

Hrsg. Ullrich Junker

**Segelfliegerei in Grunau und
im Riesengebirge
in der Zeitschrift
„Der Wanderer im Riesengebirge“**

© Juli 2019

**Ullrich Junker
Mörikestr. 16
D 88285 Bodnegg**



Beischrift des deutschen und des österreichischen Riesengebirgs-Vereins.

Mr. 11.	Erscheint in monatlichen Nummern.	21. Jahrg.
Tausende Nr. 229.	Hirschberg, den 1. November 1901.	Band IX.

Nov. 1901, S. 176

Th. Sabarth: **Der Grunauer Spitzberg.** Wo würde sich der Kaiserturm am besten präsentieren und von wo die köstlichste Aussicht gewähren? nicht vom Cavaliersberg, nicht von irgend einer anderen Höhe es Hirschberger Thales, sondern vom Grunauer Spitzberge, an der Grenze des Hirschberger und Löwenberger Kreises. Der Blick von dort aus Hirschberg in der Mitte des sich vor dem Beschauer ausreitenden Bildes ist unvergleichlich; direkt darüber thront die Schneekoppe, vor dieser der Kräberberg und vor diesem der Prudelberg mit dem Bismarckdenkmal, alle 4 Punkte in einer Linie. Rechts und links ist das ganze Gebirge vom Ochsenkopf bei Jannowitz an ununterbrochen bis zum Jsergebirge und Kemnitzkamm zu sehen, fast der ganze Hirschberger Kreis und ein großer Teil des Löwenberger. Wendet man seinen Blick nach Norden, so liegt das Dorf Flachenseiffen direkt zu unsern Füßen, links Langenau und dessen Gebirgszug, über den die Spitzen des Gröditzberges und des Probsthainer Spitzberges hervorragen, auch die Felsenparthie, die Gürtlersteine des Boberkatzbach-Gebirges. Die Hogolie selbst ist nicht sichtbar; aber vom Turm aus würde man sie sicher sehen, der Stangenberg bei Berbisdorf verdeckt sie. Hätte Humboldt den Grunauer Spitzberg bestiegen, so hätte er diesem entschieden den Vorzug vor dem Kapellenberge gegeben. Die heranwachsenden Bäume beeinträchtigen sehr die Aussicht, man muß sich immer

Lücken aussuchen, um sie genießen zu können, erst einige Schritte unter dem Gipfel entfaltet sich die köstliche Aussicht auf das ganze Hirschberger Thal. Wie anders würde es von der Zinne des Turmes sein. Er selbst würde viele Meilen weit zu sehen sein, wie schön würde er sich von dem Hirschberger Postplatzaus präsentieren.

Jan. 1922, A. 8

Vom Gebirge Prof. Rosenberg Hirschberg

....– daß eine Baude nach der andern – die Reifträgerbaude und die noch namenlose Baude neben der Riesenbaude, um die sich aber über 1000 Freunde des Gebirges bemüht haben, ihr endlich einen Namen zu geben – entstehen würde und noch dazu Bauden von einer herrlichen, schönen und doch zweckmäßigen Ausstattung, für die sich erste Künstler, wie Eras in Breslau (Riesenbaude) und Albert in Hirschberg (Reifträgerbaude), eingesetzt haben – das konnte ich kaum ahnen, auch wohl nicht, daß von einem hochangesehenen, mit dem Orden pour le mérite geschmückten **Fliegeroffizier (Blume in Hirschberg)** die Ausführung der Ergebnisse der Schauflüge der Rhön für unser Gebirge in Aussicht gestellt wird, so daß zum Beispiel an der Hampelbaude gestartet und zur Neuen Schlesiischen Baude geflogen und von dort auf dem Luftwege zurückgeflogen wird, vorausgesetzt, daß inzwischen der Wind nicht eingeschlafen ist. Und dann wird man in wenigen Jahren Segelflugzeuge haben, die die sichere und bequeme Mitnahme eines Fluggastes gestatten. Das ist es, was uns bei allem nationalen Unglück nicht verzagen läßt. Der deutsche Geist läßt sich nicht töten. Die Motoren - Flugzeuge hat man uns genommen, andere erfindet man.

