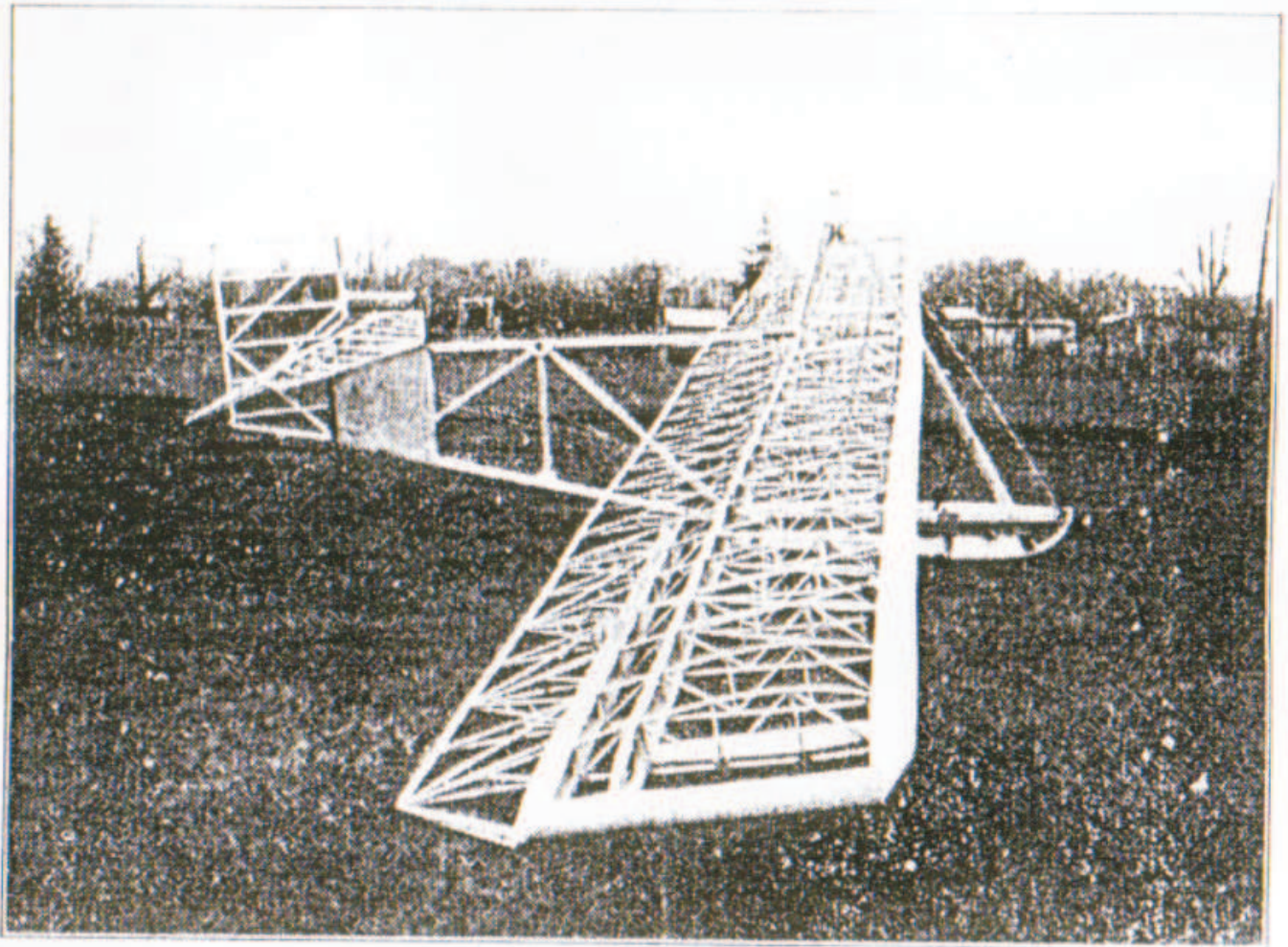


Chronik I



**Modellsportverein
Neustadt in Sachsen (e.V.)**



Schulmodellflugzeug „Meinhold“

- * Von den Anfängen der Fliegerei
im Raum Neustadt um 1925
- * Luftsport-Ortsgruppe Neustadt-Sebnitz
mit Modellfluggruppe
- * Arbeitsgemeinschaft Modellflug an der
Friedrich-Schiller-Oberschule 1961
- * 1972 die Gründung einer GST-Sektion Modellflug
bis zur
- * Gründung der Modellsportvereines
Neustadt in Sachsen (e.V.) 1990

