

Erinnerungen an den ‚Rebstock‘

Zum Flugplatz ‚Rebstock‘ gehört auch unser Benno, über den schon separat berichtet wurde. Er war als Mann der ersten Stunde nach dem Krieg mit Heinz Tonn, Waldemar Weiß, Hans Finus, Ehwald Linnhof, Armin Wronski, W. Peukert bei der ersten internationalen Freiflug-Meisterschaft 1953 in Madrid dabei. Später machte er in dieser Gruppe mit Günter Maibaum den Modellflug mittels Vorführungen populär. Beim ‚Ball der Luftfahrt‘ im Frankfurter Palmengarten, bei Vorführungen am Römerberg und am Messegelände waren Rundfunksender und später das Fernsehen präsent. Dabei waren sie so erfolgreich, dass Neckermann auf sie aufmerksam wurde. Bei der Eröffnung des Neckermanngebäudes begeisterten sie die Massen mit Heißluft Ballon- und Flugmodellstarts vom Hochhaus!

Benno war eines unserer Fliegervorbilder, der tiefe Eindrücke hinterlassen hat. Daher noch ein Erlebnis mit ihm auf dem ‚Rebstock‘: Es charakterisiert besonders seine ausgleichende, verbindende Art: Benno war zeitlebens gläubiger Christ. In Frankfurt fand der Katholikentag statt, als Austragungstätte der alte Flugplatz ‚Rebstock‘ – unser Modellflugplatz! Der Flugbetrieb musste eine Woche eingestellt werden – das ärgerte einige. Benno argumentierte: „Wir alle wollen doch unseren Interessen nachgehen, wir helfen beim Auf- und Abbau, umso früher können wir dann unseren Flugbetrieb wieder aufnehmen“. Das leuchtete einigen ein. Argumente: „Ich bin aber evangelisch, da krieg ich Ärger auf dem Katholikentag!“ waren nicht von der Hand zu weisen. Nicht für Benno: „Da nennen wir es einfach ‚evangelischer Katholikentag‘!“ lautete seine



Mit Vollgas in den Strohhaufen



Benno mit seiner ‚Möve‘, 1962

Lösung. So funktionierte es dann tatsächlich: Alle halfen beim Auf- und Abbau. Es gab freies Essen und Trinken! Bei der Eröffnungsfeier saßen alle dann zusammen, Protestanten und Katholiken, in einer Zeit, als sie sich in Irland noch gegenseitig totschoßen! Die erste Ökumene fand also 1960 auf dem ‚Rebstock‘ statt.

Aus dieser Zeit stammt auch noch folgende Episode: Anlässlich des Katholikentages lagerten riesige Strohballen auf unserem Flugplatz. Ein idealer Tummelplatz für Moped- und Motorradfreaks. Sie vollführten dort begeistert ihre Querfeldeinübungen. Werner mit der Heinkel, Vater Roth mit der Lenker Rex, Ferdel mit der Horex. Dann kam Jakob Sehrt mit der Beiwagenmaschine NSU Max. Ernst Göbel saß im Beiwagen ... und mit Vollgas ging in den Strohhaufen. Heraus kam nur die NSU Max mit Jakob. Der Beiwagen steckte im Strohhaufen ... mit unserem Ernstchen! Gottseidank war ihm nix passiert außer nem Riesenschreck. Und der Beiwagen war am nächsten Tag schon wieder angeschweißt.

Solche Erlebnisse schweißen halt zusammen und so treffen sich heute noch einige Wakefieldflieger regelmäßig in Frankfurt. Da sind Deutsche- und Europameister dabei – meistens Zöglinge von Benno. Aerodynamiker, die jedes Mal mit neuen Ideen aufwarten. Pragmatiker, die dagegenhalten: „Nur der gewinnt, der die beste Thermik hat“. Und immer ist einer dabei, der den Finger hebt: „Passt auf, dass nix passiert!“ Und über allen hängt ein naturgetreues Modellflugzeug, mit Pilot und Fahrwerk ...

