Vereinszeitschrift der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen e.V. Sonderausgabe zur Flugplatztaufe Juli 2021

GendAiR kingerNEWS

Der Bericht über Rudolf Grenzebach in dieser Sonderausgabe wurde erstmals im Jubiläumsheft 2017 veröffentlicht.
Bei diesem Heft handelt es sich um einen unveränderten Nachdruck aus der Ausgabe 03/2017 und aus den den Genderkinger News 02/2020 (Umschlagseite hinten)

Liebe Leser und Freunde des Rudolf-Grenzebach-Flugplatzes Donauwörth-Genderkingen!

Seit weit über 50 Jahren – noch vor der Gründung des Flugplatzes Donauwörth-Genderkingen - bis zum heutigen Tag hat ein einzelner Mensch maßgeblich und tatkräftig die Entwicklung des Flugplatzes und der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen e.V. gefördert: Rudolf Grenzebach. Ohne sein Grundstück hätte der Flugplatz 1967 nicht angelegt werden können – und ohne seine große Unterstützung wäre weder 1982 die Teilasphaltierung noch 2007 die vollständige Asphaltierung der Landebahn auf die heutigen Dimensionen möglich gewesen.
Der stetige Fortschritt unseres Flugplatzes hing eng mit der Entwicklung seines Flugzeugparks zusammen. Es begann mit einer Dornier Do27, die als Kurzstartflugzeug besonders gut für Graspisten geeignet war. Danach folgten eine Cessna 182 erst mit festem und dann mit Einziehfahrwerk. Mit einer Piper Seneca wurde erstmals ein zweimotoriges Flugzeug hier stationiert und 2007 kam mit der Beechcraft King Air der Wechsel von Kolben- zu Turbinentriebwerken. Nach ihrem Abzug 2012 konnte unser Verein ihren Hangar übernehmen - damals die Voraussetzung für die Beschaffung unserer zweimotorigen DA42 „Donauwörth“, womit weiterhin eine 2-Mot hier stationiert war.
Obwohl also Rudolf Grenzebach seit 2012 kein Flugzeug und auch schon seit längerem keine Pilotenlizenz mehr hatte, blieb er unserem Verein und Flugplatz weiterhin tatkräftig verbunden. So konnte mit seiner Unterstützung z.B. 2017 die dringend erforderliche Dach-Sanierung und -Abdichtung unserer Vereinsgaststätte erfolgen. Die neuste Verbesserung unseres Flugplatzes ist nun der von ihm gestiftete „Taxiway West“, den wir vor wenigen Tagen mit Rasengittern anlegen konnten – also ohne Bodenversiegelung. Dieser Rollweg verbindet den neusten und westlichsten Hangar 8 direkt mit dem Rest des Flugplatzes, ohne die Startbahn benutzen zu müssen - und ebenso müssen die Flugzeuge zum Start in Richtung Osten nun nicht mehr auf der Startbahn zurückrollen.
Als Ausdruck des tief empfundenen Danks für die jahrzehntelange Unterstützung haben die Mitglieder der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen e.V. Rudolf Grenzebach im Jahr 2008 zum Ehrenmitglied ernannt. Aus demselben Grund wollen wir heute nun den Namen unseres Flugplatzes für immer mit ihm verbinden. Die Bezeichnung „Rudolf-Grenzebach-Flugplatz Donauwörth-Genderkingen“ soll die Bedeutung dieses großen und weltweit erfolgreichen Unternehmers für diesen Flugplatz unterstreichen. Sie soll aber auch zeigen, dass eine solche Einrichtung nicht nur ein Anziehungspunkt für alle ist, die der „Faszination Fliegen“ verfallen sind, sondern vor allem auch, welchen Beitrag dieser Flugplatz seit über einem halben Jahrhundert für die Wirtschaft der ganzen Region leistet – ganz abgesehen von anderen Diensten für die Allgemeinheit wie durch die hier stationierte Luftrettungsstaffel.
So sehen wir nun erwartungsfroh und zuversichtlich der weiteren Zukunft des „Rudolf-Grenzebach-Flugplatzes Donauwörth-Genderkingen“ entgegen. Dabei werden wir den bereits eingeschlagenen Weg mit großen Photovoltaik-Anlagen, Solar-Beleuchtung, Stromtankstellen und anderen vielfältigen Umweltschutzmaßnahmen am Boden und in der Luft konsequent nach dem neusten Stand der Technik weiterverfolgen.

Donauwörth-Genderkingen,
30.07.2021

Thomas Schneider
2. Vorstand
Motorflugsportgruppe
Donauwörth-Genderkingen e.V.

Matthias Obermayer

Über alle Grenzen

Rudolf Grenzebach

Mehr als 50 Jahre in der Luft und als erfolgreicher Unternehmer unterwegs

Als Mitflieger mit einer Scheibe Mü 13E/ Bergfalke machte Rudolf Grenzebach 1964 seine ersten Flugerfahrungen über Augsburg und Umgebung.

Sommer 2017

Der Wahlkampf in Deutschland ist auf dem Höhepunkt. Unbeeindruckt von allen Krisen und Skandalen regiert in den USA Präsident Trump. In Europa häufen sich auch in diesem Jahr die Anschläge der IS, gerade an dem Tag, an dem wir zusammen sitzen, ein besonders schlimmer in Barcelona.

Vor Ort gibt es erfreulicheres zu berichten: Das 50jährige Jubiläum des Flugplatzes Donauwörth-Genderkingen steht kurz bevor. Anlass genug, die Vergangenheit des Flugplatzes zu beleuchten. Mit unserem Vorsitzenden Matthias Obermayer zusammen recherchieren wir nach Bildern und Geschichten.