FESTNUMMER

Zeitung für das Meißner Hochland

und die südliche Lausitz (Sageblatt)

Hauptausgabungsblatt für die Städte und Amtsgerichtsbezirke Neustadt in Sachsen und Stolpen, sowie für Neuhofen (Schiff, Schweiz) und Umgegend.
Dieses Blatt enthält die Bekanntmachungen des Amtsgerichts Neustadt in Sachsen, des Finanzamtes Gehlsdorf, der Kreisverwaltungen des Reichsbezirks Sandom, des Stadtrates zu Neustadt in Sachsen und anderer Grenzgebiete.

Nr. 187

Neustadt, Sonnabend, den 12. August 1933

97. Jahrgang

600 JAHRFEIER

12. BIS 14. AUGUST 1933

NEUSTADT in SACHSEN

Neustadt — die Segelfliegerstadt.

Von Ing. Otfried Tschel (Langhufersdorf).

Weit über die Heimat dahin zu schweben
ist Sehnsucht der Deutschen,
lämpfend um höchsten Genuß,
beherrschend natürliche Kraft.
Schaffe und siege mit uns,
hilf mit die Heimat zu schützen!
Doppelt wird dir der Lohn
im Streben um höchstes Ziel.

In diesem Geiste wirkt der Deutsche Luftsport-Verband, Alleger-Ortsgruppe Neustadt-Sebnitz, unter der Führung des bewährten Allegerkommissars Ingenieur Kurt Schuster (Neustadt i. Sa.) seit seiner Gründung im Juni d. J. um die Herzen der Bewohner beider Städte sowie in den zahlreichen Untergruppen, die die ganze Sächsisch-Schweiz umfassen.

Dieser Appell sollte auch nicht umsonst sein, hatten doch schon viele unserer Bürger langst nicht nur die Ideale, sondern auch die realen Ziele einer deutschen Luftsportbewegung erkannt.

In jaher Arbeit und oft auch unter persönlichen Opfern leisteten schon vor vielen Jahren die Neustädter wichtige Pionierarbeit. Der Name des Herrn Polijel-

hauptwachtmeisters I. H. Emil Meinhold sei hier besonders angeführt.

Es dürfte wohl wenigen Neustädtern bekannt sein, was dieser Mann in langen Jahren an Arbeit geleistet hat. Pläne, die schon vor dem Weltkriege in ihm gereift waren, konnten aber erst in den Nachkriegsjahren verwirklicht werden. Nach eingehendem Studium des Modellfluges entwarf er sich zu dieser Zeit unter reger Mitarbeit seiner Söhne, das erste Segelflugzeug in Neustadt zu erbauen. Trotz der wirtschaftlichen Not in diesen Jahren gelang es ihm auch mit Unterstützung der Bürgerschaft unserer Stadt, sein Werk zu vollenden.

Nach Gründung des Segelflugvereins „Grenzland“ im Jahre 1932 entwarf sich Herr Meinhold, diesem seine Maschine zu Schulfugzeug zur Verfügung zu stellen. Schon mancher hat inzwischen seine ersten Flüge auf dieser Maschine ausgeführt und Holme, Spleren und Fahrgestell dieser alten, nun schon recht unansehnlich gewordenen Maschine könnten inzwischen von manchem kräftigen Stoß erzählen, den sie bei ungehinderten Landungen der Anfänger aufnehmen mußten. Aber auch schöne Flüge wurden mit diesem Flugzeug in unserem herrlichen Gelände ausgeführt, die in jedem den Wunsch nach werden ließen, es doch dem Flieger gleich tun zu können.