Aber nun noch weitere Erlebnisse vom ‚Rebstock‘: Den Namen ‚Alter Flugplatz‘ bekam er, weil ein neuer, größerer 1936 gebaut wurde. Der ‚Rhein-Main Flughafen‘. Bis dahin nannte man das Gelände, das 1911 vom ‚Verein der Luftschiffahrt‘ erworben wurde ‚Flughof Rebstock‘. Seine offizielle Weihe als Mittelpunkt der Luftfahrt erhielt der Rebstock 1912 mit dem Einzug des Zeppelin Kreuzers ‚Victoria Luise‘ in die erste Frankfurter Luftschiffhalle. Danach wurde der Rebstock auch als ‚Flugzeughafen‘ genutzt. Die Flugveteranen August Euler, Hirth, Stamer, Ursinus, Falterbaum, Richthofen (Roter Baron) Hanna Reitsch (erste Frauenpower Pilotin) starteten von hier ihre Rekordflüge.

Nach dem ersten Weltkrieg eröffneten am Rebstock die Gesellschaften ‚Junkers-Luftverkehrs-AG‘ und ‚Deutscher Aero-Lloyd‘ den Flugbetrieb. Beide fusionierten 1926 und gründeten die ‚Deutsche Lufthansa‘, die danach den gesamten deutschen Zivilluftverkehr übernahm.

Auf dem Rebstock wurde immer schon experimentiert. Fast vergessen ist, dass der erste Raketenstart der Welt durch Fritz Stamer in der Rhön und der zweite auf dem Flugplatz ‚Rebstock‘ durch Fritz von Opel erfolgte. Opels Raketen entwickelten 900kg Schubkraft und beschleunigten den Hochdecker auf 150Km/h.

Vom Rebstock aus startete auch das erste Ganzmetallflugzeug von Junker genannt F 13. Das ist der Vorgänger der berühmten ‚Tante Ju‘ – die kam erst 1933 dazu. Der Rebstock ist die Urzelle des planmäßigen Luftverkehrs. Die weltweiten Flüge starteten mittlerweile von hier.



Der Rote Baron und die erste Frauenpower Pilotin



Der Platz, eingengt durch wichtige Bahn- und Verkehrslinien, wurde zu eng! Durch eine Rodung großen Stils wurde 1934 das Gelände des heutigen Frankfurter Flughafen Rhein-Main südlich von Frankfurt erschlossen. Nach Fertigstellung des Rhein-Main Flughafens

1936 war der Rebstock: Sportflugplatz, US Militärflugplatz und Freizeitgelände. In den 70er Jahren baute man dort ein Erlebnissbad, der Rest ist heute Messe mit Parkplatz und es wird weitergebaut ...

In den 60er Jahren war es ‚unser Modellflugplatz. Es trafen sich zunächst die ‚alten Hasen‘, Modellflieger aus der Vorkriegszeit und wir, die Jugend, schauten staunend zu. ‚Dreimeter Spannweite -Vögel‘ ohne Fernsteuerung mit riesigen Bremsfallschirmen, auf über 100m hochgezogen mittels Umlenkrollen. Schnell lernten wir, sammelten Bruchstücke von Abstürzen auf und bauten damit mehr oder weniger Flugfähiges. So verbrachten wir unsere Freizeit. Die meisten

kamen aus der näheren Umgebung. Ich hatte einen weiteren Anfahrweg – Sachsenhausen – mit dem Fahrrad quer durch Frankfurt. Das Flugmodell in einem Osram-Karton auf dem Rücken. Als es mal regnete, weichte der Pappkarton durch, er war unbrauchbar zum Transport. Kein Problem für Werner; er hatte damals schon ein Moped. „Behalte das Modell zusammengebaut in der Hand und ich ziehe dich mit dem Moped durch die Stadt“



war sein Vorschlag. So kamen wir relativ schnell bis zum Hauptbahnhof. Ein aufgeschreckter Hund sprang plötzlich über Werner's Vorderrad. Er bremste, ich flog über den Lenker und dachte nur an das ‚kostbare‘ Modell; ich ließ es sofort los und es segelte über den gesamten Bahnhofsplatz! So viele staunende Zuschauer hatten wir dann nie mehr ...

