

A black and white photograph of a sailplane in flight over a hilly landscape. The sailplane is white with a dark cockpit and is shown from a side profile, flying towards the right. The wings are long and thin. The landscape below is a patchwork of fields, forests, and small settlements, with rolling hills in the background. The sky is filled with clouds. The title 'Deutscher Segelflug' is printed in a large, bold, white, stylized font across the lower half of the image.

Deutscher Segelflug

von
Ullrich Stöcker

Im Jahre 1920 wurde der erste Rhön-Segelflug-Wettbewerb veranstaltet. Im Jahre 1922 flog Arthur Martens auf dem berühmten „Bampyr“ als erster Segelflieger länger als eine Stunde, während Henken kurz danach auf dem gleichen Flugzeug einen Flug von drei Stunden folgen ließ. Damals horchte die ganze Welt auf; ausländische Korrespondenten stürmten auf die Wasserkuppe, um ihren Ländern darüber zu berichten, was diese Deutschen schon wieder für eine ganz erstaunliche Sache — den Flug ohne Motor — ausgeknobelt hätten. Inzwischen hat auch das Ausland diesen Sport aufgegriffen — der erste internationale Rhön-Wettbewerb 1937 hat uns gute Leistungen unserer ausländischen Kameraden gezeigt. Aber noch bei den Olympischen Spielen zu Berlin 1936 wurde der Segelflug als typisch nationaler deutscher Sport vorgeführt. Daher ist der Titel dieses Buches in mehr als einer Hinsicht gerechtfertigt.

Es bietet eine Auswahl der schönsten und interessantesten Aufnahmen aus dem reichen Bestand des Bildberichterstatters Alex Stöcker: Er war seit 1920 dabei, wo ohne Motor geflogen wurde, in der Rhön, in Rössitten, in der Mark usw. Er hat sie alle gekannt, die als Pioniere des deutschen Segelfluges sich einen Namen gemacht haben, Ferdinand Schulz, Günther Groenhoff, Wolf Hirth und wie sie alle heißen. Er hat ebenso mit Anfängern Kameradschaft geschlossen, die als „Fliegerhäschen“ und „Luftsäuglinge“ zum erstenmal in die „Riste“ gesetzt wurden; er hat die ganze Entwicklung des deutschen Segelfluges miterlebt, von ihren ersten Anfängen auf der wolkenumwogten Wasserkuppe an bis zur heutigen Zeit, in der im Rahmen des Nationalsozialistischen Fliegerkorps alljährlich Tausende und aber Tausende Deutscher das herrliche Wunder des motorlosen Fluges erleben. Die in Kupfertiefdruck gebrachten Photos geben neben einmalig schönen Luftaufnahmen eine kurze Geschichte des Segelfluges in Bildern. Sie werden ergänzt durch eine Einleitung, die in ansprechendem Plauderton von den Erlebnissen Alex Stöckers bei den Segelfliegern erzählt. Er gibt dem Leser gleichzeitig damit einen historischen Abriss, sowie eine dem Laien gut verständliche Übersicht über die technischen und aerodynamischen Voraussetzungen des Segelfluges, ohne jedoch jemals in den Ton des Lehrhaften zu verfallen. Man liest das alles vielmehr mit freudiger Spannung.

Photo des Schutumschlags: Alex Stöcker
Zeichnung: Georg Gollenia



DEUTSCHER
Segelflug

VON ALEX STÖCKER

Deutsche Sportbücherei



Deutscher Segelflug

Als erster Bildberichterstatter bei den Seglern der Luft

Don

Alex Stöcker

1937

Deutscher Schriftenverlag G.m.b.H., Berlin SW 11

Die Bilder Nr. 36, 38, 39, 44, 45, 50-53 sind durch Verfügung RM Nr. 30, 22, 21, 43, 48, 6, 4, 19 und 9 freigegeben

Alle Rechte vorbehalten

Copyright 1937 by Deutscher Schriftenverlag G. m. b. H., Berlin SW 11, Dessauer Straße 38

Einband: Arthur Bemeleit

Druck: Deutsche Zentraldruckerei A.-G., Berlin SW 11

In lang entschwundenen Vorkriegszeiten habe ich auf der Schule gelernt, daß die Wasserkuppe der höchste Berg der Rhön und die regenreichste Gegend Deutschlands sei. Als im Jahre 1920 sagenhafte Kunde durchs Land drang und von Leuten erzählte, die dort Flugzeuge ohne Motoren in die Lüfte steigen lassen wollten, nahm ich die Gelegenheit wahr, um bildlich über diese fliegenden Wunder zu berichten und mich gleichzeitig von der Richtigkeit des seinerzeit Gelernten zu überzeugen. Ich stellte fest, daß meine Lehrer nicht gelogen hatten, und daß sich besonders die Angaben über den Reichtum an Feuchtigkeit dieser Gegend streng an die Wahrheit hielten. Ich habe mir erst ein paarmal ganz nasse Füße geholt, bis ich begreifen lernte, daß dort — anscheinend den Gesetzen der Schwerkraft zuwider — auch schräg abfallende Bergwiesen soviel Wasser enthalten können wie ein vollgesogener Schwamm. Mit der Zeit merkte ich mir, daß man gut daran tat, gewisse Stellen von besonders schöner saftig grüner Farbe nicht zu betreten, wenn man sich nicht das Wasserkuppenwasser von oben in die Schuhe laufen lassen wollte.

Zahlreiche Rhönsegelflug-Wettbewerbe mit ihren phantastischen Flugleistungen haben inzwischen Namen und Ruhm der Wasserkuppe durch Länder und Kontinente getragen, so daß die oben erwähnten charakteristischen Eigenschaften des Berges dagegen verblasen. Die feuchte Geburtsstätte der Segelfliegerei, zu der vor dem Beginn der motorlosen Flüge nur wenige wanderfreudige Touristen auf Schusters Rappen gelangten, ist inzwischen von Hunderttausenden besucht worden, die es aber größtenteils nicht mehr nötig hatten, sich der veralteten Methode des Gehens zu bedienen, die vielmehr zu Stahlroß, mit Kraftwagen und Postomnibussen, oder sogar durch die Luft auf diesen Berg gelangten.