So besuchen wir Rudolf Grenzebach, der seit Jahrzehnten den Flugplatz und den Verein maßgeblich formt und großzügig unterstützt. Wir werden von ihm und seiner Frau Maria in Hamlar sehr herzlich aufgenommen. Bei einem frisch gezapften Pils beginnt er zu erzählen, wie er zur Fliegerei kam und was ihn bis heute mit dem Platz verbindet. „Ach“, beginnt er mit leuchtenden Augen zu erzählen, „damals war die Fliegerei noch anders. Ganz anders.“ Und dann erzählt er über seine Jahre als Pilot, über die Geschichte des Flugplatzes und immer wieder auch die eine oder andere Anekdote aus seinem Fliegerleben, das mehr als 50 Jahre zurückreicht.

* * *

Sommer 1964

Über die Bildschirme der Schwarzweißfernseher in Deutschland, die noch längst nicht in jedem Haushalt zu finden sind, flimmert jetzt wieder das Bild des Kanzlers Ludwig Erhard. Und während Erhard in Bonn als Kanzler des Wirtschaftswunders regiert, sind es die Menschen in der Bundesrepublik, die die Freiheit der sozialen Marktwirtschaft in ihrem neu organisierten Staat nutzen, und mit Fleiß und Fachkenntnissen dieses Wirtschaftswunder eigentlich erst schaffen, jeder an seiner Stelle: vom Arbeiter über die Menschen in den Büros der Großstädte bis hin zu den Unternehmern.

Einer derer, die mit ihrer fast unerschöpflichen Energie, ihrem Ideenreichtum und ihrer Beharrlichkeit besonders zum „Wirtschaftswunder“ beitragen, ist der 36jährige Rudolf Grenzebach, der mit der Unterstützung seines Vaters bereits etwa ein Jahrzehnt vorher ein Unternehmen gegründet hatte, das nun die günstigen Bedingungen nutzt, um sich mit neuen Ideen und seiner ganzen Schaffenskraft nach oben zu schrauben.

Aber in den Sommermonaten dieses Jahres ist es eine ganz andere Freiheit, die Rudolf als Privatmann begeistert. Mit dem ehemaligen Luftwaffenpiloten Peter Pröller lässt er sich an einem warmen Sonntag in Augsburg auf dem alten Messerschmittgelände in dem Segelflugzeug Mü13 mit einer Seilwinde zunächst auf 600 m Höhe ziehen. Der Pilot, der seinen Passagier gerne auch mal ans Ruder lässt, schafft es dank der Thermik, nach und nach sein Luftfahrzeug auf 3000 Höhenmeter zu schrauben, und den halben Tag lang zieht das Segelflugzeug dort oben seine Bahnen. Als das Flugzeug am Abend sicher wieder auf dem alten Flugplatz in Augsburg landet, ist Rudolfs Entscheidung, selbst eine Segelfluglizenz zu erwerben, längst gefallen.

***

Natürlich hilft der flugsportbegeisterte Rudolf Grenzebach auch engagiert mit, wenn es um den viel näher gelegenen Flugplatz Genderkingen geht. Als der Verein nahe Genderkingen ein Gelände findet, das sich eignet, einen Flugplatz einzurichten, ist es ein glücklicher Zufall, dass das Grundstück dort dem Vater von Rudolf Grenzebach gehört. „Mein Vater hatte das Grundstück meinen Schwestern vermacht. Ich löste es aus und verpachtete es an den Verein. Später habe ich es dem Verein dann zum Teil für die Einstellerlaubnis für unser Flugzeug hergegeben, zu einem anderen Teil geschenkt“, erzählt er, der bis heute immer wieder Verein

Foto: Georg Lehmacher

Erfolgreicher Unternehmer und erfahrender Pilot: Rudolf Grenzebach kann mehr als zufrieden auf sein Leben im Beruf und in der Luft zurückblicken

Anfangs flog Rudolf Grenzebach auch immer wieder Flugzeuge des Vereins, wie diese Morane

Foto: MDG-Archiv

Foto: MDG-Archiv

Ein Graslandeplatz war der Flugplatz Genderkingen, als Rudolf Grenzebach Vereinsmitglied bei der MDG wurde

und Flugplatz mit sehr großzügigen Spenden unterstützt.

Während wir durch die offene Terrassentür das Brummen eines Flugzeugs hören, das zunächst etwas lauter wird, um sich dann nach und nach in der Ferne des Sommerhimmels zu verlieren, erzählt Herr Grenzebach weiter:

„Von Anfang an hatte ich vor, die Fliegerei für meine Geschäftstermine zu nutzen", fährt er fort. „Ich hatte die Autofahrerei satt. Etwa 70.000 km fuhr ich im Jahr durch die Gegend. Die Straßen damals taten ihr Übriges dazu, dass ich mehr als genug von den Autofahrten hatte. Alleine die Fahrt nach Augsburg kostete damals oft weit mehr als eine Stunde Zeit. Und ich brauchte meine Zeit für andere Dinge: für die Arbeit in Hamlar und bei meinen Kunden.

Also war klar, dass ich die Fluglizenz nutzen würde, um meine Kunden schneller zu erreichen: wenn ich Termine hatte, um Maschinen zu planen oder zu verkaufen, wenn ich Anlagen in Betrieb nahm oder Wartungstermine hatte."

Fortan nimmt er in Augsburg Flugstunden für die Motorflugberechtigung und lernt auf die Theorieprüfung. Und nicht nur er: auch seine Frau ist anfangs dabei und lernt fliegen. 1971 macht Rudolf zunächst seinen ersten Alleinflug. „Damals war es üblich, dass einem die Krawatte nach der Landung abgeschnitten wurde. Man hat sich danach auf einem Stuhl, mit eigens dafür angebrachten Griffen, nach vorne beugen müssen und dann wurde einem noch der Hintern versohlt. Jeder, der vorbei kam, durfte anständig draufhauen. Einer der Fluglehrer, ein ehemaliger Luftwaffenpilot, schlug regelmäßig so fest zu, dass sich alle fürchteten. Ich hatte Glück, der Betreffende war an diesem Tag nicht da, und ich kam glimpflich davon. Später kam er dann dazu, und meinte, er könne das nachholen. Aber wir konnten ihn davon überzeugen, dass es jetzt nicht mehr gilt, und dass er zu spät gekommen sei, da wir ja schon ein Bier getrunken hatten."