Der Flugplatz ‚Rebstock‘ war relativ lang, aber nicht sehr breit. So flogen die Modelle oft über die verkehrsreiche ‚Wiesbadener‘ dann über eine Bahnstrecke in den Biegwald. Riesige Buchenbäume warteten da schon. Erstaunlicherweise purzelten die Modelle oft durch die Äste oder landeten in kleinen Lichtungen. Pechvögel blieben manchmal in den höchsten Wipfeln hängen. Klettern unmöglich, Bergestangen gab's nicht, so half nur Geduld bis ein gnädiger Sturm das Modell runterblies. Zeit hatten wir ja, und so begaben wir uns wöchentlich ein paarmal auf die ‚Bergewanderung‘ in den Biegwald. Dabei erzählten die Besitzer von den Erfolgen der verlorenen Modelle. Je länger sie hingen, umso erfolgreicher wurden sie ...

Spannend war es auch auf dem Flugplatz durch den Flugbetrieb selbst. US Soldaten starteten mit ‚ner Piper oder Cessna oder auch mit dem Hubschrauber. ... wir mittendrin mit den Modellen ... nix passierte, weil jeder Rücksicht nahm bzw. nicht zu empfindlich war. Wenn ein Flugmodell von einer Piper getroffen wurde, war es halt im ‚Luftkampf‘ gefallen. Undenkbar heute! Eines Tages kam uns Modellfliegern aber ein US-Hubschrauber besonders nahe. Er landete sogar direkt neben unseren Modellen. Ausgestiegen ist der, später allen bekannte, US-Freiflieger Roger Simpson mit seinem

Auf dem Fahrrad mit Taucheranzug, Schwimmflossen und Modell

Klasse 1 Motormodell. Er kam von seinem Stützpunkt Wiesbaden-Erbenheim „gerade mal vorbei“ bei uns ein paar Probestarts zu machen ...

Am ‚Rebstock‘ gab es nicht nur im Biegwald Bäume. Auch standen einzelne Eichen am Rande des Geländes. Auf der größten Eiche, heute etwa auf Höhe des ADAC-Gebäudes, landete Jakobs wunderschöner Wakefield. Ehwald kletterte hoch, erreichte das Modell aber nicht auf dem weit ausragenden Ast. Guter Rat war teuer. So entschied man: Ast absägen! Benno berechnete die Fallgeschwindigkeit des Modells und die Fallgeschwindigkeit eines Eichenastes. Alles ok: „Der Ast fällt schneller als das Modell! So kann dem Modell nichts passieren.“ Theorie! Praktisch lief der Fall folgendermaßen ab: Ewald sägte, der Ast knickte, durch den Ruck fiel das Modell vom Baum...in der berechneten Fallgeschwindigkeit. Der Ast hing noch kurze Zeit, dann fiel auch er. ... leider genau auf Jakobs ‚Wunder-W‘ – ein Jammer! Manchen klebt zeitlebens das Pech an den Händen ... Jakob war so einer. Er hatte aber die schönsten Modelle!

Zu dieser Zeit wurde der ‚Rebstock‘ langsam zu einem Freizeitpark umgestaltet. Zunächst legte man einen großen Ententeich an – mit Insel. Wir Modellflieger ließen uns nicht verdrängen! Eines Tages landete das Modell von Ehwald Linnhof auf der Insel. Normalerweise kein Problem; keiner von uns war wasserscheu, aber es war Winter!

Nach langem Beratschlagen holte Ehwald den Taucheranzug eines Bekannten und schritt zur Tat. Wie ein Kampfschwimmer stürzte er sich in die Fluten und holte sein Modell von der Insel. Dann kam das Problem: Durch die Kälte war der Gummianzug so steif geworden, dass Ehwald ihn nicht mehr abstreifen konnte. So fuhr er auf dem Fahrrad mit Taucheranzug, Schwimmflossen und Modell durch halb Frankfurt nach Hause. Später gab er zu, dass er sich wie auf einem Karnevalsumzug gefühlt hätte.





