



Liebe Freunde und Förderer des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug e.V.

Im DSMM steht neben der Laminar-Libelle mit dem Lehrmeister II das meistgeflogene Segelflugzeug der DDR. Der DAeC-Luftsportverband Sachsen schenkte es uns als Dank für die Solidaraktion, die den Luftsport in den Neuen Bundesländern nach der Wende am Leben erhielt. In seinem großartigen „Museumsbuch“ (siehe Seite 3) schreibt Peter F. Selinger den Satz, der bei der Übergabe des Segelflugzeugs fiel: „Das vergessen wir Sachsen nie!“

Die DDR war am Ende, 163 Motor- und 442 Segelflugzeuge im Besitz der Gesellschaft für Sport und Technik sollten wie die Flugplätze als Parteivermögen verkauft werden. Für Dr. Culmann war die Rettung von Flugzeugen und Flugplätzen eine gesamtdeutsche Herausforderung, für die er das große Prestige des DAeC einsetzte. Mit Theo Rack ernannte er einen erfahrenen Manager der Großindustrie zum „Sonderbeauftragten Neue Bundesländer“, und mit Horst Brändel einen national wie international anerkannten Luftsportler zum Leiter des DAeC-Büros Berlin. Brändel kannte jeden Flugplatz, jeden Verein, seine Hilfe war unverzichtbar. Fritz Fliegaut, Präsident des Flug- und Fallschirmsportverbandes der DDR nach der Wende, arbeitete mit Theo Rack Hand in Hand. 72 Flugplätze wurden besucht.

Ein von der Treuhand bestelltes Gutachten der „Air Atlas“ bewertete den Flugzeugpark auf knapp 10 Millionen DM, wo sollten die Vereine das Geld hernehmen? Karl Kössler, ehemaliger Chef des LBA, erstellte auf unseren Wunsch ein Gegengutachten, in dem er für die meisten Maschinen den Schrottpreis einsetzte. Unsere Forderung war kostenlose Überlassung, die ich – inzwischen Nachfolger von Dr. Culmann – unserem Bundesfinanzminister mehrfach persönlich vortrug. Der Deutsche Sportbund mit seinen über 20 Millionen Mitgliedern solidarisierte sich mit unserer Forderung. Theo Rack trat mit dem Motto „Wir sind das Volk!“ vor den Bundestag, und der folgte der Empfehlung seines Sportausschusses unter Ferdi Tillmann. Das Fluggerät ging an die Vereine, Flugplätze und Immobilien an die Gemeinden – alles zum Nulltarif. Am

24. Februar 1994 – vor zehn Jahren – erfolgte die Übergabe.

Dem Selbstbewusstsein des Fördervereins tut es bestimmt gut zu wissen, dass es Männer unseres Museums und Vereins waren, die mit dieser einmaligen Solidaraktion der Flieger „eigentlich Unmögliches möglich machten.“

Mit den besten Grüßen Ihr



Der Schnee ist weg, aber noch liegt der Erweiterungsbau – leider ohne Dach – im Winterschlaf Foto Rack

Stand des Erweiterungsbaus

Während die Rohbauarbeiten zügig voranschritten, konnte wegen der späten Ausschreibung und unakzeptabler Angebote das Dach nicht – wie vorgesehen – vor dem ersten Schneefall aufgesetzt und geschlossen werden. Die für den Winter geplanten und eigentlich auch dringend notwendigen Innenarbeiten mussten ruhen. Es wird nicht einfach sein, diese Verzögerung wieder aufzuholen, wir hoffen aber nach wie vor, den Termin der feierlichen Eröffnung im Mai 2005 einhalten zu können.

Das Foto zeigt den gegenwärtigen Bauzustand. Der Betonkubus „Modellflug“ ist im Rohbau fertiggestellt, davor erkennen wir den Boden der großen Ausstellungshalle Segelflug mit Seitenwänden und den beiden Pfeilern, die der „Besucherbrücke“ als Träger dienen sollen. Grundmauern und Kellerräume sind ebenfalls fertig, die Fußbodenheizungen in drei Etagen eingebaut.

