

# Gründungsjahre 1929 bis 1933

In der Werkstatt beim alten Rechen- und Gabelmacher Alois Regg beim Kirchplatz unternahm eine handvoll junger Leute, sie waren alle noch Lehrlinge, darunter auch des Rechenmachers Sohn Anton, den Versuch, nach eigenen Vorstellungen ein Segelflugzeug zu bauen. Ohne Plan und Arbeitsanweisung konnte dies nichts werden. Auch brauchte man einen Mann, der Zeichnungen zu lesen und mit Holz und Leim umzugehen verstand, und den fand man im Scheck Sepp als Werkstattleiter.

Man wurde Mitglied im Württembergischen Luftfahrtverband und gründete die **Flug- und Arbeitsgruppe Saulgau**.

Von der viel zu kleinen Rechenmacherwerkstatt siedelte man in die leere Schmiedewerkstatt Weinmann um.



Vor dem ersten Start im August 1931 beim Haldenhof.

Es wurde begonnen einen WLV- Schugleiter (Zögling 35) zu bauen. Es stellte sich bald heraus, dass auch die zu klein war.

Die Stadt Saulgau unter dem damaligen Bürgermeister LUIZ stellte einen Teil der Markthalle zur Verfügung, die mit einer Zwischenwand abgeteilt wurde. Zeitweilig musste man sich mit dem Dachboden begnügen.

Mit viel Opfersinn und Idealismus konnte der erste Rohbau schon im Frühjahr 1931 fertig gestellt werden. Nach Überwindung aller sich bietenden Schwierigkeiten konnte unser „Zögling“ aus der Taufe gehoben werden. Wir gaben ihm den Namen **STADT - SAULGAU**. Im August des gleichen Jahres erfolgte der erste Start am Hang beim Haldenhof.

Zur Starterleichterung diente eine Holzrampe, die mit Schmierseife zur besseren Gleitfähigkeit beschmiert wurde.



WLV- Schugleiter „Zögling 35“



Vesperpause in Weinmann's Werkstatt

Von links: W. Blaicher, Alfred Scheck, Anton Scheck, Josef Scheck, Eugen Scheck, Anton Regg, Benne Locher, Benno Weinmann, Eugen Gruber

## Gründungsmitglieder

August Hauser  
Josef Scheck  
Anton Regg  
Erich Scheck  
Alfred Michelberger  
Eugen Gruber  
Eugen Scheck  
Adelbert Weinmann  
Hermann Rümelin  
August Störk  
Alfred Scheck  
Thomas Nusser  
August Locher  
Adolf Schmid  
Josef Fuchs  
Benno Weinmann  
Emil Maute  
Franz Häberle



Beim sonntäglichen Flugdienst (1932)

Von links: Adolf Schmid, Josef Scheck, August Hauser, Emil Maute, Anton Regg, Josef Engler, Eugen Gruber, Anni Hauser  
Sitzend: Eugen Scheck, Alfred Michelberger, Axel Hauser jun.



Der fast sonntägliche Holmenbruch (1932)

Neben all den sonntäglichen Brüchen, die es laufend zu reparieren gab, arbeiteten wir von jetzt an eifrig am Bau einer zweiten Maschine, dem „Hi I“.

Den Rohbau dieser Maschine zeigten wir bei einer Segelflugausstellung im städtischen Festsaal im November 1932.

Bereits im Sommer 1933 waren wir mit unserer Arbeit an dem „Hi I“ am Ziel. Mit der feierlichen Verleihung des Namens

**Herzog Albrecht von Württemberg** vor dem Rathausplatz wurden unsere Mühen und Opfer gekrönt.

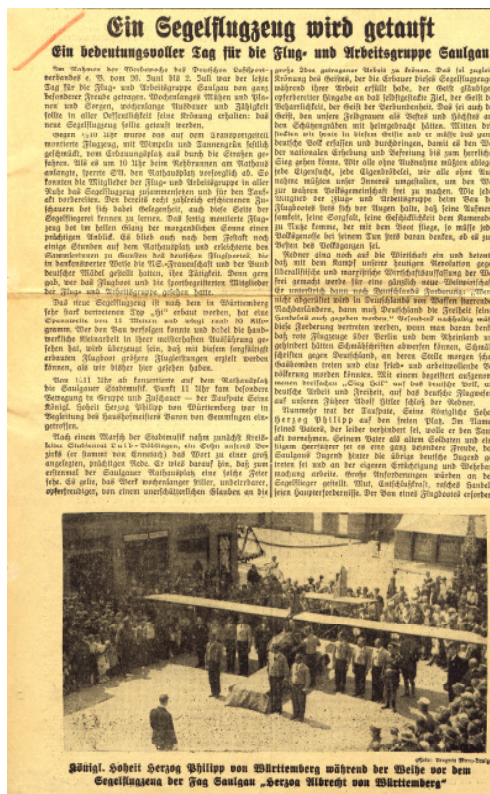


„Hi I“ im Rohbau in der Markthalle (1933)

Von links: Josef Scheck, Adolf Schmid, Josef Engler, Emil Maute



Taufe 1933  
„Herzog Albrecht von Württemberg“



Die Segelflugausstellung und aufgegebenen Gliderflugzeugen. Deshalb gab es auch bei Flug- und Arbeitsgruppe Saulgau ein ganz besonderes Jahr für das, was man als Segelflugausstellung bezeichnet hat. Es war das Jahr, in dem wir unser erstes Segelflugzeug fertiggestellt haben. Das war das Jahr, in dem wir unser erstes Segelflugzeug fertiggestellt haben. Das war das Jahr, in dem wir unser erstes Segelflugzeug fertiggestellt haben.

