



## **Die Roetgener Segelflieger**

**Über ein extravagantes Hobby unserer Vorfahren**

**Denkmalschutz und Bauantrag**



Heimat- und Geschichtsverein Roetgen e.V.

# Roetgener Blätter

Nr. 06 Juni 2024 — Datum: 12.06.2024

## Inhalt des Juniheftes 2024:

◆ Der Roetgener „Venngeist“	Gerhard Kristan	01
◆ HeuGeVe-Nachrichten	Redaktion	24
◆ Blickpunkt	Segelfliegerschar	25

### **Titelbild: Ein „Zögling“ fliegt an der Wasserkuppe.**

In den 1930er Jahren war die „Wasserkuppe“, mit 950 m der höchste Berg der Rhön in Hessen, die Wiege des internationalen Segelflugsports. Hier wurden die theoretischen Vorgaben, die die begeisterten Fans des motorlosen Fliegens an den technischen Hochschulen des Landes erarbeiteten, umgesetzt und in der Praxis erprobt. Fliegen war damals – u.a. durch die Flieger des 1. WK – ungeheuer populär. Auch wenn der Motorflug durch den Versailler Vertrag zunächst in Deutschland verboten war, stürzte man sich auf den Segelflug. Für wenig Geld konnte man Bauanleitungen kaufen und viele Jugendgruppen wurden aktiv. Aber erst geprüfte und zugelassene Modelle wie der „Zögling“ brachten dann einen Durchbruch in der Breite.

Diese sog. Gleiter wurden normalerweise mit einem Gummiseil gestartet. Eine Gruppe hielt das Flugzeug, eine zweite spannte das Gummiseil und bei „los“ schoss der Gleiter in die Luft. Genau das war auch die Freizeitbeschäftigung einer Gruppe junger Leute im TV Roetgen. Im Folgenden erzählen wir Ihnen die Roetgener Geschichte von den Anfängen bis zum bitteren Ende im 2. WK und darüber hinaus.

## Impressum

**Herausgeber:** HeuGeVe-Roetgen e.V.

[www.heugeve-roetgen.de](http://www.heugeve-roetgen.de)

[info@heugeve-roetgen.de](mailto:info@heugeve-roetgen.de)

Tel.: 02471-2615

**Redaktion:** Rolf Wilden

**Lektorat:** Ulrich Schuppener

**Auflage:** 180 Exemplare

**Druck:** Druckerzubehör Gerner

**Texte & Fotos:** ©HeuGeVe-Roetgen, Autoren, gemeinfreie Quellen

**Heftpreis:** 3,00 €; für Mitglieder kostenlos!

Die in den Beiträgen gemachten Aussagen geben ausschließlich die Meinung der Autoren wieder.



**Druckerzubehör**  
Gerner

Bundesstr. 68  
52159 Roetgen

print-dz@web.de

Mobil: 0171-5597687  
Tel: 02471-135673

**Öffnungszeiten**  
Mo.-Fr.: 10:00 - 13:00 Uhr  
14:00 - 18:00 Uhr  
Mittwoch: 10:00 - 13:00 Uhr  
Samstag: 10:00 - 13:00 Uhr

**UPS**  
**AccessPoint**



# Der Roetgener „Venngeist“

## *Die Geschichte der Roetgener Segelflieger im TV Roetgen*

---

**Von Gerhard Kristan**

Man könnte meinen, dass es sich in der folgende Abhandlung um ein Roetgener geistiges Getränk handele, aber weit gefehlt. Hier soll die Geschichte des Roetgener Segelflugvereins, der im Turnverein Roetgen eingebettet war und der seinem ersten Segelflugzeug den Namen „Venngeist“ gegeben hatte, erzählt werden. Wie kam es zur Gründung eines Segelflugvereins, einer vor dem noch sehr jungen Sportart, in Roetgen? Wir haben in der Vergangenheit in den Roetgener Blättern bereits mehrmals zu Sportvereinen und Sportarten in Roetgen und ihren Leistungen geschrieben. Deshalb ist es an der Zeit, auch einmal über die Roetgener Segelflieger zu erzählen, über ihre Begeisterung nach der Gründung im TV Roetgen zu berichten und den Bau ihres ersten Segelflugzeugs, besser bezeichnet als Schulgleiter, zu beschreiben.

Wie entstand eigentlich diese Sportart und die Begeisterung dafür in der damaligen Zeit? Nach den Anfängen der Fliegerei mit Motorkraft im Jahr 1903 und deren rasanter Entwicklung in den folgenden Jahren, wurden viele junge Leute begeistert, so auch Studenten der Technischen Hochschule Darmstadt, die sich ein Fluggerät mit Motor nicht leisten konnten. Sie bauten einfach ein Flugzeug oder Fluggerät ohne Motor und führten auf dem damaligen Flugplatz Darmstadt-Griesheim erste kurze Gleitflüge aus, was die Studenten jedoch nicht befriedigte. Auch waren die Berge und Hänge im angrenzenden Odenwald alle bewaldet und eigneten sich nicht zum Fliegen. Nach einem Besuch auf der Wasserkuppe in der Rhön stellten sie fest, dass sie hier an den unbewaldeten Höhen der Rhön ein ideales Fluggebiet für

ihr Flugzeug gefunden hatten. Der Weg von Darmstadt zur Rhön war auch nicht zu weit und zudem nicht besonders kostspielig.



Hier an den Hängen der Wasserkuppe flogen sie 1912 erste Rekorde und Weltrekorde. Hans Gutermuth konnte am 22. Juli 1912 mit der FSV X eine Strecke von 840 Metern zurücklegen und blieb 112 Sekunden in der Luft. Sie überboten auch so die motorlosen Flüge der Gebrüder Wright, geflogen in den Dünen der Outer Banks in North Carolina in den USA.