So hießen Erleben und Miterleben eines Interesses an der Allegererei und die damals kleine Gemeinde der Segelflieger ist inzwischen zu Hunderten von Mitglieder und zukünftigen Abnahmhilfern angewachsen.

Als im März d. J. die nationale Regierung ihre grundlegende Reformen an Volk und Staat begann, erbat sich unser Luftfahrtinspektor Hermann Göring endlich der mit großen Schwierigkeiten kämpfenden deutschen Sportfliegerei. In klarer Erkenntnis der Lebensunfähigkeit unserer Verbände mit toten Interesses entschloß man sich, diese zwangswiese anzuknüpfen und durch einen einzigen Verband, den Deutschen Luftsport-Verband, zu vereinen.

Auch in unserer Heimat wurde nach Aufschling des Segelflugvereins „Grenzland“ sofort die Alleger-Ortsgruppe Neustadt-Sebnitz des Deutschen Luftsport-Verbands gegründet. Durch unermügeliche Arbeit in allen Orten der näheren und weiteren Umgebung wurde in kürzester Zeit eine breite Basis für weitere umfangreiche Unternehmungen geschaffen. Durch erfolgreiche Sammlungen und reiche freiwillige Spenden der Vereine und einzelnen Persönlichkeiten sind bereits Gelder geschoßt worden, um an den Erwerb eines künftigen Flugplatzes sowie neuer Maschinen für Segel- und Motorflug denken zu können.

Seite 36

FESTNUMMER ZUR 600-JAHRFEIER NEUSTADT SACHSEN

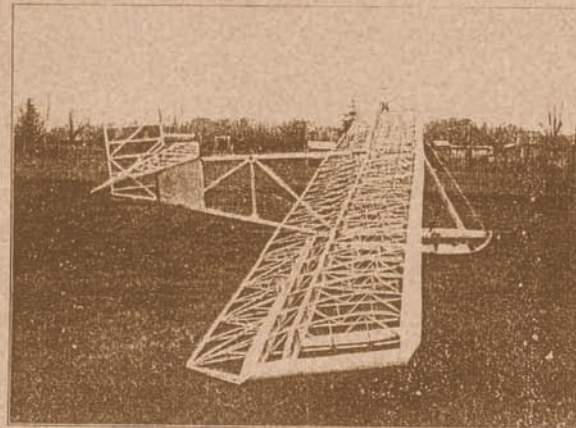
Außerdem werden schon jetzt in den Orten Bad Schandau, Lippen, Hinterhermsdorf, Stolpen, Sebnitz und Neustadt (Orte, die alle zum Bezirk der Alleger-Ortsgruppe Neustadt-Sebnitz gehören) neue Segelflugzeuge gebaut, so daß wir binnen kurzer Zeit über eine stattliche Anzahl Maschinen verfügen können.

Der Bau dieser Maschinen und der Flugbetrieb lassen sich natürlich nur aufrecht erhalten, wenn die freiwilligen Spenden auch weiterhin in so reichem Maße wie bisher eingehen und sich außerdem genügend fördernde Mitglieder finden, die gewillt sind, laufend durch Beiträge (die nicht hoch sind) den Ausbau des Luftsports in unserer engeren Heimat fördern helfen.

Vielleicht ist dann das Ziel, Neustadt als die Segelfliegerstadt der Sächsischen Schweiz anerkannt zu wissen, nicht mehr fern. Die natürlichen Vorbedingungen im Gelände sind in großen Massen vorhanden. Es fehlt nur noch, daß dies allgemein erkannt und darum der deutsche Luftsport um der vielen Vorteile willen, die sich aus ihm nicht zuletzt für unsere Stadt und engere Heimat ergeben, gefördert wird.

Allegererei ist nicht nur Sport, sondern auch im hohen Maße Wehrsport, denn nur auf dem Wege über die billige Segelfliegererei ist es uns Deutschen augenblicklich möglich, tüchtige Jungflieger für die Motorfliegerei heranzubilden, die einst in der Verteidigung unseres Vaterlandes dringend benötigt werden.

