

Chronik

Das Flugfeld auf der Unteren Dobra in Seeboden 1956 – 1972

von Mag. Christine Niedermayer

Das Flugfeld in Seeboden entstand in den 50er Jahren.

Es gab drei Gründe für die Wahl:

- 1) es ist ein Plateau,
- 2) das weitgehend nebelfrei war,
- 3) und relativ unbebautes Gebiet (das veränderte sich in den 60er Jahren)
- 4) die **günstigen Aufwinde** im Gemeineckgebiet

Im Bild rechts das alte Flugfeld aus heutiger Sicht.

Das große Feld deutet den projektierten **Zivilflughafen** an, der dreimal so lang und fünf Mal so groß wie das alte Flugfeld gewesen wäre.

Der Flugplatz Dobra. Es wurde sowohl Segelflugsport als auch Motorflugsport betrieben. Im Bild unten: das **Segelflugzeug „Grunau Baby“** und das zweisitzige Segelflugzeug Musger Mg 19. Beide aus der Werkstatt Josef Oberlerchner, Seebach.



Bildfoto H. v. Gottstein, Seeboden



Nach der Aufhebung des Flugverbotes durch die Besatzungsmächte und dem Staatsvertrag 1955 wurde Flugsport wieder möglich. Wegen der Nähe zum Flugzeugwerk Oberlerchner in Seebach (heute Goldeck Bettwaren Mayer) kam man auf die Idee, auf der Unteren Dobra in Seeboden ein Flugfeld zu schaffen: Es gab in diversen Flugsportclubs Oberkärntens flugbegeisterte junge Leute, die den Pilotenschein erwarben und am Flugsport interessiert waren. So kam man mit der **Gemeinde**, deren Bürgermeister Helmut Joven ein Mitglied des Flugsportclubs Spittal war, zu einem Arrangement:

Die Gemeinde kaufte zu 51% mit fünf anderen Interessenten das Flugfeld und schloss mit dem **Flugsportclub Spittal/Drau** einen **Pachtvertrag** ab. Der Kauf erfolgte am 16.4.1956, der Pachtvertrag wurde mit Obmann Ing. Rüdiger Weninger (1926 – 1983) am 9. 8. 1957 unterzeichnet. Als Pachtschilling wurden für 1957 2.000 ATS (= ~ 2.000.- € laut Index von 1957) festgelegt. Die Genehmigung für den „Motorfluglandeplatz“ erfolgte nach einem Lokalausweis durch das Bundesministerium für Verkehr am 16.12.1957.

Zur Zeit der Gründung des Flugfeldes erwartete man sich eine Belebung des Tourismus in einer aufstrebenden Fremdenverkehrsgemeinde, denn die **Rundflüge** (auch „Flugtaxi“) wurden gerne angenommen und die aktiven Piloten flogen bis zu 20 Mal am Tag. (Golob)

Der Hauptträger des Flugplatzes war der Flugsportclub Spittal. Später wurde die überregionale Flugbetriebsgemeinschaft Spittal/Millstättersee unter Obmann Weninger gegründet. In den Anfängen war der Platz ein Segelflugplatz, die Flugzeuge wurden von einem zweisitzigen Motorflugzeug in die Höhe geschleppt. In dieser Zeit, im April 1958, ereignete sich der erste Unfall, eine saubere **Bruchlandung**. Der junge, flugbegeisterte, aber noch unerfahrene Pilot Franz Glabischnig landete am Tennisplatz in Seeboden, mitten im Ort! Zunächst besaß der Club nur das zweisitzige Motorflugzeug vom Typ „Piper“, sowohl für Rundflüge, als auch als Schleppflugzeug. Anfang der 60er Jahre kamen eine viersitzige „Meteor“ (siehe Bild) und zwei Cessnas dazu. Der Radentheiner Club brachte 1966 auch vier Segelflugzeuge mit. Dafür hatte man einen Hangar erbaut (siehe Luftbild), ebenso ein Flugsicherungsgebäude, den sogenannten „Tower“. Es kamen auch Flugsportgäste nach Seeboden. Die Segelflieger bevorzugten die Thermik im Frühling und im Herbst, auch deutsche Gäste benutzten den Platz.