Nach langen, nicht immer einfachen Verhandlungen wird nun das gesamte Museum an die zentrale Rapsöl-Heizanlage der Wasserkuppe angeschlossen. Wir meinen, diese Vereinbarung wird von Vorteil für uns sein.

Zur Zeit werden Verträge für die Innenausstattung und Gestaltung ausgehandelt. Gegenangebote sind einzuholen und all die vielen – scheinbar nebensächlichen – Kleinigkeiten zu erledigen, die ein Projekt wie unsere Museumserweiterung mit sich bringt.

An unsere Mitglieder geht dabei die Bitte zu überlegen, ob sie uns nicht behilflich sein

können? Rat und Tat sind willkommen. Wir brauchen sicher noch Exponate für den Modellflug. Wer hat Erfahrung mit elektronischen Museumsführern (Akustik Guide), also Geräten, die Informationen über die jeweiligen Exponate liefern, mit diebstahlsicheren Vitrinen, Vorführgeräten für Filme und andere Informationen, guten Ideen zur Ausgestaltung von „Kinderstationen“, Demonstrationsgeräten und noch vielem mehr. Alles soll erstklassig aber preiswert sein. Wir hoffen, nicht die Quadratur des Kreises lösen zu müssen!

Otto Becker, Peter Diestler und Eckard Habermehl von dem OSC Wasserkuppe haben

uns schon die großartigen Exponate „Vampyr“ und „FSV X“ gebaut. Nun warten sie auf die Fertigstellung der Museumswerkstatt, um gemeinsam mit unserem Vorstandsmitglied Josef Kurz weitere Objekte zu erstellen.

Dem Stiftungs-Vorstand gelang es, zwei Meilensteine des Segelflugs – die ASW 12 und die LS 1, beide mit der Werknummer 1 – zu beschaffen. Die AS steht noch in Kalifornien und wird vermutlich von der Luft Hansa zurückgebracht. Die Firma Schleicher wird das Segelflugzeug dann ausstellungsfähig machen. Mit dem bereits vorhandenen „Phoenix“ – ebenfalls Werknummer 1 – besäßen wir dann drei der ersten Serien-segelflugzeuge der Welt in GFK-Bauweise.

Zur Zeit sind wir dabei, weitere Berater für den vielfältigen Bereich Modellflug zu gewinnen, um auch hier mit Experten eine entsprechende Ausstellung zu ermöglichen.

Theo Rack

Ein Modell fliegt von Neufundland nach Irland

Die US-amerikanische Fachzeitschrift „Model Aviation“ (Modellflug) veröffentlichte eine nahezu unglaubliche Neuigkeit, die bestimmt jeden Flieger, gleich welcher Couleur, begeistert. Die einschlägigen Magazine werden sicher ausführlich berichten.



TAM 5, Punktlandung auf der „Grünen Insel“

Am 8. August 2003 um 19:45 Uhr Ortszeit startete auf Neufundland ein Flugmodell, das fast 39 Stunden später sicher in Irland landete. Diese Leistung erzielte der fast blinde Ingenieur Maynard Hill, Inhaber einer Reihe nationaler und internationaler Rekorde im Modellflug. Über Jahrzehnte hinweg hatte er beharrlich das Projekt der Atlantiküberquerung mit einem Flugmodell verfolgt. In dem Artikel „Zwei Sonnenuntergänge und immer noch in der Luft“ schildert er faszinierend die Geschichte seines Meisterstücks, dessen Gelingen er letztendlich darauf zurückführt, dass er „1926 in die Goldenen Jahre der Luftfahrt hineingeboren“ wurde.

Maynard Hill verfiel – wie er selbst schreibt – „als Kind der Sucht nach Balsaholz und Leim“ -, entwickelte eine Unzahl von Modellen und Verfahren, und war im Sommer 2002 endlich so weit, an die Verwirklichung seines Traumes gehen zu können, ein Flugmodell über den Atlantik zu schicken. Sein Handicap dabei war, dass er immer mehr und öfter gute Freunde als Helfer brauchte, denn seine Sehkraft nahm rapide ab.