Original Zeitungsartikel vom 4. Juli 1933

# Die NS- Zeit von 1933 bis 1945

Die Machtergreifung durch den Nationalsozialismus am 30. Januar 1933 und gleichzeitige Gründung des Dritten Reiches durch Adolf Hitler, sowie die Errichtung eines diktatorischen Staatsgefüges, hat auch bei den Vereinen und Organisationen eine grundlegende Änderung hervorgerufen. Die Flugsportgruppe Saulgau wurde umgebildet in das Nationalsozialistische Fliegerkorps - NSFK - Gruppe 15 Schwaben, Sturm 4/103 Saulgau Württemberg und fortan zentral durch dieselbe geleitet. Leiter des NSFK war Gewerbeschullehrer und Sturmführer Josef Schrode.

Von der damaligen Jugend wurde nicht erkannt, dass der Hintergrund die vormilitärische Ausbildung war. Die Jungen und Mädchen wurden in der Hitlerjugend (von 10 - 18 Jahren) organisiert, und damit in die Bahnen der ideologischen Naziführung eingeschleust.



Sonntags-Flugdienst mit Hi I.

von links stehend: Sturmführer Schrode, unbek., Rauch, Engler, Weiß aus Steinenbach, erster C. Pilot in Saulgau, Schmid, Blank, von links sitzend: Gierer Fluglehrer, Rauch, Greßler, unbek., Blank, Michelberger.



Ausfahrt der Flieger mit DKW

von links stehend: Karl Greßler, Hermann Müller, Anton Hinderhofer, von links sitzend: Max Frank, Karl Hauser, Georg Stadler, Walter Kühnle.



Die Werkstattbesuche waren jeden Mittwochabend von 20-22 Uhr, geleitet von Werkstattleiter Josef Scheck, bis zum jähren Ende 1945 durch den verlorenen Krieg. Der stellvertretende Werkstattleiter bis zum Kriegsausbruch am 1.9.1939 war Karl Greßler. Die Flugtage waren durch das NSFK jeden Sonn- und Feiertag angeordnet. Bis zu 30 Jugendliche, die in der Flieger HJ waren, kamen zum Flugdienst. Die Gleitflugehrer für Saulgau waren bis zum Kriegsausbruch Alfred Michelberger und Alfred Gierer, sowie Alois Kraft aus Bingen, als Sturmführer des NSFK. Geflogen wurde mit den Flugzeugen der Sturmabteilung des NSFK von Saulgau, Riedlingen und Sigmaringen, die drei Trupps bildeten den Sturm 4 / 103. Die zu fliegenden Flugzeuge waren der Schädelspalter SG 35, SG 38, SG 38 mit Boot, und Hi I und Baby II.



Der Flugdienst fand in Saulgau am Bondorfer- Hang, Haldenhof, Glockeneich, am Atzenberg, bei der Heuneburg in der Nähe des Talhofes bei Hunderingen und Ziegelhofhang, sowie auf den Wiesen an der jetzigen Liebfrauenstraße als Grundsicherung statt. Auch in Langenenslingen und auf dem Schlechtenfeld bei Ehingen wurde mit Riedlingen zusammen geschult. Der Talhofbauer hatte mit den jungen Fliegern erbarmen, er stellte öfters einen Ochsen als Maschinenrückholer zur Verfügung. Windenschulung wurde in Niederbiegen bei Weingarten und Sonderbuch bei Zwiefalten geübt.

Die Winde war ein aufgebocktes Auto, die Seiltrommel befand sich am hinteren linken Rad, die Kappvorrichtung bestand aus einem Holzklötz mit Axt.

Die Hangschulung erfolgte mittels Gummiseil, wobei an jeder Seite 8 - 10 Mann zogen, bis das Seil straff war, dann wurde der Katapultstart mittels Startfalle ausgelöst. Das Kommando hieß Ausziehen - Laufen - Los.



Ford Felix (Baujahr 1930) als Schleppwinde mit Kappvorrichtung



Der Schädelspalter SG 35 mit Pilot Walter Kühnle



Im Frühjahr 1937 fand in Saulgau mit Unterstützung der Reichsluftwaffe des Großdeutschen Reiches und des NSFK in den Bernhauser - Wiesen ein Motorflugtag mit Flugzeugschau statt. Mit dem Erlös aus dem Flugtag wurde ein geschlossener Transportanhänger gekauft.



Ford Felix als Transportfahrzeug mit geschlossenem Hänger.



Flugtag 1936 auf den Bernhauser Wiesen.



Sturmführer Josef Schrode und Fluglehrer Gierer



Flugzeugtransport auf den Pfänder mit der Seilbahn



Startvorbereitung auf dem Pfänder mit dem Baby II

von links: Fluglehrer Gierer, Fluglehrer Michelberger und Schweikart

Nach der Eingliederung Österreichs ins Großdeutsche Reich 1938, wagte ein Saulgauer Segelflieger, Fluglehrer Alfred Michelberger, einen Gummiseilstart vom Pfänder, dem Hausberg von Bregenz und flog über den Bodensee bis Romanshorn und zurück.



# Neugründung 1951

Die Fliegergruppe Saulgau wurde im Frühjahr 1951 neu gegründet. Obwohl der Segelflug am 28. April 1951 von den Besatzungsmächten freigegeben wurde, konnten wir uns nicht entscheiden, mit was man bei uns eigentlich einmal fliegen wollte. Zumindest mangelte es noch an geeigneten Bauplänen und Flugzeugtypen. Andererseits spielte auch die Kostenfrage eine Rolle. So betätigte man sich zunächst mit Modellbau und Modellfliegen. Die Werkstatt war in der Oberamteistraße 7 beim ehemaligen Wagnermeister Störk untergebracht. Auf unsere Bitten hin wurde die Miete von der Stadtgemeinde bezahlt. Das E- Werk Platz lieferte den Strom kostenlos.



