

## Fliegerei im Kraichgau

### Eugen Wieser – Ein Eppinger Flugpionier

*Bernd Röcker*

Seit es schriftliche Überlieferungen gibt, wissen wir, dass das Fliegen schon immer ein Traum der Menschen war. In der griechischen Sagenwelt versuchten Dädalus und Ikarus sich wie Vögel in die Luft zu erheben, um von Kreta, wo sie von König Minos gefangen gehalten wurden, in ihre griechische Heimat zu gelangen. Weil in seinem Übermut Ikarus immer höher flog, schmolz durch die größere Sonneneinstrahlung das Wachs, mit dem Dädalus bei Ikarus die Federn an den Armen befestigt hatte, so dass er ins Meer stürzte und ertrank. Wie in der griechischen Sage scheiterte auch der Flugversuch des Schneiders von Ulm, der ebenfalls, einem Vogel gleich, die Donau überqueren wollte und dabei angeblich im Fluss ertrank. Einem Bericht des SWR vom 25. Juni 2020 zufolge überlebte er allerdings, wurde jedoch zum Gespött der Bürger, wodurch er schweren wirtschaftlichen Schaden nahm.

Sieht man von den Plänen ab, die an der Wende zur Neuzeit Leonardo da Vinci für ein Fluggerät entwarf, die aber nie verwirklicht wurden, gelang es erstmals 1783 den Brüdern Montgolfier einen mit Heißluft gefüllten Ballon herzustellen, mit dem sie in die Luft aufsteigen und fliegen konnten. Von diesem Zeitpunkt ab wurden in immer kürzeren Abständen Fortschritte im Fliegen gemacht. 1891/92 unternahm Otto von Lilienthal den ersten Gleitflug mit einem Segelflugzeug, 1903 entwickelten die Brüder Wright das erste Motorflugzeug, das dann so schnell weiterentwickelt wurde, dass es bereits im Ersten Weltkrieg von mehreren kriegführenden Ländern eingesetzt werden konnte.

Auch im Kraichgau gab es schon vor dem Ersten Weltkrieg einzelne Flugbegeisterte. Als erster konnte Adolf Schöner (Adersbach) 1913 auf einem Luftschiff mitfahren. Schon als kleiner Junge träumte er vom Fliegen, seit er um 1900 einen Freiluftballon über seinem Heimatort am Himmel gesehen hatte. Während der Ableistung seines Wehrdienstes durfte er als „Ballast“ an einer zweistündigen Zeppelinfahrt in Baden-Oos teilnehmen. Nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 meldete er sich als Maschinist zur Betreuung der Motoren und als Bordschütze einer Luftschiffbesatzung. Bis zum Kriegsende 1918 war er hauptsächlich auf dem Luftschiff Hansa im Einsatz. Er hatte einen Spähkorb konstruiert, der es beim Flug über den Wolken im Feindesland ermöglichte, dass das Luftschiff für den Feind unsichtbar blieb,

aber dadurch, dass man mittels einer Motorwinde den Korb mit einem Beobachter unter die Wolken herabließ, dieser seine Beobachtungen mit Hilfe eines Telefons der Mannschaft melden konnte. Auch nach dem Krieg blieb er als Führer von Gasballonen der Luftfahrt treu.

Drei Kraichgauer dienten im Ersten Weltkrieg sogar als Piloten in der neugegründeten Kaiserlichen Luftwaffe. Hermann Brettel aus Waibstadt flog zuletzt in der Staffel des „Roten Barons“ Freiherr Manfred von Richthofen. Am 2. April 1917 soll er mündlichen Überlieferungen zufolge mit seinem Flugzeug zwischen Waibstadt und Neckarbischofsheim gelandet sein. Von Böblingen aus soll er seinen Heimatort überflogen und Pakete abgeworfen haben. Der zweite Pilot aus dem Kraichgau war der Fliegerleutnant Arthur Merz aus Neidenstein. Er landete mit einem mitfliegenden Gefreiten am 13. Juli 1917 mit einem Doppeldecker in der Nähe der Neidensteiner Mühle. Er stieg mit diesem in Gotha auf, übernachtete zu Hause und flog am nächsten Morgen über Darmstadt zurück nach Gotha. Kurz vor Kriegsende 1918 fiel Merz. Der dritte Kraichgauer Pilot, Max Weil, ein Abkömmling der bekannten wohlhabenden jüdischen Familie Weil aus Steinsfurt, war als Marineflieger an der Kanalküste in Nordfrankreich stationiert. Nach der Beendigung der Kampfhandlungen und dem Ausbruch der Revolution 1918/19 gelang es ihm noch, von dort mit seiner „Albatros B II“ zu fliehen, und er konnte im Wiesental bei Steinsfurt landen. Bei der Bruchlandung beschädigte er den Propeller, der heute noch im „Lerchennest“ in Steinsfurt zu sehen ist. Er emigrierte nach Argentinien, wo er 1978 starb.

Zu den Fluggpionieren des Kraichgaus zählt der Bad Rappenauer Lokalhistoriker Rudolf Petzold auch Dr. Hermann Barth, der allerdings nur seine letzte Ruhestätte in Bad Rappenau gefunden hat. Er wurde im Jahre 1900 in Greiz (Thüringen) geboren, studierte Flugtechnik, promovierte 1934 in Karlsruhe und arbeitete anschließend als wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL). Als deren Beauftragter wurde er an die Flugtechnische Versuchsanstalt nach Prag-Letnán abgeordnet und 1945 von den kommunistischen Machthabern der Tschechoslowakei zu 10 Jahren Haft verurteilt, kam 1955 nach Deutschland zurück und fand in der gerade wiedergegründeten DVL (seinem alten Arbeitgeber) erneut eine Anstellung. 1963 wurde er nach Lampoldshausen versetzt und dort mit der Planung und Entwicklung von Höhenprüfständen für Raketentriebwerke beauftragt. Genau genommen hat er mit dem Kraichgau weder durch seinen Geburtsort noch mit seinen Wohnorten etwas zu tun, sondern nur durch die Nennung seines Namens auf dem Familiengrabstein auf dem Bad Rappenauer Friedhof.