Auch Frauen mussten sich nach dem ersten Solo in der Luft diesem Ritual beugen. „Nur schnitt man ihnen nicht die Krawatte ab, sondern stattdessen ein BH-Körbchen", erinnert sich Rudolf Grenzebach. Und es gab ein paar Frauen, die damals schon flogen. „Eines Tages, damals in Augsburg, landete auch eine Schülerin nach ihrer Platzrunde – oben ohne. Lachend meinte sie dann: ‚So, jetzt könnt ihr bei mir nichts mehr holen. Schneidet doch einfach mal ab, was ihr noch findet'."

Frau Grenzebach entschied sich schließlich, die Fluglizenz nicht fertig zu machen, obwohl sie auch kurz vor dem Solo stand. Sie meinte: „Ach, das war mir alles zu aufwändig, diese Fliegerei. Mir hat es dann gereicht, dass mein Mann fliegen konnte. Ich habe meinen Mann immer dabei unterstützt, aber das war nicht so meine Sache, es kostete ja auch sehr viel Zeit".

„Ich erinnere mich noch gut an meine Ausbildung. Ich hatte einen Lehrer, der war immer ganz scharf darauf, Notlandeübungen mit mir zu machen", erzählt uns Herr Grenzebach weiter. „Ständig zog er das Gas raus und fragte mich dann: ‚So, wo gehen wir jetzt runter?'. Es war Erntezeit, wir waren gerade über einem Jungwald, ganz nah hier bei Donauwörth, und ich sagte: ‚Da unten über diesem Jungwald – wir landen dann so, dass wir die Maschine knapp über den Baumwipfeln abfangen'. Er antwortete ‚Ja, aber dann ist die Maschine danach kaputt, wenn es mal ernst ist' und verwies mich auf ein nahegelegenes Getreidefeld. ‚Los, runter, runter, runter', rief er mir zu. Ich sah, dass es knapp wurde, und schon vor dem Feld waren wir sehr weit unten, aber er bestand darauf und hatte seine Hand am Gashebel, so dass ich nicht dran kam. Dann hörte ich von unten vom Rumpf her schon Geräusche, ein Prasseln, die Maschine, die eigentlich nur aus einem Rohgestell bestand, das mit Segeltuch überzogen war, wurde schon langsamer und es zog mich nach vorne. Mit Gewalt schob ich seine Hand weg, die er vor lauter Schreck immer noch am Gashebel hatte und gab Vollgas.

Er sagte kein Wort mehr, und wir flogen zurück nach Augsburg. Nach der Landung zogen wir die Weizenähren aus dem Fahrwerk."

Herr Grenzebach lacht, dann meint er: „Das war dann die letzte Notlandeübung, die er mit mir machte."

***

1971

1971 ist die Weltpolitik im kalten Krieg. US-Präsident ist jetzt Nixon, Willy-Brandt bemüht sich um die Ostverträge, Helmut Schmidt ist Verteidigungsminister. Erich Honecker löst in der DDR Walter Ulbricht als Sekretär des Zentralkomitees der DDR im Mai ab, an der Berliner Mauer werden immer noch Menschen, erschossen, die in den Westen fliehen wollen. Auch in der Fliegerei ist der eiserne Vorhang eine starre Grenze. Während die Luftfahrkarte von 1971 erstaunlich entspannt aussieht und die Luftraumstruktur noch wesentlich weniger Lufträume D und C zeigt, ist sie überall entlang der Grenze zum Osten rot schraffiert. Der Überflug in den Osten ist privaten Maschinen streng untersagt, und bereits einige Meilen vorher beginnt eine ADIZ, eine Air Defense Identification Zone, in die Flugzeuge nur mit einem – damals nur selten in privaten Maschinen installierten – Transponder einfliegen durften, und ständig ihre genauen Koordinaten bekannt geben mussten.

„Und das zu einer Zeit, in der wir in den meisten Flugzeugen kaum überhaupt Funk hatten", sagt Herr Grenzebach uns dazu.

Es ist der 10. September des gleichen Jahres, an dem der in-

Fotos: MDG-Archiv

Ca. 1975 flog Rudolf Grenzebach auch immer wieder mit der vereinseigenen Siat Flamingo

Impressionen vom Flugtag in Genderkingen Anfang der 70er Jahre

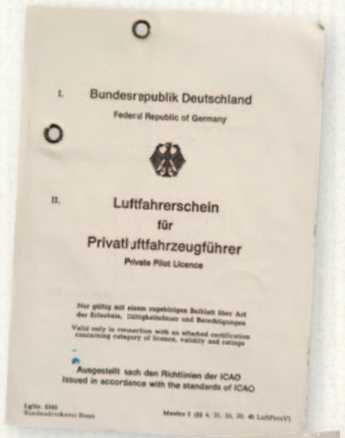
Foto: MDG-Archiv

„Alle Anweisungen zum Fliegen haben wir damals noch am Boden erhalten.
Geflogen sind wir ohne Funk. Den gab es damals noch nicht.
Es war auch viel schöner: wenn man erst mal in der Luft war, hatte man seine Ruhe."

