt der Windschleppbetrieb aufgenommen werden konnte. Am 11.05.1959 wurde auch die Außenlandegenehmigung für Motorflugzeuge (Hoppe, Kassel-Waldau) erteilt, das galt auch für Max Müller und Jacobi, somit war auch der Flugzeugschlepp gesichert. Auch der Flugzeugprüfer Karl Grothey hat 1931 die Grundausbildung im Segelflug auf der Weper erhalten und bat späterhin als Flugzeugprüfer in den Jahren 1935 bis 1966 zahlreiche Segel- und Motor- Flugzeuge auf der Weper und für die fliegerische Ausbildung an der Weper auf ihre Lufttüchtigkeit geprüft. Der nächste Höhepunkt in dem Geschehen auf der Weper war die Gestaltung des Großflugtages am 06.05.1962 mit einem reichhaltigen Programm.



Dieser Flugtag war in jeder Beziehung gelungen, ein großer Erfolg. Aus dem Erlös dieses Flugtages konnte nach Abzug aller Unkosten und unter Beteiligung aller Vereine von Bad Lauterberg und Osterode eine K7 gekauft werden, so daß nun endlich mit der regelmäßigen Doppelsitzerschulung begonnen werden konnte. Vorher konnten wir immer nur zeitweise eine Rhönlerche vom Aero-Club leihen.

Jetzt war ein regelmäßiger und lebhafter Ablauf der Schulung gesichert, da auch die Vereine von Bad Lauterberg und Osterode auf unserem Platz mitflogen, wobei auch der Fluglehrer Oesterwind Max Müller zur Seite stand. Die K7 wurde auf den Namen "Stadt Hardegsen" getauft. Im Jahre 1963 und zwar am 19.05. war nun der große internationale Flugtag, bei dem 16 Schweizer Maschinen unter dem Kommando des Präsidenten vom Schweizer Aero-Club, Oberst Frei, eintrafen. Auch der Präsident Beseler vom Deutschen Aero-Club, Landrat Hauk von der Kreisverwaltung Northeim und der Kommandant von Northeim, Oberstleutnant von Hammerstein und viele Andere waren anwesend. Bei diesem Flugtag schätzte die Presse einen Besucherstrom von ca. 8000 Menschen, also ein voller Erfolg.

Hier ist es angebracht, ein Schreiben von Oberstadtdirektor Biederbeck in Göttingen vom 10.6.1965 zu veröffentlichen:

*Sehr geehrter Herr Müller,*

*Sie hatten die Freundlichkeit, mich zu Ihrem Großflugtag am 19. Mai einzuladen. Dafür danke ich Ihnen herzlich. Für meine beiden Söhne und für mich ist es wirklich ein Erlebnis gewesen und die gelegentlichen Regenschauer haben unsere gute Stimmung nicht getrübt. Ich war überrascht über die Vielseitigkeit des Programms und insbesondere auch darüber, wie man auf einem verhältnismäßig knappen und doch keinesfalls ebenem Gelände solch eine Veranstaltung durchführen kann. Ich beglückwünsche Sie recht herzlich. Sie werden einmal den Verdienst haben, dem Oberstadtdirektor von Göttingen durch Ihre Veranstaltung die Anregung gegeben zu haben, mehr als bisher einem Sportflugplatz im Raum Göttingen seine Aufmerksamkeit zu schenken.*

*Mit freundlicher Begrüßung (gez.) Biederbeck*

Durch den Erfolg dieses Großflugtages war es möglich, eine Motormaschine, die sich für Flugzaugschlepp eignete, anzuschaffen, da die bisher auf der Weper stehende "Emeraude" von Herrn Bäumer sich nicht für Schlepps eignete. Auch die weiterhin auf der Weper untergestellte DO27 von Herrn Voelskow mußte diesen Standort verlassen, da dieser nach dem Westen übersiedelte. So wurde im Herbst 1965 eine Motormaschine AUSTER M V - 135 PS - drei-sitzig angeschafft und auf den Namen "Stadt Moringen" getauft.