Am 3. 3. 1961 wurde der Pachtvertrag mit der Gemeinde noch einmal um fünf Jahre verlängert, doch in diesem Jahr kam die Wende in der Geschichte des Flugfeldes: Am 11.8.1961 vormittags **stürzte** der 19jährige Gastpilot Bernd Kaltenbrunner mit einem Fluggast an Bord mit einer **Maschine Typ „Piper“ in den See**. Die Toten wurden erst Tage später, die Maschine wenig später geborgen.

Am 15. 7. 1962 ereignete sich der zweite Unfall: Der Pilot Johann Schönbacher, 43, **stürzte** mit einem Fluggast direkt nach dem Start **am Flugplatz mit einem Sportflugzeug Typ „Piper“ ab**. Beide Insassen waren sofort tot. Beide Male war menschliches Versagen die Unfallursache. Im Laufe der 60er Jahre kippte die positive Grundstimmung zum Flugbetrieb: Die Flugzeuge wären zu laut und stören die Ruhe der immer zahlreicher werdenden Urlauber (VZ und Kleine Zeitung, 30. 10. 1968). Die Seebodener **Bevölkerung hatte Angst** vor Abstürzen in bewohnten Gebieten. Zudem war der Lärm der Maschinen zunehmend unerträglich. Walter Golob und Erich Ramsbacher, sowie die anderen Clubmitglieder, hatten in der Zeit nach den Abstürzen, also in den Jahren 1962 bis 1967, nie ein negatives Wort von den Seebodenern und ihren Gästen gehört. Es wurde die Möglichkeit, einen Rundflug über den See oder in die Alpen, von Tausenden mit Freude genutzt.

Parallel dazu gab es in den Flugsportclubs Spittal/Drau und dem AERO-Club Probleme, Weninger wurde aus beiden Clubs ausgeschlossen. Als neuer Obmann wurde Primar Samonigg gewählt. 1964 gab es längere Zeit keinen Flugbetrieb. 1964 wurde die Flugbetriebsgemeinschaft Spittal/Millstättersee von Ing. Weninger gegründet. Zur gleichen Zeit wurde der Flugplatz Radenthein geschlossen. Er erkannte, dass er mit den jungen Radentheinern den Flugplatz in Seeboden „zurückerobern“ könnte und kaufte sofort wieder eine Piper, um die Segelflieger wieder in die Höhe schleppen zu können.

Durch diese turbulente Entwicklung im Flugsport **entschloss sich die Gemeinde, 1966 den Pachtvertrag nicht mehr zu verlängern**. Jetzt begann der Flugsportclub durch Peter Funder zu verhandeln. Funder erklärte am 7.6.1966 dem Gemeinderat, dass man in 10 Jahren 500.000 S in Bauten und Fluggeräte investiert hätte und es gäbe keine Ausweiche in Oberkärnten für die Nachwuchsförderung. Die Landesregierung hätte eine Außenlandegenehmigung erteilt (das Flugfeld galt nicht mehr als Flugplatz!!!), für mögliche Lärmbekämpfung biete er an: bestimmte Startzeiten (Mittagsruhe) etc. Die Abstimmung im Gemeinderat ergab 10:7 für eine Benützungsbewilligung (keine Pacht!!) bis 1.3. 1967.

In der GR-Sitzung vom 23.6.1967 war Obmann Weninger zu Gast. Es zeigte sich, dass die Flieger ihre Versprechen nicht gehalten haben, doch erwirkte Weninger eine Benützungsbewilligung bis 1.3. 1968.