Sept. 1928 S. 139

Die Segelflugschule in Grunau bei Hirschberg. die erst kürzlich Schauplatz von Rekordflügen des Weitrekordsegelfliegers Schulz aus Marienburg war, hatte Schwierigkeiten, da das Fluggelände von den Grunauer Bauern gepachtet war und wegen der Pachtpreise schon seit Monaten schwierige Verhandlungen geflogen werden mußten. Nunmehr ist es aber dem Bund Deutscher Flieger gelungen. das in Betracht kommende **Flugzeuggelände auf zehn Jahre fest zu pachten**. Damit ist die Gefahr, daß die Schule nach Flachenseiffen im Riesengebirge verlegt würde, beseitigt worden. und man wird nun wohl demnächst mit dem Bau des Jugendheims Richthofen bei der Segelflugschule beginnen.

Okt. 1928, S. 154.

Der Hirschberger Segelflieger Andresen, der durch seine Segelflüge vom Kamme des Riesengebirges herab bekannt geworden ist, startete am 17. IX., mittags um 12 Uhr, zu einem Segelflug von der Prinz-Heinrich-Baude ab. Er landete nach 10 Minuten auf den Wiesen am Wege zwischen der Wiesenbaude und Prinz-Heinrich-Baude, ist also auf dem Kamme geblieben. Gegen 2 Uhr nachmittags startete er von der Landungsstelle zum zweiten Fluge. Leider war der Nordostwind abgeflaut, so daß ein längerer Flug nicht möglich war. Es gelang aber Andresen, an den Rändern des Kleinen Teiches bis zur Prinz-Heinrich-Baude hochzufliegen. Von dort nahm er dann die Richtung nach dem Tale, flog über Steinseiffen eine Schleife und landete glatt in unmittelbarer Nähe des Dorfes Steinseiffen. Der Flug dauerte etwa 20 Minuten.

Der Segelflugschule in Grunau hat der Provinzialausschuß Niederschlesien eine Beihilfe von 10 000 Mk. bewilligt.

März. 1929, S. 43

Der Segelflug im Riesengebirge.

Die Wiesenbaude hat sich von dem Flugzeugkonstrukteur **Schneider** eine Segelflugmaschine bauen lassen, die den Namen „**Wiesenbaude**“ erhalten soll. Eine weitere Maschine mit dem Namen „**Krummhübel**“ ist noch im Bau.

Der Bau der neuen Flughalle der Segelflugschule Grunau aus dem Galgenberg ist soweit gefördert, daß das Hebefest bereits gefeiert werden konnte. Die neue Halle ist 31 m lang und 16 m breit, sie wird den Flugzeugunterbringungsraum und die Werkstatt enthalten. 1929 soll dann das Fliegerheim und später noch eine zweite Halle gebaut werden.

Juli 1928, S. 104

Das Segelflugzeug „Krummhübel“ erringt den schlesischen Dauerrekord.

Die von dem Ozeanflieger **Hermann Köhl** auf den Namen „**Krummhübel**“ getaufte Segelflugmaschine war am 27. III. von unserem heimischen Segelflieger **Andresen** eingeflogen worden. Am 18. IV. wollte nun Andresen am Kapellenberg bei Berbisdorf, nicht weit von Hirschberg einen Stundenflug unternehmen mußte aber schon nach kurzer Zeit landen, weil sich der zum Fluge nötige Südostwind innerhalb einer Stunde vollkommen nach Südwest gedreht hatte. Die Maschine landete in der Nähe des Startplatzes **Flachenseiffen**, von wo der Flugmeister **Ferdinand Schulz** im Jahre 1928 mit einer Stunde und zehn Minuten einen