Aufgrund des Versailler Friedensvertrages war in Deutschland das Fliegen mit Motorflugzeugen erheblich eingeschränkt. Die Luftwaffe war verboten worden. Flugbegeisterte konnten sich ihren Traum vom Fliegen höchstens noch mit dem Segelflug erfüllen. Der hatte sich aber seit Lilienthals Gleitflug 1891 kaum weiterentwickelt. Nach 1920 traf sich auf der Wasserkuppe in der Rhön, die mit einer Höhe von 950 Metern einer immer größer werdenden Zahl von Gleit- und Segelfliegern ideale Bedingungen dafür bot, von deren Hängen hinunter ins Tal zu gleiten. Die Fluggeräte wurden ständig verbessert. Es gelangen daher immer weitere, höhere und längere Flüge. Der Segelflug gewann dadurch viele neue Anhänger. Die Rhön wurde so zur Wiege der Segelflugbewegung in Deutschland.

Auch im Kraichgau interessierten sich immer mehr junge Leute für das Segelfliegen. Um 1927/28 bis in die beginnenden 1930-er Jahre entstanden in größeren Gemeinden wie Bad Rappenau, Waibstadt, Hoffenheim, Eschelbach, Kirchart, Stetten a. H. und Eppingen Fliegergruppen, die Gleitflugzeuge zu bauen versuchten. Am 2. Juni 1932 wurde mit Sitz in Eppingen auch die „Kraichgau-Flugvereinigung“ gegründet. Eugen Wieser, der jüngste Sohn des Schreiners Karl Wieser, tat sich besonders hervor. In seinen Lebenserinnerungen, die in sechs Folgen von Peter Boxheimer 1986 in der „Eppinger Zeitung“ unter dem Titel „Eugen Wieser – Ein Leben für die Fliegerei“ veröffentlicht wurden, erfährt der Leser nicht nur Biographisches aus dem Leben von Wieser, sondern vor allem davon, wie die Flugbegeisterung sein Leben und auch die Fliegerei im Kraichgau bestimmt hat.

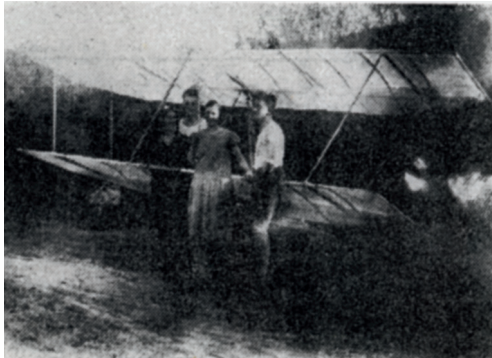


*Eugen Wieser als Matrose. Eppinger Zeitung (EZ), 27.8.1986*

Wiesers Interesse am Fliegen wurde bereits in seiner Kindheit geweckt. Als Kind musste er die Gänse seiner Familie und der Nachbarn hüten. Wenn er, an der am elterlichen Grundstück vorbeifließenden Elsenz sitzend, die Gänse beobachtete, wie sie über die Wasseroberfläche flogen und dabei mit ihren Flügeln die Wasseroberfläche berührten, dachte er, das müsse etwas Besonderes, etwas Schönes sein. Sein größter Wunsch war, selbst ein Fluggerät zu bauen, um damit das Fliegen zu lernen.

Doch bevor er eine Lehre beginnen konnte, musste er zuerst einen Schulabschluss haben. Nach der Obertertia, damals der obersten Klasse an der Eppinger Realschule, absolvierte er in der väterlichen Bau- und Möbelschreinerei eine dreijährige Schreinerlehre, die er 1923 abschloss. Während der Lehrzeit baute er schon in der Werkstatt seines Vaters die ersten Flugmodelle mit aus Holz geschnitzten Propellern, die sich durch Reiben zwischen den Händen drehten.

Sein größter Wunsch, eine Pilotenkarriere bei der Luftwaffe, war aus politischen Gründen damals unerfüllbar, weil die Siegermächte des Ersten Weltkriegs im Versailler Friedensvertrag, wie oben schon erwähnt, es Deutschland untersagten, wieder eine Luftwaffe aufzubauen und auch den Motorflugverkehr erheblichen Einschränkungen unterwarfen. Weil es ihm zu Hause zu langweilig war, bewarb er sich bei der Marine. Als Freiwilliger diente er als Matrose in Stralsund. Da ihm die mittlere Reife fehlte, die Voraussetzung für die Offizierslaufbahn war, verdingte er sich bei der Handelsmarine als Schiffsjunge. Fünf Monate lang segelte er auf einem Zweimastschoner in der Nord- und Ostsee, doch



Die „Nachteule“. EZ 27.8.1986

Drachen- und Ultraleichtflugzeuge, gab, denn den Traum zu fliegen hatte er immer noch nicht aufgegeben. Als gelernter Schreiner hatte er die notwendigen handwerklichen Voraussetzungen für den Bau eines Fluggleiters. Er konnte zudem die Werkstatt seines Vaters nutzen. Mit Hilfe seines Freundes Walter Lang, der als gelernter Glaser ebenfalls handwerkliche Fähigkeiten besaß, sowie dessen beiden Schwestern Sofie und Else baute er das Segelflugzeug nach den Plänen Eisenlohns zusammen. Es war wahrscheinlich das erste im Kraichgau gebaute Flugzeug.