Für den Großflugtag 1963 ist noch zu erwähnen, daß insgesamt 28 Maschinen auf dem Flugplatz versammelt waren: 16 Sportflugzeuge aus der Schweiz, 1 Sportflugzeug aus England, 4 PA18 von der Burda-Staffel und 6 Sportflugzeuge von DAEC und die "Emeraude".



Daß keine Unfälle und sonstige Zwischenfälle eintraten, ist vor allem der guten Organisation von Max Müller und den vielen Helfern zu verdanken. Hier möchten wir erwähnen: Die Polizeibereitschaft Northeim, das technische Hilfswerk Northeim, die Lenkungs- und Sozialbereitschaft Nr.1, Gruppe Moringen und die Freiwilligen Feuerwehren von Moringen, Nienhagen und Behrensen. Alles in allem eine Flugsportveranstaltung, die es mit jeder Großstadt-Luftschau aufnehmen kann. Dafür gebührt der LVW und ihrem Vorsitzenden Max Müller vollste Anerkennung. Nach diesem letzten Großflugtag setzten leider die vielen Schikanen eines Verpächters ein, der an allen Ecken und Enden versuchte, die Segelflugschulung auf der Weper zu unterbinden. So kassierte er zuerst das Mittelstück unseres Fluggeländes unter dem Hinweis, daß er diese Wiesen als Weideplatz für seine Jersey-Kühe benötige. Damit sperrte er auch die Ausfuhr von unserer Flughalle zum Fluggelände. Wir mußten nun einen neuen Weg anlegen, damit wir mit unseren Flugzeugen aus der Halle kamen, was alles mit großen Schwierigkeiten verbunden war. Auch mußte die Seele unseres Flugplatzes ein ganzes Stück nach Westen verlagert werden, was wieder schwere Verhandlungen mit dem Präsidenten für Wirtschaft und Verkehr, Herrn Dr. Fietz in Hannover, nach sich zog. Doch konnten wir auch hier eine neue Genehmigung für Winden- und Flugzeugschlepp am 28.01.1964 erwirken. So ging also der Flugsport mit großen Erschwernissen auf der Weper weiter. Auch hatten wir Klage gegen den Verpächter eingereicht, da wir ja an und für sich Pachtverträge für 10 Jahre abgeschlossen hatten. Diese Termine liefen nun schon vor dem Landesgericht in Göttingen.

Im Mai 1965 setzten wir nun unseren ersten Lehrgang nach dem Kriege auf der Weper an, Fluglehrer war Max Müller. Wir wollten Winden- und zum Abschluß Flugzeugschlepp machen. Am 4. Mai 1965 in den Vormittagsstunden, an einem schönen Sonnentag, wir waren gerade bei Windenstarts von Süd nach Nord, als ein Trecker mit Anhänger, der einen Jagd-Hochsitz geladen hatte, auf den Flugplatz gefahren kam. In seiner Begleitung war ein schwarzer Mercedes mit dem OKD, der ausstieg und uns bat, mit der Schulung aufzuhören, bis der Hochsitz abgeladen sei. Wir mußten dadurch für Stunden unseren Flugbetrieb unterbrechen, denn der Hochsitz sollte ja genau in die Ecke am Weidezaun aufgestellt werden, der das Weidegelände vom Flugplatz trennte. Also unter dem Schutz vom OKD fand dieses Schauspiel statt und wir konnten nichts machen, nur einige Fotos schießen, die der Nachwelt erhalten bleiben. Zum Glück schafften die Arbeiter nicht die Aufstellung dieses Hochsitzes, so daß wir nach einigen Stunden unseren Flugbetrieb fortsetzen konnten. So konnte unser Lehrgang noch einigermaßen ungestört beendet werden und zwar erfolgreich, es waren einige A- und B-Prüfungen gefallen. Aber nur einige Tage später stand der Hochsitz ca. 30 Meter vom Schleppseil entfernt. Da wurde uns natürlich der Flugbetrieb erst einmal wieder gesperrt. Jetzt aber hatte unser guter Max Müller eine gute Idee, er stellte einen 10 Meter hohen Seilabweiser, 2 Meter von dem Hochsitz entfernt, auf unserem Fluggelände auf und nun war der Hochsitz keine Gefahr mehr für das Windenschleppseil. Diese Aktion erforderte natürlich wieder viele Vorsprachen bei dem Präsidenten für Wirtschaft und Verkehr in Hannover, und nach vielem Hin und Her erhielten wir endlich im November 1965 wieder die Startgenehmigung für den Windenschlepp.