Flugmodelle aus den Jahren 1951 und 1952



Ausflug zum Klippeneck

Von links: Karl Hauser, Fr. Wachter, Lore Sauter, Josef Wachter, Max Theurer

## Gründungsmitglieder 1951

Karl Hauser  
Alfred Sauter  
Anton Heudorfer  
Emil Knoll  
Max Theurer  
Josef Wachter  
Karl Kappeler  
Otto Scheck  
Josef Scheck  
Karl Knodel

## 1952 - 1956

Modellflugtag in Wangen



von links: Max Theurer, Fred Sauter



von links: Karl Kappeler, Josef Wachter, Karl Hauser

1952 fand im städtischen Festsaal eine Modellbauausstellung statt. Im Stadion wurden Modellflugvorführungen gezeigt. Modellfluggruppen aus Mengen, Ravensburg, Riedlingen und Wangen i. Allg. beteiligten sich daran. Das waren die ersten Werbungen für den Flugsport.

Bei einer Ausstellung der Modellfluggruppe Wangen, die mit einem Preisfliegen verbunden war, belegten Josef Wachter und Max Theurer den 1. und 2. Platz mit ihren Modellen im Fesselflug.

Alfred Sauter beteiligte sich ebenfalls als Pilot.

Anfang 1952 besorgte Alfred Sauter in Mühlhofen den Bauplan von Flugzeugkonstrukteur Schneider für das Segelflugzeug „Grunau Baby III“. Die Werkstatt wurde vom Modellbau zum Segelflugzeugbau umgerüstet. Die Modellflieger, die es bleiben wollten, siedelte man in einen anderen Raum um. Mit dem Bau des „Baby III“ wurde unverzüglich begonnen. Nach fast 2-jähriger Bauzeit und gut 2000 Arbeitsstunden wurde das „Baby III“ am 13. Juni 1954 dem Bauprüfer Karl Strang aus Riedlingen zur Fertigabnahme bereitgestellt. Der Prüfbericht war ohne Beanstandungen.



Tragflächen des „Baby III“ im Rohbau

Am 20. Juni 1954 verlieh Bürgermeister Dr. Josef Drescher dem Flugzeug in einer Feierstunde vor dem Rathaus den Namen **Stadt Saulgau**. Die Festrede hielt der Präsident des Baden- Württembergischen Luftfahrtverbandes (BWLTV, gegründet am 26. August 1950) Dr. Dr. Adelbert Seifriz.

Alois Kraft aus Bingen flog das neue Segelflugzeug am 4. Juli 1954 auf dem Flugplatz Mengen ein. Er war dann lange Zeit unser Fluglehrer. Nun wurde fleißig geflogen. Bald konnten die ersten C- Prüfungen und Luftfahrerscheine Klasse I von den Kameraden Josef Wachter, Karl Kappeler, Emil Knoll, Max Theurer und Otto Scheck erfolgen werden.



Vor der Abfahrt auf das Fluggelände mit dem „Baby III“



von links: Otto Scheck, Brunhilde Scheck, Marieluise Wachter, Josef Wachter  
Josef Scheck, Emil Knoll  
sitzend: Karl Kappeler mit Tochter



oben: Segelflugzeugtaufe am 20. Juni 1954  
rechts: Bürgermeister Dr. Drescher beim Taufakt



Fluglehrer Alois Kraft (links) und Josef Wachter

Mit dem einsitzigen „Grunau Baby III“ konnte keine Anfängerschulung und Segelflugausbildung betrieben werden. So wurde 1955 das nächste Ziel ins Auge gefasst, die Anschaffung eines doppelsitzigen Segelflugzeugs.

Die Firma Alexander Schleicher in Poppenhausen/ Rhön erhielt einen Auftrag für eine „K II b“ in Teilfertigbauweise für 5600 DM: ein rohbaufertiger Rumpf, Tragflächen mit Flügel Nase und Holmanschluss, ferner die ergänzenden Zeichnungen für die in Eigenbau herzustellenden Teile. Liefertermin war der 1. Juni 1956. Wie bezahlt werden sollte, wussten wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

# 1956 - 1959

Auf Vermittlung von Diplombraumeister August Lohmiller, er war immer ein Freund und Gönner unserer Sache, überwies die Firma Bautz am 2. Mai 1956 eine Spende von 3000 DM. Eine weitere Spendenaktion erbrachte 2650 DM. Karl Kappeler und Emil Knoll gingen von Haus zu Haus und in jedes Geschäft. Bedenkt man, dass viele Bürger die Schrecken und Verwüstungen der Kriegsfliegerei noch nicht überwunden hatten, war diese Aktion nicht einfach.

Die Arbeit in der Werkstatt lief auf Hochtouren, da ein großer Teil der „K II b“ in Eigenarbeit zu leisten war. Andererseits war der Taftermin am 6. Oktober 1956 mit dem BWLV bereits festgelegt. Jede freie Minute musste geopfert werden. Beruflich waren alle mit 50 und mehr Arbeitsstunden in Anspruch genommen.

Der 3. Juni 1956 war ein schwarzer Tag für die Fliegergruppe Saulgau. Bei der 403. Landung wurde das „Baby III“ zu Kleinholz gemacht. Der Pilot Otto Scheck kam Gott sei Dank unbeschadet davon aber eine Reparatur des Flugzeugs lohnte sich nicht mehr.



3. Juni 1956  
Ein schwarzer Tag für die  
Fliegergruppe Saulgau



Unser langjähriger Bauprüfer  
(Mitte im Bild) Karl Strang



Der Bauprüfer in Tätigkeit,  
Haarsträubend!  
Ist hier etwas nicht in Ordnung?