Rekord für das Berbisdorf-Grunauer Fluggelände aufgestellt hatte, was zur Anerkennung der Segelflugschule Grunau führte. Von diesem Gelände startete Andresen am 18. IV. nochmals gegen 15 Uhr und ließ sich an den Hängen bis 300 Meter über der Startstelle hochtragen. Als der Wind mit tiefer sinkender Sonne abflaute und nur noch der Bergkegel an der Startstelle genügend Aufwind hatte, gelang es dem Flieger, durch sehr starke Kurven in der kleinen Aufwindzone zu bleiben. Die Maschine konnte in diesen Kurven große Höhe gewinnen und fast 2 ½ Stunden in der Luft bleiben. Der große Vogel landete unmittelbar bei dem Wege Berbisdorf-Flachenseiffen, wo Auto und Flugzeugtransportwagen bereit standen. Besonders der Erbauer, **Schneider-Grunau**, kann mit dem Ergebnis zufrieden sein, da die Maschine bei den starken Kurven mit dem erreichten Höhengewinn, Steuerempfindlichkeit und Segelfähigkeit bewiesen und gezeigt hat, daß Schneider seine reichen Erfahrungen aus der Röhn und als langjähriger technischer Leiter der Segelflugschule Grunau hier ausgewertet hat. Auch dem Schneekoppenflieger Andresen darf man Glück wünschen, ist er doch durch den Flug von genau 2 Std. 22 Min. vorläufig Schlesischer Meister und die Maschine „Krummhübel“ die erfolgreichste Maschine in schlesischen Bergen geworden.

Dez. 1929, S. 187

Unter Beteiligung weiter Bevölkerungskreise fand am 10. XI. in Grunau die Taufe der neuen Segelflugmaschine des Liegnitzer Luftfahrtvereins, S 4, statt. Regierungspräsident **Dr. Poeschel** begrüßte als 1. Vorsitzender des Luftfahrtvereins die zahlreich erschienenen Vertreter der Niederschlesischen Reichs-, Staats- und Kommunalbehörden und der fliegerischen Verbände. Er führte aus, daß die deutsche Bevölkerung aus sich selbst heraus den Flugsport in die Hand nehmen müsse. Leider zähle der deutsche Lustfahrtverband insgesamt nur etwa 30 000 Mitglieder, während in den Nachbarstaaten die entsprechenden Luftfahrtverbände weit größere Mitgliederziffern aufweisen. Von Sowjet-Rußland wurde sogar ein Bestand von zwei Millionen Mitgliedern gemeldet. Dr. Poeschel bezeichnete daher die Fertigstellung des Liegnitzer Segelflugzeuges als einen Markstein in der Geschichte der Liegnitzer Fliegerei. Im Anschluß an die Rede taufte Frau Regierungspräsident Dr. Poeschel das neue Liegnitzer Luftfahrzeug auf den Namen „Mabi“. Nach dem Taufakt erhob sich S 4 unter der Führung des **Liegnitzer Segelfliegers Linke** zu einem wohl gelungenen Fluge in die Lüfte. Kurz danach starteten auch die übrigen Schulmaschinen der Segelfliegerschule, begünstigt durch prächtiges Wetter und guten Wind. Den zweiten Start der Liegnitzer Maschine führte der **Segelflieger Friedrich** aus. Währenddessen zeigte der **Grunauer Flugleiter Schwede** den erschienenen Gästen die Einzelheiten des Grunauer Schulbetriebes.

Aug. 1930, S. 131

Beim Segelflug verunglückt. Bei einem Segelflug über den Brunnberg stürzte am 4. VII. Eugen Bönsch, der Sohn des Besitzers der Wiesenbaude, mit seinem Segelflugzeug aus etwa 150 Meter ab, als das Flugzeug bei einer scharfen Wendung ins Trudeln kam. Bönsch, der im Weltkriege österreichischer Fliegeroffizier war, erlitt leichte Verletzungen. Das Flugzeug wurde völlig zertrümmert

Dez. 1930, S. 196

Vom Gelände der Segelflugschule Grunau wurde der erste Überlandflug von dem Fluglehrer Steinig und dem Sportlehrer Wenzel gemeinsam ausgeführt. Bei ihrem Überlandflug, der 56 Minuten dauerte, erreichten sie die Stadt Lahn, führten dort mit ihrer Maschine eine Schleife aus, und lehrten wieder in ihren Flughafen zurück. Die zurückgelegte Strecke beträgt über 12 Kilometer.

