



Für die Freunde und Förderer des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug

Liebe Freunde des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug.

Mit etwas Wehmut schreibe ich diese Zeilen, in denen ich Ihnen mitteile, dass ich auf der kommenden Jahreshauptversammlung nach 13 Jahren das Amt des Vorsitzenden des Fördervereins und damit auch das Amt des Präsidenten der Stiftung in jüngere Hände legen werde. Diese Zeit hat mich durch die Zusammenarbeit mit Ihnen sehr bereichert. Die Liebe der alten Segelflieger zu diesem einmaligen Sport war für mich immer wieder auf Neue inspirierend.

Als Nachfolger konnten wir Gerhard Allerdissen als Kandidaten gewinnen, er würde, wie Dr. Culmann und ich, die Erfahrungen als Präsident des DAeC (2001-2006) und damit auch die Vernetzung im deutschen Luftsport in dieses Amt mit einbringen. Gerd Allerdissen ist Besitzer von verschiedenen Oldtimern, unter anderem einer Minimoa und eines Baby III und hat sein Meisterstück abgeliefert, als er 1999 in Aventoft das Oldtimertreffen des VGC mit mehr als 100 alten Flugzeugen organisierte. Er ist heute noch im Vorstand des LSV Südtondern und Vizepräsident des LV Schleswig-Holstein des DAeC. Sein jüngstes Verdienst ist die Aufwertung unseres Sports, er hat erreicht, dass wirklich historische Segelflugzeuge zum „Kulturgut“ erklärt wurden. Es wäre zu begrüßen, wenn Sie zur Mitgliederversammlung am 30. April sehr zahlreich erscheinen oder Stimmdelegation erteilen würden, damit der harmonische Übergang sichergestellt ist.

Einer Untersuchung der Universität Regensburg ist zu entnehmen, dass durch die Arbeit eines ehrenamtlichen Mitarbeiters jeder investierte Euro das Vierzehnfache an Nutzen bringt. Diese Bemerkung als Überschrift für meine Würdigung des ehrenamtlichen Teams, das die Arbeit in unserer Stiftung verrichtet. Als ich 1998 das Amt des leider viel zu früh verstorbenen Dr. Culmann übernahm, lag die Zahl der Mitglieder unseres Fördervereins unter 400. Durch intensive Werbung, vor allem auf Luftfahrtmessen zusammen mit dem „Profi“

Fred Weinholtz, konnten wir die Mitgliederzahl auf über 1000 bringen. Allerdings haben wir jedes Jahr „Schwund“, so dass ein bequemes „Zurücklehnen“ nicht angebracht ist, diese Lücke muss ausgefüllt werden. 1000 Mitglieder war die Zielvorgabe von Dr. Culmann, die wir die vergangenen Jahre einigermaßen halten konnten. Dr. Culmann war es auch, der als amtierender Präsident des DAeC zusammen mit Theo Rack die Idee von unserem Museum hatte. Mit Weitblick legte er die Verantwortung für den Aufbau in die Hände von Theo Rack, der es zu seiner Lebensaufgabe machte und mit seinem Team nach dem Neubau mit das bedeutendste Segelflugmuseum der Welt erschuf. Theo Rack brachte für diese Aufgabe die besten Voraussetzungen mit. Er hatte große Erfahrung aus der langjährigen Tätigkeit in der Großindustrie, war aktiver Pilot, in den wichtigen Ämtern eines großen Luftsportvereins und seit langem Vizepräsident des DAeC, wo Dr. Culmann seine Fähigkeiten schätzen lernte. Seine absolute Meisterleistung erbrachte Theo Rack nach der Wiedervereinigung als Beauftragter des DAeC-Neue Bundesländer, als er die von der Treuhand beabsichtigte „Versilberung“ sämtlicher Flugzeuge der „Gesellschaft für Sport und Technik“ mit Hilfe des Sportausschusses des Bundestages verhinderte. Alle Flugzeuge gingen kostenlos an die Vereine und die Flugplätze an die entsprechenden Gemeinden. Ihm zur Seite stand von Anfang an seine ehemalige Mitarbeiterin aus der Großindustrie, Frau Maria Rohe. Sie ist uns in ihrem Mitdenken und Einsatz unverzichtbar und hat sich mit dem Aufbau und der Betreuung des Archivs und der Übernahme der vielseitigen Büroarbeiten sehr verdient gemacht. Zur Zeit kuriert sie eine Augenoperation aus. Wir denken an sie und wünschen ihr gute Besserung. Frau Rohe und Theo Rack haben sich 15 Jahre intensiv um den weltberühmten Segelflugpionier Heinz Scheidhauer gekümmert, als er in Bad Krozingen im Altersheim war. Als Dank hat er unserer Stiftung in seinem Testament 120.000 Euro hinterlassen.