Frankfurt lag nach dem 2. Weltkrieg in Trümmern. Wenn man vom alten Flugplatz Rebstock aus Richtung Osten blickte, sah man nur noch den Dom, Teile des Hauptbahnhofes und einen riesigen Gasbehälter im Osthafenbereich. Sonst nur noch Häuserruinen. Rechts war Bahngelände und Schrebergärten. Dort landeten oft unsere ‚Freiflieger‘ bei Nordostwind. Eines Tages kam einer vom Rückholen aus den Schrebergärten. „Habt ihr schon die tollen Äpfel dort probiert?“ Seitdem hatten wir ‚Erntemodelle‘ angelehnt an die früher bekannten, Entenmodelle (Höhenleitwerk vorne). Als diese Aktionen ‚Mundraub‘ weit überschritten, bekamen wir Ärger mit der Vereinsleitung. Schließlich gehörten wir dem Polizeisportverein Grün-Weiß Frankfurt an! Dadurch waren wir auch hessenweit bekannt: Wir wurden mit der ‚Grünen Minna‘ zu den Wettbewerben

Wir wurden mit der „Grünen Minna“ zu den Wettbewerben kutschiert

Für ‚Gaffer‘ auf der Autobahn hatten wir Gitterattrappen dabei, die den Nachfolgenden signalisierte, dass es sich um einen Schwerverbrecher Transport handelt.

Unser ‚Zuchtmeister‘ war Waldemar Weiß, ein Polizeikommissar. Er chauffierte uns nach Homberg/Ohm, nach Ingolstadt, nach Alsfeld und Saarbrücken. Er holte uns teilweise von zuhause ab und managte „fast“ alles: Zelt, Feldbetten, Geschirr. Er war grenzenlos gutmütig. Allerdings wussten wir damals noch nicht, dass alles doch eine Grenze hat ...



Die war erreicht, als es ans Geschirrspülen ging. Keiner erklärte sich freiwillig bereit, die Tassen zu spülen. Es splitterte kurz und die Tassen endeten an der Mauer. Von da an tranken wir aus der hohlen Hand – Pappbecher gab´s noch nicht.

Regelmäßig stand DMM Kassel/ Waldau auf dem Programm. Die Fahrt mit der ‚Grünen Minna‘, Übernachtung in der Jugendherberge. Dort stellten wir fest, dass es noch weitere lustige Fliegergruppen in Deutschland gab: Die schwäbische Truppe z.B. mit dem lautstarken Wolfgang Gerlach an der Spitze. Meiner Erinnerung nach, hatten die das effektivste Rückholssystem damals: Riesige Fahnen und ohrenbetäubende Fanfaren an Startstelle und am Platzen. Dort stand die Rückholmannschaft. Die Modelle waren markant mit BW (Baden-Württemberg) gekennzeichnet. Beim Start der Modelle wurden Fahnen geschwenkt und die Fanfaren jaulten. Ein Höllenspektakel! Natürlich noch lauter, wenn einer von ihnen gewonnen hatte ...



Werner Steiner und Klaus Hertsch in Saarbrücken



Gruppenbild mit Polizei Oberkommissar Eidamm

Auch auf dem Flugplatz Kassel/ Waldau erlebten wir Folgendes: Horst Berkefeld kam mit eigenem Fahrzeug: Vespa, Fliegerkiste auf dem Buckel, Hund auf dem Bodenblech zwischen den Beinen. Der Hund soll der Grund gewesen sein, warum er sich so früh schon separierte. Kurz vorm Einfliegen merkte er: Alle Propeller vergessen! Kurz entschlossen drehte er die Vespa Richtung Frankfurt und fuhr zurück. Latten holen! Wir wollten ihm noch anbieten, den Hund bei uns zu lassen. Nein, der hatte sich so an das Rollerfahren gewöhnt. Und so fuhr er 200km nach Frankfurt und wieder zurück; der Hund mit Halsband am Rollerhaken. Bei starker Kurvenlage schwenkte der Hund weit aus



Bei starker Kurvenlage schwenkte der Hund weit aus dem Trittbereich aus

dem Trittbereich aus; er hatte sich ja so dran gewöhnt.

Dann kam ein Polizeioberkommissar Eidamm mit auf die Wettbewerbe. Er wollte mittels Jugendarbeit

Karriere machen. Jeder Meistertitel von uns brachte ihm einen Stern. Er unterstützte uns emsig und wir ihn ebenfalls, da wir Vorteile witterten. Er hatte Presseerfahrung ... wir wurden bekannt!