Drei Versuche mit den Mustern TAM 1 bis TAM 3 (TAM steht für „Trans-Atlantik-Model“) gelangen nicht, der letzte endete am 19. August durch Gewitter und schwere Turbulenz nach acht Stunden, 771 km weit auf dem Atlantik. Im Jahr 2002 blieb der Erfolg versagt.

2003 gingen die Versuche weiter, und endlich, am 9. August wurde das Wunder wahr: „TAM 5“ verließ am Abend den amerikanischen Kontinent Richtung Europa und setzte – unregelmäßiger als erwartet – Meldungen über Position, Kurs, Geschwindigkeit, Flughöhe und Motordrehzahl via Satellit ab.

Manchmal war die Nachrichtenübermittlung besorgniserregend, Flughöhe und Motordrehzahl änderten sich ständig – eventuell wetterbedingt -, zeitweilig blieben die Meldungen ganz aus.

Doch dann, 37 Stunden und 15 Minuten nach dem Start kam die Meldung, das Modell flog 113 km vor seinem Ziel dem vorgesehenen Landepunkt entgegen. Die Ner-

71,55 dm². Bei einer Leermasse von 2,72 kg wiegt sie vollgetankt 4.993 kg, sieben Gramm weniger als die von der FAI zugelassenen 5 kg. Der eigenkonstruierte Autopilot mit GPS Empfänger einschließlich aller Elektronik und Befestigungen die Masse von 250 g. Ein 10 cm³-Viertaktmotor, nicht mehr in Produktion, war für den Flug modifiziert worden. Er brachte das Modell mit einem Verbrauch von nur 57 g pro Stunde auf die Schnittgeschwindigkeit von 77,9 kmh, das Ergebnis sorgfältiger Überlegungen und vieler akribisch genau durchgeführter Experimente.

Eine bewundernswerte Leistung, nur ein knappes Menschenalter nach Whitten-Brown (1919), nach Lindbergh (1927) und nach Köhl, Hünefeld und Fitzmaurice (1928), die beweist, welche Innovationskraft dem Modellflug innewohnt.

Fred Weinholtz

Der Vampyr „hannover“, Weltrekordflug auf der Rhön 1921

Als ein Meilenstein der Geschichte des Segelfluges auf der Wasserkuppe ist der Flug von Arthur Martens beim Rhönwettbewerb 1921 zu werten. Am 25. August gelang es ihm erstmals, mit dem Vampyr zwei neue Weltrekorde in Flugdauer und -strecke aufzustellen. Sein Flug von der Abtsroder Kuppe Richtung Batten dauerte 15 Minuten 40 Sekunden. In dieser Zeit legte er bis zum Landepunkt 7500 m zurück.

Die Idee zum Vampyr stammte von Dr. Arthur Pröll, Professor an der TH Hannover. Entwurf und Gestaltung erfolgte dann von Dr. Hans Madelung. Gebaut wurde er in der HAWA, der Hannoverschen Waggonfabrik unter Dipl. Ing. Hermann Donner. Kennzeichen des Vampyr war die Ausführung als freitragender Hochdecker in Holzbauweise mit beplankter Torsionsnase. Dieses Konzept war für die damalige Zeit völlig neu

ven aller Beteiligten waren bis zum Zerreißen gespannt. Was alles könnte nicht noch passieren? Aber um etwa zwei Uhr nachmittags bekam „der Mann am anderen Ende der Flugstrecke“, Dave Brown, Sichtkontakt zu TAM 5, übernahm das Modell in seine Funksteuerung, stellte den Motor ab und landete es nach 3.028,05 Flugkilometern und 38 Stunden, 52 Minuten und 19 Sekunden im Gleitflug 12 Meter neben dem geplanten Aufsetzpunkt. „Ich schämte mich nicht meiner Tränen“, schreibt Maynard Hill, und er war nicht der einzige im Team,

Foto Ronan Coyne



Durch die Spezial-Farbmischung Otto Beckers ist der Nachbau vom Original nicht mehr zu unterscheiden

Foto Otto Becker

dem die Augen feucht wurden.