Die Ziele sind uns genau vorgezeichnet und jeder Deutsche hat die Pflicht, an deren Verwirklichung mitzuarbeiten. Die Jugend ist zu tatkräftiger Arbeit bereit und jeder, der fördernd helfen kann, wird sich seiner Aufgabe nicht entziehen!



Schulsegelflugzeug „Meinhold“

Neben der eifrigen Schulung, die nun nach der Ernte sofort einsetzten wird, soll der Flieger des Modellfluges eine besondere Beachtung geschenkt werden. Noch im Herbst d. J. wird ein Wettbewerb zur Förderung dieses Sportes hier abgehalten werden. Die Jugend, die bereits in Schule

und Heim eifrig den Modellbau betreibt, freut sich schon jetzt auf dieses Ereignis.

Ueber die Ausbildung der Jungflieger ist noch zu sagen, daß diese nun bald in form strengen Kadettens als Durchführung kommen wird, was in dem Weesen des Wehrparagadebaus verankert liegt.

Es wird ein herrliches Bild geben, was wir nach in diesem Herbst an den Gängen unseres Hochwaldgebietes zu sehen bekommen werden: disziplinierte Fliegertruppen werden hier ihren Dienst tun, während schmitlige Segelflugzeuge in lautlosem Fluge an und über den Gängen kreuzen.

Hoffen wir, daß dann auch die Zeit nicht mehr fern ist, wo auch Motorflug, jene unserer Allegertruppe über Neustadt und über der Sächsischen Schweiz ihre Kreise ziehen werden.

Es muß hier ebenheller, wenn nicht noch besserer Flugbetrieb werden, wie wir ihn von den Segelfliegern in Gimmu, Hötten und der Rhön her gewohnt sind. Das Ziel, das wir alle vor Augen haben, muß erreicht werden: Neustadt — die Allegerstadt der Sächsischen Schweiz!

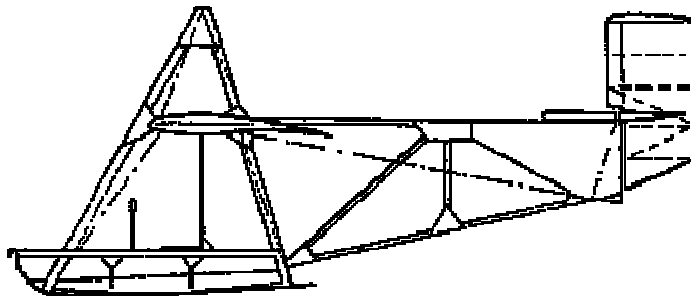
Die Anfänge der Fliegerei im Raum Neustadt

Angeregt durch den „Ruf an alle Gleit- und Segelfluginteressierte“ in der Zeitschrift „Flugsport“ am 24. März 1920 und durch den ersten Segelflug-Rhönwettbewerb auf der Wasserkuppe (1920) bildeten sich viele Interessengruppen, unter anderen auch an den technischen Hochschulen (z.B. Akaflieg Dresden, Dortmund, Berlin).

Sicher ist diese Entwicklung maßgebend für den Bau des ersten Segelflugzeuges in Neustadt, durch den Polizeihauptwachtmeister i. R. Emil Meinhold, das er zusammen mit seinen Söhnen und durch Unterstützung der Neustädter Bürgerschaft abschließen konnte.

Emil Meinhold wohnte in seinem Haus auf der Sebnitzer Straße 7 (heute Struvestraße 17, neben Tischlerei Lehmann).

Bei dem Schulsegelflugzeug „Meinhold“ handelt es sich um einen sogenannten „Schädelspalter“. Das heißt, vor dem Piloten ist eine Stützstrebe zur Kufe angebracht, an das der Kopf bei unsanften Landungen anstößt, deshalb dieser scherzhafte Spitzname. Bei späteren Typen ist diese Strebe nicht mehr vorhanden.



Nach Gründung des Segelflugvereines „Grenzland“ im Jahre 1932, stellte er sein Flugzeug zur Schulung zur Verfügung.