Im März 1927 planten die Vier den „Jungfernflug“ mit der „Nachteule“, wie sie ihren Hängegleiter liebevoll nannten. Rechts von der Straße nach Kleingartach sollte der Flug starten. Wieser, der als Pilot am Hang oben im Hängegleiter stand und sich an den Streben festhielt, musste wie beim heutigen Drachenfliegen kräftig laufen, damit sich der Flieger vom Boden abhob. Die „Eppinger Zeitung“ schrieb über die Flugversuche: „Mit dem Segelflieger, der eine Spannweite von sechs Metern besitzt, haben die Erbauer einige Probeflüge unternommen, die trotz der fast herrschenden Windstille sehr gute Resultate zeitigten.“ Im Rückblick nach rund sechzig Jahren schränkte Wieser ein: „Ich war vielleicht zwei Meter hoch in der Luft und fiel dann wie ein Sack herunter. Das waren die ersten Hüpfen.“

Zusammen mit einer Gruppe von Flugbegeisterten aus Kürnbach, die ebenfalls einen Segler selbst gebaut hatten, stellten Wieser und Lang ihren Gleiter im Gasthaus „Engel“ der Öffentlichkeit vor. Sie verlangten dafür zwei Mark Eintritt. Dabei kamen 300 Mark zusammen, mit denen sie ein Gummiseil für Katapultstarts kauften. Mit den Kürnbachern verbesserten sie außerdem ihre „Nachteule“. Diese erhielt ein Höhen-, Tiefen- und Seitensteuer. Auch einen Pilotensitz bauten sie ein. Auf einem Rübenacker am Eppinger Judenfriedhof versuchten sie einen weiteren Start, der aber gänzlich misslang. Der Sitz wurde weggerissen und der Segler beim Aufprall in seine Einzelteile zerlegt. Denn durch die Verbesserungen wie die Anbringung von Höhen-, Tiefen- und Seitensteuer sowie dem Einbau eines Pilotensitzes war er zu schwer geworden.

Im Februar 1928 ließ sich Wieser an der Sportfliegerschule Böblingen zum Sportflieger ausbilden. Für die Ausbildung musste er 1000 Mark aufbringen. Das Geld dafür verdiente er sich, indem er einem Lehrer zur Hochzeit ein Schlafzimmer schreinerte. Zur

als er dann auf „große Fahrt“ gehen wollte, fand er keine Schifffahrtsgesellschaft, die ihn anheuerte.

Wieser änderte seine Pläne. Er ging zurück nach Eppingen, arbeitete wieder als Schreiner Geselle und besuchte die Landeskunstschule in Karlsruhe, um Innenarchitektur zu studieren. Während des Studiums lernte er den Regierungsbaumeister Dr. Roland Eisenlohr kennen, der ihm einen Plan zum Bau eines Hängegleiters, eines Vorläufers der

Ausbildung gehörte auch ein Prüfungsflug von Böblingen nach Frankfurt und zurück. Ende Februar musste er mit seiner Maschine bei dem Flug von Frankfurt nach Böblingen bei Sinsheim auf einer Wiese hinter der Blechwarenfabrik Maier notlanden, weil die Benzinleitung gebrochen war. Für die Sinsheimer war diese Notlandung ein großes Spektakel. Das „Sinsheimer Tageblatt“ berichtete darüber und hob dabei die Ruhe und richtige Erfassung der Lage durch den jungen Flugschüler hervor.

Bald nach dieser Notlandung erwarb Wieser den Motor- und Kunstflugschein. Sobald er diesen in der Tasche hatte, zog es ihn in die Fremde nach Warnemünde, wo er bei den Flugzeugwerken Heinkel als Schreiner anheuerte. Dadurch kam er in Kontakt mit den Segelfliegern auf der Rhön, wo er im Juli 1928 den C-Schein machte. Noch im gleichen Jahr gastierte der Zirkus Holzmüller auf dem Turnplatz in Eppingen auf dem Roth. Voller Tatendrang sprach er den Manager an und bewarb sich als Reklameflieger. Der Mann vom Zirkus zeigte sich sehr aufgeschlossen und bot Wieser einen Vertrag mit einem Monatseinkommen von 600 Mark an, wenn er das Flugzeug mitbringe.

Den Betrag von 6000 Mark für das Flugzeug konnte er jedoch nicht selbst aufbringen. Deshalb lieh er sich bei seinem sechs Jahre älteren Bruder Karl, der in Eppingen als Ratschreiber ein sicheres Einkommen hatte und im TV Eppingen ein erfolgreicher Turner und Leichtathlet war, diesen Betrag, kaufte sich bei der Firma Raab-Katzenstein in Köln einen Doppeldecker, die „Grasmücke“, und flog dem Zirkus hinterher, der inzwischen in Biedenkopf (Hessen) gastierte. Weil er keine geeignete Wiese zum Landen fand, versuchte er auf einem Acker aufzusetzen. Bei der Landung machte er mit seiner Maschine einen Kopfstand. Dabei knickte der Propeller ab. Der Traum vom Zirkusreklameflieger war somit ausgeträumt. Wieser hatte gegenüber seiner Familie ein schlechtes Gewissen und traute sich nicht mehr nach Hause.

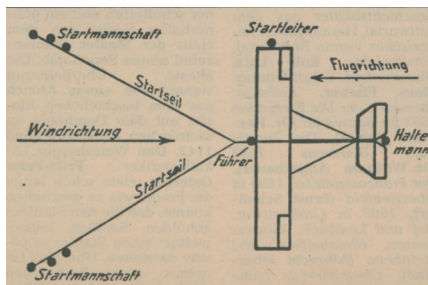
Als Wieser erfuhr, dass der Eppinger Metzger und Eichbaumwirt Heinrich Blösch nach Barcelona in Spanien fuhr, um dort als Metzger zu arbeiten, fragte er diesen, ob er ihn mitnehme. Der sagte sofort zu. Wieser fand dort Arbeit als Austräger bei einem Kolonialwarenladen und verdiente das nötige Geld für den Lebensunterhalt. Für die Weltausstellung 1929 in der katalanischen Hauptstadt erhielt er sogar eine Anstellung bei der Firma Siemens. Die Fliegerei musste er in dieser Zeit aufgeben.