Sept. 1931, S. 140

Am frühen Nachmittag erreichte die Autokolonne Grunau. Hier wurde die Segelflugschule besichtigt. Der geschäftliche Leiter gab zunächst einen Überblick über die Bedeutung der Schule. Trotzdem sie heute die bedeutendste Segelflugstätte Deutschlands ist wird sie finanziell noch immer stark gegenüber den Schulen der Rhön-Rositten-Gesellschaft benachteiligt. Wolf Hirt sprach dann über den Segelflugsport und gab Proben seines Könnens. Es bleibt ein unvergeßlicher Eindruck, wie er sich aus dem „Grunauer Falken“ mühelos in die Lüfte erhob und dann lautlos lange Zeit stolz und ruhig über die Gebirgslandschaft schwebte, die hier von der Grunauer Höhe aus in ihrer ganzen unermeßlichen Weite und Schönheit zu übersehen ist.

Aug. 1932, S. 139

Segelflug um die Schneekoppe.

Die am 9. und 10. VII. von den vier Schneekoppengemeinden Krummhübel, Brückenberg, Steinseiffen und Querseiffen, und vom Bund Deutscher Flieger e. V. Hirschberg abgehaltenen Segelflugtage haben erneut bewiesen, daß das Riesengebirge mit den günstigen Auftriebswinden, die sich am bange des Hochgebirgskammes ergeben, ein außerordentlich günstiges Betätigungsfeld für den Segelflug und das Training dafür bietet. Nachdem sich Wolf Hirt vom Flugplatz in Hirschberg mittels der Klemm-Maschine emporziehen und über Krummhübel-Steinseiffen ausklinken hatte lassen, schwebte er viele Stunden lang über der Schneekoppe

und den anderen hohen Erhebungen des östlichen Riesengebirges. Er bot damit ein schönes Schauspiel, dem begeistert die vielen Tausende Zuschauer folgten, die sich aus dem Flugplatz von Krummhübel und Steinseiffen eingefunden hatten, sowie die Wanderer, die sich an der Hampel-, Schlingel-, Prinz-Heinrich-Baude, am Schlesierhaus und aus der Schneekoppe aushielten. Zahlreichen Fliegern gelangen glänzend die Abflüge von dem Startplatz an der Hampelbaude. Man merkte ihnen die Freude darüber an, recht lange über den Tälern zu schweben. deren Abschluß die steilen Hochgebirgswände des Melzergrundes, des Eulengrundes und der Teichränder bilden.

Sept. 1932, S. 157

Mit Flugzeug und Fallschirm auf die Weise Wiese herunter, mit dem Auto zur Schneekoppe hinauf.

Ein tschechisches Flugzeug kam am 27. VII. aus der Richtung Königgrätz über den Schwarzen Berg und umkreiste dreimal die Wiesenbaude. Bei dem Landungsversuch auf der Weißen Wiese überschlug sich der Doppeldecker und bohrte sich tief in den Sumpf ein. Die drei Insassen kamen mit geringen Verletzungen davon. – Am 21. VIII. erschien wieder ein Flugzeug über der Wiesenbaude, wo das Gau-turnfest der Deutschböhmen stattfand. Zum Staunen der etwa 8000 Festteilnehmer löste sich aus dem in 1600 m Höhe kreisenden Flugzeug ein Punkt und schwebte mit einem Fallschirm mitten in die Versammlung, wo er sich als die Sportfliegerin und Fallschirmpilotin Frau **Lola Schröter** aus Chemnitz entpuppte. Sie ist die erste, die auf dem Riesengebirgskamm gelandet ist. – Von den Grenzbauten aus fuhr am 13. VIII. ein zweisitziges Prager Auto über die Emmaquelle auf der böhmischen Seite zum ersten Mal auf die Schneekoppe. Hoffentlich werden die tschechischen Behörden diesen Unfug mit einem strengen Verbot des Befahrens der Gebirgswege, wie es auf der preußischen Seite besteht, belohnen.