Auch hier bei uns im Venn bei Mützenich, im Brachvenn, betätigte sich der flugbegeisterte Erich Offermann ab 1910 mit Flugversuchen. Er ließ einen Fliegerhügel aufschütten, der noch heute sichtbar ist, und führte hier in der Zeit bis 1912 erste Gleitflüge aus, die im Monschauer Land bekannt wurden.<sup>1</sup> Durch den 1. Weltkrieg wurden die sportlichen Betätigungen im Flugwesen

---

<sup>1</sup> Pejo Weiß, Der „Fliegerberg“ im Venn bei Mützenich, MoLa 1996, S. 64ff.

unterbrochen und viele flugbegeisterte Männer fanden sich zunächst als Kavalleristen im Krieg wieder, bevor das militärische Flugwesen in Deutschland aufgebaut wurde und viele junge Männer Kriegsfieger wurden.

Auf Grund des Vertrags von Versailles nach dem Waffenstillstand vom 11. November 1918 war Deutschland unter anderem der Besitz, Bau und Betrieb von Motoflugzeugen untersagt. Die noch vorhandenen Motorflugzeuge wurden den Siegermächten übergeben oder vernichtet. Die heimgekehrten Flieger des 1. Weltkriegs, ab 1919 häufig ohne Arbeit, aber mit dem Willen, wieder zu fliegen, kamen auf die Idee, dann eben ohne Motor zu fliegen, denn nur das Fliegen mit Motorkraft war durch die Siegermächte verboten worden. An das Fliegen ohne Motor dachte damals keiner bei den Siegern des 1. Weltkriegs.

Von den Darmstädter Studenten und ihren Rekorden auf der Wasserkuppe in der Rhön hatten sie natürlich gehört. Der Verleger der Zeitschrift „Flugsport“ Oskar Ursinus aus Frankfurt a.M. rief deshalb alle flugbegeisterten Menschen auf der Wasserkuppe zusammen. Auf vielen Flügen wurden hier ab 1920 viele Rekorde (Weltrekorde) auch von begeisterten Aachenern der Flugwissenschaftlichen Vereinigung Aachen 1920 e.V., wie Wolfgang Klemperer, erflogen. Er konnte am 4. September 1920 einen Streckenweltrekord über 1620 Meter erfliegen. Diese Leistungen wurden natürlich in Zeitungen und Illustrierten veröffentlicht und die Rekordflieger herausgestellt. Nicht nur auf der Wasserkuppe in der Rhön, sondern auch an den Küsten Ostpreußens, wie in Rossitten auf der Kurischen Nehrung, wurde geflogen und Weltrekorde im motorlosen Flug aufgestellt, die damals in aller Munde waren.

Ingenieure entwickelten die Segelflugzeuge weiter, und große Strecken und Höhen wurden im Flug erreicht, der Segelflugsport

wurde auch durch deutsche Forschungsflüge in anderen Erdteilen weltbekannt. Viele Segelflugvereine gründeten sich in Deutschland und man traf sich zu jährlichen Segelflugwettbewerben auf der Wasserkuppe in der Rhön, deren Ergebnisse in allen Zeitungen, Zeitschriften und im Radio bekanntgegeben wurden.



Als die Weimarer Republik durch die Reichstagswahlen und die Erstarkung der NSDAP zu Ende ging und seit 1933 eine andere staatliche Organisation das Sagen hatte, wurde unter der Führung des früheren Weltkriegsjagdfliegers und Trägers des Pour le Mérit-Ordens, Hermann Göring, ein Luftfahrtministerium ins Leben gerufen und ein größerer Gebäudekomplex in Berlin errichtet, der heute das Bundesfinanzministerium beherbergt. Weil sich die neue deutsche Regierung unter Hitler zur Diktatur mit dem Motto der Gleichschaltung aller Belange des öffentlichen Lebens entwickelte, war auch Hermann Göring als führendes Mitglied der diktatorischen Regierung und frühes Parteimitglied der NSDAP als Reichskommissar für den Luftverkehr gehalten, ebenfalls den Flugsport in Deutschland gleichzuschalten. In die Belange des Flugsports (Luftsport) wurde wie folgt eingegriffen:

Die Sportgruppen erhielten am 1. Juni 1933 die Aufforderung,



das gesamte Fluggerät gegen Quittung einer neuen zentralen Ortsgruppe leihweise zu übertragen. Auch das Vereinsvermögen musste abgeführt werden. Damit war die Gleichschaltung aller Luftsportverbände erfolgt. Der neue Dachverband nannte sich **„Deutscher Luftsportverband“** (DLV). Nicht wenige Mitglieder der damaligen Vereine waren im Glauben an eine gute Zukunft und bessere Flugmöglichkeiten bereit, wenn auch schweren Herzens, ihren bisherigen Vereinsstatus aufzugeben. Die Gleichschaltung oder der Eingriff kam mit einer starken,

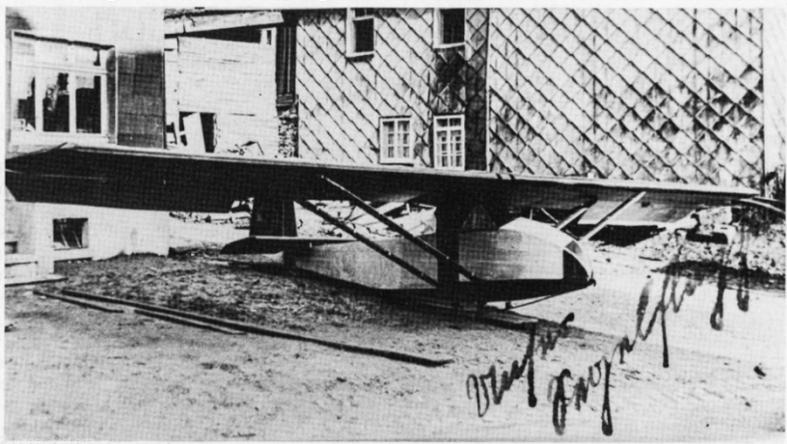
für die Vereine oft unglaublichen finanziellen und sachlichen Förderung daher. Flugplätze, Segelfluggelände



und Segelflugschulen wurden gebaut oder ausgebaut und Flugzeuge finanziert sowie Segelflugforschungsinstitute gegründet.