Doch **Weninger sollte sich zunehmend Feinde schaffen**. Statt das Feld zu räumen ging er in die Gegenoffensive und **plante einen Zivilflughafen**, möglich durch das neue Luftfahrtgesetz 1967. Der Flughafen wurde am 11. 3. 1968 bewilligt und sollte ein Vielfaches des alten Flugfeldes ausmachen, eine Fliegerschule mit Restaurant und Unterkünten, großzügige Hangars und in der Folge eine Asphaltpiste umfassen. Die Piste sollte von 360 m auf 1.000 m verlängert werden (siehe Luftbild). Mit dieser Bewilligung wurde einerseits mit einzelnen Besitzern Pachtverträge abgeschlossen, andererseits wurden nach dem Eisenbahngesetz beim Bundesministerium für Verkehr **Enteignungen** erwirkt, die am 22.11.1969 ausgesprochen und 1970 durchgeführt wurden. Davon waren **12 Besitzer**, in der Mehrzahl Bauern, **betroffen**.

Jetzt wurde der sozialdemokratische Vizebürgermeister Sepp Kraller unter Bürgermeister Helmut Joven aktiv. Er machte sich zum Wortführer der Betroffenen und bildete die „**Interessengemeinschaft gegen die Errichtung eines Flugplatzes in Seeboden**“. Es wurden alle beteiligten Flugsportclubs geklagt. Ab 28.8.1968 erwirkte man ein **sofortiges Flugverbot** durch die Landesregierung und der Flugbetrieb wurde stillgelegt. Am 24.10.1968 erfolgte ein **einstimmiger Gemeinderatsbeschluss gegen einen Privatflughafen in Seeboden**.

Nach der Gemeinderatswahl 1970 hatte Sepp Egger als Bürgermeister mit Sepp Kraller einen Verbündeten an seiner Seite und er bemühte hohe Politiker und machte Eingaben:

An Minister Frühbauer, Bundeskanzler Kreisky und sogar Bundespräsident Franz Jonas.

Doch **Weninger** gab nicht auf, immer wieder **berief er gegen die Urteile** und schöpfte den Instanzenweg bis zum Verfassungsgerichtshof aus. Er scheiterte schließlich aus zwei Gründen: 1. Er wurde verurteilt, 1,6 Mio. ATS Enteignungsschädigung zu zahlen, was er unterließ. Sein Unternehmen kämpfte offensichtlich mit finanziellen Schwierigkeiten. Und 2. Er erfüllte die Auflagen der Behörde, z.B. einen Ersatzschulweg für Kinder aus Lieserhofen und Lieseregg zu bauen, nicht. Noch am 11. 3.1972 suchte er um Fristerstreckung an, wurde jedoch abgewiesen. Die Bewilligung für den Zivilflughafen wurde am 11.4.1972 von der Landesregierung widerrufen. Bald danach **entschied der Verfassungsgerichtshof am 20.10.1972 die Räumung des Flughafens durch Exekution**. Die Enteignungen wurden in der Folge rückgängig gemacht. Sepp Kraller und seine Freunde hatten gewonnen! Nach seinen Bestrebungen sollte das alte Flugfeld eine neue Bestimmung erhalten: Nach der Realteilung am 16.4.1976, in der zwei Drittel des Flugfeldes ins Eigentum der Gemeinde übergingen, wurde **ein Sportplatz** gebaut. Der Fußballverein baute auf der Dobra von 2002 – 2006 mit öffentlicher Unterstützung und vielen freiwilligen Helfern die Sportarena Seeboden, die weit über die Grenzen Seebodens bekannt ist.

Doch für Walter Golob, Besitzer der Südflug Ges.mb.H., und für Erich Ramsbacher bleibt eines:

Der Traum vom Fliegen in

Seeboden



NS: Herr Golob gründete die Firma „Südflug Wetterflüge“ mit 4 Flugzeugen, die 5 Monate in der Steiermark Hagelabwehr fliegen und sonst in einer Flugschule in Güssing im Einsatz sind.

Diese Firma und die Firma „Goldeck-Air“ (Eigentümer Haselsteiner) mit 12 Geschäfts-Jets würden einen **Geschäftsreise-Flugplatz** im Bezirk benötigen, ev. östlich von Spittal, der den Flugsport- und Ausflugs-tourismus im Bezirk anerkennen würde. Weitere Sportflugplätze in der Nähe: Feldkirchen, Nötsch, Lienz.