Trudl Klopfer,
MDG Gründungsmitglied und Pilotin

Foto: Georg Lehmacher

Auch, wenn er seit 1995 nicht mehr geflogen ist, hat Rudolf Grenzebach seine Fluglizenz noch heute griffbereit


I. Bundesrepublik Deutschland
Federal Republic of Germany

II. Luftfahrerschein für Privatluftfahrzeugführer
Private Pilot Licence

Nur gültig mit einem zugehörigen Beiblatt über Art der Erlaubnis, Gültigkeitsdauer und Bedingungen
Valid only in connection with an attached certification concerning category of license, validity and ratings

Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO
Issued in accordance with the standards of ICAO

III. Nr. 2803-BYLAS
10.9.1971
Erstausstellung
first issue
VII. Unterschrift des Inhabers Signature of holder
IV. Name des Inhabers: GRENZEBACH Rudolf
geboren am: 8.7.1930 in Hamlar
V. Wohnsitz: Hamlar Nr.25
8854 Bäumenheim
VI. Staatsangehörigkeit: deutsch
VIII. München, den 26.5.1977
X. I.A. Fischer
XI.
XIV. Beschränkt gültiges Sprechfunkzeugnis II für den Flugfunkdienst / Restricted Flight Radiotelephone Operator's Certificate II
Beschränkt gültiges Sprechfunkzeugnis I für den Flugfunkdienst / Restricted Flight Radiotelephone Operator's Certificate I
Allgemeines Sprechfunkzeugnis für den Flugfunkdienst / General Flight Radiotelephone Operator's Certificate
Nr. 1 XI. Nr. XI. Nr. XI.

XII. Berechtigung für IFR-Flüge / Instrument Rating valid until: XXX
Die Instrumentenflugberechtigung berechtigt zu Anflügen bis zu einer Entscheidungshöhe von 60 m/200 ft
The instrument rating entitles to perform approaches down to a decision height of 60 m/200 ft
XII. Musterberechtigungen – Type Ratings
a) als verantwortlicher Flugzeugführer – as pilot-in-command
einmotorige Landflugzeuge bis zu 2000 kg Höchstgewicht/single engine land airplanes up to 2000 kg maximum weight
b) als zweiter Flugzeugführer – as co-pilot
keine Eintragungen – no entries
XII. Sonstige Berechtigungen – other ratings
keine Eintragungen – no entries

I. Bundesrepublik Deutschland
Federal Republic of Germany
Beiblatt „A" zum Luftfahrerschein für Privatluftfahrzeugführer
Attachment "A" to the Private Pilot Licence
III. Nr. 2803-BYLAS
IV. Name: GRENZEBACH Rudolf
II. Erlaubnis für Privatflugzeugführer
Category: Private Pilot Licence-Aeroplane
IX. Erlaubnis für Privatflugzeugführer – Private Pilot Licence-Aeroplane valid until: 28.05.87
XIII. Bemerkungen – remarks
muß Lesebrille mitführen – must have available reading glasses
XI. VIII. München, den 23.05.85
X. I.A. Unterschrift Gorny

Foto: Matthias Obermayer

zwischen 41-jährige Rudolf Grenzebach erfolgreich seine Prüfung als Privatpilot ablegt. Ein Funksprechzeugnis hat und braucht der Pilot bis dato aber trotzdem noch nicht. „Das hab ich erst 1972 gemacht. Das brauchte man ja damals noch nicht." In seiner Lizenz 2803-BYLAS, auf einem Formular der Bundesdruckerei in Bonn, ist die Art der Berechtigung noch mit der Schreibmaschine hinzugefügt: „Einmotorige Landflugzeuge bis zu 2000 kg Höchstgewicht/single engine Land airplanes up to 2000 kg Weight".

Der englischsprachige Eintrag in Rudolf Grenzebachs Lizenz – bei vielen ein unbedeutender Zusatz – hat in seiner Lizenz schnell einen Sinn: Schon kurz nachdem er auch Motorflugzeuge steuern darf, nutzt der Unternehmer zielstrebig die neu erworbene Freiheit beruflich und bricht regelmäßig von Genderkingen aus unter anderem nach Frankreich auf.

Rudolf Grenzebach erinnert sich: „Dr. Haisch, damaliger Chef des Milchwirtschaftsverbandes Allgäu, kam bei einer Molkereibedarfsmesse auf mich zu und erzählte mir von den Problemen, größere Stückzahlen von Emmentaler-Laiben behandeln zu können. Wir trauten uns zu, eine Anlage zu bauen, die mindestens 300 Laibe in der Stunde behandeln könnte. Das heißt, alle 2-3 Tage mussten die Laibe gewendet und abgewaschen werden – ebenso die Unterlagen, für die finnisches Lärchenholz am geeignetsten war.

Die 1. Anlage, also den Prototyp, errichteten wir in Kimratshofen/Allgäu. Einige Patente, die präzise Fertigung und das ‚German Engineering' sorgten dafür, dass bald weitere Anlagen zur automatischen Käsebehandlung in Deutschland, Schweiz, Österreich und Frankreich geordert wurden".

Nachdem die Reiserouten zu den Kunden immer mehr Zeit beanspruchten, erwarb Herr Grenzebach eine Do27 aus den Beständen der Luftwaffe aus dem inzwischen aufgelösten Standort Oldenburg. Bei einer Versteigerung hatte er 26.500 DM geboten und den Zuschlag erhalten. Von „militärisch" auf „zivil" umgerüstet wurde sie in Hamlar. Es kamen andere Bolzen für die Tragflächen-Anschlüsse hinein und eine ganz andere Innenausstattung. Die Bundeswehr tauschte einige Instrumente in Oldenburg aus und baute auch einen Auspuff an die Do27. Den Rest besorgte ein eigens eingestellter Flugzeugmechaniker bei der Firma Grenzebach. Benötigte Teile konnte zu einem Großteil Helmut Ordemann (Sen.) beschaffen, der Vorstand bei der MDG war und beruflich bei MBB mit der SIAT Flamingo zu tun hatte. „Diese SIAT war ein sehr gutes, viersitziges Flugzeug, das aber leider nur in kleiner Stückzahl gebaut wurde, weil die Stundenzahlen für Fertigung eines Flugzeuges angeblich zu hoch, und das Flugzeug daher deutlich teurer war, als vergleichbare Muster von Mitbewerbern", schiebt Herr Grenzebach ein.