Erst nach zwei Jahren, im Sommer 1930, kehrte Eugen Wieser in den Kraichgau zurück. Bei einem zweiwöchigen Segelflug-Lehrgang der Deutschen Turnerschaft in Berlin 1931 konnte er erstmals wieder seinem Hobby, dem Segelfliegen, nachgehen. Nicht lange danach fand er eine neue Aufgabe. Er besorgte sich die Konstruktionsunterlagen für ein einsitziges Segelflugzeug, das „Grunau-Baby“. In der Werkstatt seines Vaters begann er 1932, die ersten Bauteile zusammenzufügen. Als ebenso flugbegeisterter Helfer stieß damals Richard Weiß aus Reihen zu ihm.

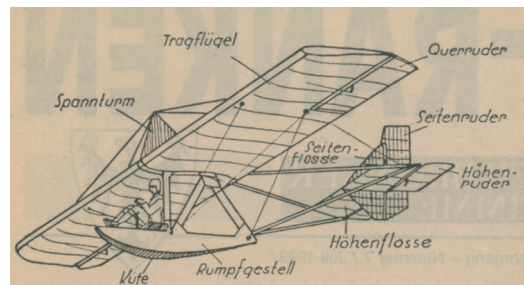
Der Fluglehrer Fritz Stamer (Wasserkuppe) hatte nach einer Phase des Experimentierens mit Hängegleitern und Sitzdoppeldeckern anfangs der 1920-er Jahre zur Schulung der Segelflieger die Alleinschulung mit dem verspannten Eindecker-Einsitzer, einem Hochdecker mit offenem Gitterrumpf, entwickelt. Über viele Jahre hinweg wurden die Segelflieger mit ihnen geschult. Urtyp der Schulmaschinen war ein von Alexander Lippisch



konstruierter Schulgleiter, der einfach und billig zu bauen war. Aus einem Schulgleiter, den Gottlob Espenlaub 1924 baute, entstand der „Grunau 9“, ein abgespannter Hochdecker, dessen Gitterrumpf aus ebenem Holz-Fachwerk bestand. Stamer und Lippisch konzipierten 1926 einen neuen Schulgleiter für den Selbstbau, der in vielen Varianten von Gruppen und Firmen nachgebaut wurde. Auch der „Zögling“, eine der Varianten, war ähnlich wie der „Grunau 9“ aufgebaut, aber nur für den Start mit dem Gummiseil geeignet. Ein Plansatz zum Selbstbau kostete 1931 20 Reichsmark, eine Zusatzzeichnung



Start mit dem Gummiseil  
Aus: Walter, Segelflug-Pioniere, S. 1



Aufbau eines Schulgleiters  
Aus: Walter, Segelflug-Pioniere, S. 1

für die Rumpfverkleidung („Boot“) 5 Reichsmark. Mit dem „Boot“ steigerte sich sein Gleitverhältnis von 1:8 auf 1:12.

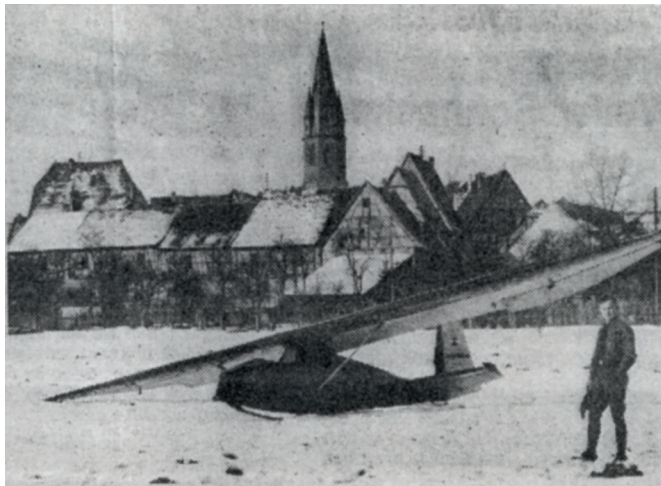
Wieser und Weiß hatten die Idee, das „Baby“ aerodynamisch zu verbessern, u. a. auch dadurch, dass sie die Tragflächen um einen Meter verlängerten. Um mehr Platz zu haben, verlegten die beiden die Arbeit in den zweistöckigen Schuppen des Kolonialwarenladens Huber (heute steht dort das Sudhaus der „Palmbrau“). Je länger sie an ihrem „Grunau Baby“ bauten, umso klarer wurde ihnen, dass auch dieser Schuppen zu klein wurde. So zogen sie in die „Untere Mühle“ um, die ihnen der damalige Bürgermeister Karl Doll zur Verfügung gestellt hatte. Als sie ihr fertig gebautes Flugzeug aus dem Schuppen heraus bringen wollten, merkten sie, dass es zu groß war. So blieb ihnen nichts anderes übrig, als die Lehmwand des Schuppens durchzubrechen. Nach einjähriger Arbeit flog Wieser das „Baby“ auf den Eppinger Bahnhofswiesen ein. Richard Weiß zog den Segler mit einem selbstgebauten Wagen hoch. Noch Jahrzehnte später war Eugen Wieser davon überzeugt, dass es damals das beste Schulungsflugzeug gewesen sei.