Die Flugzeugteile für die „K II“ konnten wie vereinbart bei der Firma Schleicher abgeholt werden. Bezahlt wurde in bar.

Für die Fahrt stellte das Autohaus Schmid kostenlos ein Auto zur Verfügung. Der Transportwagen für das „Grunau Baby“, eine Konstruktion aus Holz, diente als Anhänger.

Die Fertigabnahme des Doppelsitzers erfolgte am 23. September 1956 durch den Bauprüfer Karl Strang. Am gleichen Tag wurde das Flugzeug von Koni Augner in Markdorf eingeflogen. Alles ohne Beanstandungen.

Am 6. Oktober 1956 wurde die „K II b“ im städtischen Festsaal auf den Namen **Else** getauft.

Der erste Start erfolgte am 13. Oktober 1956 auf den Glockeneichwiesen. Koni Augner und Fliegerkameraden aus Markdorf brachten ihre Schleppwinde mit und stellten diese zur Verfügung. Koni Augner amtierte als Fluglehrer und Flugleiter.

Die Schulung und Ausbildung der Segelflieger ging nun zügig voran.



„K II b“ vor dem ersten Start am  
23. September 1956



Taufpatin der „K II b“ Frau Else Bautz  
im Gespräch mit Dr. Mai

Fluglehrer  
Werner Kimmel  
mit einer  
Flugschülerin



Auch die Fliegergruppe Waldsee  
war auf andere Flugplätze  
angewiesen.  
Ab und zu kamen sie mit ihrer Winde  
„August der Starke“ ins Glockeneich.  
Doch einmal erwies er sich als  
„August der Schwache“.

In diese Zeit fällt auch die Zulassung der Glockeneichwiesen als Segelfluggelände für Windenstart in der Wachstumsruhezeit. Die Einverständniserklärung musste jährlich bei den Grundstückseigentümern eingeholt werden. Dazu war es erforderlich 25 Bauern unter einen Hut zu bringen, was immer gelang.

In den Sommermonaten war man auf den Flugplatz Mengen angewiesen. Für den Transport der Gerätschaften ins Glockeneich oder nach Mengen stellte die Firma Bautz seit 1954 jedes Wochenende kostenlos einen Schlepper zur Verfügung.

Zwischenzeitlich wurde eine straffere Organisation und Verwaltung der Fliegergruppe erforderlich. Bei der ersten Wahl wurde Josef Scheck als 1. Vorsitzender gewählt.



Schlepper der Firma Bautz  
Von links: Josef Scheck, Emil  
Knoll, Max Theurer, Karl Kappeler



Unsere im  
Eigenbau  
angefertigte  
Schleppwinde



Um mit der Zeit einen unabhängigen Flugbetrieb durchführen zu können, wurde ein Bauplan für eine Schleppwinde in Anhängerausführung gekauft. Josef Scheck und Josef Wachter besorgten auf einem Autofriedhof in München einen geeigneten Motor. Während der Flugsaison 1957 wurden die ersten Windenfahrer Otto Scheck, Emil Knoll und Josef Wachter von den Fliegergruppen, die bereits Schleppwinden hatten, ausgebildet.

Josef Wachter machte zudem auf dem Hornberg seinen Abschlusslehrgang als Segelfluglehrer.

Die Schleppwinde durfte bei der Firma Bautz in der Abteilung für Versuchsbau gebaut werden.

Am 1. Februar 1958 wurde die Modellfluggruppe als selbständige Abteilung beim BWLV angemeldet.

Im Juli 1958 ließ Lorenz Zimmerer aus Ravensburg die fertige Schleppwinde zur Erprobung zu. Im Oktober erfolgte die endgültige Zulassung.

Auf Anraten des BWLV wurde am 29. November 1959 beschlossen, eine Vereinssatzung zu erstellen. Rechtsanwalt Bischof war hierbei unentgeltlich behilflich.



# 1960 - 1969

Viel Arbeit brachte das Jahr 1960. Ein Großflugtag sollte vorbereitet werden. Man wollte Werbung für den Flugsport machen und hoffte die Kasse aufzubessern. Dieser Flugtag fand am 26. März 1961 statt. Es wurden Motor- und Segelkunstflüge, Fallschirmsprünge, Verbandsflüge, Flugzeugvorführungen und Modellflieger präsentiert. Der Tag wäre ein voller Erfolg gewesen, wenn die über 2000 Zaungäste das Eintrittsgeld bezahlt hätten. Finanziell sind wir mit einem blauen Auge gerade noch davongekommen.

Am 18. Februar 1962 bauten Karl Knodel, Hermann Trunk und Willi Trunk die Segelflug- Schleppwinde auf einen LKW um. Die Lehrwerkstätte der Firma Bautz stellte die Seilführung mit Kappvorrichtung her.

Im Herbst 1962 wurde beschlossen eine „K 8 b“, ebenfalls eine Schleicherkonstruktion, anzuschaffen. Der Rohbau wurde Anfang 1963 geliefert. In Eigenarbeit wurde das Flugzeug dann bespannt, lackiert und flugfertig gemacht. Karl Strang übernahm auch dieses mal wieder Abnahme. Für die Finanzierung wurde ein K8-Beitrag eingeführt. Jeder der mit dem Flugzeug fliegen wollte, musste 500 DM bezahlen.

Die „K 8 b“ wurde am 20. Juni 1963 im städtischen Festsaal durch Bürgermeister Dr. Josef Drescher auf den Namen **Stadt Saulgau** getauft. Ein Transportanhänger für die „K8“ wurde gebaut.

Im August 1963 fand in Reute/ Tirol zum ersten Mal ein Fluglager statt.