1972

1972 wird ein dramatisches Jahr für Deutschland: Die ganze Nation fiebert begeistert den Olympischen Sommerspielen entgegen, die in München, aber auch in Augsburg, Ingolstadt, Regensburg und Passau ausgetragen werden sollen. Doch die Spiele nehmen eine schlimme Wendung: Palästinensische Terroristen stürmen das Olympiadorf und ermorden hier und später auf dem Flughafen in Fürstenfeldbruck alle elf Geiseln und einen deutschen Polizisten.
Die Einführung von Transitstrecken wird beschlossen, mit denen Westdeutschen das Reisen nach Berlin (West) vereinfacht wird. Der erste Besuch eines amerikanischen Präsidenten in der Volksrepublik China verändert das Machtgefüge während der Zeit des kalten Krieges und ermöglicht es nun dem Westen, Handelsbeziehungen nach China aufzunehmen.

Ein besonders schlimmes und tragisches Ereignis ereilt auch die MDG in Donauwörth. Nach langer schwerer Krankheit stirbt der 1. Vorsitzende Helmut Ordemann (Sen.).

Dennoch gibt es für den Verein auch in diesem Jahr Lichtblicke: Im Donauries sind Kommunalwahlen, Rudolf Grenzebach gewinnt ein Mandat und zieht im Herbst des Jahres 1972 in den Kreistag ein, wo er bis zu seinem freiwilligen Ausscheiden bei den Wahlen 1990 Mitglied sein wird. Es ist nicht nur für ihn persönlich ein schöner Sieg und ein bedeutender Tag, sondern auch für den Flugplatz in Genderkingen. Denn fortan kann der Unternehmer den Platz nicht nur aus Sicht des Flugsports vertreten, sondern auch dessen Bedeutung für das Flugzeug als Verkehrsmittel glaubhaft

Foto: Rudolf Grenzebach

► *Die D-EIAX, eine C 182 war die erste Maschine der Firma Grenzebach mit Einziehfahrwerk*

„Ich wollte das mit dem Wolkenflug einfach mal ausprobieren. …
Aber aus den Wolken blieb ich künftig heraus.

Rudolf Grenzebach

vertreten. Von Anfang an setzt er sich unter vielen anderen Belangen auch für die Asphaltierung der Landebahn in Genderkingen ein. Unterstützt wurde er vom Kreistagskollegen Heiner Gropper, der auch Vorstand der Motorflugsportgruppe war.

1974

Zwei Jahre später, 1974. In den USA muss der Präsident Nixon dem zunehmenden Druck nachgeben und tritt aufgrund der Watergate-Affäre am 9. August zurück. Deutschland ist immer noch dabei, den Höhepunkt der Ölkrise 1973 zu verarbeiten und erholt sich nur langsam vom Schock der Fahrverbote im vorausgegangenen Jahr. Die Fußball-WM findet in Deutschland statt und als Höhepunkt holt die deutsche Elf unter Kapitän Franz Beckenbauer den Titelsieg in einem bis zum Schluss spannenden Nervenkrieg mit einem 2:1 Sieg gegen die Niederlande.

Immer wieder reizt es den frischgebackenen Piloten, den Einflug in IFR-Verhältnisse zu versuchen. „Mein Lehrer hatte mir schon gesagt: Flieg nie in eine Wolke ein. Gerade deshalb reizte mich das: Ich wollte das mit dem Wolkenflug einfach mal ausprobieren. Ich flog also einmal um diese Wolke herum, um zu sehen, ob frei war, und sah, dass auch unten etwa 800 ft Platz gegeben war. Ich wollte eigentlich nur mal ganz kurz rein fliegen. Schon kurz nach dem Einflug war das Variometer am unteren Anschlag. Ich muss gestehen, ich hatte nicht mal einen künstlichen Horizont. Ich zog und zog, bis ich dachte, dass ich das jetzt im Griff hatte und wusste nicht genau, wie es weiter gehen würde, denn ich hatte die Orientierung verloren. Die Maschine wurde schneller, und ich zog das Gas raus. Das mit dem Variometer stimmte jetzt wieder, aber ich wusste nicht so recht, wo ich bin. Ich sagte mir, ‚Ich komme raus aus dieser Wolke, gleich wie'. In diesem Moment wurde es wieder hell um mich herum und ich sah nach oben. Und direkt über mir standen ein paar Kühe, die schnell näher kamen und mich anglotzten. Ich beschloss, das Flugzeug schnell wieder um 180 Grad um die Längsachse zu drehen, und künftig flog ich nicht mehr ohne einen künstlichen Horizont. Aber auch aus den Wolken blieb ich künftig heraus."

Regelmäßig flog Rudolf Grenzebach nun mit der Do27 zu seinen Kunden, vor allem auch in die Normandie. „Die hatten dort ja keine zivilen Plätze", erinnert er sich, „also rief ich als Deutscher bei den US-Militärflugplätzen an. ‚Darf ich bei euch landen?', fragte ich, ‚No Problem!', war die knappe Antwort."

Und Rudolf Grenzebach wusste nicht nur im Anlagenbau genau, was die Welt von einem Deutschen erwartete. Mit einem Augenzwinkern erzählt er: „Ich habe immer einen Kasten Bier mit nach Frankreich genommen. Den habe ich dort am Flugplatz abgestellt. Am Abend war der Kasten leer, die Maschine vollgetankt." Als er einmal zwei Tage dort war, fragten ihn die Piloten, ob sie mal mit seiner Maschine fliegen dürften. „No Problem!", antwortete Rudolf Grenzebach und ließ die Schlüssel da. Als er dann den Rückflug antrat, staunte er nicht schlecht: „Am Abend erwartete mich eine Überraschung. Das Zündschloss hatte einen Wackler gehabt, als ich damals nach Frankreich flog, und der Gyro war defekt gewesen. Beides hatten die mir einfach repariert!"