Wie schon erwähnt, datiert meine Bekanntschaft mit der Rhön aus dem Jahre 1920, in welchem der erste Rhönsegelflug-Wettbewerb veranstaltet wurde. Ich hatte mich immer schon für Luftfahrt interessiert und war sehr gespannt, diese neue Art des Menschenfluges selbst in Augenschein zu nehmen. Die Wirklichkeit war aber sehr enttäuschend! Als ich mich am „Ersten Wettbewerbstag“ bei der zuständigen Stelle erkundigte, wie viele Teilnehmer schon anwesend wären, erhielt ich die resignierte Antwort: „Ja, die ersten Maschinen werden in etwa 8 Tagen erwartet . . .“. Das war eine schöne Bescherung! Da mir nach dieser Eröffnung weder mein Vorrat an Zeit noch gar mein Vorrat an Geld

den Anforderungen eines Wettbewerbs von solcher Ausdehnungsmöglichkeit gewachsen schien, beschloß ich baldigste Heimreise. Vorher wollte ich mir aber doch die Wasserkuppe einmal ansehen; von Gersfeld aus ist sie nämlich durch die davorliegende Eube verdeckt. Mit einigen anderen ebenso verfrühten Wettbewerbsbesuchern stieg ich durch die Felder und Viehweiden bis zur Eube empor und sah mir die kahle Höhe von weitem an. Der motorlose Flugwettbewerb wurde nur durch eine Reihe von Zelten unterhalb des eigentlichen Wasserkuppengipfels bescheiden angedeutet. Dann wurde es Zeit, um wieder aus der Rhöneinsamkeit herabzusteigen und mit der behaglich dahinbimmelnden Kleinbahn die Stadt Fulda und damit den Anschluß an die große Welt wieder zu erreichen.

Im nächsten Jahre wurde ich für die beim ersten Wettbewerb erlittene Unbill reichlich entschädigt. Durch die Erfahrung klüger geworden, fand ich mich erst auf der Wasserkuppe ein, als ich zuverlässige Nachricht bekommen hatte, daß wirklich schon geflogen wurde. Und es wurde geflogen! Als ich die zwischen Eube und Wasserkuppe gelegene Hochfläche überschritt, sah ich schon den ersten motorlosen Flug. Eine Maschine löste sich vom Gipfel der Wasserkuppe und glitt lautlos in südlicher Richtung, in majestätischer Ruhe dahinsegelnd und nur wenig an Höhe verlierend. Der Eindruck war geradezu überwältigend; der erste Anblick eines solchen ruhigen, nicht vom Donnern starker Motoren begleiteten Fluges inmitten des imposanten Rahmens der Rhön mit ihren nahen und fernen Höhenketten bleibt mir unauslöschlich in der Erinnerung.

Die Fluggeräte, mit denen die Pioniere des Segelfluges in jenen Anfangsjahren teils in die Luft stiegen, teils aber auch nur die Abhänge der Wasserkuppe herunterrutschten, waren noch ganz verschiedenartig. Neben Exemplaren, die schon von Haus aus primitiv ausfielen und dann womöglich noch durch häufigen Bruch mit anschließender Wiederherstellung abenteuerliche Formen angenommen hatten (Bild 2), gab es bereits 1921 und 1922 Maschinen wie den berühmten „Bampyr“ und „Greif“, deren Bauart schon die heute übliche war und die sich in der Form verhältnismäßig wenig von den modernsten Typen unterschieden. Während primitive Typen mit einem wahren Urwald von Streben und Verspannungen hörbar durch die Luft rauschten, hatte der erfolgreiche „Bampyr“ schon einen glatten Sperrholzbeplankten Rumpf und Flächen,

die keines Spanndrahts bedurften. Dieser „Bampyr“ bewirkte die ersten großen Sensationen im Segelflug; im Jahre 1922 flog Arthur Martens auf ihm als erster Segelflieger länger als eine Stunde, während Henken kurz danach, ebenfalls auf dem gleichen Flugzeug, einen Flug von drei Stunden folgen ließ. Damals horchte die ganze Welt auf; ausländische Korrespondenten stürmten auf die Wasserkuppe, um ihren Ländern Näheres darüber zu berichten, was diese Deutschen schon wieder für eine ganz erstaunliche Sache — den Flug ohne Motor — ausgeknobelt hätten. Abends pflegte dann immer alles, Flieger und Nichtflieger, Inländer und Ausländer, im „Adler“ und in der „Sonne“ in Gersfeld zu sitzen und ob solcher Erfolge gewaltig zu bechern.

Im Jahre 1923 weihte man das Fliegerdenkmal auf der Wasserkuppe, dem Gedenken an die im Weltkriege gefallenen deutschen Flieger gewidmet (Bild 4). Eine Enthüllung brauchte man nicht vorzunehmen, die hatte der Rhönsturm in der Nacht vorher unaufgefordert bewerkstelligt, obwohl die „Hülle“ nicht etwa aus Leinwand, sondern aus einer soliden Bretterverschalung bestand. Dieses Mahnmal unserer Lusthelden ist wohl das schönste aller Denkmäler, die deutsche Erde trägt. Auf einer natürlichen Basaltklippe, der nur noch ein Steinblock aufgesetzt wurde, thront ein bronzenener Adler, den Blick des Adlerauges über die Täler und Höhen der Rhön hinweg in die Weite gerichtet (Bilder 35 und 43). Am Einweihungstage blies ein orkanartiger Wind über die Wasserkuppe. Die Wettbewerbsleitung riet vom Start ab, aber die Segelflieger, unter denen sich eine Reihe bewährter Kriegspiloten befand, wollten an diesem Tage nicht zurückstehen, sondern ihr Können unter Beweis stellen. Leider war ein Teil der damaligen Flugzeuge den starken Luftkräften nicht gewachsen; während einige Brüche ohne schlimmere Folgen blieben, erlitt der Erfurter Pilot Standfuß den Fliegertod.