Unter dem Titel „Bemerkenswerte fliegerische Leistung“ lieferte Wieser, dessen Name inzwischen nicht nur im Kraichgau, sondern auch im Unterland ein Begriff geworden war, am 12. April 1932 in der „Eppinger Zeitung“ erneut Schlagzeilen. Sie berichtete, dass bei Kleingartach ein Fluglehrer der Stettener FAG (Flug- und Arbeitsgruppe Stetten a. H.) am Sonntag an einem 2100 Meter langen Hang vier Minuten gesegelt sei. Die Flugzeit vom Start bis zur Landung habe fünf Minuten und zwanzig Sekunden betragen. Viele Spaziergänger von Kleingartach und Niederhofen strömten herbei, um dieses seltene Spektakel eines Segelfluges zu erleben. „Sechsmal“, so schrieb die Zeitung, „überflog die Maschine in 70 bis 80 Metern Höhe die Zuschauer.“

Der Pilot des Schulgleitflugzeugs, das über das Leintal schwebte, war Eugen Wieser. Er arbeitete eng mit der etwa 10 Mann starken Stettener FAG zusammen, seit diese sich anfangs der 1930-er Jahre nach mehreren Besuchen der Segelflugtage auf dem Segelfluggelände Teck als Verein konstituiert hatte. Im Spätherbst 1931 begann die FAG mit dem Bau eines Schulgleiters vom Typ „Zögling“. Für den Bau stellten die Brüder Walter die Werkstatt ihrer Lohndrescherei zur Verfügung. Finanziell wurde die FAG vor allem von Karl Walter, einem Mitbesitzer, unterstützt. Der „Zögling“ war eine für den Selbstbau geeignete Holzkonstruktion, bei der aber sorgfältige Arbeit nötig war, denn die dünnen Fichtenleisten und Sperrholzplättchen mussten zu stabilen Tragflächen verleimt werden.

Im Januar 1932 war der Rohbau fertig und wurde im Freien montiert. Anschließend wurde die Stoffbespannung aufgebracht und mit Spannlack bestrichen. Sofort wurden die ersten Startversuche im Wiesental beim Dorf unternommen, danach lange Flüge zwischen Stetten und Niederhofen. Über den Weinbergen wurde der Flug mit Hilfe eines langen Gummiseils gestartet, die Landung erfolgte unten beim Forchenwäldchen. Mehrere Bruchlandungen veranlassten die FAG zu Umbau und Verbesserungen. So wurde der Führersitz tropfenförmig mit dem sog. „Boot“ verkleidet. Dank dieser Verbesserungen gelang

Wieser am Kleingartacher Hang im Aufwind ein von mehreren Augenzeugen bestätigter 40-Minuten-Flug. Fast jeden Sonntag war Wieser mit dem Fahrrad nach Stetten gefahren, um den Stettenern beim Bau ihres „Zöglings“ mit seiner größeren Erfahrung zu helfen. Aber auch als Berater, Einflieger und Fluglehrer stand er ihnen bei. Mindestens fünf von ihnen führte er in die Gleitfliegerei ein. Zwei bis drei Jahre war die



Der „Rote Adler“. EZ, 28.8.1986

FAG Stetten wirklich aktiv. Einer ihrer treibenden Kräfte war Eugen Wieser, obwohl er während dieser Zeit auch noch in Eppingen zusammen mit Richard Weiß an seinem „Grunau Baby“ baute.

Auch bei anderen Fliegergruppen leistete Wieser wichtige Pionierarbeit, vor allem nachdem er auf dem Hornberg bei Schwäbisch Gmünd die Prüfung als Segelfluglehrer abgelegt hatte. Von Hoffenheim bis nach Heilbronn waren seine Dienste als Ausbilder gefragt. Als die FAG Löchgau ihn als Einflieger ihres ersten Segelflugzeugs anlässlich der Einweihung des Turnerheims anforderte, waren seine Flugvorführungen eine große Sensation.

Bei einem Segelfliegertreffen 1934 auf der Hornisgrinde lernte Wieser den Mosbacher Brauereibesitzer und Segelflugfan Dr. Hugo Hübner kennen. Diese Begegnung gab Wiesers Leben eine entscheidende Wende. Dr. Hübner stellte ihn als Bierfahrer ein. Wieser hatte nun ein sicheres Einkommen und fuhr einen Opel-Blitz als Dienstfahrzeug. Als Gegenleistung bildete er die Mosbacher Fliegergruppe aus.

Im August 1934 schrieb Eugen Wieser erneut Segelflug-Geschichte. Mit seinem „Grunau-Baby“, das er zusammen mit seinem Freund Richard Weiß in Eppingen gebaut und auf den Namen „Roter Adler“ getauft hatte, holte er den badischen Rekord im Dauerfliegen. Sieben Stunden und 19 Minuten kreiste er über dem Neckartal und der Burg Hornberg. Der Burgherr hisste sogar die Flagge, damit Wieser sehen konnte, woher der Wind wehte. Ein knappes Jahr später ging Wieser erneut auf Rekordjagd. Am 1. Juli 1935 übertraf er den bisherigen süddeutschen Rekord im Dauerfliegen. Um 8.48 Uhr war er auf dem Mosbacher Flugplatz gestartet. Als er dort mit seinem „Adler“ wieder landete, zeigten die Uhren auf 19.53 Uhr. Elf Stunden und fünf Minuten war er in der Luft geblieben und bis zu 1100 Meter hoch geflogen. Ohne gepolsterten Sitz bei großer Hitze war dieser Non-Stopp-Flug für den Piloten eine Tortur, die er immer im Gedächtnis behielt. Die Flasche Bier, eine große Schinkenwurst und ein Stück Brot, womit er auf dem Flugplatz von den Mosbacher Freunden empfangen wurde, schmeckten deshalb erst recht. Sein erster Gang danach führte ihn aber zum Neckar, um sich abzukühlen. Wiesers Rekordflug rief in der Öffentlichkeit ein großes Echo hervor. Presse und Radio berichteten darüber. Auch die Monatszeitschrift des Luftsportverbands „Der Deutsche Sportflieger“ würdigte ihn, indem sie ein Foto vom Flug mit seinem „Baby“ über das Neckartal auf der Titelseite brachten. Sogar der Reichsluftfahrtminister Hermann Göring ließ ihm als Anerkennung 200 Mark überweisen.

