



Koblenzer Flugplatzpionier feiert 90. Geburtstag

Flugplatz Koblenz-Winningen (EDRK) Der Koblenzer Walter Klinkhammer, ältestes und noch immer aktives Gründungsmitglied, sowie Ehrenmitglied des Aero-Club Koblenz e.V., feiert am 10. April 2010 seinen 90. Geburtstag. Klinkhammer wurde 1920 in Köln geboren und in Dortmund eingeschult. Schon mit 14 Jahren lernte er in der Schule den Flugzeugmodellbau. Weil es sich um flugfähige Handwurfmodelle handelte, deren Konstruktion eng an damalige, in Holzbauweise gefertigten Segelflugszeuge angelehnt war, erwarb Walter Klinkhammer schon vor Beendigung seiner Schulausbildung, die er mit der Erlangung der mittleren Reife abschloss, erste theoretische und handwerkliche Grundkenntnisse des Segelflugzeugbaus.

In 1936 kam Klinkhammer nach Koblenz, um in der von seinem Vater bereits in 1920 eröffneten Kfz-Werkstatt den Beruf des Kfz-Mechanikers zu erlernen. Im gleichen Jahr trat Klinkhammer in die Flieger-HJ ein. Knapp ein Jahr später absolvierte er an der damaligen Reichs-Segelflugschule auf dem Hangsegelfluggelände „Hummerich“ bei Kruft seine ersten Starts, oder besser gesagt „Hüpfer“, auf einem einsitzigen Schulgleiter, einem SG 38. Der an der Autobahn A61 gelegene Vulkankegel „Hummerich“ ist größtenteils längst dem Bimsabbau zum Opfer gefallen und die Spuren der damaligen Zeit sind nicht mehr vorhanden. Nicht so in Walter Klinkhammers Gedächtnis, wie sich bei einem Interview auf dem Flugplatz Koblenz-Winningen (EDRK), seiner langjährigen zweiten Heimat, im März 2010 herausstellte.

Klinkhammers in den 1930er Jahren begonnene fliegerische Karriere verlief typisch für diese Zeit. Damalige Jugendliche hatten in der



Walter Klinkhammer im März 2010 bei einer Ruderprobe im Cockpit der vereinseigenen Super-Dimona
Foto: Aero-Club Koblenz

Regel nicht etwa die Absicht, zumindest anfangs nicht, aktive Soldaten zu werden. Viele von ihnen wollten oft nur ihren Traum vom Fliegen realisieren. Doch Hitler ließ das für einen späteren Krieg notwendige „Menschenmaterial“ schon an den Schulen akquirieren. Die jungen Flieger bildete man paramilitärisch zunächst in der Flieger-HJ aus. Ab dem 18. Lebensjahr wurden sie dann meist an das NSFK, das Nationalsozialistische-Flieger-Korps, übergeben, so auch Klinkhammer. Auf den Flugfeldern und Hangsegelfluggeländen machte man plötzlich keinen Flugbetrieb mehr, sondern „Flugdienst“ und die jungen Menschen mussten Uniform tragen sowie die auf den Seitenrudern ihrer Flugzeuge auflackierten Hakenkreuze hinnehmen. Lehnten sie das ab, mussten sie davon ausgehen, dass ihre Flugsehnsucht für immer ungestillt blieb. Die aufgrund der fliegerischen Tätigkeiten ihrer Kinder an den Reichs-Segelflugschulen oft überall im Land ausgelösten Generationenkonflikte zwischen Eltern und Kindern gewannen meistens die Nazis. Das übrige erledigte die Propaganda.



„Ich meldete mich schon als 20jähriger zur Luftwaffe, weil wir alle durch die damals gleichgeschalteten Medien total beeinflusst wurden und glaubten, wir müssten unser Vaterland schützen und verteidigen“, sagt Walter Klinkhammer im Interview und fügt hinzu: „ich sah die Chance, das mit der Fliegerei zu koppeln, und so fing alles an.“

In 1940, als der Koblenzer Betrieb seines Vaters beschlagnahmt wurde, kam Klinkhammer nach fliegerärztlicher Untersuchung und einem 8-tägigen Aufnahmetest bei der Luftwaffe zunächst zum Flugplatz Straubing und kurze Zeit später zum „Außenlandeplatz“ Cham im Bayerischen Wald. Aufgrund seiner Vorbildung wurde er zum Bordmechaniker für die damaligen Luftwaffenflugzeuge Heinkel He 51, Junkers W 34, u.a. ausgebildet. Schon damals lernte er, wie man Flugzeugmotoren wartet.