Mit den Erfolgen der deutschen Sportflieger und Segelflieger der vergangenen Jahre machte Göring deutschlandweit Reklame unter dem Motto: „*Das deutsche Volk muss ein Volk von Fliegern werden.*“ Er dürfte zu diesem Zeitpunkt schon an den Nachwuchs für seine neu zu schaffende Luftwaffe gedacht haben.

Die Leistungen im Segelflug wurden auch unter jungen Menschen stark beachtet. Die Jugend wollte es den Alten gleichtun, was durch die staatliche Förderung auch leicht möglich wurde.



*Lammersdorf: „Unser Segelflugzeug“<sup>2</sup>*

In der Zeit von 1928 bis 1934 bastelten die „Jünglinge“ (unverheiratete Jungmänner) von Lammersdorf unter Alois Mertens

<sup>2</sup> Jürgen Siebertz, Die Segelflieger von Lammersdorf, MoLa 1986, S. 153ff.

am Bau eines Segelflugzeugs vom Typ „Grüne Post“. Die Baupläne konnten damals für wenig Geld bei der Sonntagszeitung „Die Grüne Post“ gekauft werden. Das Segelflugzeug hatte allerdings wegen erheblicher Baumängel nie eine Luftfahrtzulassung erhalten.



**Im Frühjahr 1934 bildete sich im TV Roetgen eine Segelfliegergruppe von 10 Mann:**

Auf Anregung von Weltkriegsflieger Georg Hilgers wurde diese Gruppe gegründet. In der Schreinerwerkstatt von Josef Vossel wurde an einem Übungsgleiter gebaut. Bei einer Bastelstunde gab es hohen Besuch vom Luftsportverband.

Stehend v.l.: Scharführer Karl Johnen, drei Zivilisten vom Luftsportverband und fünf Vertreter lokaler Organisationen, davon 4. v.r. Weltkriegsflieger Georg Hilgers in Forstuniform.

Sitzend v.l.: Erich Offermann, Kurt Stollewerk, Hubert Hausen, Ernst Vossel, Walter Wilden als Arbeitsmann, Leo Vossel, Wilhelm Zimmermann, Viktor Krott.

Sammlung Roetgener Vereine

HeuGeVe: 23-116

Auf Anregung von Georg Hilgers, Beobachtungs- und Aufklärungsflieger im 1. Weltkrieg, im Forstdienst von Roetgen stehend und dort auch Ortsgruppenleiter der NSDAP, wurde im Frühjahr 1934 im Turnverein Roetgen eine Segelfliegerschar aufgestellt. 10 Turner waren bereit, in die Segelfliegergruppe

einzutreten. Bei Hilgers waren natürlich die Bestrebungen des damaligen Reichskommissars für Luftfahrt, Hermann Göring, auf fruchtbaren Boden gefallen. Ob er sich auch durch die „Basstelei“ der Lammersdorfer „Jünglinge“ hat leiten lassen, wissen wir nicht.

Jede Woche sollte neben einer Pflichtturnstunde ein Lehrabend für Segelflugzeugbau abgehalten werden. Beide Abende mussten regelmäßig besucht werden. Der Segelflugzeugbau fand in der Schreinerei von Josef Vossel am Rommelweg unter Leitung der Gebrüder Ernst und Leo Vossel statt. Zum Führer der **Segelfliegerschar „D“ im Turnverein Roetgen** wurde Karl Johnen bestimmt. Die ersten Mitglieder waren:

Karl Johnen, Viktor Krott, Ernst Vossel, Leo Vossel, Erich Offermann, Wilhelm Zimmermann, Kurt Stollewerk, Walter Wilden, Emil Gerlach und Hubert Hausen.

Man trug eine fliegerblaue Uniform mit Reithose, Schaftstiefel, Fliegerhemd mit schwarzer Krawatte, Koppel mit Schulterriemen und Schirmmütze. An Uniform und Mütze trug man die Abzeichen des DLV 36. Der Deutsche Luftsport Verband wurde 1937 in das Nationalsozialistische Fliegerkorps (NSFK) umgliedert. Bis dahin galt die Segelfliegerschar des Turnvereins als eine vereinsinterne Truppe im Sinne der neuen Zeit.