Was ist das nun für ein Modell, das diese Leistung vollbringen konnte? Die TAM 5 wurde in Balsabauweise gefertigt, hat eine Spannweite von 1,83 m und eine Rumpflänge von 1,88 m, die Tragflügelfläche beträgt

und gilt als Vorfahr aller Segelflugzeugkonstruktionen.

Im Frühjahr 2001 stand dem DSMM ein angefangener Rohbau von Bjarne Reier und O. Ernst Hatje zur Verfügung. Als Projektleiter machte ich mich mit 3 OSC-Mitgliedern

daran, das vorhandene Rahmenwerk nachzubessern und den Vampyr nach und nach neu aufzubauen. Es war nicht vorgesehen, das Flugzeug zu fliegen, deshalb konnten wir die Beschläge selbst herstellen und auch die Verleimung weiterhin mit Normalleim ausführen. Da uns aus dem Archiv des DSMM einige Planunterlagen und Fotos zur Verfügung standen, bot die Projektaufgabe nicht zuviel Schwierigkeiten, hatten wir doch einige Bauerfahrung von der Arbeit an Habicht und Reher unter Josef Kurz, obwohl meine Baukollegen und ich aus den unterschiedlichsten Berufen kommen. Aber es macht immer wieder Spaß, ein altes Flugzeugmuster neu entstehen zu lassen.

Nach dem Aufbringen der kompletten Beplankung wurden alle Holzteile ebenso wie die spätere Bespannung von mir mit einer Spezial-Farbmischung behandelt, um dem Vampyr für die Ausstellung ein entsprechendes Aussehen zu geben. Ein besonderes Lob kam von Josef Kurz, der mir sagte: „Den Vampyr habt ihr so gut gebaut, dass ich damit jederzeit einen Startversuch unternehmen würde!“ Er ist zwar nicht zugelassen, aber absolut flugfähig nachgebaut.

Am 03. Mai 2002 konnten wir nach gut einjähriger Bauzeit im Beisein von Prof. Gero Madelung, dem Sohn des seinerzeitigen Konstrukteurs, der, ebenso wie die Messerschmitt-Stiftung und die Traditionsgemeinschaft der „Alten Adler“ das Projekt großzügig unterstützte, den Vampyr in einer kleinen Feierstunde dem DSMM übergeben.

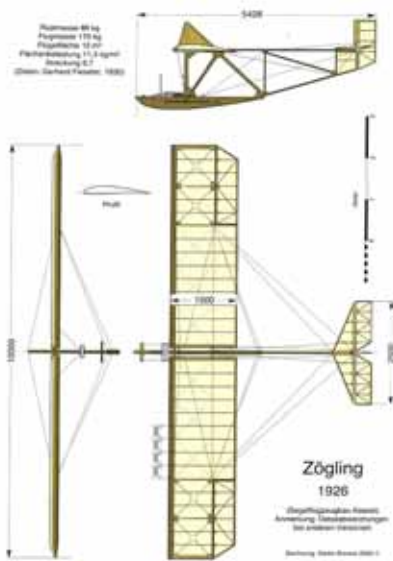
Otto Becker

Dringend gesucht

Für die Ausstellung nach der Vollendung des Neubaus suchen wir dringend:

1. Einen komplett oder in Teilen gut erhaltenen „Zögling“, als „Markstein“ der Entwicklung im Segelflugsport.

Der „Zögling“, 1926 von Alexander Lipisch konstruiert, wurde immer wieder verbessert und überall in der Welt geflogen, bis er vom „SG 38“ abgelöst wurde.



Zeichnung aus dem Buch „Segelflugzeuge 1920-1945“ von Martin Simmons, EQIP-Verlag GmbH, 53639 Königswinter



Titelblatt des Original-Prospektes der Firma Pfeifer

2. Eine gut erhaltene, möglichst noch funktionstüchtige Startwinde „Pfeifer, Typ Rhön“, in der ursprünglichen Version als Pkw-Anhänger, wie in der Abbildung oben gezeigt

Wir bitten um Angebote an eine unserer Adressen.