Die hervorragende Zusammenstellung und Ausgestaltung unserer Ausstellung lag und liegt in den bewährten Händen von Klaus Heyn, der dafür so manches Mal den weiten Weg von Schlierbach in Württemberg zur Wasserkuppe machte. Die starken Besucherzahlen sind sein Lohn.

Peter F. Selinger, ebenfalls lange Mitglied des Vorstandes und auch heute noch der Stiftung sehr verbunden, hat unsere Arbeit literarisch begleitet. Sein Buch „Segelflugzeug-Geschichten, die Gleit- und Segelflugzeuge des Deutschen Segelflugmuseums“ hat großen Anklang gefunden und ist Grundlage für die Texte unseres Audioguide-Systems.

Ein weiteres wichtiges Vorstandsmitglied war Fred Weinholtz, der im nationalen wie im internationalen Segelflug sehr stark vernetzt ist. Wenn ich auf einer Messe neben ihm stand, konnte ich erleben, wie Segelflieger aus der ganzen Welt Fred mit Überschwang begrüßten. Er war durch seine lange Zeit bei der FAI für viele einfach Bezugspunkt. Nicht ohne Grund hat die FAI ihm das Ehrenamt übertragen. Fred hat unserer Arbeit immer wieder neue Impulse gegeben. Ein großes Dankeschön.

Auch Seppel Kurz gehörte lange dem Vorstand an. Er hat mit seinen spektakulären Nachbauten unsere Ausstellung in vieler Hinsicht bereichert. Auch Alfred Lohmeyer war lange Zeit Teil unseres Teams und hat an der Ausgestaltung des Museums mitgewirkt.

Dank gilt auch Walter Knüttel, dem ehemaligen Leiter der Segelflugschule, der lange in unserem Team mitwirkte. Er betreut heute das Audio- und Videoarchiv des Museums. Walter Knüttel ist der Vater unseres unvergessenen Schatzmeisters Harald Knüttel, der leider vor einigen Jahren mit seinem neuen Motorrad so tragisch verunglückte.

Horst Pradel ist für die Betreuung und den Empfang zuständig. Zusammen mit seiner Frau Liesel stellen sie den „guten Geist“ des Museums dar. Sie sehen alles und kümmern sich um alles, Frau Pradel pflegt die Flugzeuge, als seien sie ihre eigenen. Beiden gilt ein ganz besonderer

Dank! Auch Gert Sebold gehörte lange zu unserem Team und hat sich große Verdienste erworben. Leider musste er vor kurzer Zeit seine Mitarbeit aus gesundheitlichen Gründen einstellen. Auch Walter Grösch und Lothar Schön als Nachfolgern sei Dank, sie sorgen weiter am Empfang dafür, dass unser Museum für den Publikumsverkehr offen ist.

Dr. Culmann war der glückliche Umstand bewusst, dass vom Regierungspräsidium Kassel der jeweilige Landrat und der Amtsinhaber des Bürgermeisteramtes von Gersfeld als Mitglieder in das Kuratorium der Stiftung berufen wurden. Landrat Kramer war uns immer eine große Hilfe, er ist unser einziges Ehrenmitglied und inzwischen freier Rechtsanwalt. Sein Nachfolger im Amt, Landrat Woide, ist uns ebenfalls eine große Stütze. Das Gleiche gilt für Frau Bürgermeisterin Margit Trittin. Ihre Gemeinde sieht inzwischen unser Museum als große Bereicherung für den Tourismus der Rhön.