Einige Zeit nach Bildung der Segelfliegertruppe hieß es in einem Aufruf des Scharführers Johnen: *"Wir wollen uns als echte Turner betätigen. Wir treiben Sport, Geräteturnen, Leichtathletik und Wehrsport. Daneben gilt es aber auch, eifrig am Segelflugzeug zu bauen und uns theoretische Kenntnisse im Segelflug anzueignen, damit wir auch in der Segelfliegertruppe unseren Mann stehen können."*

Während sich die Aufstellung der Segelfliegerschar noch innerhalb des Vereins vollzogen hatte, kam es am 5. Mai 1934 zu

einer Gefährdung der Eigenständigkeit des Turnvereins. Die allmächtige NSDAP hatte nach der Jugend des Vereins gegriffen. Auf der Versammlung, bei der 37 Personen anwesend waren, wurde folgende, zu dieser Zeit nicht ungewöhnliche Maßnahme der Machthaber bekanntgegeben: Unter dem Druck der Verhältnisse hatte Jugendturnwart Ernst Vossel die Turnerjugend, in Stärke von 14 Mann, in die Hitlerjugend überführt.<sup>3</sup>

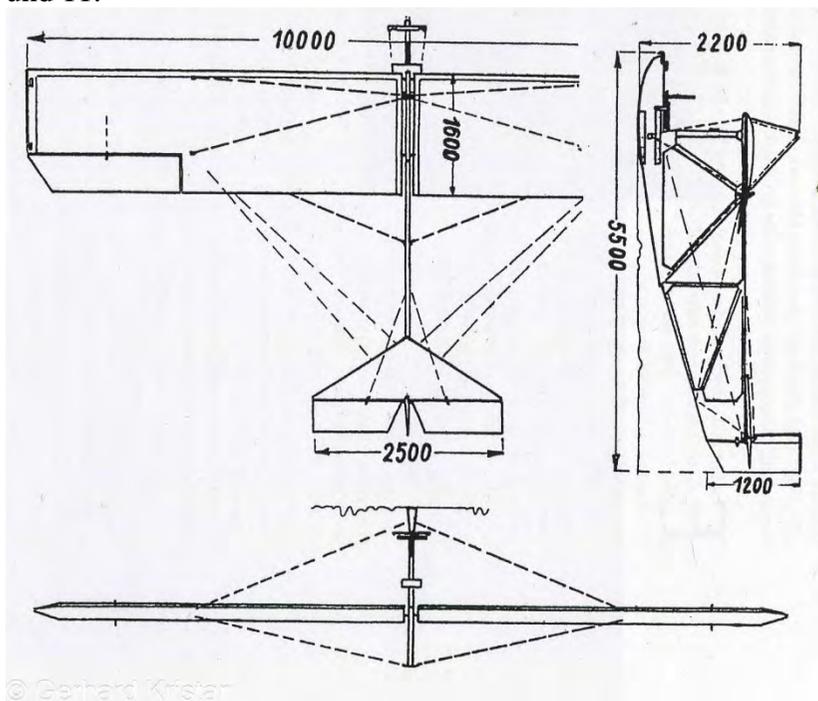
Die Turner der Segelfliegerschar waren im Frühjahr 1935 intensiv dabei, ein Segelflugzeug zu bauen. Man traf sich jede Woche bis zu zweimal in der Schreinerei von Josef Vossel. Eifrig wurde unter Anleitung der sachkundigen Schreiner Ernst und Leo Vossel mit Kaltleim an den Spieren (Rippen) der Tragflächen gebaut. Bald war auch eine stabile Basis mit Landekufen und Pilotensitz fertig. Als dann die Tragflächen sowie das Höhen- und Seitenruder bespannt waren, wurde das Leitwerk mit dem Steuerknüppel verbunden und die Tragflächen mit dem Rumpf solide verspannt. Der Segelflugzeug-Bespannstoff erhielt einen witterungsbeständigen Anstrich, und noch vor dem Sommer 1935 war der Schulgleiter, Typ "**Zögling 33**", fertig.

**Beschreibung des Zöglings:** Er bestand aus einem Tragflächenpaar, welches hoch am Gitterrumpf angeordnet war und im montierten Zustand eine Spannweite von 10 Metern erreichte. Zugunsten einer einfachen Bauweise war das Tragflächenprofil über die gesamte Spannweite gleichbleibend, d.h. die Rippen waren alle nahezu baugleich. Der Spannturm bildete ein Dreieck, welches vorne fast senkrecht aufstieg. Der Gitterrumpf bestand aus Holzstreben, hatte eine feste Kufe, der Pilot saß im Freien. Charakteristisch für den Zögling war das rechteckige Seitenruder als Pendelruder (ohne Flosse). Alles wurde in extrem einfacher Bauweise gehalten, damit konnte ein Leergewicht von 85

---

<sup>3</sup> Walter Wilden, TV Roetgen 1894 e.V. Vereins-Chronik, Bd. 1, S. 179ff.

kg erreicht werden. Die erreichte Gleitzahl betrug zwischen 8 und 11.



### *Konstruktion des „Zöglings 33“*

Im Sommer und Herbst 1933 wurde in Darmstadt-Griesheim beim Deutschen Forschungsinstitut für Segelflug an einem verbesserten Zögling, welcher dann die Bezeichnung Zögling 33 erhielt, gearbeitet. Die Konstruktion sollte der neuen, staatlich gesteuerten Segelflugbewegung als Standard-Schulgerät dienen.

In vielen Arbeitsstunden war das Werk geschafft worden. Durch diese interessante Betätigung war allerdings das sportliche Geschehen im Turnen und Handball etwas vernachlässigt worden. Beim Maiumzug 1935 wurde der Turnverein Roetgen von seiner Segelfliegerschar vertreten.

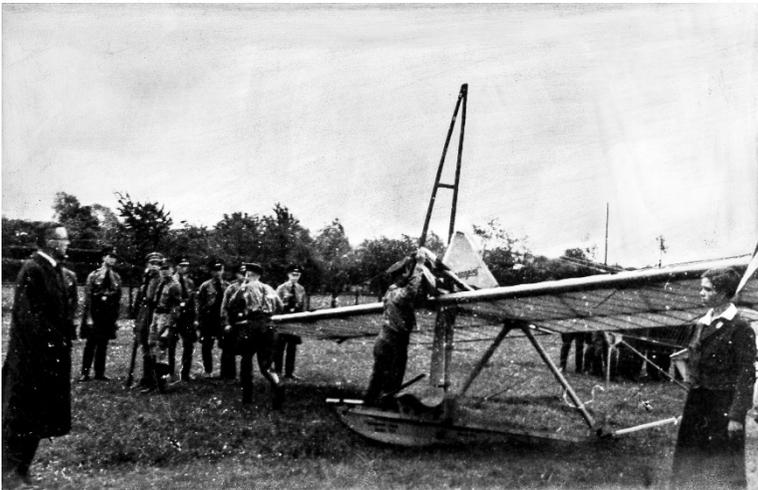


Das DLV Plakat zeigt die Farben der "Fliegeruniformen".