Während die erste Entwicklung des Segelfluges ausschließlich auf der Rhön stattgefunden hatte, begann man im Jahre 1923, auch eine andere Gegend unseres Vaterlandes auf ihre Brauchbarkeit für die neue Art der Luftfahrt zu prüfen. Wieder war es eine eigenartig reizvolle Landschaft, abseits der großen Verkehrswege, die dem Segelflug neue Möglichkeiten eröffnen sollte, die Kurische Nehrung bei Rostitten. Kilometerweit erstrecken sich längs des Kurischen Haffs die mächtigen, weißleuchtenden Wanderdünen, stellenweise bis zu einer Höhe von 50 Metern ansteigend. Nicht ein einziger Grashalm kann sich auf dieser losen Materie, die jeder stärkere Wind wieder in Bewegung bringt, halten; weit und breit sieht man nur Sand, Sand und wieder Sand. Für den Bildberichterstatler war der Sand einerseits recht erfreulich, weil er das Licht so schön reflektierte,

andererseits aber hatte er die sehr unangenehme Eigenschaft, in das Getriebe der wertvollen Schließverschlußkamera hineinzukriechen, Lager auszuschleifen und den Ablauf des Verschlusses zu hemmen. Der Arm wurde lahm, wenn man die schwere „Nichtstrahlenfalle“ im Format 13 : 18 — die bequeme Kleinkamera gab es damals noch nicht — stundenlang halten mußte und wegen des Sandes nirgends hinstellen konnte. Nach jeder Rostittenreise mußte die Kamera zum Fabrikanten wandern, der sie auseinander pflückte und alle Eingeweide herausnahm, um sie von den unerwünschten Beimengungen zu reinigen. Daß eiaem auf den Wanderdünen auch der Sand so schön zwischen den Zähnen knirschte und gewisse Mengen davon schließlich in das Körperinnere gelangten, war unwichtig, da hier die Reinigung automatisch erfolgte und nicht mit Unkosten verbunden war. Die Erkletterung der Wanderdünen über ihren Steilhang an der Haffküste erforderte neben beträchtlichem Kraftaufwand eine besondere bergsteigerische Technik, da man bei jedem Schritt einen Teil der gewonnenen Höhe in dem losen Sand wieder herunterrutschte. Dafür lieferten diese Steilhänge in umgekehrter Richtung auch für diejenigen, denen kein Segelflugzeug zur Verfügung stand, hervorragende Sportmöglichkeit; man konnte sie nämlich auf dem Hofenboden herunterrutschen, vorausgesetzt, daß dieser wichtige Teil der Kleidung einigermaßen ausreichende Festigkeit besaß. Das Segelfluggelände der Nehrung bot gelegentlich den entzückten Zuschauern das begeisternde Schauspiel einer Wasser-„Landung“ (Bild 10 und 11). Wenn sich ein Flugzeug zu weit auf das Haff hinauswagte und dadurch in Gefahr geriet, aus der Zone des tragenden Aufwindes herauszukommen, dann blickte von der Düne aus alles wie gebannt auf den vormühigen Vogel. Die Schadenfreude ist gewiß nichts Schönes; wie weit aber diese allzu menschliche Eigenschaft verbreitet ist, konnte man den Zuschauern am Gesicht ablesen, wenn ein solcher Segelflug mit klatschendem Aufschlag inmitten einer Wasserfontäne im Kurischen Haff endete. Nur die betreffende Segelfliegergruppe grinste nicht, denn von der im feuchten Element niedergekommenen „Kiste“, für die der Konstrukteur derartige Beanspruchungen natürlich nicht vorgesehen hatte, war meist nur noch wenig zu gebrauchen. Gefährlich war die Sache selbstverständlich nicht, denn die Fliegerkameraden und ein machthabendes Polizeiboot waren schnell bei der Hand, um den Schiffbrüchigen und das Wrack zu bergen.

In den Anfangsjahren der Segelfliegerei sah man bei den Wettbewerben in der Rhön und in Rostitten noch den sogenannten Hängegleiter, der so ungefähr das primitivste Luftfahrzeug darstellt, das jemals existiert hat, mit dem aber tatsächlich geflogen wurde (Bild 8 und 9). Als

Erbauer und Pilot von Hängegleitern machte sich damals der Nürnberger Pelzner einen Namen. Ich traf ihn 1924 in Rossitten; seine Flugart hatte für den Bildberichterstatteur den außerordentlichen Vorteil, daß man sich am vorher bestimmten Landungsplatz aufstellen und eine Landung photographieren konnte, ohne befürchten zu müssen, daß man von einer mit „Affenfahrt“ daherbrausenden Maschine überrannt würde. Draußen konnten diese Vögelchen wirklich nicht, sie säuselten nur bescheidene Strecken durch die Luft. Segelflug konnte man diese Art der Fortbewegung eigentlich gar nicht nennen, auf alle Fälle sah es aber sehr hübsch aus, wenn Pelzner von der hohen Wanderdüne absprang und zum Strand herunterrodelte (Bild 9). Gesteuert wurden diese Luftvehikel nur durch Verlegen des Körpergewichts, insbesondere durch Freiübungen mit den Beinen. Bild 8 zeigt deutlich, wie der hängende Flieger bestrebt ist, durch Vorstrecken des ihm von der Natur verliehenen Fahrgestells den Landungsstoß abzufangen. Auf der Rhön lernte ich einen Hängegleiterpiloten kennen, dessen hochvornehme Visitenkarte in deutscher Übersetzung also lautete: Leutnant Graf Douglas Hamilton, schwedischer Militärflieger, Schloß Soundso, Schweden. Es war dies einer der fröhlichsten Knaben, die ich je gesehen habe; mit ausdauerndem Eifer hüpfte er in seinem drolligen Fluggerüst über die Flanken der Wasserkuppe und wollte sich schief lachen, als ihm bei einer etwas heftigen Landung beide Absätze seiner eleganten Halbschuhe ruckartig davonflogen. In der Folgezeit hat man dann wohl diesen Weg zur Eroberung des Luftmeers nicht mehr weiter beschritten; ich habe jedenfalls bei den späteren Wettbewerben keine Vögel solcher Art mehr erblickt.