Mit Machtergreifung der NSDAP wurden, noch vor Errichtung der Reichsluftfahrtministeriums (RLM), alle diese Splittergruppen in den Deutschen Luftsportverband (DLV) samt Eigentum übernommen, um eine einheitliche, zentrale und effektive Pilotenausbildung (für die Luftwaffe) zu gewährleisten. Dieser war dann in diverse Ortsgruppen unterteilt.

Im Juni 1933 entstand so aus dem Segelflugverein „Grenzland“ die DLV Flieger- Ortsgruppe Neustadt-Sebnitz, deren Führung der Neustädter Fliegerkommissar Ing. Kurt Schuster (Mühlgasse 1) übernahm.

Als Fluggelände wurde die Schimmings-Höhe, Berthelsdorf genutzt, die bei Westwind einige Minuten Flug ermöglichte. Der Zugang erfolgt direkt beim Kriegerdenkmal, noch 200m vor dem Gasthof „Erbgericht Berthelsdorf“ rechts Richtung Hohwald, den Berg hinauf.

Gestartet wurde mit Gummiseil am Hang und nach dem Flug musste das Gerät wieder hinauf getragen werden.



Gleichzeitig entstanden in den Schulen Arbeitsgruppen Flugmodellbau, um die Jugend für die Fliegerei zu begeistern und erste Erkenntnisse und Wissen zu vermitteln.

Hier die Modellfluggruppe beim Festumzug im August 1933, anlässlich des 600 Jährigen Jubiläums von Neustadt . Der Aufnahmeort ist die Goethestraße, gegenüber der Einmündung Badegasse.



Der DLV wurde 1937 aufgelöst und ging in die Folgeorganisation Nationalsozialistisches Fliegerkorps (NSFK) ein. Nun erhielten der Modellflug auch seine erste Fachzeitschrift, die „Deutsche Luftwacht - Modellflug“.

Erfahrungen mit meinem Benzinmotor-Flugmodell

Von Hansjochen Haas, Gladbeck.

Der Hitlerjunge Hansjochen Haas errang beim letzten Reichswettbewerb für Motorflugmodelle in den Vorkenbergen am 28. August 1937 die Bestleistung in der Klasse der Benzinmotor-Flugmodelle (Vgl. den Wettbewerbsbericht im Heft 10, Jahrgang 1937, dieser Zeitschrift). Nach seinen Erfolgen auf diesem Reichswettbewerb setzte sich Hansjochen Haas das Ziel, den ersten deutschen Bodenstart-Streckenrekord für Flugmodelle mit Verbrennungsmotoren aufzustellen und den bestehenden Bodenstart-Dauerrekord dieser Modellklasse zu überbieten. Beide Rekordversuche sind ihm am 12. September 1937 und nochmals am 31. Oktober 1937 — hier mit Überbietung seiner Rekorde des Vormonates — geglückt. In nachstehendem Aufsatz berichtet Hansjochen Haas über die Erfahrungen mit seinem Rekord-Benzinmotor-Flugmodell. — Die Schriftleitung hat in dem eingereichten Bericht keine Umstellungen des Aufbaues, Kürzungen oder sonstige Änderungen vorgenommen. Die Leser sollen sich einen unverfälschten Eindruck darüber verschaffen können, zu welchen Leistungen sich ein vierzehnjähriger Junge emporzuschwingen kann, wenn seine Reigungen und Anlagen die richtig angesehene Förderung erfahren. Die Leistungen des Hansjochen Haas sind weniger in den von seinem Modell erreichten Flugstrecken und Flugzeiten zu erblicken als darin, wie weit er die nicht einfache Materie des Benzinmotor-Flugmodellbaues beherrscht und ihre Probleme zu lösen versteht.

Die Schriftleitung.

Obwohl mein Benzinmotor-Flugmodell, mit dem ich im Reichswettbewerb 1937 in den Vorkenbergen erster Sieger wurde und mit dem ich inzwischen die deutschen Bodenstartrekorde zweimal verbessern konnte, erst acht Flüge hinter sich hat, glaube ich, daß die Erfahrungen, die ich bei diesen Flügen sammelte, allgemein interessieren werden. Zunächst will ich die einzelnen Starts aufzählen:

1. Start: 27. 8. 37. Bodenstartprobeflug von 10 s. Steiles Aufbäumen. Sturzlandung. Lattenbruch und verbogene Kurbelwelle.