**Die Segelfliewerschar „D“ des TV Roetgen, Foto 1935,**  
ist auf dem Wege zur „Handballwiese“ bei Paul Vossel.

Sammlung Roetgener Vereine

HeuGeVe: 23-127



**Taufe des „Zögling 33“ auf den Namen „Venngest“ am 2. Juni 1935, Handballwiese**  
Der Schulgleiter Zögling war von der Fliewerschar des Turnvereins in vielen Arbeitsstunden  
geschaffen worden. In Gegenwart der Fliewerschar, IJ und BDM wurde die Taufe in einem  
Festakt von Bürgermeister Leybold vorgenommen.

Sammlung Roetgener Vereine

HeuGeVe: 23-117

**Roetgen, 5. Juni.** Die noch junge Flieger-schar Roetgen konnte am Sonntag die Arbeit vieler Wochen und Monate durch die Taufe ihres selbstgefertigten Segelflugguges, Modell Högling, krönen. Zu diesem feierlichen Akt war die gesamte SA, Arbeitsdienst, S. J. und B. D. M. aufmarschiert. Die Flieger-schar selbst hatte in ihrer schmucken blaugrauen Uniform neben dem Flugzeug Aufstellung genommen. Nach kurzen einleitenden Worten des Pg. Hlger, der seiner Befriedigung über das vollbrachte Werk freudigen Ausdruck verlieh, gab Landrat von Gescher seiner Freude Ausdruck darüber, daß die finanziellen Schwierigkeiten zum Segelfluggugbau in der Hauptsache behoben seien und daß nunmehr auch die Eifel und speziell der Kreis Monschau nicht mehr zurückstehen wolle vor dem übrigen Deutschland. Als Führer der Fliegerrottegruppe Monschau taufte er dann das Flugzeug auf den Namen „Venngeist“. Als Paten fungierten ein Hitlerjunge und ein B. D. M.-Mädel, die ebenso wie der Ortsgruppenleiter Pg. Blum der Maschine die besten Wünsche mit auf den Weg gaben. Der Taufe schloß sich die Besichtigung einer in drei Abteilungen gegliederten Ausstellung in der Turnhalle an. Pg. Hlger gab dabei einige Erläuterungen und bat die Eltern, dem Drängen der Jugend zur Fliegerei sich nicht in den Weg zu stellen. Während unter dem Vorsitz des Ortsgruppenführers im Restaurant Vossel die Jahreshauptversammlung des D. L. V. tagte, erwies als Vertreter der Motorfliegerei ein Flugzeug der Firma Junkers seinem unten stehenden Bruder der Segelfliegerei seine Aufmerksamkeit. Ein Flieger-saal beendigte die schöne Feier.

Danach wurde am 2. Juni 1935 auf der „Handballwiese“ bei Vossel der von den Segelfliegern erbaute Schulgleiter auf den Namen **"Venngeist"** getauft. In Gegenwart der Segelfliegerschar, unter Führung von Scharführer Karl Johnen und Abordnungen der HJ und des BDM, hielt Bürgermeister Wilhelm Leybold die Taufrede. Das **Monschauer Volksblatt** berichtete am 7. Juni 1935 von dem Ereignis.

Den ganzen Sommer hindurch wurden dann unter Anleitung des ehemaligen Beobachtungs- und Aufklärungsfliegers des 1. Weltkrieges, Georg Hilgers, an den sanften Hängen des Vennhorns mit dem "Venngeist" Flugübungen aufgenommen.



**Der „Zögling 33“ vor dem Start am Vennhorn (Foto 1936)**

Beim Gummiseilstart hießen die Komandos: "Halten, Anziehen, Laufen, los!"

Im Pilotensitz: Georg Krott

Haltemannschaft: Viktor Krott, rechts Karl Johnen

© Sammlung Roetgener Vereine

HeuGeVe: 23-118

Mit dem Kommando "halten-laufen-los" wurden mit dem Gummiseil Startübungen gemacht. Die Haltemannschaft hielt den Gleiter am Leitwerkende fest, rechts und links des Flugzeugs liefen dann drei oder mehr Leute mit dem Gummiseil nach vorn, spannten dieses und auf das Kommando des Flugschülers im Zögling "Los" wurde der Gleiter vom gespannten Gummiseil gestartet (nach vorne geschleudert). Es kam jetzt auf die Geschicklichkeit und das Gefühl des Flugschülers an, um einen mehr oder weniger langen Gleitflug (Hopser) zu machen. Bei günstigem Wind kam es vor, dass am Übungsgelände Vennhorn in einigen Metern Höhe bis zu 100 Meter Strecke zurückgelegt werden

konnten. Nach geglückter (glatter) Landung wurde der Zögling wieder zur Startstelle gebracht, und es begann ein neuer Versuch.



Mit dem Gleiter auf dem Übungsgelände des Vennhorns in Roetgen (Foto 1936)

Die Haltemannschaft v.l.: Erich Stollewerk, Karl Johnen (Liesjens Karl).