Rehren wir noch einmal nach Rossitten zurück. Frühzeitig erkannte man, daß das Fluggelände auf der Kurischen Nehrung und damit überhaupt alle an der See gelegenen Dünengebiete für den motorlosen Flug einen großen Vorteil boten. Das Gebiet, über welches der anblasende Wind vor dem Auftreffen auf die Dünen strich, nämlich das Meer, war im Gegensatz zum Vorgelände anderer Segelfluggebiete frei von jedem Hindernis. Man konnte also dort mit langandauernden, gleichmäßigen und wirbelfreien Aufwinden rechnen. Der erste, der sich diese Eigenschaften des Fluggeländes für Dauerflüge zunutze machte, war der unvergeßliche Ferdinand Schulz, Angehöriger einer Schlachtstaffel im Kriege, dann Volksschullehrer in einem kleinen ostpreußischen Orte. Schulz baute sich mit primitiven Mitteln ein Segelflugzeug, seine berühmte „Besenstielfiste“, und erschien damit auf der Rhön, wo ihn jedoch die technische Kommission, der das Flugzeug gar zu wenig vertrauenerweckend aussah, nicht zuließ. Anfang Mai 1923, beim ersten Küstensegelflug-

Wettbewerb auf der Kurischen Nehrung, setzte sich Ferdinand Schulz in dieses vorsintflutliche Luftfahrzeug und ließ sich gegen einen unfreundlich kalten, offenbar geradenwegs aus Sibirien kommenden Ostwind in die Luft schleudern. Er war mit einer Wolljacke bekleidet, trug keine Handschuhe, keine Kopfbedeckung, saß auf einem Brettchen, das bedeutend kleiner war als die ihm von der Natur verliehene Sitzfläche und mußte die Hände ununterbrochen etwa in Kopfhöhe an den nicht sehr praktisch angebrachten Steuergriffen halten. So flog er einige Kilometer im Aufwind längs der mächtigen Wanderdünen, wendete, flog zurück, wendete wieder, flog hin und her, hin und her, hin und her. Wir Bildberichterstatteur froren in unseren Wintermänteln im sibirischen Wind. Schulz flog. Wir gingen ins Lager, um zu essen, wir kamen wieder, froren, Schulz flog. Wir wanderten durch die Dünen und durch den Wald zu unserem Gasthof nach Rossitten. Abends hörten wir das Resultat: 8 Stunden 42 Minuten, Weltrekord!! Eine ungeheure Energieleistung, kaum für menschenmöglich zu halten unter derartig schwierigen Begleitumständen. Im Jahre 1927 hatte ich noch einmal Gelegenheit, Schulz bei einem neuen Weltrekordflug zu beobachten. Der alte war inzwischen überboten worden; Schulz verfügte jetzt über ein modernes Flugzeug, in dem er auch bequemer sitzen konnte, die „Westpreußen“ (Bild 14). Diesmal war auch das Wetter besser, die Kette der Wanderdünen leuchtete in der Sonne. Unermüdlich pendelte Schulz seit den frühen Morgenstunden längs der allbewährten Dünenstrecke. Da ich nicht so früh aufgestanden war wie Schulz, hatte ich nicht einmal den Start zum Weltrekordflug aufnehmen können; für einen guten Schnappschuß während des Fluges war die Höhe, in der die „Westpreußen“ vorüberzog, zu groß. Aber ein Bildberichterstatteur muß sich zu helfen wissen; sind nicht genug Motive da, stellt er nötigenfalls selbst welche her. Ich holte mir noch einen Berufskameraden zur Unterstützung; mit großem Fleiß und mit Hilfe unserer Stiefelabsätze kratzten wir in überlebensgroßen Buchstaben „Bravo Ferdinand“ in den Sand des Strandes (Bild 15). Schulz lachte schallend, als er beim nächsten Pendelflug vorüberbrauste und unser Kunstwerk entdeckte. 14 Stunden 8 Minuten betrug die Zeit dieses Weltrekords im Dauerflug. Ferdinand Schulz verunglückte zwei Jahre später mit einem Motorflugzeug über der westpreußischen Stadt Stuhm. Er wird allen, die ihn kannten, unvergeßlich bleiben.

Auch in der Rhön hatte man sich inzwischen auf Breitenarbeit umgestellt, d. h. man bemühte sich, Nachwuchs für die junge Segelflugbewegung zu schulen. Eine Fliegerschule wurde gegründet, deren Leitung der Rekordmann Martens übernahm; Bild 5 aus dem Jahre 1924 zeigt

zwei Hochleistungsflugzeuge der Fliegerschule Martens vor dem Hintergrund der wundervollen Rhönlandschaft. Bald mußte man feststellen, daß die guten Hochleistungsflugzeuge, deren Herstellungskosten ziemlich hohe Ziffern erreichten, für die Schulung von Anfängern viel zu schade waren. Aus der Fliegerschule Martens erwuchs in Verfolgung dieser Gedankengänge der „Pegasus“-Typ (Bild 7), der später in „Jögling“ umgetauft und dann ohne viele Änderungen bis zum heutigen Tage für die erste Ausbildung der jungen Pufffahrer verwendet wurde. Einige Jahre lang war dieser Anfängertyp noch gleichberechtigt bei den Rhönwettbewerben zugelassen, von 1929 ab beschränkte man aber die Zulassung zu dieser klassischen Veranstaltung der Segelfliegerei auf Hochleistungsflugzeuge. Mit dem riesigen Anwachsen der Segelflugbewegung wurde dann der Platz auf der Wasserkuppe weiter knapp (Bild 36); da man nicht anbauen konnte, mußte man die Zahl der Teilnehmer begrenzen. Seit einigen Jahren finden in allen Landesgruppen des Nationalsozialistischen Fliegerkorps (früher: Deutscher Luftsport-Verband) Ausscheidungswettbewerbe statt und nur die Besten werden zum Rhönwettbewerb zugelassen. Schließlich hat es sich auch noch als nötig erwiesen, den Luftraum rings um die Wasserkuppe unter Zwangswirtschaft zu stellen; sobald eine bestimmte Anzahl von Flugzeugen im Hangwind der Kuppe hängt, wird Startverbot für weitere erklärt. Nach einer bestimmten Zeit müssen die Hangsegler den Platz vor der Kuppe verlassen und auf Strecke gehen, um anderen Kameraden den Start zu ermöglichen.