Der Vorstand

Der Vorstand

leitwort. In zwei abrundenden Zusatzkapiteln erfahren LeserInnen auch etwas über die Entwicklung der Segelflugzeuge bis heute, denn seit den Tagen der LS 1 - unserem bisher jüngsten Segelflugzeug, das aus dem Jahr 1967 stammt - ist ja eine Menge passiert, denken wir nur an die Ausdehnung der Streckensegelflüge auf mehr als 3000 km.

Das Buch ist sicher ein ideales Geschenk für Segelflieger zu allen Gelegenheiten, zu Festen wie Geburtstage, Feiern in den Vereinen, Fliegerjubiläen und natürlich Weihnachten. Aber auch ohne besonderen Anlass wird der richtige Segelflieger sich gern mit dem Buch in eine stille Ecke setzen und ein Stück seiner eigenen fliegerischen Vergangenheit nacherleben wollen.



Der attraktive Umschlag unseres Museumsbuches

Unser Buch ist fertig!!!

Das Buch "Segelflugzeug-Geschichten - Die Gleit- und Segelflugzeuge des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug auf der Wasserkuppe" wird im April mit einer Auflage von 3.000 Exemplaren gedruckt.

Ab Anfang Mai 2004 ist es im Museum (und nur dort) erhältlich, zu einem sensationell günstigen Einführungs-Abholpreis von nur 10 Euro, dank der dafür gerne angenommenen Spenden und der absolut ehrenamtlichen Arbeit aller Beteiligten. Dafür erhält man ein richtiges, festes, gebundenes Buch mit Kartonumschlag, fadengeheftet, 180 Seiten, 10 Seiten davon farbig, mit insgesamt 276 Abbildungen, davon wieder 30 in Farbe.

In 51 Kapiteln ist die Geschichte unserer Segelflugzeuge dargestellt. FAI-Präsident Wolfgang Weinreich schenkte uns ein Ge-

100 Jahre Robert Kronfeld

Am 5. Mai jährt sich der Geburtstag Robert Kronfelds zum einhundertsten Mal, am 15. Mai werden es 75 Jahre, dass dieser großartige Segelflieger als erster Mensch 100 km zusammenhängende Strecke motorlos fliegend zurücklegte, entlang des Teutoburger Waldes, vom Bergeshöveder Berg bei Hörstel-Riesenbeck in Richtung Südost bis Hornoldendorf bei Horn-Bad Meinberg. Hangwind und Thermik ermöglichten diesen viel beachteten und bejubelten Weltrekord von 102,2 km im Freien Streckenflug.

Interessant dürfte heute noch sein, dass Kronfeld mit diesem Flug den Preis der Wochenendzeitschrift „Grüne Post“ in Höhe von 5.000 Reichsmark errang. Dieses Geld entsprach damals (1929) etwa dem dreißigfachen Monatseinkommen eines mittleren Angestellten.



Robert Kronfeld, wie ihn der zeitgenössische Karikaturist sah

Zu Ehren dieses Mannes, der so viel für den deutschen und den Weltsegelflug getan hat, wird das DSMM eine Sonderausstellung einrichten. Für diese Aufgabe zeichnet unser Vorstandsmitglied Klaus Heyn verantwortlich, der dabei auf den reichen Fundus Wilhelm Heines aus Horn-Bad Meinberg zurückgreifen kann. Der hat über lange Jahre hinweg in bewundernswerter akribischer Arbeit das sicher wertvollste wie auch umfangreichste Archiv über Robert Kronfeld zusammengetragen. Zusätzlich ist er zweifellos der beste und kompetenteste Experte, den der Segelflug in der ganzen Welt zu Robert Kronfeld hat.

Wir danken ihm für die Leihgaben, die er uns für die Ausstellung zur Verfügung stellt.

Der Vorstand

Aus der Vorstandsarbeit

Der Bewilligungsbescheid für den Erweiterungsbau schreibt verpflichtend vor, dass für die Gestaltung und Inneneinrichtung eine Beraterfirma herangezogen wird.