© Sammlung Roetgener Vereine

HeuGeVe: 23-119

Wenn besonders ehrgeizige Schüler beim Start den Steuerknüppel zu sehr an den Bauch zogen, ging der Gleiter mit der Nase steil nach oben, die Strömung (an den Tragflächen) riss ab und der Zögling krachte auf den Boden und machte Bruch. In diesem Fall war der Übungsbetrieb zu Ende, weil das Fluggerät in der Werkstatt repariert werden musste.

Durch die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht war die Reichswehr von der Wehrmacht abgelöst worden. Dadurch wurden auch beim Turnverein im Herbst 1935 die ersten Wehrpflichtigen zum Militärdienst eingezogen. Die meisten Turnbrüder, die der Segelfligerschar angehörten, wurden in Folge alle zur Luftwaffe eingezogen. Bei der Segelfligerschar hatte es Veränderungen gegeben. Für die einberufenen Turner Kurt Stollewerk, Erich Offermann und Walter Wilden waren sieben jüngere Flugbegeisterte eingetreten.

Auch die neuen Mitglieder der Schar 'D', Peter Hausen, Kaspar Brammen, Erich Stollewerk, Josef Wolter, Georg Krott, Bruno Stollewerk und Willi Vossel, bauten in der Werkstatt von Josef Vossel und lernten die Grundbegriffe des Segelfliegens auf der großen Wiese des Vennhorn.



**Herbst 1936, Flugübungen auf dem Hargard bei Monschau**

Nach fortgeschrittenem Übungsstand wurde mit dem „Venngeist“ an den steileren Hängen des Hargard geflogen. Das Bild zeigt die verjüngte Mannschaft der Segelfliegerschar (v.l.):

Oben: Viktor Krott, Erich Stollewerk, Fluglehrer Büchel, Josef Wolter, Leo Vossel, Willi Vossel, Förster Georg Hilgers, Emil Gerlach, Bruno Stollewerk.

Mitte: Hubert Hausen, Karl Johnen.

Vorne: Georg Krott, Peter Hausen.

Sammlung Roetgener Vereine

HeuGeVe: 23-120

1936 wurde dann vom Luftsportverband Fluglehrer Büchel zu den Segelfliegern nach Roetgen geschickt. Er referierte über die Kunst des Segelfliegens im Allgemeinen, sprach über Wetterlagen, über Auf- und Abwinde, das Ausnutzen der Thermik und

die Wichtigkeit des Körpergefühls (im Gesäß) beim Steuern eines Segelflugzeuges. Unter seiner Aufsicht wurde der „Zögling“ mit einem Kraftfahrzeug von Wilhelm Steffens nach Monschau gebracht. Dort wurde an den steileren Hängen des Hargards geflogen. Bei einer Flugveranstaltung im Herbst 1936 konnten die Flugschüler dort schon minutenlange Flüge, vom Berg ins Tal, mit einer perfekten Landung zeigen.

Die Turner der Segelfliegertruppe waren im Jahre 1937 noch sehr aktiv. Hierüber erstattete Scharführer Karl Johnen der vorgesetzten Dienststelle regelmäßig Berichte.



**Die Schüler der Segelfliegerschar „D“ des TV Roetgen in Monschau (Foto 1936)**

Von links: Georg Krott, Erich Stollewerk, Viktor Krott, Karl Johnen, Hubert Hausen, Fluglehrer Büchel aus Stolberg, Josef Wolter im Pilotensitz, Leo Vossel, Willi Vossel, Kaspar Brammen, Emil Gerlach, Bruno Stollewerk, Peter Hausen.

© Sammlung Roetgener Vereine

IHeuGeVe: 23-121

Obschon die Wehrsportübungen meistens nur auf dem Papier stattfanden, beteiligte man sich rege an den Flugübungen. Man hatte einen Transportanhänger für den „Zögling“ gebaut. Als

Zugmittel diente ein Horch mit Kompressor. Mit diesem hochpferdestarken Fahrzeug konnte das Segelflugzeug nun problemlos vom Fahrer Hubert Lux unmittelbar zu den Übungsorten gebracht werden.



**Der „Vengeist“ nach dem Gummiseilstart (Foto Herbst 1936)**

Das Bild entstand während einer Flugveranstaltung auf dem Hargard in Monschau.

Sammlung Roetgener Vereine

HeuGeVe: 23-122

Im Frühjahr 1937 wurde dann auch die Segelfliegerei, die bisher sportlich im Deutschen Luftsportverband (DLV) organisiert war, endgültig gleichgeschaltet. Durch Erlass vom 17. April 1937 wurde in Deutschland das Nationalsozialistische Fliegerkorps (NSFK) geschaffen. Das NSFK wurde Rechtsnachfolger des bisherigen DLV und war keine Gliederung der NSDAP, es war eine Körperschaft des öffentlichen Rechts. Es war eine paramilitärische Organisation für die Ausbildung des Fliegernachwuchses im Rahmen der militärischen Luftgaureserve. Die Vereine wurden aufgehoben und die Flugzeuge verstaatlicht (enteignet), so sie im Sinne des NSFK noch brauchbar waren.

In der Segelfluggruppe des TV Roetgen änderte sich vorerst nicht viel. Von einigen HJ-Uniformen abgesehen, wurde in der gleichen fliegerblauen Tracht Segelflugsport betrieben. Als dann im Sommer 1937 Scharführer Karl Johnen wegen Krankheit ausfiel, machten auch einige der alten Kameraden nicht mehr weiter. Fluglehrer Büchel aus Stolberg übernahm dann die Reste der Gruppe. Die Übungsorte wurden jetzt zum Donnerberg nach Stolberg und zum Aachener Flugplatz Merzbrück verlegt.

Weil sich der Übungsstand deutlich verbessert hatte, wurden jetzt auch Flugprüfungen abgelegt. Für einen mehrminütigen Flug mit glatter Landung erhielt der Flugschüler die A (Prüfung) für Segelflug und durfte sich ein Abzeichen mit einer Schwinge an die Fliegeruniform anstecken.