Der Überfall Mussolinis auf das abessinische Kaiserreich 1935 brachte Wieser auf die Idee, dem bedrängten Kaiser beim Aufbau einer Luftwaffe beizustehen. Auf ihren



*Eugen Wiesers „Roter Adler“ beim badischen Höchstleistungsflug im August 1934 über der Burg Hornberg (links). Begeistert wurde der Rekordflieger in Mosbach empfangen (rechts). Fotos: Wieser*



NSU-Motorrädern fuhren er und sein Freund Richard Weiß nach Paris, um dem abessinischen Botschafter das Hilfsangebot zu unterbreiten. Um Geld zu sparen, übernachteten sie in Heuschobern. Groß war ihre Enttäuschung, als der Botschafter ihnen zu verstehen gab, dass sein Land dafür kein Geld habe, sie aber auf eigene Kosten helfen dürften. So fuhren sie wieder zurück, doch nicht in den Kraichgau, sondern nach Berlin, um sich bei dem Leiter des Deutschen Aeroclubs Fritz Stamer um eine Stellung zu bemühen, die Hobby und Beruf miteinander verband. Stamer verwies die beiden Bittsteller an Fritz Wilhelm Hammer vom Reichsverband der deutschen Luftfahrtindustrie, der Piloten für die geplante ecuadorianische Fluggesellschaft suchte. Doch bis sie dort anfangen könnten, müssten sie sich noch etwas gedulden.

Eugen Wieser vermittelte er eine Anstellung als hauptamtlicher Segelflugsport- und Werklehrer an dem Prominenten-Internat im Schloss Salem am Bodensee ab Dezember 1935. Mit Schülern baute er ein Segelflugzeug. Besonders in Erinnerung blieb ihm die elitäre Atmosphäre des Hauses. Das Schulgeld von 3600 Mark im Jahr konnten sich nur gut betuchte Eltern leisten. Während seines Dienstes bei der Luftwaffenreserve in Böblingen und Freiburg 1936/37 erwarb Wieser den Motorflugschein B2, der zum Fliegen von größeren Maschinen berechtigte.

Ende November 1937 erfuhr er durch ein Telegramm aus Berlin, dass in drei Tagen ein Schiff aus dem Bremer Hafen auslaufe, das ihn, mit einer einmotorigen Junkers W 34 an Bord, mit nach Ecuador nehme. Nach dem das Schiff den Panamakanal durchquert hatte, legte es im Hafen Guayaquil an. Die furchtbare Hitze an der Meeresküste und eine Heuschreckenplage setzten ihm und Richard Weiß, der als Bordmonteur mitreiste, sehr zu. Beide konnten es kaum erwarten, bis die Techniker die Junkers zusammengebaut



*Hoch über dem Neckartal. Rhein-Neckar-Zeitung (Mosbacher Ausg.), 26. 8.2014, S. 3*

hatten; erst danach konnte ihr Einsatz beginnen. An seinem 32. Geburtstag, dem 9. Januar 1938, starteten die beiden mit einer Me 108 in die im Hochland gelegene Hauptstadt Quito. Gleich nach dem Start steuerte Wieser das Flugzeug in die 1000 Meter über dem Meer liegende Wolkendecke, um über die Bergkette der Anden zu kommen. Die Wolkendecke war jedoch so dicht, dass der im Instrumentenflug noch unerfahrene Wieser mit seiner Maschine ins Trudeln kam. Während andere im Augenblick der Gefahr leicht die Nerven verlieren, blieb Wieser ruhig. Als die Maschine aus den Wolken fiel, gelang es ihm, sie über der Küstenebene wieder abzufangen. Noch Jahrzehnte später ist er davon überzeugt, dass noch ein „Zweiter“ am Steuerknüppel gegessen habe.

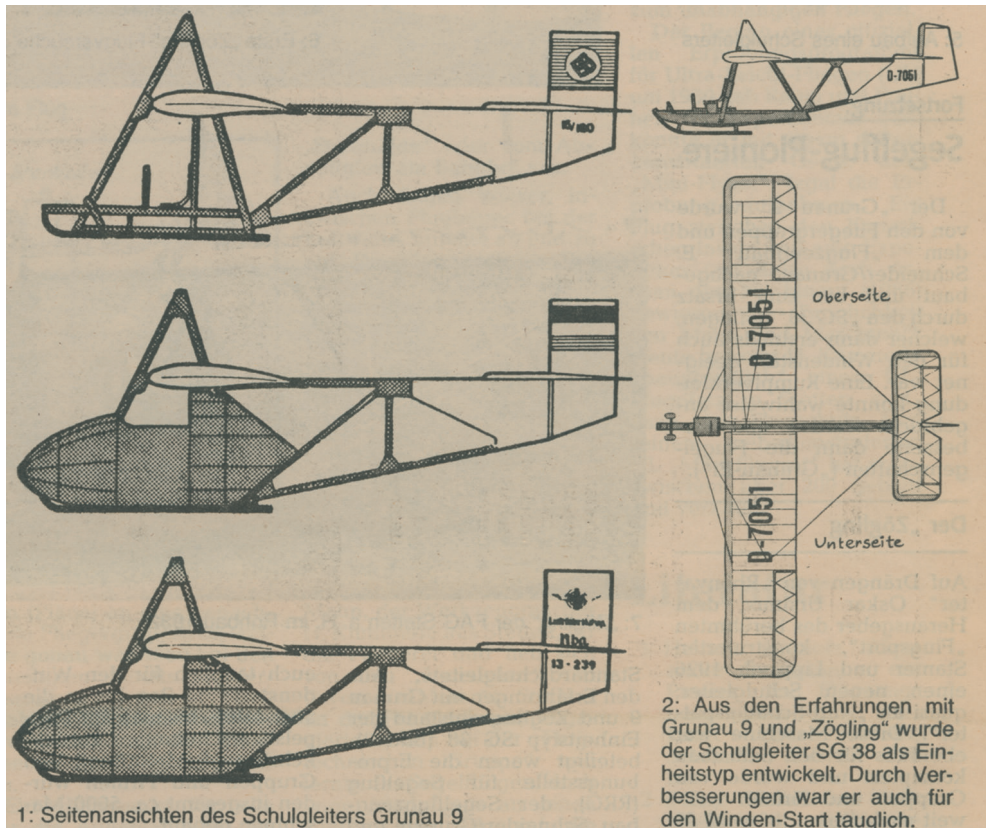
Ehrgeizig wie er war, gab er nicht auf und wagte einen zweiten Anlauf. Bei Bodensicht übte er daher den Geradeausflug, tauchte erneut in die weiße Wolkenwand ein, und jetzt hatte er Erfolg. In 4000 Metern Höhe hatte er