Wir entschieden uns schließlich für die Firma „ARCHIMEDES“ (kombiniert aus Architektur, Medien, Design), die dem Vorstand zwischenzeitlich ein ausgezeichnetes Konzept vorgelegt hat, dessen Realisierung aber unsere finanziellen Möglichkeiten weit überschreiten würde. Trotzdem wollen wir auf der Grundlage dieses Konzepts vorgehen, es muss eben vieles vereinfacht, einiges ganz weggelassen und eine Menge von uns selbst – dem Vorstand und/oder sach- und fachkundigen Fliegerkameraden gemacht werden (siehe Bitte Theo Racks um Mitarbeit auf Seite 1 dieses Rundbriefes).

Folgende Schwerpunkte wurden gesetzt:

- Exponate werden nach Themen (Leitlinien) geordnet;
- Der Altbau wird neu aufgeteilt und erhält einen Mittelgang;
- In der Eingangshalle (vor der Kasse) wird ein dreidimensionales Modell der Wasserkuppe aufgestellt, auf dem wichtige (historische) Stellen durch Knopfdruck mit Leuchtzeichen markiert werden;
- Der Vortragsraum links von der Eingangshalle bleibt erhalten. Die DIA-Show Günter Brinkmanns wird auf DVD überspielt;
- Im Altbau werden an den Außenwänden zwischen den Schautafeln Großfotos aufge-

stellt, die dem tatsächlichen Panorama der Kuppe in den jeweiligen Himmelsrichtungen entsprechen. So soll ein Rundumbild über 360 Grad von der Wasserkuppe aus entstehen;

- Mindestens zehn DVD-Filmstationen – acht für Kurzfilme (ca. 2 min) und zwei für längere Vorführungen - werden eingerichtet;
- Der von Archimedes mit 60.000 € veranschlagte „Kinderpfad“ soll auf „Kinderstationen“ mit einem Aufwand von 20.000 € reduziert werden;
- 27 Großgrafiken, 38 Info-Platten 116 cm x 185 cm und 50 sogenannte „Grafikbänder“ werden für entsprechende Informationen sorgen. Verhandlungen wegen elektronischer Informationsgeräte (Akustik Guide) stehen an. Es soll auf Erfahrungen anderer Museen oder von Mitgliedern des Fördervereins aufgebaut werden;
- Eine größere Anzahl diebstahlsicherer Ausstellungsverhänge – insbesondere für Urkunden, Plaketten, Instrumente, Modellflugmotoren und ähnliches müssen angeschafft werden. Das vorliegende Angebot über 3.000 € pro Vitrine übersteigt die Möglichkeiten des DSMM;
- Die Vorstandsmitglieder teilten die anstehende Arbeit schwerpunktmäßig untereinander auf: Theo Rack – Baufortgang und Akustik Guide; Klaus Heyn – Instrumente; Josef Kurz – Technik und Bauweisen; Peter F. Selinger – Wettbewerbe und Rekorde; Fred Weinholtz – Ausbildung und PR.

Alle Mitglieder werden dringend gebeten, ihre Möglichkeiten - seien es Informationen, praktische Hilfen und/oder Angebote - dem Vorstand zur Verfügung zu stellen.

Neues vom Förderverein

Der **OSC Wasserkuppe** hat einen alten SG 38 des Museums übernommen, der bis zum Beginn der Flugsaison wieder lufttüchtig und zugelassen werden soll. Er wird mit der Aufschrift „Eigentum des DSMM“ in der Halterschaft des Vereins fliegen.

In Zukunft soll es gängige Praxis werden, dass Dubletten des Museums – Einverständnis der Spender vorausgesetzt – von Oldtimer-Clubs in die Luft gebracht werden.