Nach einer Aussenlandung mit der „K II“



Willi Trunk nach einem 5 Stunden- Flug in Reute/ Tirol



Start der „K 6 CR“ im Glockeneich



„K 8“ auf dem Flugplatz Saulgau



„K II“ auf dem Flugplatz Saulgau

In der Frühjahrsversammlung 1967 kam die Beschaffung eines Hochleistungsseglers ins Gespräch. Zur Finanzierung musste sich jedes Mitglied verpflichten, 200 Bausteine zu je 1 DM zu verkaufen. Die Aktion brachte 5000 DM ein. Man beschloss eine gebrauchte „K 6 CR“ zum Preis von 11.000 DM zu kaufen.

Die Firmen „Glasflügel“ und „Start und Flug“ wollten 1970 beim Flugplatz ihre Betriebe ansiedeln, um dort GFK- Segelflugzeuge herzustellen. Die Stadt war an dieser Ansiedlung sehr interessiert. Der Vorstand Willi Trunk nutzte die Gelegenheit um ganzjährig im Glockeneich fliegen zu können. Ein Antrag für den Bau einer Halle mit Werkstatt und Kantine wurde gestellt. Die Grundstücksverhandlungen übernahmen Stadtkämmerer Walter Holderried, Bürgermeister Günter Strigl und Willi Trunk.

Einer privaten Motorseglergemeinschaft wurde ein Motorsegler, Typ „SF 25 a“ abgekauft.



Bau eines Transportanhängers



Rohbaufumpf der „K 8 b“



„K 8 b“ bei der Taufe am 20. Juni 1963



Bürgermeister Dr. Josef Drescher beim Taufakt



Fluglehrer: Paul Kind (links), Werner Kemmel



Fluglehrer Karl Bernegau

Da die Unterstellmöglichkeiten in der Oberamteistrasse 7 für die zwei Flugzeuge mit ihren Transportanhängern und die Schleppwinde zu klein waren, wurde im Mai 1963 ein Bauantrag für eine Unterstellhalle eingereicht. Die Stadt Saulgau sicherte den erforderliche Bauplatz beim städtischen Bauhof und finanzielle Unterstützung zu. Die Baugenehmigung für die Werkstatt mit Unterstellhalle wurde am 2. Dezember 1963 zugestellt. Zahlreiche Spender und Firmen haben den Bau unterstützt. Durch die uneigennützige Arbeit vieler Mitglieder konnte der Neubau bereits am 31. Mai 1965 bezogen werden.



Bau der Unterstellhalle mit Werkstatt 1965



Fleißige Arbeiter

Von links: Karl Knodel, Karl Härle, Franz Rose, Willi Trunk, Ernst Trunk, Hermann Trunk, Xaver Raichle, Karl Kappeler, Die Kinder Peter und Bärbel Härle



Zeitungsberichte über eine besondere Werbeaktion der Saulgauer Flieger.



# 1970 bis 1974

Der Hallenneubau wurde am 8. Januar 1970 genehmigt. Die Halle beim städtischen Bauhof vermietete man an die Firma Maschinenbau Knoll mit dem Zugeständnis, bis zur Fertigstellung der neuen Halle noch einen kleinen Teil als Unterstellraum nutzen zu können. Der erste Spatenstich für die neue Flugzeughalle erfolgte am 18. April 1970 durch Franz Eisele, Theo Neher und Willi Trunk. Der Bau ging zügig voran, alle Flieger legten ohne Einschränkungen mit Hand an. Bereits Ende Oktober war das Dach fertig gestellt. Der Innenausbau erfolgte in Winterarbeit.



Willi Trunk bei Ausgrabungsarbeiten für den Hallenbau



Bei der ersten Brotzeit Willi Trunk und Franz Eisele



Fleißige Arbeiter von links: Max Theurer, Willy Werner, Rolf Mayer, Georg Halder, Josef Wachter



Walter Weiß und Theo Neher beim Zuschneiden der Sparren



Nach getaner Arbeit Willi Trunk und Willy Werner



Willi Trunk ganz weit oben



Beim Aufrichten des Hallendachs



Sturz- Einschalen für das Hallentor Walter Weiß und Max Theurer

Das Jahr 1970 war jedoch nicht nur Arbeit. Anfang Mai ging es nach Innsbruck zum Föhnfliegen. Willy Werner und Willi Trunk erreichten dabei mit der „K 6“ eine Startüberhöhung von 4800 Meter.



Föhnflieger in Innsbruck



von links: Marlene Halder, Bruno und Rita Heim



Motorsegler „RF 5“ mit Sepp Wachter und einem Gast



Startaufstellung beim OSCH- Wettbewerb in Saulgau



Familie Trunk

Der Motorsegler „SF 25 a“ wurde Ende Februar 1971 verkauft. Die Fliegergruppe Ravensburg bekam das Recht, als Gastverein den Flugplatz mit Unterstellmöglichkeiten für ihre sechs Flugzeuge benützen zu dürfen. Die Ravensburger gestatteten den Saulgauer Fliegern, ihren Motorsegler gegen Übernahme der Wartungsarbeiten zu günstigen Konditionen zu fliegen. Ein privater Motorsegler, eine „RF 5“ und die Schleppmaschine der Firma Glasflügel von Eugen Hänle wurden ebenfalls in der Halle eingestellt und konnten von den Mitgliedern benutzt werden. Im Verlauf des Sommers wurden die abschließenden Arbeiten an dem Neubau durchgeführt und ein Erbpachtvertrag mit der Stadt ausgehandelt.