Schauspieler- und Pilotenlegende Heinz Rühmann (links) beim Check seiner Me (Bf) 108 Taifun auf dem Flugplatz Straubing.
Fotograf: Walter Klinkhammer, Foto: Walter Klinkhammer

Während seiner Zeit in Straubing lernte Klinkhammer den Schauspieler und Piloten Heinz Rühmann kennen, dessen Sportflugzeug, eine Me (Bf) 108 „Taifun“ Klinkhammer warten und betanken musste. „Rühmann landete während der Dreharbeiten zum

Propagandafilm „Quax der Bruchpilot“ ab und zu in Straubing“, sagt Klinkhammer und kramt ein von ihm höchstpersönlich gemachtes Foto des damaligen Ufa-Stars aus seinen Unterlagen. Nach seiner Tätigkeit in Cham wurde Klinkhammer als Bordmechaniker nach Marienbad im Sudetenland versetzt, aber dort blieb er nicht sehr lange. Auf Basis eines Erlasses des Reichsluftfahrtministeriums, das im Krieg mehr und mehr Pilotennachwuchs benötigte, hatte sich Walter Klinkhammer in 1941 mit 21 Jahren freiwillig zur Pilotenausbildung gemeldet.



Walter Klinkhammer als 20jähriger Flugschüler
Foto: Walter Klinkhammer

Sein Gesuch wurde ihm gewährt und so kam er im November 1941 als Motorflugschüler auf die Feldflugplätze im französischen Metz und nach Diedenhofen/Mosel, dem heutigen, zu Frankreich gehörenden Thionville. Er machte seine A/B-Fluglizenzen auf den doppelsitzigen Schulflugzeugen Focke Wulf FW 44 „Stieglitz“, Klemm Kl 35, Bücker 131



„Jungmann“, Bücker 133 „Jungmeister“ und anderen damaligen Schulflugzeugen.

Klinkhammer konnte damals, trotz allgegenwärtiger Ressourcenkrise bei der Luftwaffe, noch eine friedensmäßige Pilotenausbildung mit allen vorgesehenen Ausbildungsabschnitten durchlaufen. Vielen seiner Kameraden war das später nicht mehr vergönnt, was ihnen im harten Einsatz oft zum tödlichen Verhängnis wurde.



Walter Klinkhammer in einer Focke Wulff Stieglitz kurz vor seinem ersten Alleinflug im Motorflugzeug, am 1. Weihnachtsfeiertag 1941

Am 14. August 1942 - Walter Klinkhammer sagt heute, dass dieses Datum seitdem sein zweiter Geburtstag ist - verunglückte er mit einer Klemm Kl 35 bei einem Übungsflug mit Fluglehrer, weil der leichtsinnige, junge Fluglehrer kurz vor dem Crash unabgestimmt und ungeplant die Steuerung der Klemm übernahm. In dem offenen Tandem-Zweisitzer gab es keine Intercom-Verbindung zwischen Fluglehrer und Schüler, so dass eine Verständigung während des Fluges kaum möglich war. Bei diesem Unfall in der Nähe von Diedenhofen/Thionville an der Mosel zog sich Walter Klinkhammer schwere Verletzungen zu und musste zunächst in ein örtliches Lazarett eingeliefert werden. Nach kurzer Zeit überwiesen ihn die Ärzte an das Luftwaffenkurlazarett Bad Gastein in Österreich. Der Unfall war bei

einer nachgeholtten Notlandeübung, die in einer Höhe von 50 Meter über dem Erdboden vorschriftsmäßig abgebrochen werden sollte, passiert. Das völlig unnötige Eingreifen des Fluglehrers führte zu einem Strömungsabriss in Bodennähe. Der Fluglehrer, als Verantwortlicher für den Unfall, wurde anschließend von einem Kriegsgericht zu einer Arreststrafe verurteilt. Walter Klinkhammers fliegerische Karriere war damit erst einmal zu Ende. Aufgrund seiner Kopfverletzung wurde er vom zuständigen Fliegerarzt zunächst für ein ganzes Jahr „gegroundet.“

Trotz des Flugverbots blieb er zunächst auf dem Einsatzhafen in Diedenhofen/Thionville, wo man ihn wieder als Bordmechaniker einsetzte. Mehrere Angriffe von US-Jabos mit P-47 Thunderbolts auf diesen Feldflugplatz in 1944 überlebte er nur knapp. Auch einen schweren Angriff amerikanischer Bomber mit Phosphor-Bomben überlebte er nur mit Glück durch Sprung in einen Ein-Mann-Schutzgraben.

Später in 1944 wurde Walter Klinkhammer nach Crailsheim versetzt, auf einen Flugplatz, auf dem hin und wieder auch die ersten Strahltriebwerke vom Typ Me (Bf) 262 unter Tarnung stationiert wurden.