Nicht unerwähnt soll bleiben, dass wir eine sehr erfolgreich arbeitende Werkstatt haben, die ebenfalls viele Besucher anzieht und unsere Ausstellung mit Nachbauten und Restaurierungen bereichert hat. Peter Distler ist der Leiter unserer Werkstatt, mit ihm zusammen arbeiten Otto Becker und Dag Peters. Otto ist außerdem für die Information an die Mitglieder zuständig und Ihnen durch die DSMM-Post bekannt. Er hält die so wichtige Verbindung zu unseren Mitgliedern aufrecht. In der Doppelfunktion Werkstatt und Schatzmeister ist für uns Dag Peters tätig. Er ist in die Fliegerei hinein geboren worden. Sein Vater war als besonderer Könnner zum Einflieger der berühmten Me 163 ausgewählt worden. Dag musste ins „kalte Wasser“ springen und nach dem tragischen Tod von Harald Knüttel das Amt des Schatzmeisters übernehmen. Er ist außerdem ein eifriger Führer von Besuchergruppen durch unser Museum.

Obwohl bereits über 90 Jahre alt, hilft uns auch der bekannte schlesische Segelflugmeister Robert Mandetky noch oft im Museum aus. Die Beschäftigung mit der Fliegerei hält ihn jung. Wir verdanken Robert sehr viel. Gott sei Dank, wohnt er mit Bad Brückenau nicht zu weit von der Wasserkuppe entfernt.

Großen Dank schulden wir dem Segelflieger und PR-Profi Erich Kühl, der mit seiner Arbeit und seinen Verbindungen zu Großindustrie uns viele tausend Euro als Spenden verschafft hat.

Die Betreuung des Modellflugs liegt in den Händen von Dietrich Bertermann, dem es zu verdanken ist, dass wir mit dem zweiten Standbein Modellflug eine so spektakuläre Ausstellung bieten kön-

nen. Oft erfährt er Hilfe und Anregungen durch Christian Töpfer aus Dresden.

Theo Rack lässt sein Amt langsam ausklingen und will im nächsten Jahr seine Aufgabe voll in die Hände von Dr. Klaus Hufnagel legen, der schon seit längerem bei uns im Vorstand mitarbeitet und unseren Mitgliedern bei der letzten Versammlung bekannt gemacht wurde. Wir schätzen uns sehr glücklich, mit Dr. Hufnagel einen Wissenschaftler und Segelflieger als zukünftigen Vorstandsvorsitzenden gefunden zu haben. Er ist von der Fliegerei „infiziert“, als Hobby fliegt er seinen eigenen Kranich. Beruflich ist er weltweit ein sehr gefragter Mann als Leiter des Windkanals an der Technischen Universität Darmstadt. Dr. Hufnagel wächst langsam in die Verantwortung hinein, die gegenwärtig noch auf den Schultern von Theo Rack ruht. Hier ist ein harmonischer Übergang für den so wichtigen Posten des Vorstandsvorsitzenden vorprogrammiert.

Nicht unerwähnt soll die teilweise Übernahme des Archivs von Karl Vey aus Neu Isenburg sein, die unsere Ausstellung bereicherte. Sehr wichtig und weichen stellend war die Zusammenlegung unserer Stiftung mit der Dr. Rubinstiftung für Modellflug, die durch den frühen Tod von Dr. Rubin notwendig wurde. Erst hierdurch schafften wir uns das weitere Standbein für den Modellflug und erweiterten unser Ausstellungskonzept. Es war Dr. Arnold und Frau Hofstetter zu verdanken, dass es zu der Zusammenlegung der zwei Stiftungen kam. Ich kann mich heute noch erinnern, wie Dr. Arnold in den Verhandlungen die Bemerkung machte, „wir sind keine arme Braut“, denn im alten Museumsrundbau war für die umfangreiche Ausstellung der Modellmotoren kein Platz. Dr. Arnold brachte zwei Grundstücke in unsere Stiftung mit ein, die es überhaupt erst ermöglichten, den Neubau mit der erheblich vergrößerten Ausstellungsfläche zu finanzieren.

Mein größtes Erlebnis in meiner Vorstandsarbeit für die Stiftung war ein Anruf des großen Segelfliegers und mehrfachen Weltmeisters Hans Werner Grosse. Er war mit der Deutschen Segelflugmannschaft zu Besuch in unserem Museum. Die Mannschaft war von unserer Ausstellung so begeistert, dass Hans Werner Grosse angesteckt wurde und selbst etwas für das Museum tun wollte. Er versprach am Telefon eine erhebliche Spende, die kurze Zeit später bei uns auf dem Konto war. Die Stiftung revanchierte sich und gab der schönen neuen Ausstellungshalle den Namen unseres großen Segelfliegers