Hilmar Ritz (Bruchsal) und Martin Rehm (Mühlhofen)



Siegerehrung beim OSCH- Wettbewerb

Im Frühjahr 1972 wurde die Werkstatt unter der Leitung von Architekt Hans Rack zur Gaststätte umgebaut. Pächter waren Rita und Bruno Heim. Vom 27. bis 6. Juni 1972 fand der 5. Oberschwäbische Segelflugwettbewerb (OSCH- Wettbewerb) unter der Leitung von Koni Augner in Saulgau statt. Die Siegerehrung mit der Abschlussfeier war in der neuen Fliegergaststätte. Piloten aus den USA, Schweden und Neuseeland bereiteten sich Ende Juni in Saulgau auf die in Jugoslawien stattfindende Weltmeisterschaft vor. Die Fliegergruppe Saulgau bestellt bei der Firma Glasflügel ein neues Segelflugzeug, eine „Standard Libelle“. Diese wurde am 4. November 1972 ausgeliefert.



Startvorbereitung



Martin und Erika Rehm



Sepp Wachter gibt seiner Tochter Theresia Flugunterricht



Georg Halder und Josef Wachter



Gemeinsam mit den Ravensburger Flieger am Startplatz

Der 6. OSCH- Wettbewerb fand vom 9. bis 16. Juni 1973 ebenfalls in Saulgau statt. Die Abschlussfeier war im städtischen Festsaal.

Mit dem Bau einer Flugplatztankstelle wurde die Infrastruktur sowohl für die Fliegergruppe als auch für die Firmen „Glasflügel“ und „Start und Flug“ erheblich verbessert.

Am 31. Mai 1973 verunglückten unser Kamerad Max Theurer und unser Freund Otto Wetzel mit dem Motorsegler „RF 5“ tödlich.



Bau der Flugplatztankstelle von links: Franz Eisele, Roland Neher, Karl-Josef Kades, Dieter Eisele, Siegfried Theurer



Flugvorbereitung von links: Max Theurer, Ferdi Karrais, Ludwig Schmitt



# 1974 bis 1979

Die „K 6 CR“ wurde Anfang 1974 verkauft. Mit der Firma Glasflügel wurde ein Kaufvertrag über eine „Club Libelle“ abgeschlossen. Als Anzahlung diente der K6- Erlös.

Ebenfalls gekauft wurde eine gebrauchte Doppeltrommel- Schleppwinde. Zum dritten Mal in Folge fand in Saulgau vom 18. bis 25. Mai der 7. OSCH-Wettbewerb statt. Auch die 1. Deutschen Segelkunstflugmeisterschaften richtete die Fliegergruppe vom 18. bis 20. Juli 1974 aus.

Im August wurde eine Flugleiterbaracke erstellt und Telefonleitungen für Ortsnetzanschluss und Winden-Startplatztelefone installiert.

Für den Bau einer Startbahn mit Asphaltbelag mit einer Größe von 15 x 450 übernahmen die Firmen „Start und Flug“ und „Glasflügel“ die Kosten. Den Unterbau sowie die Kieslieferung von ca. 11.000 m<sup>3</sup> organisierte die Fliegergruppe.

Im Oktober wurde die neue „Club Libelle“ in Empfang genommen.



Die neue Winde



1. deutsche Segelkunstflugmeisterschaft in Saulgau



Segelflugzeug „Standard Libelle“  
Im Hintergrund die Flugleiterbaracke



Die Frauen warten geduldig auf ihre Männer



Taufe der Segelflugzeuge  
Standard Libelle (oben),  
Club Libelle (rechts)



Am 31. Mai 1975 wurden die Flugzeughalle eingeweiht und die neuen Flugzeuge getauft.

Der Bondorfer Ortsvorsteher Georg Locher taufte die „Standard- Libelle“ auf den Namen **Bondorf**, der Moosheimer Ortsvorsteher Hans Hummler taufte die „Club- Libelle“ auf den Namen **Moosheim**. Die 1. Oberschwäbischen Modellflugtage am 31. Mai und am 1. Juni rundeten das Programm ab.



von links: Bruno Heim,  
Josef Sick, Hans Rack



Josef Scheck mit seiner Frau

Am 21. September 1975 stürzte der Inhaber der Firma Glasflügel, Eugen Hänle, mit seinem Flugzeug tödlich ab. Seine drei Passagiere wurden zum Teil schwer verletzt geborgen. Seine Produktionsstätte schloss am 1. November.

Um weiterhin Flugzeugschlepps durchführen zu können wurde eine Piper „PA 18“ gekauft.

Am 26. Juni 1976 endete der 18. Südwestdeutsche Rundflug in Saulgau mit Siegerehrung in der städtischen Festhalle.

Die Segelflug- Landesmeisterschaften der Clubklasse unter der Wettbewerbsleitung von Koni Augner fanden vom 3. bis 17. Juli 1976 in Saulgau statt. Die Siegerehrung war ebenfalls in der städtischen Festhalle.



von links: Hans Högg, Klaus  
Wiedmayer, Guido Dorn,  
Ursula Hänle



Fluglehrer Willi Werner mit  
Flugschüler Markus Schälkle

Die Fliegergruppe beteiligte sich am 30. April am Allgäurundflug als Ausrichter der Ziellandungen.

Der 19. Südwestdeutsche Rundflug, der von uns aktiv mitorganisiert wurde endete am 4. Juni wieder in Saulgau mit Siegerehrung im städtischen Festsaal. Schirmherr war Landrat Dietmar Schlee.

Michael Botzenhardt übernahm die Flugplatzkantine von Rita und Bruno Heim.

Die Firma Daimler- Benz spendete 1978 einen 320 PS starken Windenmotor.

Durch den Verkauf der Piper „PA 18“ konnte ein Motorsegler „SF 25 b“ angeschafft werden. Die Fliegergruppe Ravensburg verließ den Flugplatz Saulgau.