Ab 1975

Etwa 1975 fliegt Herr Grenzebach öfters mit der vereinseigenen SIAT Flamingo. Rudolf Grenzebach ist zu dieser Zeit auch öfter in Hamburg. Als er einmal zurück in Genderkingen ist, steht der Wind mit 60 km/h aus Norden auf die Bahn. Er versucht einen ersten Anflug, in einer schrägen Ausrichtung schafft er es tatsächlich die Maschine über die Landebahn zu lenken. „Beim ersten Landeversuch hat es mir den Flügel aufgestellt. Ich bin durchgestartet, und dann, da oben habe ich überlegt, wie ich jetzt wohl runter kommen werde. Die Maschine musste mit 70 km/h aufgesetzt werden. Und dann überlegte ich, einfach quer der Bahn anzufliegen. Ich konnte mir ja ausrechnen, dass ich dann mit etwa 10 km/h aufsetzen würde. Ich versuchte es und kam genau

„Als ich einmal zwei Tage in der Normandie war,
fragten mich die Piloten dort, ob sie meine Maschine fliegen dürften.
‚No Problem' sagte ich und gab ihnen die Schlüssel.
Am Abend erwartete mich eine Überraschung… "

Rudolf Grenzebach

1990 gekauft, 1991 in Dienst gestellt: die Piper Seneca D-GMAB

Fotos: Rudolf Grenzebach

vor dem Tor der Halle zu stehen. Am Flugplatz standen ein paar Vereinskameraden und staunten nicht schlecht, dann kamen sie gelaufen und wollten, dass ich das noch einmal mache …“ lacht Herr Grenzebach.

1976 kauft die Firma Grenzebach ihre erste 182er Cessna, mit starrem Fahrwerk.

Die Flüge nach Frankreich werden weniger. „Wir haben rechtzeitig erkannt, dass der Markt bei den Käsereien erschöpft war und haben uns andere Bereiche erschlossen.“ Grenzebach ist unter anderem auch in der Schifffahrt tätig, er fliegt öfter nach Hamburg, aber auch nach Bielefeld und nach Bad Hersfeld, nahe der Deutsch-Deutschen Grenze, wo die Firma einen zweiten Standort eröffnet. Rudolf Grenzebach, der die Chancen der Öffnung zur Volksrepublik China hin erkannt hat, nutzt diese konsequent, und man baut dort Anlagen für die Glas- und Baustoffindustrie in China, nachdem das Embargo gegenüber Russland Mitte der 70er Jahre die bestehenden Geschäftsbeziehungen in die UdSSR beendet.

IFR und 2-Mot: Werner Rühmann wurde von der Firma Grenzebach am 01.10.1990 als Pilot und Techniker eingestellt.

Fotos: Rudolf Grenzebach

„Gab es da bei den Flügen denn auch mal Erlebnisse … oder Zwischenfälle?“, erkundigen wir uns. Rudolf Grenzebach lacht. „Freilich. Also da war einmal ein Ringelpiez auf der Landebahn in Kassel …“

Wir haken nach: „Ein Ringelpiez?“

„Naja, da hat es uns einfach ein paar Mal gedreht, aber es ist ja nichts passiert.“

„Ach, und wie kam das?“, möchten wir wissen.

Statt einer Antwort lacht Herr Grenzebach wieder und meint dann: „Und einmal standen dann 5-6 Rehe auf der Bahn als ich zu Hause ankam … Und dann gab es auch noch andere Dinge. Wissen Sie, wenn man schlechtes Wetter hatte, konnte man sich vom Funk führen lassen. Wir hatten ja jetzt Flugfunk, wir hatten in unserer Cessna 182 ein VOR und ein ADF, man musste sich dann bei Pflichtmeldepunkten in München, Hannover und Hamburg melden. Aber einmal flog ich so beim schönsten Wetter los – es muss so ungefähr 1976 gewesen sein – und sah mir eben die Landschaft an. Es wurde diesiger und diesiger und da habe ich mich etwas verfranzt. Und konnte die Navigation per Funk auch nicht mehr nutzen, ich wusste ja nicht, wo ich war und hatte keine Frequenz. Ich sah einen Ort und ging weit runter. Da war ein Bahnhof und ich erkannte, dass es Fulda war, und dann hatte ich meine Orientierung wieder und kam gut heim.“

„Fulda? War das nicht schon in der ADIZ?“, erkundigen wir uns.

„Nein, aber direkt am Rand der ADIZ. Ein oder zwei Meilen weiter wäre ich drinnen gewesen …“

Fotos: Rudolf Grenzebach

Ende der 70er

1977 und 1978 gibt es einige fliegerische Veränderungen bei der Firma Grenzebach: eine Cessna 182 mit Einziehfahrwerk wird in den USA gekauft. „Die hat damals noch Franz Schröttle eigenhändig aus Amerika rübergeholt“, erklärt Rudolf Grenzebach. „Und dann gab es ja noch eine ganz wichtige Neuerung: 1978 stellten wir einen Berufspiloten ein, den Werner Rühmann.

Und 1978 bin ich dann auch das letzte Mal mit einer Vereinsmaschine geflogen. Ich hatte bis dahin immer mal wieder ein Flugzeug vom Verein genommen: Wenn unsere Maschine in der Wartung war, oder auch wenn ich mal privat unterwegs war. Ich habe den Tank ein wenig spät umgeschaltet. Der Hebel klemmte etwas und ließ sich nicht bewegen. Ich versuchte es ein paar Mal und der Motor fing schon an zu stottern. Und dann versuchte ich es etwas fester. Und hatte diesen blöden Hebel in der Hand.“

Als habe er diesen Hebel noch heute und könne ihn zeigen, hebt Herr Grenzebach seine halbgeöffnete rechte Hand über den Tisch. Wir warten, wie es weitergeht, und Herr Grenzebach legt eine kleine Pause ein. „Mei, da hat es mir gereicht mit den Vereinsmaschinen, danach bin ich nur noch mit meinen eigenen geflogen. Jedenfalls habe ich den Hebel irgendwie wieder draufgesteckt bekommen und konnte dann doch noch umschalten. Aber ich hatte die Nase voll davon, dass irgend jemand mir die Maschine so hinstellt und ich damit losfliege.“

1982

Weitreichende Änderungen in der Politik gibt es 1982. Mit einem „konstruktiven Misstrauensantrag“ gewinnt Helmut Kohl die Kanzlerschaft gegen Helmut Schmidt und wird künftig 16 Jahre lang die Geschicke der Bundesrepublik bis nach der Wiedervereinigung lenken.