Inzwischen waren aber nun einige alte Mitglieder ungeduldig geworden, einmal wegen dem Engpaß auf dem Flugplatz durch den Hochsitz, denn keiner glaubte, daß wir jetzt noch eine weitere Starterlaubnis für Windenschlepp bekommen würden und zum anderen wegen dem vor dem Landgericht in Göttingen noch laufenden Prozeß,

wo auch keiner glaubte, daß wir den gewinnen könnten, sondern jeder nahm an, daß wir hierfür noch die Kosten zu tragen hätten und unser Verein hatte sowieso kein Geld. So verließen nach der Hauptversammlung im September 1965 5 Mitglieder unseren Verein und gründeten die Northeimer Segelfluggruppe, die heute noch auf dem Sultmer fliegt. Es waren Segelflieger, die in unserer Gruppe ihre Ausbildung erhalten hatten und hatten sich auch inzwischen frei geflogen. Diejenigen, die nun im Verein zurückblieben, waren nur wenige Mitglieder, denn wir waren ja immer nur ein kleiner Verein, mußten jetzt mit all den Schwierigkeiten allein fertig werden, auch in geldlicher Hinsicht, was bestimmt nicht einfach war. Doch unser Max Müller war immer zuversichtlich und unser alter Kamerad Hans Matern aus Northeim unterstützte uns hierbei sehr. So gelang es uns auch, den Prozeß zu gewinnen und die Fluggenehmigung für Winden- und Flugzeugschlepp wieder zu erhalten. Es konnte also wieder geflogen werden, allerdings immer noch mit dem Hochsitz in der Mitte des Fluggeländes. Aber alle Starts und Landungen verliefen ohne Schwierigkeiten, Unfälle wurden nicht gebaut. Auch das Jahr 1966 ließ sich gut an. Lediglich im Juni 1966 erlitt das 1959 erstandene Baby durch eine Außenlandung in einer Kartoffelfurche einen Totalschaden. Das war für unsere Kasse wieder ein schwerer Schlag. Aber es fand sich ein Mitglied, das privat ein Baby II b kaufte und der Gruppe zur Verfügung stellte. Desweiteren konnte durch eine Spendenaktion ein L-Spatz erworben werden. Nun war unser Flugzeugpark wieder gut aufgefüllt und zwar hatten wir: 1 Motormaschine Auster M V, 1 K7, 1 Baby II b und 1 L-Spatz, desweiteren von Bad Lauterberg 1 Baby III. So schafften wir 1966 noch einige B-, C- und D1 Prüfungsflüge. Trotz allem ein erfolgreiches Jahr.

Auch das Jahr 1967 lief erfolgreich an, schon im April / Mai konnten einige Thermik-Flüge, auch im Baby II b erfolgen werden.

Erwähnenswert ist noch, daß unser altes Mitglied Karl Brüggemann, der als Modellflieger bei der Modellgruppe in Moringen angefangen hatte und nachher seine segelfliegerische Ausbildung auf der Weper erhalten hatte, dann als verantwortlicher Bordingenieur in den modernsten Boings im Dienste der Deutschen Lufthansa um den ganzen Erdball flog. 1967 hat er bei uns auf der Weper im Grunau Baby II b seine "C" erfolgen und seinen Luftfahrerschein für Sportflugzeuge erworben. Danach wurde er Pilot bei der Lufthansa.

Am 15.11.1967 feierten wir das 10-jährige Bestehen der LUFTSPORTVEREINIGUNG WEPER, verbunden mit einem Junkers-Treffen im Hotel Ille mann in Hardegsen, auf dem ca. 50 ehemalige Schüler bzw. Mitarbeiter der Junkers-Werke erschienen waren, alles frühere Flugschüler. Auch feierte Max Müller an diesem Abend seinen Geburtstag, so waren von fern und nah liebe Gäste und Gratulanten erschienen, so daß der Saal bis auf den letzten Platz gefüllt war. Viele Reden und Bilder erinnerten an die vergangenen Jahre seit 1927 auf der Weper.