*Segelflieger: A-, B-, C-Abzeichen*

Die B-Prüfung erforderte dann schon einen Seilwindenschlepp und in entsprechender Höhe einen Geradeausflug mit anschließender Rechts- und Linkskurve und glatter Landung. Hier wurde berichtet, dass der Turnbruder Viktor Krott, der auf dem Boden Schwierigkeiten mit dem Radfahren hatte, diese Prüfung überraschend glatt bestand.

Das Segelfliegen war im Jahre 1938 im Turnverein Roetgen ganz zum Erliegen gekommen. Durch Krankheit, Austritte durch die Neuordnung (NSFK) und Einberufungen zum Reichsarbeitsdienst (RAD) sowie zur Wehrmacht hatte die Segelfliegerschar keine Leute mehr. Der „Zögling“ war von den letzten Aktiven vom **Übungsstandort, der Scheune auf Münsterbildchen**, zum

**Gemeindejugendheim** gebracht worden. Dort wurde er vorläufig in der Scheune des „**Lütgens Haus**“ abgestellt, welches der Heimat- und Geschichtsverein Roetgen e.V. später (2023) gekauft hat und versuchen will, das alte Haus zu restaurieren.

Etwas danach wurde der "Zögling" mit dem Namen "Venngeist" wegen Platzmangels aus dem Jugendheim zum **Arbeitsdienstlager in die Bahnhofstraße** (ehemalige Sperrholzfabrik) gebracht. Dort konnte er dann noch lange als Museumsstück der Roetgener Fliegerei bewundert werden. Nach der Besetzung durch die Amerikaner wurde er dann als Requisit aus der NS-Zeit von diesen als Kriegsbeute zerstört.



Mit Ausbruch des 2. Weltkriegs waren für den deutschen Segelflug Streckenflüge untersagt. Es wurde aber auf den Flugplätzen und Reichssegelflugschulen unter Regie des NSFK weiter geschult, um Nachwuchs für das fliegende Personal der Luftwaffe zu generieren.

Der Segelflugbetrieb im Westen Deutschlands wurde im Laufe des Krieges durch die westalliierte Luftüberlegenheit empfindlich gestört. So haben 1944 amerikanische Jagdflugzeuge auch versucht, Segelflugzeuge vom Himmel zu schießen, wie das vorstehende Foto einer Schusskamera eines amerikanischen Jagdflugzeugs beweist, welches im Westen Deutschlands entstanden ist.

Der Segelflugbetrieb fand dann durch die Kriegsereignisse und dem westalliierten Vormarsch Ende September 1944 endgültig ein Ende. Auch auf der Wasserkuppe in der Rhön besetzten amerikanische Truppen die große Reichssegelflugschule.

Nach der Kapitulation der Wehrmacht am 8. Mai 1945 wurden zahlreiche Sportarten für Deutsche verboten. Auf Grund des Potsdamer Abkommens und des Alliierten Kontrollratsgesetzes war jeglicher militärische Sport in Deutschland verboten. Dieses Verbot bezog sich insbesondere auf Organisationen, die sich mit Fliegen, Fallschirmspringen und Segelfliegen oder anderer militärähnlicher Ausbildung befassten.

Als 1949 die **Alliierte Hohe Kommission in Deutschland** die Gebiete, in den sich Deutsche in der zivilen Luftfahrt betätigen durften, festgelegt hatte, wurde das **Verbot des Segelfliegens und des Besitzes von Segelflugzeugen** noch ausdrücklich **bestätigt**.



Erst 1951 kam es zur **Wiederzulassung des Segelflugs in Westdeutschland**. Zum ersten großen Fliegertreffen nach dem

2. Weltkrieg fanden sich viele Flugbegeisterte und tausende Zuschauer auf der Wasserkuppe in der Rhön ein, um hier den ersten wieder zugelassenen Segelflügen beizuwohnen.



Viele Vereine gründeten sich wieder und begannen mit dem Bau von Segelflugzeugen oder suchten nach Flugzeugresten in der Eifel, wo die Koblenzer in Schuppen und Scheunen tatsächlich fündig wurden.

In Roetgen hatten sich unsere Segelflieger, so sie die Kriegsergebnisse überlebt hatten, wieder im TV Roetgen zusammengefunden. Sie hatten aber nach Zulassung des Segelflugs anderes im Sinn, als wieder mit dem Segelfliegen fortzufahren, zumal es hier auch keine Fluggelände mehr gab. Aachen-Merzbrück war durch die Belgischen Streitkräfte besetzt. Aachener Segelflieger nutzten die damaligen Freiflächen der Soers für kurze Gleitflüge und sogar kurze Hangflüge. Da wäre es für interessierte oder flugbegeisterte Roetgener schon schwierig gewesen, überhaupt

nach dort zu gelangen. Die damaligen wirtschaftlichen Verhältnisse im Dorf ließen auch den Segelflugsport nur schwerlich zu.

Nach dem Wirtschaftswunder in der Bundesrepublik Deutschland ab etwa 1956 haben sich wieder viele Segelflieger zusammengefunden, Vereine gegründet, Fluggelände gesucht und ausgebaut. Deutsche Firmen bauten wieder Segelflugzeuge und die wieder gegründeten Akademischen Fliegergruppen an den Technischen Hochschulen begannen mit ihren Forschungen und Experimenten, wodurch Deutschland wieder Weltgeltung im Segelflug und im Segelflugzeugbau erlangte. Dazu gesellten sich herausragende segelfliegerische Leistungen. So konnte der deutsche Zahnarzt Ohlmann im Jahr 2008 in Südamerika entlang der Anden mit einem deutschen Segelflugzeug 3008 km weit fliegen. Diese Leistung wurde erst 2023 durch den Deutsch-Amerikaner Boettger ebenfalls mit einem deutschen Segelflugzeug in Nevada USA überboten.