Dass 1982 ein wichtiges Jahr für den Flugplatz wird, ist maßgeblich auch Herrn Grenzebach zu verdanken: bis dahin hat der Platz immer noch eine Graslandebahn. Immer wieder setzt Rudolf Grenzebach sich im Kreistag dafür ein, eine asphaltierte Piste zu bekommen, 1982 ist

2007 wurde die Piper Seneca nach 14 Betriebsjahren in der Firma Grenzebach verkauft.

Im gleichen Jahr erwarb Rudolf Grenzebach eine King Air für seine Geschäftsflüge ins In- und Ausland. Am Flugplatz v.l.n.r.: Dr. Wolfgang Erben, Rudolf Grenzebach, Franz Kraus

Fotos: Archiv Fa. Grenzebach

„... heut geht das doch alles über Konferenzschaltungen...“

Rudolf Grenzebach zur Abschaffung des firmeneigenen Flugzeuges

es endlich soweit, und EDMQ erhält die befestigte Bahn.

„Das war ein wichtiger Schritt. Es hatte erst ein oder zwei Jahre davor eine Bruchlandung mit einer Maschine gegeben, die auf der unebenen Grasbahn mit dem Bugrad einsackte und sich dann senkrecht aufstellte. Und: ohne eine feste Bahn war es undenkbar, dass hier größere Maschinen mit Einziehfahrwerk landeten.“ Und genau eine solche Maschine hatte Herr Grenzebach für seine Geschäftsreisen geplant.

„Die 182er mit Einziehfahrwerk wurde dann auch wieder verkauft und wir haben dann eine Zweimot, eine Seneca gekauft, die D-GMAB. Sie wurde aus den USA nach Kassel gebracht und dort für den Flugbetrieb in Deutschland umgebaut.“ fährt Herr Grenzebach fort. „Gekauft haben wir sie so 1990. In Betrieb genommen haben wir sie dann im Frühjahr 1991. Das war die letzte Maschine, die ich noch selbst geflogen bin. Immer mehr flog unser Pilot Werner Rühmann, bei dem ich und alle unsere Vertriebsleute ein sehr gutes Gefühl und Vertrauen hatten, sodass ich mich besser auf die Kunden und Verkaufsgespräche konzentrieren konnte. 2007 kauften wir dann die KingAir D-IMAG von Beechcraft in Augsburg, die wir bis 2012 behielten. Danach hatten wir keine eigene Maschine mehr, konnten aber jederzeit eine Pilatus PC12 nutzen, die in Augsburg stand.“

Jetzt ist es ein wenig still geworden im Wintergarten von Rudolf und Maria Grenzebach und man hört von draußen die Fontäne des Gartenteichs plätschern und das leise Surren eines Rasenmäh-Roboters.

An diesem langen Sommerabend beginnt langsam die Abenddämmerung. Dass es so spät geworden ist, haben wir gar nicht bemerkt. Nicht nur, weil wir nebenbei ein sehr feines Abendessen erhalten haben. Vor allem wegen der Erzählungen, die in jedem von uns lebendige und farbige Bilder haben wach werden lassen. Wir bedanken uns. Kurz vor dem Gehen möchte ich doch noch etwas wissen: „Sie sind doch auch bei den Tigermoths Mitglied gewesen? Was ist das? Und wie sind Sie denn in diesen Club aufgenommen worden?“

„Die Tigermoth war eine Vereinigung von Nato-Piloten, die einen Tiger, einen Panther oder einen Löwen im Wappen haben.“

„Und wie sind Sie dann dort Mitglied geworden?“

„Ich war Ehrenmitglied“, erklärt er knapp, „aber da brauchen Sie jetzt nicht unbedingt drüber schreiben“, fügt er bescheiden hinzu. Dann lacht er wieder und meint: „Die haben immer ein Treffen gehabt, und dann stieg eine Maschine auf und zog einen Sack durch die Luft und es wurden Zielübungen gemacht. Einmal hat einer schon arg daneben getroffen, und es hat die Maschine erwischt. Die Pilotin stieg dann mit dem Fallschirm aus. Weiter ist dann nichts passiert. Gottseidank. Und am Abend haben wir dann immer schön zusammen gesessen und miteinander gefeiert.“

Foto: Georg Lehmacher

2016 Beim Gespräch über die Vergangenheit der MDG am Flugplatz Genderkingen: Trudl Klopfer und Rudolf Grenzebach

Beim Verabschieden ist Herrn Grenzebach noch etwas wichtig: „Sie dürfen nicht vergessen, Franz und Trudl Klopfer auch noch einmal zu erwähnen. Sie haben so viel eingebracht und die Leute so zusammen gehalten“, erklärt er, „Der Verein hat ihnen viel zu verdanken.