Juli 1933, S. 118

Segelflug zum und vom Riesengebirgskamm.

Die junge Hirschberger Segelfliegerin **Reitsch** ließ sich mit einem Segelflugzeug der Flugschule Grunau von **Wolf Hirth** mit der Motormaschine aus 400 Mtr. über Hirschberg hochschleppen. Im Gleitflug verlor die Fliegerin dann fast die Hälfte ihrer Höhe, fand aber Aufwind, und nach dreiviertel Stunden Segelflug hatte sie 1600 Meter Höhe erreicht. In der Auftriebswolke flog Hanna Reitsch längere Zeit blind und erblickte zu ihrer Überraschung das Riesengebirge unter sich. Die Fliegerin landete glatt in der Nähe der Wiesenbaude, rief dann Wolf Hirth an, und der flog mit der Motormaschine zum Gebirge und warf oben das Startseil ab. Nun

konnte Hanna Reitsch nach Sonnenuntergang. wieder starten. Sie erreichte abermals Höhe und bei anbrechender Dunkelheit bis zum Hirschberger Sportplatz. Bisher war es, soweit uns bekannt ist. noch keinem Segelflieger gelungen, vom Gebirgskamm bis zum Hirschberger Flugplatz zu fliegen.

Juni 1934, S. 101

Durchgreifend umgestaltet ist auch der Flugplatz ans der Riesengebirgs-Fluglinie. Durch Umleitung der Strecke über Dresden ist zwar die Flugdauer nach Berlin um einige Minuten länger geworden (der Flugpreis Berlin-Hirschberg ist mit 26 RM. unverändert geblieben). Dieser kleine Nachteil dürfte aber mehr als reichlich ausgeglichen werden durch die ausgezeichneten Verbindungen, die nun über Dresden-Halle-Leipzig nach alten Richtungen sichergestellt worden sind. Die zahlreichen Freunde unseres Riesengebirges in Sachsen werden es gewiß ganz besonders freudig begrüßen, wenn sie nun Hirschberg in etwas mehr als einer Stunde erreichen können. Ob sich die Späterlegung der Frühverbindung Breslau-Hirschberg-Görlitz-Dresden um 2 ½ Stunden bewährt, so daß Hirschberg von Breslau her erst um 10.40 Uhr angeflogen wird, muß abgewartet werden.

Besonders hervorgehoben zu werden verdient auch die Neuerung, daß die Riesengebirge-Fluglinie auf dem Abschnitt Breslau-Hirschberg in diesem Sommer auch Sonntags befliegen wird, und zwar mit einer Ankunftszeit von bereits 8.55 in Hirschberg. Damit wird nicht nur der Sonntags-Ausflugsverkehr von Breslau nach dem Riesengebirge eine erfreuliche Belebung erfahren, sondern es steht nun auch während des ganzen Sonntags ein Flugzeug für Rundflüge über Hirschberg und dem Gebirge zur Verfügung.

Juli / Aug. 1939, S. 113

Die Schneekoppe umflogen am 3. VI. 15 Segelflugzeuge, die von Hirschberg-Hartau aus gestartet waren. Für die Besucher des Riesengebirges war es ein höchst interessanter und schöner Anblick, als die Segelflugzeuge mit Hangaufwind in schnellem Flug aus dem Tal zur Schneekoppe heraufstiegen, in einer kühnen Kurve um das Haus der Schneekoppe herumflogen und dann wieder talwärts nach Hirschberg segelten.

Sept. 1938, S. 139 / 140

650-Jahr-Feier der Stadt Hirschberg

Am Sonntag, dem 24. Juli, fanden auf dem Fliegerberg Vorführungen der Grunauer Reichs-Segelflugschule statt, zu denen sich sehr viele Zuschauer aus allen Teilen des Reiches eingefunden hatten.