Das Bild des Fliegerberges Wasserkuppe hat sich im Verlauf der Segelflugjahre — eigentlich kann man schon Jahrzehnte sagen — beträchtlich geändert. Noch aus der vorfliegerischen Zeit stammt der Berggasthof, der im Luftbilde 36 sichtbar wird. Das Fliegerlager, welches östlich des eigentlichen Gipfels und etwa 40 bis 50 Meter tiefer als dieser liegt, bestand ursprünglich nur aus einigen Zelten. Dann kamen die ersten festen Baulichkeiten hinzu, Baracken, die schon einige Dienstjahre im Kriegsgefangenenlager in Rastatt hinter sich hatten. Von Jahr zu Jahr folgten neue feste Bauten, während die Zelte zum Aussterben verurteilt wurden, mit Ausnahme von bayerischen Bierzelten, die, im Bedarfsfalle schnell errichtet, an heißen Wettbewerbsgroßkampftagen ihren wichtigen, menschen- und wirtschaftsbelebenden Zweck erfüllen. Die Bilder 19—22 und 26 zeigen Ausschnitte, die ungefähr einen Begriff vom Aussehen des Lagers in den Jahren 1934 bis 1936 geben. Neuerdings sind schon einige feste Baracken wieder abgerissen worden, um noch solideren Gebäuden Platz zu machen. Die innerhalb des Lagers befindliche freundliche Cannenschonung (Bild 23) muß mehr und mehr

den Erfordernissen des Wettbewerbshochbetriebes weichen. Die Zufahrtswege und Lagerstraßen waren schon früher bei heiterem und trockenem Wetter erträglich zu befahren und zu begehen; wenn aber, wie so oft in der regenreichen Rhön, des Himmels Raß auf die Erde herunterfiel, verwandelte sich alles in eine Art von Sumpflandschaft. Mir ist es heute noch ein Rätsel, wie es damals die armen Hausdiener in der „Sonne“, der „Krone“ und den sonstigen gastlichen Stätten Gersfelds fertigbekommen haben, die Stiefel der von der Wasserkuppe herunterkommenden Gäste von den enormen Mengen des zäh daran haftenden rötlichen Lehms zu befreien. Heute führt eine tadellose Straße bis ins Fliegerlager hinauf und als Einbahnstraße um die Bauten des Lagers herum.

Ein Kapitel für sich ist auch das Klima in der Rhön im allgemeinen und auf der Wasserkuppe im besonderen. Daß es von Natur als feucht bezeichnet werden muß, wurde schon mehrfach angedeutet. Daß im Juli und August, natürlich nur bei bedecktem Himmel, mitunter noch durch strammen Wind besonders fühlbar gemacht, auf der Wasserkuppe die wenig sommerliche Temperatur von 6—8 Grad Celsius herrscht, überrascht den Neuling, der etwa in Hemd und Hose aus dem warmen Tal heraufkommt oder, sofern er weiblichen Geschlechts ist, im leichten Sommerkleid ohne Ärmel dort lustwandeln will. Das Tollste aber ist die Knoxe. Wenn es den Wolken einfällt, tiefer als in 960 Metern Meereshöhe über die raue Rhön zu streichen, herrscht Knoxe auf der Wasserkuppe. Wer den klangvollen Ausdruck aufgebracht hat, läßt sich wohl nicht mehr mit Sicherheit feststellen; jedenfalls ist die Knoxe für jeden Stammgast der Wasserkuppe ein Begriff, der ihn noch als Alldruck in seine Träume hinein verfolgt. Bei Knoxe kann man sich im Freien nicht aufhalten, der nasse Nebel kriecht einem oben in den Ragen und unten in die Hosenbeine hinein. Spaziergänge empfehlen sich schon deshalb nicht, weil man in einer solchen Waschküche kaum dorthin gelangt, wo man hin will. Daß Leute von mehr als 1,80 Meter Körpergröße in dem dicken Nebel ihre Füße nicht mehr sehen können, ist allerdings ins Reich der Fabel zu verweisen. Autos haben ihre dicksten Scheinwerfer eingeschaltet, Blendgefahr tritt nicht ein, weil sie in der Knoxe doch nur die Leuchtkraft von Petroleumfunzeln erreichen. Mitunter kann die Knoxe tagelang dauern; die Speisen für die Tröstung und Beheizung des inneren Menschen wachsen dann in beängstigender Weise. Selbstverständlich besteht bei Knoxe auch nicht die entfernteste Möglichkeit, zu fliegen. Neben der dicken Knoxe ist auch das solide Hagelwetter eine für den Hochsommer bemerkenswerte Erscheinung. Ich habe früher nie glauben wollen, daß es Hagelkörner in Walnußgröße gibt; an einem Julitage auf der Wasser-

kuppe mußte ich mich eines Besseren belehren lassen. Es erschien dort eine ungeheuer dicke, kohlpfehrabenschwarze Gewitterwolke, die dann eine halbe Stunde lang Eiskörner fallen ließ; glücklicherweise war das Durchschnittskaliber nicht walnußgroß, die meisten Körner hatten nur den Umfang kleinerer Früchte. Aber auch diese hüpfen wie wild auf den Dächern herum und es klapperte wie von 10 000 Steptänzern. An anderen Tagen wieder strahlt vom blauen Himmel eine Sonne herunter, die bei fast 1000 Metern Meereshöhe eine bemerkenswerte Wirkung auf die Haut ausübt, wie sie in den teuersten Kurorten nicht besser geliefert werden kann; dann hat jeder das Bedürfnis, sich möglichst leicht bekleidet dem süßen Nichtstun hinzugeben (Bild 22).

Leute, die sich für die Segelfliegerei auf der Wasserkuppe interessieren, haben sicherlich schon einmal etwas vom Rhöngeist gehört. Ich selbst hatte Gelegenheit, drei verschiedene Arten von Rhöngeistern kennenzulernen. Der erste wurde während der Inflationsjahre in den Orten der Rhön in flüssigem Zustande verkauft; man behauptete, es sei ein Schnaps. Obwohl ich kein Kostverächter bin, konnte ich mich nicht zu der Überzeugung durchringen, daß dieser Stoff zum menschlichen Genuß geeignet sei. Ob er etwa zum Antrieb von Kraftfahrzeugen hätte dienen können, vermochte ich damals noch nicht zu erforschen. Wenn ich auch eine derartige Mischung noch nicht probiert habe, kann ich mir vorstellen, daß ein Cocktail aus Petroleum, Möbelpolitur und Brennschmelze ähnlich schmecken müßte, wenn man noch ein paar rostige Schrauben einige Zeit darin ziehen läßt.