Es war Saarbrücken/Ensheim, ein Gewitter mit Sturm zog über den Flugplatz, die Zelte flogen weg – sogar das Bierzelt! Alles war weg, auch unser Oberkommissar Eidamm. Wir schwärmten aus, jedes Klohäuschen wurde umgedreht, jedes Erdloch inspiziert,

wir bekamen Angst. Es wurde plötzlich ernst; selten bei uns! Die Wettbewerbsleitung schaltete sich ein. Man telefonierte in Ensheim herum und fand ihn schließlich in einer Dorfkneipe. Er hatte es noch geradeso vor dem Unwetter geschafft ... Manager können sich halt doch in jeder Lebenslage helfen. Das Letzte was wir von unserem Oberkommissar Eidamm später hörten: Er hatte Karriere gemacht, saß im Polizeipräsidium in der Führerscheinstelle; was Werner einmal nutzen wollte! Holte sich dabei aber nur einen riesen Anpiff ab! Das muss er gelegentlich mal selbst erzählen...

Auch Ernstchen Göbel machte bei der Polizei Karriere. Wir trafen ihn mal zufällig im Stadtteil Niederrad in einem Lokal. Freudig begrüßten wir uns, es gab viel zu erzählen und auch zu trinken. Bei der Verabschiedung



fragte er plötzlich: "Ihr wollt doch nicht etwa noch Autofahren?" Wir hatten ganz vergessen, dass er Polizei-Revierleiter in diesem Stadtteil war und nur Alkohol-freies getrunken hatte ...

Wir vom ‚Rebstock‘ waren erfolgreich, dank unserer fähigen Lehrmeister. Die Kameradschaft und Gruppendynamik war ein weiterer Grund. Dieser Zusammenhalt auf dem ‚Rebstock‘ und dass es uns so dahinzog, hatte natürlich noch einen Hintergrund. Keiner von uns hatte damals ein Auto, unser Aktionsradius war begrenzt. Uns reizte die Freiheit, wir wollten raus ‚in die Welt‘. Die ‚Grüne Minna‘ half uns dabei. Wir waren gemeinsam an jedem Sonntag auf einem anderen Flugplatz. Als allerdings die ersten separat mit eigenem Motorrad oder sogar mit eigenem Auto auf die Wettbewerbe fuhren, ließ das nach. Als dann die Mädels im Auto saßen, war das Ende der Rebstockzeit nahe ...

Die Wettbewerbe wurden zu einer Art Alibiveranstaltung genutzt: Ein, zwei Durchgänge, dann verschwanden sie. Im Kornfeld, zum Modelle suchen natürlich ... Beruhigend ist doch, dass sich das heute wiederholt ... Ok, vielleicht sagt heute kaum noch einer: ‚Passt auf, dass nix passiert!‘

Pause muss aber sein, mal Pause vom Modellflug: Ausbildung, Familie, Beruf. Es gibt ja noch ähnlich wichtiges wie Modellflug ... Wir zogen wegen Wohnraummangel aufs Land. Nieder-Erlenbach, die Kinder fühlten sich

Fernsteuersegler bis zu 5m Spannweite, Hangflug im Hochgebirge – der Freiflug war passé

wohl, wir trösteten uns mit Argumenten wie: frische Luft, Natur und Ruhe. Da stand ich sonntagsmorgens auf dem Balkon, Traumwetter, Ruhe? – Fehlanzeige! „Sägt da einer um 8 Uhr sonntags etwa schon Holz?“ Der Sache gingen wir dann doch auf den Grund. In ca. 3 km Entfernung befand sich ein Modellflugplatz: Motorflieger ‚durchsägen‘ die ruhige Landluft. Dort fing dann

die Fliegerzeit unserer Söhne an: Kleiner Uhu, Junior, die Thermikbremse nicht eingestellt, Adresse vergessen aufs Modell zu kleben, das ganze Freifliegerprogramm also! Dann: Fernsteuersegler bis zu 5m Spannweite,

Hangflug im Hochgebirge. Freiflug war passé, es nahm keiner mehr ernst. Sogar Dieter flog Fernsteuer-Nurflügel.



Als Heiko dann aber kam und beichtete: „Fernsteuern ist doch das langweiligste was es gibt. Da passiert ja einfach garnix.“ Da war es wieder mal soweit:

da mussten wir selbst einfach wieder Hand anlegen! Gut, dass noch flugfähige Modelle im Keller lagen. Eine weitere Freiflugepoche begann. Aber das ist eine andere Geschichte ...