Anfang 1945, als die Luftwaffe viele ihrer Soldaten für den Einsatz an der Ostfront abgeben musste, sollte Walter Klinkhammer mit vielen anderen nach Ungarn in Marsch gesetzt werden. Kurz vor dem befohlenen Termin erhielten er und einige seiner Kameraden jedoch einen Marschbefehl nach Berlin zum Fallschirm-Panzer-Korps „Hermann Göring“. Dort wurde Klinkhammer in der Panzer- und Kfz-Motorenwartung eingesetzt und entging so dem schlimmen



Schicksal vieler seiner Kameraden an der Ostfront in den letzten Kriegsmonaten.

Kurz vor dem endgültigen Zusammenbruch Deutschlands bzw. dem Untergang Berlins versuchten die Reste seiner Panzer-Einheit sich nach Schleswig-Holstein abzusetzen, doch das misslang und die Soldaten mussten sich bei Ebstorf in der Lüneburger Heide den englischen Truppen ergeben. Als „POW“ kam Walter Klinkhammer in ein Kriegsgefangenenlager auf dem heutigen Truppenübungsplatz Munster-Lager, in dem damals nach und nach insgesamt rund 90.000 Deutsche interniert wurden. Dort hauste er in Zelten und Baracken und musste Arbeitsdienst leisten. Seine Prisoner-of-War-Einheit wurde dazu abgestellt, auf dem Flugplatz Wunstorf, auf dem das 123. Geschwader der Royal Air Force stationiert war, eine neue Landebahn anzulegen. Walter erhielt einen englischen Militär-Führerschein für LKWs, den er noch heute hütet wie ein Schatz.

Doch Klinkhammer war auch ein Sprachentalent, er sprach damals fließend englisch und französisch. Deshalb wurde er bald auch als Dolmetscher eingesetzt. „Die haben mich, *ihren Interpreter*, gut behandelt und mir fehlte es an kaum etwas“, sagt er, noch heute glücklich über diese Umstände.

Ende 1947 wurde Walter Klinkhammer aus der Gefangenschaft entlassen und kam zurück nach Koblenz, um zunächst wieder als Mechaniker im väterlichen Betrieb zu arbeiten. Noch während der Gefangenschaft in 1945 hatte er am Steinhuder Meer seine spätere Frau Marga (†2000) kennen gelernt, die für seine fliegerische Leidenschaft ihr Leben lang viel Verständnis hatte und sein Engagement im Aero-Club Koblenz mehr als nur tolerierte.

Schon ab 1948 gab es in Koblenz mehrere lockere Flieger-Gruppen, die sich immer enger zusammenschlossen, um baldmöglichst - mit selbstgebauten Segelflugzeugen - wieder in die Luft zu kommen. Doch die Alliierten hatten den Deutschen die Lufthoheit entzogen und jedwede Fliegerei verboten. Erst im Mai 1951 wurde das Verbot gelockert und es durfte wieder Segelflug betrieben werden. Der Motorflug wurde erst in 1953 mit der Wiedererlangung der Lufthoheit durch die Bundesrepublik Deutschland wieder freigegeben. Die im Raum Koblenz vereinten Nachkriegspioniere, alle aus der Not, aber auch aus Leidenschaft heraus, dem Segelflug verschrieben, nannten sich "Vereinigung der Freunde des Segelflugsportes Mittelrhein." Die aus den Luftsportvereinen Andernach, Koblenz und Neuwied bestehende Arbeitsgemeinschaft nahm ab 1951 den Flugbetrieb auf dem alten Hanggelände „Hummerich“ wieder auf. Gemeinsam mit den damals dort stationierten französischen Fliegerkameraden gründete sie den "Internationalen Segelflugclub Hummerich." Immerhin vier Segelflugzeuge, darunter auch ein Schulgleiter SG 38 für die nicht ganz risikofreie Einsitzerschulmethode, standen damals schon zur Verfügung. Aus der Arbeitsgemeinschaft der Anfangsjahre heraus formierte sich der Aero-Club Koblenz e.V., dessen offizielle Gründung im Jahr 1951 erfolgte.

Walter Klinkhammer schnupperte aber sozusagen schon ab 1949 wieder Flugplatzluft, besser gesagt „Segelflugwerkstattluft“ und wurde so Gründungsmitglied des Aero-Club Koblenz. Er blieb dem Verein trotz dessen wechselvoller Geschichte bis heute treu. Er betrieb Segelflug, war einer der ersten Lizenzinhaber des Vereins für die Motorseglerfliegerei und übernahm schon sehr früh Wartungsaufgaben. Ab 1952 flog der Verein



auf dem ehemaligen Einsatzhafen Koblenz-Karthause, der in 1965 aber aus städtebaulichen Gründen nicht mehr weiter als Flugplatz betrieben werden durfte. Die Koblenzer Segelflieger und mit ihnen Walter Klinkhammer mussten für fünf Jahre auf den Flugplatz Ailertchen im Westerwald ausweichen, während die Motorflieger befristet auf dem Bundeswehrflugplatz Mendig ein Domizil fanden. In diesen nicht einfachen Jahren gehörte Walter Klinkhammer der Vereins-Initiative an, die in 1970 das Gelände des heutigen Verkehrslandeplatzes Koblenz-Winningen (EDRK) erkundeten und provisorisch zunächst als Segelfluggelände in Betrieb nahmen.