In Roetgen hat sich nicht wieder ein Segelflugverein gegründet, vielmehr haben sich flugbegeisterte Roetgener Bürger Vereinen angeschlossen, in denen sie, zwischen Aachen-Merzbrück, wo nach Abzug der Belgier wieder geflogen werden durfte, und der Dahlemer Binz in der Eifel, ihren Segelflugsport ausüben.

Segelfliegen ist ein Sport, eine Leidenschaft, immer wieder ein Abenteuer im Luftmeer, sogar eine Lebensschule, nicht mehr oder weniger rational, als einen hohen Berg zu erklimmen, mit dem Segelboot über die Ozeane zu fahren oder zum Meeresgrund zu tauchen. Bisweilen kann man in Roetgen oder auf der B 258 Kraftfahrzeuggespanne mit Segelflugzeugen sehen, die zu ihren Flugplätzen in der Eifel streben. Wer bei schönem Wetter mit Kumuluswolken am Himmel seinen Blick nach oben richtet, wird auch über Roetgen Segelflugzeuge beobachten können, die unter den Wolken ihre Kreise ziehen, um Höhe zu gewinnen, wie es zum Beispiel die Bussarde schon tausende Jahre vormachen.

Auch die Kraniche nutzen auf ihren langen Flügen in den Süden oder zurück nach Norden die Aufwinde, was man jedes Jahr auch über Roetgen beobachten kann, wenn der ganze Verband an Vögeln über dem Ort einkreist, Höhe gewinnt und sich dabei lautstark austauscht, wo wohl die beste Thermik steht.



### **Quellenangaben:**

TV Roetgen Vereins-Chronik, Band 1, Teil 2, 1919 – 1941  
Hans Jacobs Pionierleben im Flugzeugbau von Peter Ocker Bd.1  
Das Monschauer Land Jahrbuch 1986, Seiten 153 – 155  
Universitäts- und Stadtbibliothek Köln, Sammlung Schriften aus dem Monschauer Land, Monschauer Volksblatt vom 7. Juni 1935  
Segelflugarchiv Gerhard Kristan

### **Lokale Bilder:**

Walter Wilden, Familienchronik Wilden, Bd. 4, 1920-1940

# HeuGeVe-Nachrichten

---

## Neue Mitglieder: seit 25.04.2024

29.04.2024 Gisela Knopf-Kämper

Roetgen

Unsere **Monatstreffen** finden z.Z. im **ev. Gemeindehaus** in der Rosentalstraße 12 statt. Wir treffen uns immer am 2. Mittwoch im Monat **um 19:30 Uhr. Das nächste Treffen ist also am 12.06.2024.** Unsere **Mitglieder und Gäste** sind herzlich willkommen.

### Kurze Tagesordnung:

- Topthema: **Baugenehmigung und die Forderungen des Denkmalschutzes im „Lütgens“**
- Anliegen der Versammlungsteilnehmer

### Sehr kurzer Bericht über das Mai-Monatstreffen

Werner Cosler referierte über das erfolgte Brandgutachten im „Haus Lütgens“: Betondecken für die beiden vorhandenen Keller wurden als notwendig erachtet; davon wurde ein Teil (vorne links) bei der Beseitigung der „Balkenschäden“ bereits ausgeführt. Das teilweise Öffnen der Geschossdecken mit Blick in den Dachstuhl wurde akzeptiert. Eine Trennwand zur Scheune als Brandschutzwand ist unbedingt erforderlich. Dabei wurde auch das Leerräumen der Scheune und die Entfernung der alten Elektroinstallation gefordert. Diese letzteren Arbeiten könnten als Eigenleistung von den Vereinsmitgliedern ausgeführt werden. Ziel aller aktuellen Aktivitäten ist zunächst der Bauantrag.

Bernhard Müller berichtete über das Treffen mit den Fraktionen des Gemeinderats zwecks Vermietung des restaurierten Anwesens: Unser Modell kam gut an und es bestehen Erfolgsaussichten, aber die politischen Umstände sind schwierig und wir benötigen unbedingt weitere Fördermittel.



## Die Segelfliegerschar des TV Roetgen in Zivil, Foto 1934

Stehend v.l.: Kurt Stollewerk, Walter Wilden, Ernst Vossel, Erich Offermann, Karl Johnen (Scharführer).

Kniend v.l.: Wilhelm Zimmermann, Leo Vossel, Hubert Brammen, Emil Gerlach, es fehlte Viktor Krott.

Sammlung Roetgener Vereine

HeuGeVe: 23-164

Die **Segelflieger des TV Roetgen** sind auf diesem Foto ausnahmsweise nicht uniformiert. Betrachtet man Gruppenfotos aus der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen, so sieht man sehr oft Uniformen oder uniformähnliche Bekleidung. Das gilt für alle möglichen Gruppierungen, selbst die kath. Jugend kam z.B. damals nicht ohne aus. Es ist ein schwieriges Geschäft, diese Vielfalt auseinanderzuhalten, und es bedarf dazu erheblichen Sachverstands. Es ist nicht so, dass eine Uniform in dieser Zeit ein unbedingter Hinweis auf eine Verbindung zur ab 1933 herrschenden NSDAP darstellte.



[sparkasse-aachen.de](http://sparkasse-aachen.de)

# Brauchtum ist einfach.

Wenn der Finanzpartner Vereine fördert, die Tradition und Geschichte in der Region lebendig halten.

 Sparkasse  
Aachen