Für die Schilderung der zweiten Art von Rhöngeist möchte ich Günther Groenhoff das Wort geben, der in seinem Buch „Ich fliege mit und ohne Motor“ also schreibt: „Wer ein Lehramt auszuüben hat, macht bald die Erfahrung, daß die gegenseitige Erziehung der Schüler ein Moment von größtem Wert ist. Dieser Geist kameradschaftlicher Einwirkung fehlt auch auf der Wasserkuppe nicht. Ja, es ist ein richtiger Geist, eine Art Rübezahl, der hier den Namen des „Rhöngeistes“ trägt. Er wacht darüber, daß seine Gesetze pünktlich befolgt werden, belohnt die Braven, straft die Bösen und weiß sich vom ersten Augenblick an, da der Neuling die Kuppe betritt, in schuldigen Respekt zu setzen. Da sind gerade gegen Abend die „Neuen“ angekommen. Es wird ordnungsgemäß angemeldet, Wäsche gefaßt und das Bett gebaut. Sie werden noch in dieser Nacht erfahren, was hier oben los ist. Ein paar alte Rhönindianer bewaffnen sich mit einem Wattebausch und einem Glas violetter Tinte. Um Mitternacht schleichen sie, schaurige Masken vor dem Gesicht, in gespensterhaften Kleidern, lautlos, wie es eben nur Gespenster tun können, zu den

schlafenden Schülern. Der Wattebausch wird in Tinte getaucht, auf Körperwärme gebracht, und dann zieht der Rhöngeist von Bett zu Bett und macht jedem einen schönen Fleck auf die Nase. Manche kratzen sich, weil es so sehr kitzelt, ein anderer wischt sich die Tinte durchs Gesicht, aber niemand wacht auf: die Vergnügung hatte die Neulinge tüchtig müde gemacht. Am andern Morgen im Waschraum sagt einer zum andern: „Du hast ja einen Fleck auf der Nase.“ „Ja, du auch!“ — Dann stellen sie sich ans Waschbecken und schrubben sich mit der Nagelbürste die Nase. Die Spitze wird immer röter, doch der blaue Fleck ist waschecht und bleibt als Markierung auf der höchsten Erhebung des Gesichts bestehen. Welche Freude beim Rasieren! Die richtige Stimmung ist bald gefunden, und die Schüler wissen, daß dieser Rhöngeist ein sehr guter Erzieher für solche ist, die glauben, sie könnten sich bei der Arbeit schmutzige Hände machen oder im Smoking fliegen . . .“ Viel umfangreicher noch ist das Register der Taten dieses Rhöngeistes, der Platz würde nicht reichen, sie hier alle aufzuführen.

Der dritte Rhöngeist aber hört auch auf den Namen „Rhönvater“; es ist unser allverehrter Oskar Ursinus, der im Jahre 1920 die Anregung zur Veranstaltung des ersten Segelflugwettbewerbes auf der Rhön gab und damit der geistige Vater der großen deutschen Segelflugbewegung wurde. Selbstverständlich war er seit jener Zeit bei jedem Wettbewerb auf der Wasserkuppe, für alle anderen Stammgäste der Rhön schon von weitem an seinem traditionellen Hütchen, dem eine am hinteren Rand eingewinkelte Bleiplombe ein ganz besonderes Profil gab, kenntlich. Als nach einem tödlichen Absturz in den Anfangsjahren tiefe Niedergeschlagenheit auf der Wasserkuppe herrschte, prägte er das heroische Wort: „Es wird weitergefliegen!“

Um einen Überblick über die flugtechnische Entwicklung des Segelfluges, dieses jüngsten und schönsten Sportzweiges, zu gewinnen, wollen wir uns einmal vergegenwärtigen, wie der Segelflug eigentlich zustande kommt. Es wirken hier drei Naturerscheinungen zusammen: Die Schwerkraft, der Luftwiderstand und die aufsteigenden Strömungen im Luftmeer. Läßt man einen Stein fallen, so wird er schnell und senkrecht zur Erde stürzen, sein Gewicht ist so groß, daß der im Verhältnis dazu ganz geringe Luftwiderstand keine bemerkenswerte Verzögerung des Falles bewirkt. Ganz anders verhält sich ein Blatt Papier. Hier ist die Oberfläche im Verhältnis zum Gewicht vieltausendfach größer, der Luftwiderstand also entsprechend höher. Das Papier fällt viel langsamer und sucht dabei dem Luftwiderstand seitlich auszuweichen, wobei es hin- und herschaukelt. Belaste ich jetzt das Blatt Papier an einer Seite, so weicht es dem

Luftwiderstand nur nach einer Richtung hin gleichmäßig aus, d. h., es macht einen Gleitflug. Mit der großen Oberfläche der aus leichtem Material gebauten Tragdecks entspricht das Flugzeug dem Blatt Papier unseres Vergleichs; der vor der Tragfläche sitzende Pilot (Bild 7 zeigt es deutlich) bildet die einseitige Belastung, die die Richtung des Fluges bestimmt. Der Schwanz der Segelflugzeuge dient nur der besseren Stabilität und Steuerbarkeit; wie die gelungenen Versuche mit schwanzlosen Flugzeugen beweisen, ist sein Vorhandensein nicht unbedingt erforderlich. Aus dem Gleitflug wird nun ein Segelflug, wenn die dritte der aufgezählten Naturerscheinungen dazukommt, der aufsteigende Luftstrom, kurz Aufwind genannt. Jedes Gleit- und Segelflugzeug hat eine bestimmte Fallgeschwindigkeit, je geringer diese ist, um so hochwertiger und für die Ausübung des Segelfluges geeigneter ist das Fluggerät. Bei modernen Typen beträgt die Sinkgeschwindigkeit nur etwa 50 cm pro Sekunde. Befindet sich ein solches Flugzeug jetzt in der Zone eines aufsteigenden Luftstroms, der ebenfalls eine Geschwindigkeit von 50 cm pro Sekunde aufweist, so schwebt es, ohne Höhe zu verlieren, wächst die Geschwindigkeit des Aufwindes etwa auf 150 oder 250 cm pro Sekunde, so steigt die Maschine mit einer Sekundengeschwindigkeit von einem bzw. zwei Metern. Im Laufe der jahrelangen systematischen Forschungsarbeiten im Segelflug wurde festgestellt, daß es bedeutend mehr Aufwind von einer zum Tragen von Segelflugzeugen ausreichenden Stärke gibt, als man ursprünglich vermutet hatte. Zuerst kannte man nur den Hangwind. Bläst der Wind gegen den Hang einer längeren Bodenerhebung, so kann er weder umkehren noch in den Boden kriechen noch seitlich ausweichen; er wird immer nach oben abgelenkt. Je stärker der horizontale Wind bläst, desto größer ist auch seine Geschwindigkeit in der Senkrechten, sobald er durch ein Hindernis zum Ausweichen nach oben gezwungen worden ist. Bis zum Jahre 1926 hatten die Segelflieger sich nur diesen Hangwind dienstbar gemacht, der natürlich nur dort zu finden war, wo die Gestaltung des Erdbodens die notwendigen Vorbedingungen dafür schuf. Im genannten Jahre wurde — übrigens nicht ganz freiwillig — die Brauchbarkeit des Gewitteraufwindes für den Segelflug entdeckt. Am 12. August 1926 startete während des 7. Rhönwettbewerbs der Kasseler Luftpolicist Max Regel zu einem Flug von der Wasserkuppe zur Milseburg in der Rhön, um einen für diese Strecke ausgesetzten Preis zu gewinnen. Er kam aber nicht zur Milseburg. Ein aufziehendes Gewitter hatte er beim Start nicht beachtet. Bald mußte er feststellen, daß er es doch lieber hätte beachten sollen. Sein Flugzeug stieg vor der langsam anrollenden Wolkenwalze wie ein Fahrstuhl nach oben; schließlich zogen ihn die Luft-