Im Juni 1968 war bei einem Flugzeugschlepp durch eine Außenlandung in Hardegsen am Wildpark-Ertinghäuser Str. die rechte Fläche vom Baby II b etwas beschädigt worden, was wieder ein schwerer Ausfall war, da dieser Schaden erst im Winter 1969/70 repariert werden konnte, da im Winter 1968/69 ein anderer Schaden zu beheben war. Um nun einen Ausgleich für das ausgefallene Baby II b zu haben, kaufte ich im Frühjahr 1969 privat den Cumulus F II, so daß wieder ein Übungsflugzeug zur Stelle war, welches auch in diesem Jahr und später laufend eingesetzt wurde.

Zu Max Müllers Geburtstag fand am 20.11.1969 ein Vortragsabend von Hanna Reitsch im Hotel Drei-Kronen in Hardeggen statt, der sehr gut besucht und ein Erfolg war. Am 21.11.1969 war noch auf der Weper ein Uhu-Wettbewerb und zugleich das Jahresabfliegen. Auch das Jahr 1970 war ein gutes Flugjahr, vor allem am 18.10.1970 konnten wir die interessante Beobachtung machen, daß eine Welle über der Weper bis hin zum Solling lag, worin wir stundenlang in Höhen bis 1600 Metern halten konnten. So hatten wir sämtliche Flugzeuge in der Luft, die K7, der L-Spatz, das Baby II b, das Baby III und den Cumulus. Dieser Tag hat uns allen wieder sehr viel Spaß gemacht, bis zum Abend waren wir draußen und anschließend noch recht gemütlich zusammen.



Überhaupt waren die Jahre 1969 und 1970 wieder sehr günstig für uns, so bekamen wir eines Sonntags von dem einen Verpächter die Erlaubnis, den Hochsitz von dem gefährlichen Platz zu entfernen und an einer anderen Stelle wieder aufzubauen, was wir auch sofort in Angriff nahmen. Weiterhin bekamen wir am 04.04.69 von dem Verpächter die Erlaubnis, den Geländestreifen westlich der Halle wieder wie früher benutzen zu dürfen und zwar unentgeltlich. Dafür sollten wir aber auch bemüht sein, daß dieses Geländestück wieder in die Genehmigung als Motorstart- und Landeplatz eingeschlossen wird, was wir auch unverzüglich veranlaßten.



So war also jetzt wieder freie Bahn auf unserem Flugplatz . Der Bebauungsplan war auch dahingehend abgeändert worden, daß das westlich der Halle und dem inzwischen erstellten Wochenendhaus gelegene Weideland aus diesem Plan ausgeschlossen wurde. So war jetzt endlich unser Flugplatz wieder gesichert und auch durch die Startstrecke von West nach Ost für Windschlepp erweitert worden. Weiter kam hinzu, daß die strittigen Ländereien zur Zwangsversteigerung kamen, was sich im Juli/August 1970 entwickelte. Schließlich erfolgte der Zuschlag der gesamten Ländereien an den größten Gläubiger, einen Makler in Warburg, der uns die bisher genutzten Ländereien weiterhin für den Flugplatz zur Verfügung stellte. Erwähnt muß noch werden, daß wir im Jahre 1969 die Motormaschine Auster M V verkauften, um unsere Unkosten zu reduzieren.