Eugen Hänle



von hinten: Roland Neher, Karl-Josef  
Kades, Lorenz Sebald mit Sohn Michael  
rechts: Georg Schlegel



16. Oktober 1979  
Die Krone wird auf den Tower gesetzt



von links: Karl Härle, Georg Halder, Franz  
Eisele, Theo Neher, Erich Aßfalg, Josef  
Wachter



Von links: Emil Knoll, Alfred Sauter,  
Josef Scheck, Josef Wachter, Karl  
Kappeler

Das Jahr 1979 stand ganz im Zeichen des 50-jährigen Jubiläums. Es fand am 8. und 9. September mit einem Festakt und einem Flugtag statt. Bei diesem Anlass erhielt die Fliegergruppe Saulgau vom BWLV das Diplom „Otto Lilienthal“ für die hervorragenden Leistungen im Dienste des deutschen Luftsports.

Ein neues Towergebäude wurde am 11. Mai genehmigt und sofort mit dem Bau begonnen. Bereits am 16. Oktober konnte die Krone aufgesetzt werden. Eine weitere Spende der Firma Daimler- Benz, ein ausgedientes LKW-Fahrgestell für ein Versuchsfahrzeug, sollte als Unterbau für die Winde dienen. Da dies jedoch für den Zweck viel zu groß war, wurde es an Karl Knoll weiterverkauft.

Beim 21. Südwestdeutschen Rundflug wurden in Salgau wieder die Ziellandungen gemacht.

Die Firma „Start und Flug“ unter der Leitung von Ursula Hänle ging Konkurs.



von links: Paul Kindt, Karl Bernegau, Koni  
Augner



Ehrung beim Jubiläum



Flugtag 1979



Modellflugtag in Saulgau mit  
Kommentator Koni Augner (Tischmitte)

# 1980 bis 1989

Der Tower mit seinen Nebenräumen konnte am 12. September 1980 eingeweiht werden. Trotz sehr viel Eigenleistung auf der Baustelle wurde nebenher noch ein Flugtag organisiert. Der fand am 21. September 1980 statt. Der Erlös kam dem Neubau zugute, der immerhin 50.000 DM verschlang. Brunhilde Rech aus Bondorf übernahm als erste Pächterin die Leitung der Gaststätte in dem Neubau

Als Anerkennung für seine langjährige Arbeit für die Fliegerei erhielt Josef Scheck am 26. Oktober 1980 die Goldene Ehrennadel des BWLV. Am 14. November 1980 wurde die Fliegergruppe durch die Eingliederung von Fallschirmspringern erweitert.



Nach der Landung von einem gemeinschaftlichen Flug  
von vorne: Roland Neher, Willi Trunk, Michael Botzenhardt



Der neue Tower mit Gaststätte



Fallschirmspringer zeigen ihr Können



Flugzeugschau beim Flugtag

Eine neue Schleppwinde in Teilfertigbauweise von der Firma Tost aus München wurde 1981 zum Preis von 28.000 DM angeschafft. Erich Wild spendete den benötigten LKW- Unterbau. Als Motor wurde der verwendet, den man von Daimler- Benz erhalten hatte. Alfred Fleischhauer und Fritz Welte stellten die Winde in Weingarten bei der Firma Perwein fertig. Diese konnte dann am 5. Juli 1987 erstmals in Betrieb genommen werden. Die alte Winde wurde verkauft.

In der Zeit vom 29. Mai bis 1. Juni 1981 besuchten 17 Saulgauer Fliegerkameraden mit fünf Flugzeugen die Stadt Calais in Frankreich.



Die neue Schleppwinde



Neulackierung der „K II b“

Um den Flugzeugpark zu modernisieren wurde beschlossen, einen Motorsegler vom Typ „Dimona“ anzuschaffen und zur Finanzierung den Motorsegler „SF 25 b“ zu verkaufen. Liefertermin war Anfang Juli 1983. Dieser Motorsegler wurde 1 Jahr später am 3. Juni 1984 bei einem feierlichen Feldgottesdienst durch Bürgermeister Günter Strigl auf den Namen **Thermalstadt Saulgau** getauft.

Der Flugplatz Saulgau erhielt 1983 die Zulassung für Hubschrauber und Ultraleichtflugzeuge. Dagegen wehrten sich offen einzelne Bürger, die eine zu starke Lärmbelastung fürchteten.



von links: Karl-Josef Wicker, Siegfried Theurer, Karl-Josef Kades



Taufe der „Dimona“ am 3. Juni 1984



Einweisung ins neue Fluggerät  
Josef Wachter und Erich Schlewek

Mit der Zeit stellte sich heraus, dass die „Dimona“ für die Ausbildung der Motorsegler Schüler ungeeignet war. Aus diesem Grund beschloss man am 27. März 1986, einen Motorsegler vom Typ „SF 25 d“ zu kaufen, da dieser einfacher gelandet werden konnte. Das Flugzeug wurde am 21. April 1986 von Josef Wachter und Willi Trunk in Unterwössen abgeholt. Die Finanzierung erfolgte über einen Bankkredit.

1987 fand wieder ein Großereignis in Saulgau statt. Vom 2. bis 5. Juli wurden die zweiten deutschen Ultraleicht- Meisterschaften in Saulgau ausgetragen. Schirmherr war der damalige Innenminister Dietmar Schlee.

Waldemar Gerstner und Otto Hirschauer eröffneten 1988 eine Fallschirmsprungschule.

Die sehr reparaturanfällige „Dimona“ wurde verkauft und bei der Firma Scheibe in Dachau 1989 ein Motorsegler „C 2000“ bestellt. Beim 60-jährigen Jubiläum wurde er in Verbindung mit einem Flugtag auf den Namen **Thermalstadt Saulgau** getauft.