strömungen mitten in die schwarze Gewitterwolke hinein, jede Erdsicht ging verloren, heftige Böen rüttelten und schüttelten an seiner Maschine, deren Geschwindigkeitsmesser zeitweise über die Hundertkilometergrenze hinaus pendelte, Regen- und Hagelschauer brausten über ihn dahin. Nach einiger Zeit gelang es ihm, durch ein Wolkenloch wieder Erdsicht zu bekommen und aus der Gewitterzone zu entfliehen. Er befand sich in weit größerer Höhe, als sie der Startplatz auf der Wasserkuppe aufweist und konnte dadurch seinen Flug um eine beträchtliche Strecke verlängern. Mit 55 km hatte er unbeabsichtigt einen Weltrekord aufgestellt. Auf der Wasserkuppe hatte man schon die Hoffnung aufgegeben, Max Regel noch lebend wiederzusehen, um so größer war die Freude, als sein Telefonanruf einlief. Ihm verblieb aus diesem Abenteuer der Ehrentitel „Gewittermaxe“. Den klassischen Gewitterflug in der Geschichte der deutschen Segelflugbewegung führte Günther Groenhoff im Jahre 1931 aus. Mit seinem „Jasnir“ (Bilder 16, 17, 50, 53) hatte er sich auf dem Flugplatz Oberwiesenfeld bei München von einem Motorflugzeug hochschleppen lassen, um anlässlich einer Wetterflug-Tagung Segelflüge vorzuführen. Während des Fluges zog eine Gewitterfront näher, Groenhoff flog sie an und ließ sich von der vor dem Kern des Gewitters einherziehenden Aufwindwelle davontragen. Zeitweise geriet er in das Gewitter hinein, Hagelkörner schlugen Löcher und Risse in Tragflächen und Höhensteuer des „Jasnir“. Aber unentwegt hielt der kühne Pilot seinen Kurs, der ihn schließlich bis nach Raaden in der Tschechoslowakei führte, 272-km-Strecke in achteinhalb Stunden!

Neben den genannten Arten von vertikaler Luftströmung, dem Hangwind und dem Gewitteraufwind, wurde besonders durch die langjährige intensive Arbeit des Deutschen Forschungsinstituts für Segelflug in Darmstadt noch eine weitere Strömungsart entdeckt und erprobt, der Wärmeaufwind. Durch die Sonnenstrahlung erwärmen sich bestimmte Teile des Erdbodens, besonders Sandflächen, reife Getreidefelder und ähnliche Gebiete bedeutend stärker als andere Bezirke, beispielsweise Wald und Wasser. Da warme Luft das Bestreben hat, emporzusteigen, entstehen über den erstgenannten Flächen aufwärtssteigende Strömungen, denen abwärtsgerichtete über den kühleren Gebieten entsprechen. Man hat nun festgestellt, daß die Strömungen der sogenannten Aufwindschläuche durchaus stark genug sind, um Segelflugzeuge zu heben. Häufig sind diese Schläuche recht eng begrenzt und es bedarf großer Geschicklichkeit des Segelfliegers, der ständig enge Kurven ziehen muß, um in der ihm nützlichen Zone zu bleiben. Hierbei hilft ihm das Variometer, ein Instrument, auf dem er die Steig- oder Sinkgeschwindigkeit seines Flug-

zeugs in Metern pro Sekunde ablesen kann. Zum Finden der Aufwindgebiete dient dem Segelflieger die Tatsache, daß die Aufwindschläuche bei entsprechendem Feuchtigkeitsegehalt der Luft in den kälteren Höschichten Kumuluswolken bilden. Der Segelflieger kann also damit rechnen, daß unter solchen Wolken aufsteigende Strömung vorhanden ist; man spricht daher auch von Wolkenaufwind. Außerdem kennt man aber die sogenannte „reine Thermik“, bei der die Luft zur Wolkenbildung zu trocken ist; der Segelflieger muß diesen Aufwind aus der Beschaffenheit des Geländes, den Bewegungen aufsteigenden Rauchs oder kreisender Raubvögel zu erkennen suchen. Seit dem 10. Rhönwettbewerb im Jahre 1929 begannen die Segelflieger, sich auch diese Arten von senkrechtem Wind für ihre Wettbewerbsleistungen dienstbar zu machen. Einen der ersten großen Streckenflüge unter Benutzung reiner Thermik führte 1931 Wolf Birth aus, der schon seit 1922 auf der Rhön flog und sich außerdem auch als Motorflieger und sogar als Motorrad-Kennfahrer einen Namen gemacht hat. Er gelangte von der Wasserkuppe bei wolkenlosem Himmel und geringem Wind fast 200 km weit bis nach Brühl an der Mosel, flog also in einer Richtung, die vorher noch kein Segelflieger von der Rhön aus eingeschlagen hatte.