Beruflich verschlug es Walter Klinkhammer ab 1953 zum TÜV Rheinland, bei dem er bis zur Erreichung seines Rentenalters als Kfz-Sachverständiger und Prüf-Ingenieur arbeitete.

Dem Aero-Club Koblenz war und ist Klinkhammer als äußerst engagiertes und agiles Clubmitglied eine große Stütze. Schon in den Anfangsjahren half er, die erste Seilwinde auf ein LKW-Chassis umzubauen und war an den Wochenenden und im Winter oft auch in der Segelflugwerkstatt bei Edmund Mades (†) anzutreffen. In 1959 erhielt Klinkhammer vom Luftsportverband Rheinland-Pfalz die Lizenz als Windenprüfer, in 1969 bekam er darüber hinaus die Lizenzen für die Zellen- und Motorenwartung von Motorseglern. Noch heute, im hohen Alter, ist er *der* Organisator für die Wartung der zurzeit drei Reisemotorsegler des Vereins.

Mitte der 1970er Jahre kaufte er gemeinsam mit dem später beim Alpensegelflug tödlich verunglückten Koblenzer Professor Gottfried Danz einen Segelfugeinsitzer Astir CS, mit dem er viele schöne Segelflüge durchführte,

u.a. auch in den Alpen. Vorübergehend startete Klinkhammer für ein paar Jahre auf dem Segelfluggelände Mönchsheide bei Bad Breisig, wo er und Danz den Astir CS stationiert hatten, blieb parallel aber dem Aero-Club Koblenz weiterhin sehr eng verbunden.

Die aktive Fliegerei gab Walter Klinkhammer schon in 1984 auf, weil gesundheitliche Gründe diese Entscheidung leider notwendig machten. Dennoch blieb er bis heute im Verein und darüber hinaus im Luftsportverband Rheinland-Pfalz äußerst aktiv. Seine Bilanz als Wart, Prüfer, Mechaniker und Vereinsmitglied umfasst die Mitarbeit beim Bau von 2 Seilwinden, 3 Flugzeughallen, sowohl auf der Karthause, als auch auf dem Flugplatz Koblenz-Winningen, unzählige Segelflugzeugreparaturen, Grundüberholungen von Motorseglern und Segelflugzeugen, sowie die Begleitung von verschiedenen Vorstandsämtern und unzählige Jahresnachprüfungen von Seilwinden in ganz Rheinland-Pfalz.



Erste selbstfahrende Winde des Aero-Club Koblenz auf dem Flugfeld Karthause. Foto: Walter Klinkhammer

Im Laufe der langen Jahre seiner aktiven Tätigkeit im Luftsport, am Boden, wie auch „am Himmel“, wurden Klinkhammer viele Auszeichnungen zuteil:



- Silberne Ehrennadel des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz (12.3.1972)
- Silbernes Ehrenzeichen des LSV Mönchsheide (30.5.1982)
- Otto-Lilienthal Diplom des Deutschen Aero-Clubs (30.5.1982)
- Ehrendiplom des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz (18.3.1989)
- Silberne Daedalus Medaille des Deutschen Aero-Clubs (7.3.1992)
- Ehrenmitgliedschaft im Aero-Club Koblenz ab 13.1998
- Ehrennadel in Gold des Aero-Club Koblenz (21.3.1998)
- Sport-Ehrennadel der Stadt Koblenz (29.2.2008)

Der Aero-Club Koblenz ist heute, nicht zuletzt auch durch die Verdienste von Walter Klinkhammer und natürlich auch vieler anderer engagierter Vereinspioniere, einer der größten Luftsportvereine in Rheinland-Pfalz und bietet die Aus- und Weiterbildung in allen Luftsportarten - Segelflug, Ultraleichtflug und Motorflug - an. Das jüngste Mitglied ist erst 15 Jahre alt und lernt gerade unter ehrenamtlich tätigen Fluglehrern das Segelfliegen.

Alles Gute weiterhin, Walter, und bleib bitte noch lange fit. Die Koblenzer Flieger und der Flugplatz bleiben Dir ganz sicher Deine Heimat – und in 2011 feiern wir Deine 60jährige Vereinszugehörigkeit!

Ulrich Thielmann, Pressesprecher des Aero-Club Koblenz e.V., im März 2010

Nachtrag: Walter Klinkhammer erhielt anlässlich seines Geburtstages am 10.4.2010 vom DAeC die **goldene Daedalus Medaille**. Eine große Ehre, denn diese Auszeichnung haben nicht viele.