Auch der Segelflugzeugpark sollte erneuert werden. Man entschloss sich am 10. November 1989 ein doppelsitziges Segelflugzeug, eine „ASK 21“, zu kaufen.



Der neue Motorsegler „SF 25 d“



von links: Franz Eisele, Theo Neher, Karl-Josef Kades



# 1990 bis 2004

Vom 24. bis 27. Mai 1990 waren die Landesmeisterschaften der Ballonfahrer in Saulgau. 30 Ballone nahmen daran teil. Der Festabend mit Siegerehrung fand in der städtischen Festhalle statt.

Der Erstflug der neuen „ASK 21“ fand am 13. April 1991 durch Max Michelberger statt. In Verbindung mit einem Flugplatzfest wurde der Segler am 8. September 1991 auf dem Namen **Willi** getauft.

Eine weitere Investition war ein Transportanhänger in Teilfertigbauweise für 12.500 DM. Den Innenausbau übernahm die Fliegergruppe.



Landesmeisterschaft der Ballonfahrer 1990



Taufe der „ASK 21“ am 8. September 1991



Fertig zum Einweisungsflug  
von links: Edgar Kroll, Ralf Maier, Karl-Josef Kades



Warten auf den nächsten Start



Teilnehmer eines Ziellandewettbewerbs

von links: Siegfried Theurer, Jörg Michelberger, Jochen Radziwill, Edgar Kroll, Max Michelberger, Roland Neher, Ralf Maier, Karl-Josef Kades, Michael Botzenhardt, Fred Fleischhauer, Gisela Michelberger

Zur dringend notwendigen Sanierung des Hallenvorfelds stellte die Stadt Saulgau 50.000 DM zur Verfügung. Die Firma Michelberger entsorgte das Altmaterial und stellte für die gesamte Bauzeit einen Bagger sowie eine Laderaube zur Verfügung. Die Arbeiten begannen im Frühjahr 1993 und dauerten bis in den Herbst. Ein Großteil davon erledigten die Kameraden Theo Neher, Fred Fleischhauer, Willi Trunk und Karl Knoll, der auch Maschinen und einen LKW bereitstellte.

Den ersten Ziellandewettbewerb der Fliegergruppe am 3. Oktober 1995 organisierte Jörg Michelberger. Michael Botzenhardt gewann diesen Wettbewerb.

Damals wie heute müssen die Teilnehmer dabei in einem 5 x 15 Meter großen Feld landen. Je nach Aufsetzpunkt werden Punkte vergeben.

Am 4. April 1997 wurde der Kauf eines Motorseglers der Firma Scheibe, Typ „C 2000“, mit Schleppkupplung beschlossen. Dieser kostete 200.000 DM und wurde über Darlehen von Mitgliedern und Banken finanziert.

Der 39. Südwestdeutsche Rundflug endete am 5. Juli 1997 in Saulgau. Die Siegerehrung war in der städtischen Festhalle.

Max Michelberger gelang es, vom 9. bis 14. August 1999 einen Kunstfluglehrgang nach Saulgau zu holen. Dieser wurde gemeinsam mit dem BWLV organisiert.

Ein weiterer Kunstfluglehrgang fand im Jahr 2000 statt.

Am 17. November 2000 erfolgte die Namensänderung in „Fliegergruppe Bad Saulgau“.

Beim Kirchmarkt in Bad Saulgau am 29. September 2001 präsentierte sich die Fliegergruppe mitten auf dem Bad-Saulgauer Marktplatz. Die Flugzeugschau mit der „ASK 21“ und der „Standard Libelle“ der Fliegergruppe sowie einem privaten Ultra-Leicht-Flugzeug lockte viele Besucher an. Die Veranstaltung war ein großer Erfolg und brachte nicht wenigen „Fußgängern“ die Faszination des Luftsportes näher.

Eine weitere Modernisierung des Segelfluggelände wurde erforderlich. Die „Club Libelle“ wurde im Frühjahr 2001 verkauft. Die Wahl fiel auf eine „LS 4“ der Firma Rolladen-Schneider. Die Bestellung erfolgte am 24. Januar 2003 für 50.000 Euro. Sie wurde Anfang Juni abgeholt und flog im Pfingstfluglager in Hayingen zum ersten Mal.



Kunstflugsegelflugzeug „Fox“



Karl-Josef Kades beim Kunstfluglehrgang



Flugzeuge auf dem Marktplatz beim Kirchmarkt 2001



„LS 4“ am Start



Arbeitende Flugschüler!

Die Fliegergruppe Bad Saulgau besteht heute aus 34 aktiven Mitgliedern, sieben Segelflug-, zwei Motorseglerschüler und 86 passiven Mitgliedern. Ihnen stehen das Flugplatzgelände im Glockeneich mit Landebahn, Flugzeughalle, Tower und Gaststätte sowie eine weitere Halle gegenüber vom Bauhof zur Verfügung. Der Flugzeugpark besteht aus fünf Segelflugzeugen (K11b, K8b, Standard Libelle, ASK21, LS4) und zwei Motorseglern vom Typ C 2000, davon einer mit Schleppkupplung. Die Fliegergruppe besitzt auch eine Schleppwinde für Segelflugzeugstarts.



Bestandener 1. Alleinflug

von links: Max Michelberger, Kathrin Kades, Kerstin Michelberger



Am Lagerfeuer im Fluglager



Eine starke Truppe:

von links: Justus Rückert, Fabian Knoll, Karl-Josef Kades, Edgar Kroll, Ralf Zimmermann, Kathrin Kades, Fred Fleischhauer, Kerstin Michelberger