die „Suppe“ durchquert. Über ihnen leuchtete der Sternenhimmel, rechts ragte der Kegel des Chimborazo aus dem Nebel heraus. Für beide war es ein unvergessliches Erlebnis. Nach der gelungenen Premiere schenkte die Fluggesellschaft SEDTA Eugen Wieser das Vertrauen und stellte ihn fest an. Von da ab pendelte er mit einer Me 108 als Kurierflieger zwischen Quito und Guayaquil, und wenn er nicht im Einsatz war, half er beim Aufbau des Segel- und Sportflugs in Ecuador.

Ein schlimmes Flugzeugunglück führte zum Zusammenbruch der SEDTA. Auf dem Flug nach Quito prallte eine Maschine der Gesellschaft im Blindflug an einen Felsen. Beim Absturz kamen Fritz Wilhelm Hammer, der erst 26-jährige Richard Weiß, ein weiterer deutscher Mechaniker und ein ecuadorianischer Hauptmann ums Leben. Die Gräber der vier Fluggpioniere werden heute noch in Quito gepflegt. Im Juni 1938 kehrte Wieser nach Deutschland zurück. Kurz nach seiner Rückkehr stürzte er im bayerischen Schwangau mit seinem Segelflugzeug in eine Schlucht. Wie beim ersten Flug von der ecuadorianischen Küste über die Anden ins Hochland von Quito, als seine Maschine im Blindflug in der dichten Wolkendecke ins Trudeln kam und beinahe abstürzte, so hatte er auch hier einen Schutzengel bei sich. Sein Segler war nur noch ein Trümmerhaufen, aber er selbst blieb unversehrt.

Glück im Unglück hatte er auch im April 1939 bei einem Flug über den Neckar bei Obrigheim, nachdem er als Leiter des Segelfluglagers auf dem Schreckhof nach Mosbach zurückgekehrt war. Von dort oben beobachtete er oft die Schüler der Akademischen Fliegergruppe Heidelberg, wenn sie auf den Obrigheimer Wiesen übten und dabei des Öfteren im Wasser landeten. Von der Neckarbrücke aus sahen ihnen viele Leute zu. Diesen „Zaungästen“ wollte er eine besondere Einlage bieten. Er lenkte seinen offenen Segelgleiter auf den Neckar zu und ließ ihn immer weiter sinken. Er wollte wie die Schwalben, die er als Kind bei ihrem Tiefflug über die Regenpfützen beobachtete, wenn sie dabei mit der Brust das Wasser berührten, mit seinem Segelgleiter ebenso dicht über der Wasseroberfläche fliegen und dabei das Wasser des Neckars aufspritzen lassen. Doch kaum hatten die Kufen des Seglers Kontakt mit der Wasseroberfläche, lag er auch schon mit dem Kopf nach unten in der kalten gelb-lehmigen Brühe. Nur weil der Segler bis zu den Tragflächen im Fluss lag, versank er nicht tiefer und konnte sich losschnallen. Wieser „bezahlte“ seinen Leichtsinns mit heftigem Schüttelfrost. Nach ein paar Stunden Bettruhe war er aber wieder fit und besuchte – in fremden Kleidern – abends das Fliegertreffen.

Wenn andere nicht mehr weiter wussten, fand der Eppinger einen Ausweg. Als sein Lager auf dem Schreckhof keine Ausbildungsmaschine hatte, erinnerte er sich daran, dass in Tauberbischofsheim ein „Grunau-Baby“ ungenutzt im Schuppen herumstand. Für ihn war daher klar, dass das „Baby“ nach Mosbach muss. Mit einem Motorflugzeug der Heidelberger Gruppe flog er frühmorgens nach Tauberbischofsheim. Einige Mosbacher, die mit dem Auto vorausgefahren waren, hatten schon die Tore der Halle geöffnet und das „Grunau-Baby“ auf die Startbahn geschoben, als das Motorflugzeug aus Mosbach landete. Die Mosbacher hängten das „Baby“ an ein 60 bis 70 Meter langes Seil und nahmen es ins Schlepptau, während Wieser sich an den Steuerknüppel setzte. Der Flugzeugklauf gelang. Über Mosbach wurde der Segler ausgeklinkt. Die Landung auf dem Platz



Aus: Walter, Segelflug-Pioniere

des Segelfluglagers war für den Piloten dann kein Problem mehr. Auf dem Schreckhof flog Wieser auch einen zweisitzigen Doppeldecker, der in der Schreinerei der Hübner Brauerei gebaut worden war. Das Flugzeug war mit einem Druckpropeller ausgestattet. Es war ein Vorläufer der Motorsegler. Im Auto+Technik Museum in Sinsheim kann es heute noch besichtigt werden.

Vor und kurz nach dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs war Wieser als Motorfluglehrer bei der Luftwaffe beschäftigt. 1940 vermittelte ihn der Deutsche Aero-Club nach Spanien, um dort den Segelflug aufzubauen. Danach bildete er in Deutschland sechs Spanier zu Fluglehrern aus. Mit einer hohen Auszeichnung wurde er nach Beendigung des Auftrags von der spanischen Regierung verabschiedet. Bis kurz vor Kriegsende arbeitete er als Segelfluglehrer im Elsass. In Steinburg bei Zabern gehörte auch der Eppinger Karl Doll, nach dem Krieg Vorsitzender des Eppinger Flug- und Modellsportvereins, zu seinen Schülern. Um den Flugschülern die Flugangst zu nehmen, übte er mit jedem einen Looping in Bodennähe.