„Hans Werner Grosse“

Ich hoffe sehr, dass dieser gute Geist und die starke Verbindung zwischen den Mitgliedern und der Stiftung erhalten bleibt, so dass das Museum auch künftigen Generationen gegenüber Zeugnis ablegen kann von dem bewundernswerten Erfindergeist in dem Bereich der Luftfahrt, der letztlich ursächlich ist für den wichtigen und viel bewunderten Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit Weitblick hat Dr. Culmann als ehemaliger Chef der Lufthansa dieses Museum geschaffen. Als ehemaliger Flugkapitän kann ich bestätigen, dass viele Erfindungen aus dem Segelflugzeugbau zu wichtigen Innovationen im Großflugzeugbau geführt haben.


Klaus J. Scheer

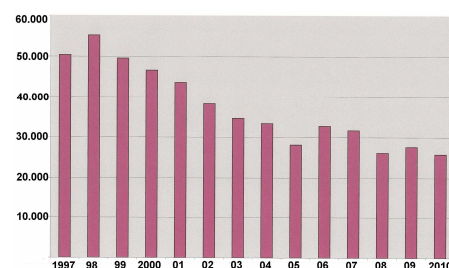
Besucherzahlen des Jahres 2010

Der Besuch unseres Museums stellt sich für das Jahr 2010 wie folgt dar:

Januar	534	Februar	299
März	810	April	1863
Mai	4156	Juni	2419
Juli	3079	August	4508
September	4043	Oktober	3149
November	724	Dezember	244

Die Gesamtzahl der Museumsbesucher im Jahre 2010 belief sich demnach auf 25.825, wobei die Spitzentage wie schon bisher in die Sommermonate fallen. In den Wintermonaten waren es, bedingt durch die enormen Schneefälle, wiederum die Wintersportler, die tagtäglich mit mehr als 1.000 Besuchern die Wasserkuppe bevölkerten. Die Besucherzahl vom Jahre 2009 von 27.638 konnten wir 2010 mit 25.828 Besuchern nicht ganz erreichen. Wir hoffen, durch unsere Aktivitäten im Jubiläumsjahr und durch zusätzliche Werbung eine Trendwende herbeiführen zu können.

Im folgenden Diagramm sind die Besucherzahlen der vergangenen 14 Jahre seit statistischer Erfassung von 1997 bis 2010 einmal grafisch dargestellt. Wir sehen, dass sich die Besucherzahlen seit Ende der 1990er Jahren bis heute praktisch halbiert haben. Hier müssen wir eine Trendwende herbeiführen.



Besucherdiagramm 1997 bis 2010

Alfred Lohmeyer für seine Verdienste geehrt

Unserem langjährigen Mitglied und Erschaffer der bei uns ausgestellten Lilienthal-Nachbauten wurde eine besondere Ehrung zuteil. DAeC-Vizepräsident Wilfried Maier und BWL-Präsident Gert Weinelt zeichneten Alfred Lohmeyer für seine Verdienste für den Luftsport mit der Goldenen Daidalos-Medaille des DAeC aus. Wir gratulieren Herrn Lohmeyer sehr herzlich zu dieser hohen Auszeichnung.

Richtigstellung

In der Herbstausgabe DSMM-Post Nr.15 wurde versehentlich ein falsches Foto im Nachruf Rudolf Opitz veröffentlicht. Hier ein korrektes Foto aus jüngerer Zeit von Rudi. Wir bitten das Versehen zu entschuldigen.



Jubiläumsbriefmarke

Zum Jubiläum „100 Jahre Segelflug auf der Wasserkuppe“ brachte die Deutsche Post Anfang Januar eine Briefmarke im Wert von 45 Cent heraus. Am 30. April 2011 ist anlässlich unserer Mitgliederversammlung im Museum ein Sonderpostamt eingerichtet, in dem eine Postkarte mit dem Motiv unseres Werbeplakates (DSMM-Post 15 Herbst 2010) mit Sonderstempel angeboten wird. Das Philatelie-Journal „postfrisch“ 1/2011 widmete dem Jubiläum auf drei Seiten eine Würdigung der hervorragenden historischen Leistung unseres Museums. Das Motiv wurde von Theo Rack als Originalfoto aus unserem Archiv vorgeschlagen und für den Markendruck unter mehreren Entwürfen ausgewählt.