Und Trudl Klopfer hat bis heute ihre Begeisterung für das Fliegen behalten.“

Text: Georg Lehmacher
Das Interview führte Matthias Obermayer, Renate und Georg Lehmacher mit Rudolf und Maria Grenzebach

Fotos: Archiv Fa. Grenzebach

Mit 2 Motoren und IFR von Genderkingen aus unterwegs in die ganze Welt: Die Kimg-Air D-IMAG der Firma Grenzebach

2012 hob die King-Air das letzte Mal als firmeneigene Maschine von Genderkingen ab

Aus den den Genderkinger News 02/2020

Rudolf Grenzebach wird 90

Seit über 50 Jahren ist Rudolf Grenzebach ein treuer Freund und großzügiger Förderer des Flugplatzes Genderkingen und unseres Vereins. Ohne sein Grundstück hätte der Flugplatz nicht angelegt werden können. Viele weitere Projekte waren nur dank seiner Unterstützung möglich. Über 40 Jahre nutzte er seine in EDMQ stationierten Flugzeuge für Geschäftsreisen in ganz Europa. Zu seinem Geburtstag haben wir für unser Ehrenmitglied eine Parade mit allen Vereinsflugzeugen vor seinem Hangar organisiert.

Unternehmer mit Herz für die Heimat

Jubilar Rudolf Grenzebach begeht seinen runden Geburtstag im Kreis seiner Familie

Rudolf Grenzebach – Unternehmer, Förderer und mit Leib und Seele seiner Heimat verbunden, feierte seinen 90. Geburtstag. Foto: Grenzebach

Bäumenheim-Hamlar In der ganzen Welt war er unterwegs – beruflich wie privat. Doch sein Zuhause war immer Hamlar: Rudolf Grenzebach, Gründer des gleichnamigen Maschinenbauunternehmens in Hamlar, feierte am Mittwoch seinen 90. Geburtstag.

Der noch immer rüstige Senior beging seinen Jubeltag im Kreise enger Freunde und Familie. „Wegen Corona ging es nicht anders", erzählt der Jubilar. Doch seine Tochter hatte sich etwas überlegt, um „die ganze Grenzebach-Welt und Freunde aus allen Teilen des Globus" zu ihm nach Hause zu bringen. Per Videobotschaften konnten die Gratulanten ihre lieben Grüße übermitteln. Die Familie, zu denen neben seiner Frau Maria und seinen drei Töchtern mittlerweile sechs Enkel im Alter zwischen drei und 22 Jahren gehören, bereitete dem Senior einen schönen Abend mit viel Musik und schönen, neuen Erinnerungen.

Grenzebach hat als Unternehmer und auch als Kommunalpolitiker die Region stark geprägt. Zwar hat er sich aus der Firma zurückgezogen und unter anderem seiner Tochter Sonja die Führung überlassen, doch er ist und bleibt eine der markantesten Figuren der Region.

Als 30-Jähriger gründete der in Hamlar geborene Rudolf Grenzebach 1960 das Unternehmen mit sieben Mitarbeitern. Der gelernte Mechanikermeister und Elektronikmeister hatte schon in der Landmaschinen-Werkstätte des Vaters das Zupacken und den Mut für eigene Ideen entwickelt. Aus dem kleinen Betrieb wurde über die Jahrzehnte ein weltweit agierender Maschinenbaukonzern und Anlagenbauer. 1988 wurde die erste Niederlassung in den USA gegründet, 2001 kam China hinzu. Mit 1500 Mitarbeitern weltweit und Fertigungsstandorten in Deutschland, USA und China. Besonders wichtig war Grenzebach immer die Förderung der Azubis.

Seit 2014 ist seine Tochter Sonja Grenzebach-Proeller Hauptgesellschafterin des Unternehmens, das seine Position auf dem Weltmarkt neu entwickelt hat. Geschäftsführer der Unternehmensgruppe ist der Schweizer Renato Luck.

Rudolf Grenzebach hat nicht allein unzählige Stunden in den Aufbau und den Erhalt des Familienunternehmens investiert, er hat sich ebenso für die Allgemeinheit eingesetzt. 1995 erkannte dies die Gemeinde Bäumenheim mit der Verleihung der Ehrenbürgerwürde an. Bürgermeister Hans Eichhorn sagte damals über den Jubilar: „Er hat Zeichen gesetzt als sozialer Unternehmer mit christlicher Ethik und als Marktführer seiner Branche." Er sei ein nimmermüder Förderer der Kommune und Mäzen der Vereine in der Region. Er war Mäzen des „Rieser Kulturpreises", Gründungsmitglied des Donauwörther Lions Clubs und beteiligte sich an der Stiftungsprofessur am TCW in Nördlingen.

Das kommunalpolitische Wirken von Rudolf Grenzebach zeigte sich in zwölf Jahren als Gemeinderat und 18 Jahre als Kreisrat. Hier brachte er seinen Sachverstand und Erfahrung aus der Wirtschaftswelt ein. Grenzebach war zwei Jahrzehnte lang CSU-Ortsvorsitzender (bis 1987), Aufsichtsrat bei der Raiffeisen-Volksbank und war Mitbegründer des Flugplatzes Donauwörth-Genderkingen. Noch heute prangt der Schriftzug „Grenzebach" über einem Hangar. Dort standen einst die Privatflugzeuge Grenzebachs, der auch den Pilotenschein hat. Er war Beirat in verschiedenen Unternehmen, Vorsitzender beziehungsweise Verwaltungsrat von mehreren Schifffahrtsgesellschaften, Mitglied im Hauptvorstand des Verbands Deutscher Maschinen- und Anlagebauer, Aufsichtsrat der Gesellschaft zur Altlastensanierung in München, und, und, und. Er zeigt sich immer wieder bei gesellschaftlichen Anlässen wie dem Bäumenheimer Kinderfest.

Für seine Verdienste wurde Grenzebach mit dem Bundesverdienstkreuz (1981) und dem Bayerischen Verdienstorden (1989) ausgezeichnet. Seine besonderen Verdienste um die bayerische Wirtschaft wurden 1995 mit der Staatsmedaille gewürdigt. 2010 erhielt er das Bundesverdienstkreuz Erster Klasse für seine Lebensleistung in unternehmerischer Sicht, aber auch für sein gesellschaftliches und soziales Engagement. Im Jahr 2014 wurde ihm die bayerische Verfassungsmedaille in Silber überreicht. *(fene)*