In der Mitgliederversammlung des **Vintage Glider Clubs Deutschland** wurden gute Anregungen zu enger Zusammenarbeit zwischen diesem Verein und dem DSMM ausgetauscht. Es ist beispielsweise daran gedacht, die jeweiligen Mitgliederversammlungen so zu terminieren, dass sie mit einer einzigen Fahrt zur Wasserkuppe besucht werden können. Auch an eine gegenseitige korporative Mitgliedschaft ist gedacht, um damit die gemeinsamen Anstrengungen zur Realisierung der gleichen Zielsetzungen zu demonstrieren.

Entsprechende Vereinbarungen sind noch für dieses Jahr vorgesehen.

Seniorenreisen

Im Rahmen der Seniorenbetreuung Segelflug, die auch Anliegen des DSMM ist, bietet der DAeC in diesem Jahr zwei interessante Busreisen an, an denen aber auch jüngere Segelflieger teilnehmen können.

1. Neun Tage zur Segelflug-Weltmeisterschaft Clubklasse nach Norwegen vom 20. bis 28. Juni (Mittsommernacht). Fahrt durch Fjorde und über Fjells, Stadtrundfahrt Oslo, vier Tage Flugplatz (mit Abschiedsabend und Siegerehrung), gute Hotels bzw. Schiffskabinen, Halbpension: 958 € pro DZ.

2. Fünf Tage Gleiwitz (Oberschlesien) – heute Gliwice - zur Vintage (Oldtimer) Rallye vom 6. bis 10. August 2004. Gutes, modernes Hotel mit Zimmern nach westlichem Standard und Satellitenfernsehen, Halbpension: 459 € pro DZ.

Beide Reisen ab Flugplatz Oerlinghausen, Zusteigen auf Strecke möglich. Auskünfte und Anmeldung: Referat Segelflug DAeC, Tel.: 0531-2354053, segelflug@daec.de.

Wir werben Mitglieder

Unsere Mitgliederstatistik zeigt:

Im Jahr 2003 waren 119 Neuzugänge bei 33 Abgängen zu verzeichnen, die Mitgliederzahl kletterte somit in 12 Monaten um 86 auf 824. Erfreulicherweise konnten wir – besonders durch den Einsatz des Vorsitzenden und der Vorstandsmitglieder – im ersten Quartal 2004 schon 45 Neuaufnahmen verzeichnen und unseren Mitgliederstand zum Erscheinen dieser DSMM Post auf 869 steigern.

Nur wenig brachte der Aufruf in der DSMM-Post 1, und noch immer sind wir vom Ideal der 1.000 Mitglieder weit entfernt. Aber wir geben nicht auf. Die Mitgliederzahl ist für uns immens wichtig, nicht nur der Beiträge, sondern besonders des politischen Gewichts wegen, das uns eine zahlreiche Mitgliedschaft verleiht.

Deshalb unsere dringende Bitte an alle: Werbt Mitglieder für unseren Förderverein. Beitrag für natürliche Personen = 15 EUR, für juristische Personen (Vereine, Verbände, Firmen usw.) = 130 EUR/Jahr.

Der Vorstand

Mitgliederversammlung 2004

Zur diesjährigen Mitgliederversammlung treffen wir uns am Samstag, dem 8. Mai 2004 auf der Wasserkuppe. Wir bitten, die entsprechenden Unterlagen wie Einladung, Tagesordnung usw. zu beachten, und wir hoffen auf einen regen Besuch

Während der Versammlung wird der Vorstand über die Informationen dieser DSMM-Post hinaus ausführlich über den Entwicklungsstand des Museums berichten und Fragen der Mitgliedern beantworten.

..

Der Vorstand

Impressum: Stiftung Deutsches Segelflug-Museum mit Modellflug, DSMM.

Wasserkuppe, 36129 Wasserkuppe, Rhön, Tel.: 06654-7737, Fax: 06654-7736

Leitung:

Theo Rack, Unterer Dallenbergweg 10, 97082 Würzburg,

info@segelflugmuseum.de

Tel.: 0931-881840, Fax: 0931-883214

Verantwortlich für diese DSMM-Post 2:

Fred W. Weinholtz, Vorm Holzschlinge 53,

32049 Herford, frwweinhol@aol.com,

Tel. und Fax: 05221-840407