(Ausführlicher Bericht in der Herbstausgabe 2011)



Der Wahlkreisabgeordnete des Landkreises Fulda, MdB Michael Brand stellt mit Theo Rack die neue Sondermarke im Museum vor

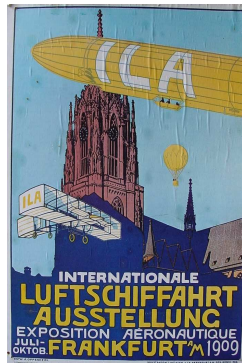
100 Jahre Segelflug

2011 jährt sich der Beginn des Segelflugs auf der Wasserkuppe zum einhundertsten Mal, den Grundstein legten die „Darmstädter Studenten“ im Jahre 1909

Bis zum Rekordflug von Hans Gutermuth auf der F.S.V. X 1912 war es ein langer und mühevoller Weg für eine Gruppe Gymnasiasten aus Darmstadt.

Hans Gutermuth und Berthold Fischer gründeten 1909 nach einem Besuch der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung in Frankfurt / Main mit den Freunden Fritz Kolb, Karl Pfannmüller und Willy Nerger die Flug - Sport - Vereinigung Darmstadt.

In einer leer stehenden Halle auf dem Holzhof in Darmstadt begannen sie mit dem Bau eines Gleitflugzeugs. Die ersten Flugversuche mit dieser F.S.V. I führten sie noch von 2-3 Meter hohen Holzstapeln aus.



F.S.V. I, Startversuche auf dem Holzhof in Darmstadt 1909

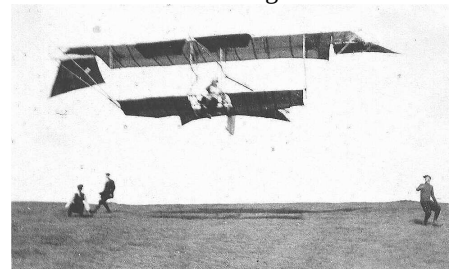
Die Erfolge waren bescheiden und die ersten Versuche endeten mit mehreren Brüchen. Nach deren Reparatur zogen sie zur „Schanz“ um, einem 6 Meter hohen Kugelfangdamm auf dem Reit-Exerzierplatz. Hier erreichten sie immerhin schon Flugstrecken bis zu 16 Meter. Die Studenten erkannten aber inzwischen, dass die Flächengröße ihres Gleiters trotz mehrerer Umbauten nicht ausreichte.

Mehr Erfolg erhofften sie sich von der Konstruktion eines Doppeldeckers mit der Typenbezeichnung F.S.V. II mit beweglichen Steuerflächen, den sie in der großen Halle des Pferdemarktes bauen konnten. Mit dieser F.S.V. II erreichten sie Flugstrecken bis 33 Meter. Bisher waren beide Fluggeräte Hängegleiter.

Im Frühjahr 1910 nach mehreren Zwischentypen und Umbauten als F.S.V. III bis F.S.V. IV zogen die Studenten mit ihrem inzwischen gebauten Doppeldecker F.S.V. V auf den 40 Meter höher gelegenen Prinzenberg südlich von Darmstadt. Hier gab es einen gleichmäßig geneigten, hindernisfreien Südosthang als nächstes geeignetes Übungsgelände. Hier auf dem Prinzenberg gelangen ihnen bereits Flüge mit Strecken bis zu 70 Meter.

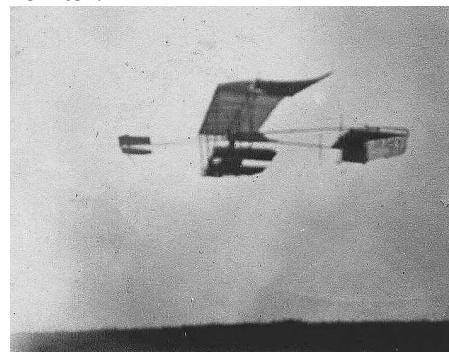
Die Studenten sahen ein, dass es in der Umgebung bis hin zum Odenwald und Taunus kein geeignetes Gelände für weitere Flugversuche gab.

Auf einer Wanderung durch die Rhön Pfingsten 1911, die vermutlich Karl Pfannmüller vorschlug, erkannten sie nach einer Übernachtung am Fuße der Milseburg die Wasserkuppe als ideales Gelände für weitere Flugversuche.