Im Mai 1971 ging durch eine harte Flächenlandung beim Baby IIb die rechte Fläche zu Bruch und es fiel dadurch dieses Segelflugzeug aus. Durch eine Spendensammlung wurde eine Rhönlerche erstanden, die leider auch in Kürze wieder zu Bruch ging. Bei einem angesetzten 14-tägigen Lehrgang mit einem Berliner Fluglehrer konnte die Schulung wegen anhaltendem schlechten Wetter auf der Weper nicht durchgeführt werden und es wurde daraufhin dieser Lehrgang nach Braunschweig verlegt. Hier wurde die K7 schwer beschädigt. Nach diesem Lehrgang beschlossen die Lehrgangsteilnehmer bei der nächsten Hauptversammlung: "die Luftsportvereinigung fliegt nicht mehr auf der Weper, da dieses Gelände zu schwierig sei". Daraufhin erfolgte wieder eine Trennung und 2/3 von diesem Verein bzw. "der Verein" ging daraufhin nach Northeim auf den Sultmer. Wir restlichen 7 Mitglieder gründeten am 01.10.1971 die Weper-Fluggemeinschaft und blieben auf der Weper, kauften einen Motorsegler und schulten von da ab auf diesem Segler, die Leitung hatte wieder Max Müller und die Kaufsumme für diesen Motorsegler SF 25 A wurde durch Darlehen von diesen 7 Mitgliedern aufgebracht. Im Frühjahr 1972 wurde 1 Winde und 1 Rhönlerche dazu gekauft und die Gelder hierfür durch Spenden aufgebracht, so daß nun auch wieder die Windschulung einsetzen konnte. Außerdem hatten wir ja noch das Baby IIb den Cumulus und das Baby III von Lauterberg. Um den Flugplatz besser auszulasten, wurden im Sommer 1975 2 Lehrgänge durchgeführt. Die Luftsportvereinigung Essen hielt einen 4-Wochen Lehrgang ab unter Leitung von Fluglehrer Kurt Hackert mit 3 Seglern, der sehr erfolgreich war. Ein sehr netter Abschlußball im Hotel Ille mann beschloß diesen Lehrgang. Weiterhin kam die Luftsportvereinigung Aldekerk mit 7 Teilnehmern für 1 Woche mit 2 Maschinen, die dann im Jahre 1974 nochmals für 1 Woche kam, dabei aber unseren Cumulus zu Bruch flog und diesen Vogel zur Reparatur dann mitnahm, aber nie heil zurückbrachte.

Im Dezember 1973 erkrankte unser Max Müller schwer und starb leider am 14.03.1974, so mußten wir dann alles selbst erledigen, was bisher uns M.M. immer abgenommen hatte. Er war ja unser 1. Vorsitzender, Bauleiter und Fluglehrer und erledigte auch sonst alle Angelegenheiten. Unser Versuch, den Motorsegler zu verkaufen, gelang uns erst 1976 und das mit einem schweren Verlust. Im Sommer 1975 waren die Berliner Segelflieger bzw. Drachenflieger mit einer K8 auf dem Platz, ihnen gelangen auch einige gute Thermik- bzw. Streckenflug nach Kassel-Calden.

In den Jahren 1974 und 1975 gelang es uns nicht, einen Fluglehrer auf den Platz zu bekommen, auch nicht über den Deutschen Aero-Club. So kamen leihweise immer mal die Fluglehrer von Göttingen, Täve Löhr, Dr. Hefer, Gerd Höhne, d.h. 1974 hatten wir die Fluglehrer von Wolfsburg. 1976 entschlossen wir uns, den Platz

aufzugeben, denn wir als kleiner Verein konnten die anfallenden Geländepachten etc. mit Versicherungsprämien nicht mehr aufbringen. So gelang es uns endlich, ab 1976 die Flugwissenschaftliche Fachgruppe Göttingen unter Leitung von Dr. Grosche zu überzeugen, diesen Platz zu übernehmen, da zu dieser Zeit der bisher genutzte Flugplatz in Settmarshausen ausfiel. Dieser Verein fliegt nun seit 1977 in eigener Regie auf diesem Platz. Durch deren Unterstützung und vor allem durch finanzielle Hilfe der Gemeinde Moringen im Jahre 1975 ist es uns gelungen, diesen Platz auf der Weper der Fliegerei zu erhalten und wir wünschen der FFG in Göttingen weitere gute Flugjahre auf der Weper.

14.6.1996 /MMM. Hardeggen

Das Bildmaterial wurde freundlicherweise von Fam. Wollersen, OT Nienhagen, und Herrn Hermann Junge, OT Fredelsloh, zur Verfügung gestellt.