2. Start: 28. 8. 37. 1. Wettbewerbsflug. Dauer 6 min. Außer Sicht. Kraftflug 2 min, 3 s, etwa 200 m Höhe. Im Kraftflug trotz Verringerung des Einstellwinkels starkes Pumpen. Gleitflug völlig normal. Siegerflug des Wettbewerbs.

3. Start: 28. 8. 37. 2. Wettbewerbsflug. Dauer 3 min, 9 s. Kraftflug 1 min, 30 s, Höhe 100 m. Kraftflug nach

Versezung der Luftschraubenzugrichtung nach unten ebenfalls normal.

4. Start: 29. 8. 37. Handstartschauflug, bei dem ich vergaß, den Zeitschalter auszulösen. Dauer etwa 30 min, Höhe etwa 1000 m, Strecke 3 km.

5. Start: 12. 9. 37. Angriff auf die Bodenstartrekorde unter offizieller Kontrolle und Flugzeugverfolgung. Dauer 14 min, 33 s. Strecke 7 km. Höhe 400 m. Kraftflug 9 min. Wind NNW, 3—4 m/s. Dauer und Strecke als deutsche Bestleistungen vom Korpsführer des NSFK anerkannt.

6. Start: 31. 10. 37. Erneuter Angriff auf die Bodenstartrekorde nach Einbau eines größeren Tanks. Dauer 1 h, 8 min. Strecke 20 km. Höhe 2050 m. Kraftflug 33 min. Gleitflug 35 min. Wind SO bis SSO, 1 m/s. Keine Thermik. Erster Stundenflug eines Benzinmotor-Flugmodells in Deutschland. Dauer und Strecke zur Anerkennung beim NSFK eingereicht.

7. Start: 31. 10. 37. Versuchsbodenstart. 30 s Kraftflug, 35 s Gleitflug.

8. Start: 31. 10. 37. Nochmaliger Versuchsstart. Dauer wie beim 7. Start.

Technische Angaben

Entwurf des Modells: Dannensfeld-Hochdecker mit einigen baulichen Abänderungen.

Spannweite: 2400 mm.

Rumpflänge ohne Motor: 1250 mm.

Flächeninhalt 54 dm².

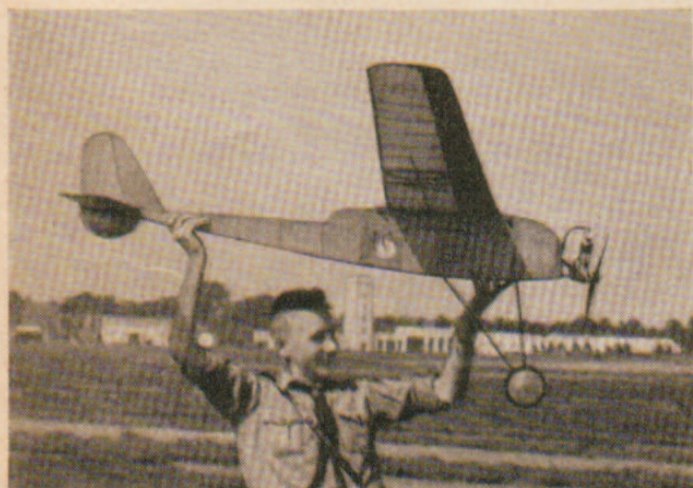
Gesamtgewicht einschl. Batterie, aber ohne Betriebsstoff: 2625 g.

Flächenbelastung ohne Betriebsstoff: 48,6 g/dm².

Motor: Kragsch F 10 E.

Tankinhalt bei den Flügen 1 bis 5: 50 cm³.

Tankinhalt ab Flug 6: 250 cm³.



Bilder (2): Haas

Abb. 1. Hansjochen Haas mit seinem Rekordmodell.