F.S.V. VIII in 8 Meter Höhe am Südhang der Wasserkuppe 1911

Der neue inzwischen fertig gestellte Doppeldecker-Gleiter F.S.V. VIII, wurde mit der Bahn nach Gersfeld geschickt. Am 17. Juni 1911 brachte ihn ein Pferdefuhrwerk auf die Wasserkuppe, wo die Studenten auf der Jungviehweide nahe der Fuldaquelle mit ihrem Gleitflugzeug in einem Heuschuppen, der ihnen vom Gersfelder Landrat Doernberg zur Verfügung gestellt wurde, Quartier beziehen konnten.



F.S.V. VIII in 6 Meter Höhe

Nach zwei Tagen war alles eingerichtet und der Gleiter zusammengebaut. Trotz Nebel wurden die ersten Flugversuche am Südhang unternommen und bei diesen Versuchen bereits Flugstrecken vom 100 – 150 Meter erreicht. Die F.S.V. VIII besaß inzwischen ein Kufenlandegestell und durch Handhebel betätigte Steuerflächen. Der Führersitz bestand aus Gummiringen alter Autoreifen, die Verbin-

dungen der Bambusstreben wurden aus Installationsschellen von Wasserleitungen und Drahtspannern für Weidezäune hergestellt.

Wie **Fritz Kolb** sagte, war nicht die Schönheit und Eleganz zu der damaligen Zeit wichtig, sondern das Erreichen der Flugfähigkeit mit einfachsten Mitteln. Es wurden während der Rhönexpedition

1911 noch etliche gute Flüge bis 303 Meter durchgeführt und man

kam sogar bis auf 30 Meter an den Rekord von Otto Lilienthal heran.

Das Jahr 1911 wird somit als der Beginn des wahren Segelflugs auf der Wasserkuppe bezeichnet.

Aus weiteren Umbauten und Verbesserungen an der F.S.V.-VIII entwickelten die Studenten in der Folgezeit die F.S.V.-IX und anschließend die F.S.V.-X die im Sommer 1912 auf der Wasserkuppe zum Einsatz kommen sollte.

Im Sommer 1912 waren es acht Mitglieder der Flug-Sport-Vereinigung Darmstadt, die am 16. Juli in Gersfeld eintrafen. Wieder wanderten sie zur Wasserkuppe, während ein Pferdefuhrwerk den neuen Doppeldeckergleiter zum Vorjahresquartier an der Fuldaquelle brachte. Erstmals installierten sie auf dem Dach des Viehunterstandes eine kleine Wetterstation.

Die ersten Erprobungsflüge wurden im Bereich des Südhanges durchgeführt. Der neue Gleiter flog so gut, dass schon auf Anhieb beim ersten Flug 300 Meter Strecke erreicht wurde.

Natürlich kam es auch bei ihren Flugversuchen immer wieder zu Bruchlandungen, die umgehend für die Fortführung der Flugversuche repariert werden mussten

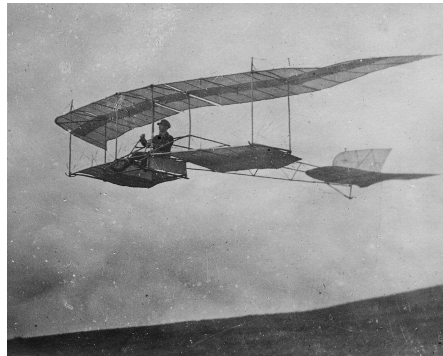


Kleine Brüche nach harter Landung mit der F.S.V. X Juli 1912

Am 22. Juli 1912 wehte nur ein schwacher Ost-Nordostwind. Hans Gutermuth wagte erstmals einen Flug von dem steilen und bisher nicht erprobten Nordhang nahe der Abtsroder Kuppe

Ein Augenzeuge:

Der Gleiter erhob sich rasch vom Boden und segelte in 30 Meter Höhe in Richtung Reulbach davon. Nach 112 Sekunden erreichte das Flugzeug wieder heil den Boden. 840 Meter waren zurückgelegt



Hans Gutermuth auf seinem Rekordflug auf der F.S.V. X am 22. Juli 1912

Dieser neue Weltrekord, der den bisherigen der Gebrüder Wright überbot, wurde von mehreren Zeugen bestätigt und per Telegramm an die in Darmstadt gebliebenen Mitglieder gemeldet.

Dieser Rekord im motorlosen Flug wurde erst acht Jahre später, im Jahre 1920 von Wolfgang Klemperer auf dem „Schwarzen Teufel“ überboten.