Im Alter von 36 Jahren heiratete Eugen Wieser 1936 auf der Flugschule Hornberg (bei Schwäbisch Gmünd), wie könnte es anders sein, eine Segelfliegerin. Schon mit einem

Jahr litt ihre Tochter an Keuchhusten. Kurz entschlossen setzte Wieser sie auf den Schoß eines Flugschülers und nahm sie mit in die Luft. In der Höhenluft verging der Husten schnell. Nach rund dreißig Starts war der Keuchhusten weg.

Kriegsende und Nachkriegszeit zwangen den passionierten Flieger zu einer längeren Pause. Groß war daher seine Freude, als er und seine Frau Erna 1951 eine private Einladung nach Spanien erhielten und er sich endlich wieder in ein Segelflugzeug setzen konnte. In den 1950-er Jahren engagierte er sich in Sinsheim beim Wiederaufbau der dortigen Segelfliegergruppe und als Ausbilder der Flugschüler. 1956 fand auf dem Palmbräu-Firmenhof in Eppingen die Einweihung eines Segelflugzeugs statt, das Palmbräu mitfinanziert hatte und das anschließend den Sinsheimer Segelfliegern übergeben wurde.

1958 entdeckte Wieser in einer Fachzeitschrift eine Anzeige, in der die Universität Tübingen einen hauptamtlichen Fluglehrer suchte. Sofort bewarb er sich um diese Stelle, denn sie bot ihm die Chance, wie vor und während des Zweiten Weltkriegs endlich wieder sein Hobby mit einer festen Berufsanstellung verbinden zu können. 24 Jahre lang betreute er in Tübingen die Akademische Fliegergruppe. Zwar wurde die Stelle 1966 gestrichen, aber als Hallenwart für die Sportstätten hatte er weiterhin ein sicheres Einkommen, und mit dem Geld, das er nebenher für die Schulung des Segler-Nachwuchses erhielt, konnte er sein Gehalt aufbessern.

Nach seiner Pensionierung bildete der Eppinger Fluglehrer noch über ein Jahrzehnt in Tübingen Flugschüler aus. Viele seiner Schüler holten sich Meistertitel oder wurden selbst erfolgreiche Ausbilder. Mehrere Tausend Nachwuchsfleger hat er in all diesen Jahren



*Der rüstige Rentner. EZ, 27.8.1986*

ausgebildet und dabei immer versucht, seine Erfahrungen als Segelflieger an die Jüngeren weiterzugeben: „Den anderen etwas beizubringen, was mir selbst leicht gefallen ist, darin sehe ich den eigentlichen Sinn meiner Fliegerjahre.“ Wieser lebte für das Fliegen. Er war über viele Jahre hauptberuflich „Kunstflieger“. Er hatte das Glück, über viele Jahre sein Hobby zum Beruf machen zu können. Er führte ein abenteuerliches Leben, durch das er auch viele Menschen und Länder kennen lernte. Auch noch mit 80 Jahren hielt er gerne den Steuerknüppel eines Flugzeugs in der Hand.

Für den erfolgreichen Piloten gab es daher auch zahlreiche Ehrungen. Der Deutsche Aero-Club ehrte ihn mit dem Otto-Lilienthal-Diplom und der Ehrennadel in Gold. Obwohl er selbst oft große Risiken einging und ihn Verbotenes reizte,



war er als Ausbilder immer auf Sicherheit bedacht, denn es ist seiner Ansicht nach „besser, Unfälle zu verhindern, als sie nachher zu bedauern.“ Er selbst sei kein Draufgänger gewesen, der sich blindlings in Gefahren stürzte: „Irgendwo hat der gesunde Menschenverstand immer gesiegt.“ Wegen seiner Ruhe wurde er von vielen bewundert. Sie und nicht zuletzt seine Geistesgegenwart hatten ihn in den gefährlichsten Situationen vor einem Absturz mit tödlichem Ausgang bewahrt.

### **Benutzte Literatur**

- Stadtarchiv Eppingen A 2270: Die Kraichgau Flugvereinigung, Sitz Eppingen, 1932.
- Boxheimer, Peter: Eugen Wieser. Ein Leben für die Fliegerei, in: Eppinger Zeitung, 27.08., 28.08., 29.08., 30.08., 02.09. und 03.09.1986.
- Daubenschmidt, Siegfried: 100 Jahre Luftfahrt, 85 Jahre Segelflug und 60 Jahre Flugsportring Kraichgau e. V. Ein Streifzug durch die Geschichte der Fliegerei im Raum Sinsheim von 1913 bis 2013, in: Sinsheimer Geschichtsblätter, Jahrbuch für Geschichte und Kultur, 4.2015, S. 138–159.
- Leitheim, Manfred: Rekordflüge über dem Schreckhof. Mit seinem „Roten Adler“ segelte der Eppinger Eugen Wieser in den 1930-er Jahren durch die Lüfte über dem Neckartal, in: Rhein-Neckar-Zeitung (Mosbacher Ausgabe) vom 26. August 2014, S. 3.
- Petzold, Rudolf: Dr. Hermann Barth – ein deutscher Flugpionier, in: Bad Rappenauer Heimatbote. Heimatgeschichtliche Veröffentlichung des Heimat- und Museumsvereins Bad Rappenau sowie der Stadt Bad Rappenau, 18. Jg./Nr. 19 (Dezember 2009), S. 35–38.
- Walter, Karl: Segelflug-Pioniere im Unterland, in: Schwaben & Franken. Heimatgeschichtliche Beilage der Heilbronner Stimme, 30. Jg./Nr. 7 (Juli 1993), S. 1–3.