1914 machte der 1. Weltkrieg weiteren Flugversuchen der „Darmstädter“ ein Ende.

Diesen Krieg überlebten von den insgesamt zehn F.S.V.-Mitgliedern, die 1911 und 1912 auf der Wasserkuppe geflogen waren, nur fünf.

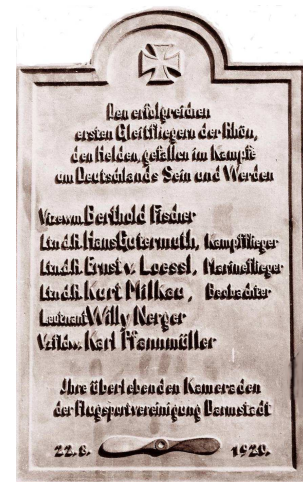
Peter Riedel beschäftigte sich in den 1970er Jahren ausgiebig mit den unterschiedlichen Angaben über Hans Gutermuths Rekordflug, was sich in diversen Briefwechseln mit Oberst A.D. Rüttgers und Heinrich Watzinger nachlesen lässt. (Archiv DSMM) Seiner Meinung nach können die Angaben von Heinrich Watzinger in seinem Büchlein „Gedenke des Anfangs“ nicht stimmen, da dieser schrieb, der Flug wäre am Südhang nahe der Fuldaquelle erfolgt. Heinrich Watzinger war seinen Angaben zufolge 1912 nicht mit auf der Wasserkuppe, also auch nicht beim Rekordflug anwesend.

Da am 22. Juli 1912 östlicher Wind vorherrschte, wäre nach Watzingers Aussage dieser Flug mit Rückenwind auf der Leeseite der Wasserkuppe erfolgt, was einem erfahrenen Segelflieger wie Peter Riedel unvorstellbar erschien. Bei reinem Süd- bis Südostwind wäre der Flug gerade noch machbar gewesen. Bei Ost- bis Nordostwind wäre Gutermuths Flug selbst mit einem modernen Segelflugzeug kaum möglich gewesen.

Da nach Carl Rüttgers als Augenzeuge, der Flug tatsächlich am Nordhang nahe

der Abtsroder Kuppe stattfand, besuchten am 4. Juli 1974 Carl Rüttgers, inzwischen 80-jährig, Peter Riedel und Franz Schubert noch einmal die Wasserkuppe. Carl Rüttgers als zu der Zeit noch einziger lebender Augenzeuge, zeigte die genaue Abflugstelle von Hans Gutermuth am Nordhang nahe der Abtsroder Kuppe, wo er auch am 22. Juli 1912 beim Rekordflug das Bandmaß für die Vermessung der Flugstrecke gehalten hatte. Dieser Besuch wurde von den drei Teilnehmern der Begehung in einer Aktennotiz festgehalten, (Archiv DSMM)

Am 29. August 1920 wurde von den Überlebenden aus Darmstadt, zusammen mit den Teilnehmern am 1. Rhönwettbewerb, ein Gedenkstein mit einer Bronzetafel eingeweiht. Diese trägt die Namen der fallenen Kameraden im ersten Weltkrieg.



Im Jubiläumsjahr wird am Museumseingang anlässlich der Mitgliederversammlung ein Gedenkstein mit der Bronzetafel aufgestellt, die von Walter

Sorg vor der Vernichtung durch die amerikanischen Besatzungstruppen gerettet werden konnte und bislang im Museum ausgestellt war. Es ist Theo Rack zu verdanken, dass er all die Originalfotos, Dokumente und die Literatur aus der damaligen Zeit beschaffen und dem Museum erhalten konnte. Dieses Material bildet den Grundstock für unser Jubiläum „100 Jahre Segelflug auf der Wasserkuppe“.

Fotos: Archiv 7; Becker 2; Internet 1

IMPRESSUM

Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug, Wasserkuppe 2, 36129 Gersfeld
Telefon: 06654 -7737; Fax 06654-7736
Internet: www.segelflugmuseum.de, Leitung: Theo Rack, Unterer Dallenbergweg 10; 97082 Würzburg Mailadresse: info@segelflugmuseum.de Redaktion und Gestaltung: Otto Becker, Marienstraße 18, 36163 Poppenhausen (Wasserkuppe), pph.bec@t-online.de