Mit der Art des Aufwindes und der Beschaffenheit des Fluggeländes hängen die Startmethoden zusammen, mit denen das immerhin einige Zentner schwere Segelflugzeug vom Boden hinweg und in den wirksamen Bereich der in Frage kommenden Aufwindströmung gebracht wird. Ursprünglich kannte man nur den Seilstart mit Hilfe einer Startmannschaft (Bild 28 und 29), der das Segelflugzeug von der Hangkante gleich in das Gebiet des Hangwinds brachte, wo es segeln konnte. Während die Startmannschaft auf das Kommando „Ausziehen“ in langsamem Vorwärtsschreiten das Gummiseil ausdehnt, muß die Haltemannschaft den Vogel am Schwanz eifern festhalten (Bild 30 und 31); auf das Kommando „Laufen“ setzt sich die Startmannschaft in Trab, kurz darauf erfolgt das Kommando „Los“, mit dem die Haltemänner den Segler freigeben. Der Zug des stark ausgedehnten Gummiseils, vermehrt um die Kraft der im Augenblick des Loslassens durch die Haltemannschaft noch laufenden Startleute schleudert das Flugzeug katapultartig in die Luft. Die „Ziehleute“ hören auch auf den Ruf „Startfiguren“, der beim Wettbewerb donnernd über die Wasserkuppe schallt, wenn die benötigte Mannschaft noch nicht vollzählig zur Stelle ist. Bild 42 zeigt solche Figuren gerade in dem Bestreben, ihren hastigen Lauf abzubremfen, nachdem der Zweck erfüllt und die „Riste“ in der Luft ist. Im ebenen Gelände ermöglicht diese Startmethode nur kurze Luftsprünge; infolgedessen mußte man darauf

bedacht sein, eine wirksamere Art ausfindig zu machen. Man entdeckte zwei Methoden, den Autoschlepp und den Flugzeugschlepp. Die Autoschleppmethode zerfällt ihrerseits wieder in zwei verschiedene Arten, nämlich den einfachen Autoschlepp und den Autowindschlepp. Beim einfachen Autoschlepp wird das Flugzeug vom fahrenden Auto in der gleichen Weise hochgeschleppt, wie Kinder ihren Drachen durch Anlauf zum Steigen bringen; beim Autowindschlepp wird eine Seilwinde am stehenden Auto angebracht, die, vom Motor des Wagens getrieben, ein vorher ausgelegtes entsprechend langes Stahlkabel aufrollt und dabei das Flugzeug ebenfalls drachenartig aufsteigen läßt (Bild 55). Die wirksamste Methode ist natürlich der Flugzeugschlepp, bei welchem das Segelflugzeug schnell auf solche Höhen gebracht wird, in denen es leicht den Anschluß an thermische Aufwinde findet. Beim Flugzeugschlepp sind „Schlepper“ und „Anhänger“ durch ein etwa 120 m langes Stahlkabel verbunden; bei der älteren Methode wurde das Stahlseil durch ein Rohr über das Leitwerk des Motorflugzeugs hinweggeführt (Bild 53); neuerdings wird es einfach mittels eines Hakens am Schwanzsporn befestigt, wodurch der unbequeme Aufbau wegfällt. Sowohl beim Auto- wie beim Flugzeugschlepp hat der Pilot des Segelflugzeugs die Möglichkeit, das Zugseil im geeigneten Augenblick auszuklinken und frei weiterzufliegen.

Die systematische Erforschung der aufsteigenden Luftströmungen haben in Verbindung mit der fortschreitenden aerodynamischen Verfeinerung der Fluggeräte dem Segelflug im Verlauf von weniger als zwei Jahrzehnten Fortschritte gebracht, die auch jeder Sachmann in den Anfängen dieser Sportbewegung als völlig utopisch bezeichnet hätte. In den ersten Segelflugjahren sausten „Hangpolierer“ in niedrigster Höhe über die feuchten Flanken der Wasserkuppe und bedrohten melancholische Rhönkühe, die damals noch gleichberechtigt die klassischen Gefilde der Segelfliegerei bevölkern durften. Die Flugzeiten rechneten zuerst nach Sekunden, dann nach Minuten. Stets mußte der Wind als Entschuldigung für mangelnden Flugbetrieb herhalten, meist war er zu schwach, mitunter auch zu stark; wehte er aber in richtig dosierter Stärke, so tat er dies leider aus einer gänzlich unbrauchbaren Richtung. Heute spielt die Windstärke und Richtung kaum noch eine Rolle, die Flugdauer ist auf mehr als 40 Stunden, die Höhe auf mehr als 4000 m über der Startstelle und die Entfernung auf mehr als 500 km Luftlinie gebracht worden. Das Aussehen der Fluggeräte hat sich im Laufe der Jahre recht beträchtlich geändert; man vergleiche einmal die Formen der Anfangszeit, besonders die Sitze der Piloten, mit den hochmodernen, völlig geschlossenen windschlüpfigen „Karosserien“, die die Bilder 46 und 47 zeigen.

Mit dieser außerordentlichen Entwicklung sind auch die Formen der Bildberichterstattung andere geworden. In den Anfangsjahren war die Herstellung von Pressebildern von der Segelfliegerei noch eine ganz einfache Sache; wenn man Start und Landung photographieren wollte, brauchte man sich meist nur einmal herumzudrehen, so dicht lagen diese Ereignisse beieinander. In der Frühzeit startete man je nach der herrschenden Windrichtung an verschiedenen Hängen der Kuppe und zog dann die „Hangpolierer“ oder „Luftrodler“ nach beendetem Gleitflug mühsam wieder in die Höhe; im Laufe der Zeit hat sich aber der Platz auf dem Gipfel des Berges, neben dem Verggasthof, als der geeignetste Startplatz herauskristallisiert, da er fast nach allen Richtungen hin Abflugmöglichkeit bietet. Für mich ergab sich nun die Schwierigkeit, von diesem Startplatz ein gutes Überblicksbild zu erhalten. Leichter gesagt als getan. Ich kletterte auf das Gerüst des Windrichtungsanzeigers, der im Bild 34 sichtbar ist, das Resultat war Bild 33, ganz leidlich, aber nicht restlos befriedigend. Ich bestieg, nicht zur Freude des Gastwirts, das Dach des Verggasthofs. Vergebene Mühe; infolge der halbkugeligen Form des Gipfels (siehe Bild 40) erwißte ich immer nur einen Ausschnitt des gewünschten Gesamtbildes. Wieder und wieder lief ich mit der Kamera um den Berggipfel herum, probierte und visierte. Nichts zu machen! Schließlich kam mir die Erleuchtung: Wenn es vom Boden aus nicht geht, muß ich in die Luft. Das prächtige Überblicksbild 36 ist eines der Resultate dieser Überlegung.

Einen weiteren Bildflug, den ich im Motorflugzeug über den Gefilden der Segelflieger unternahm, möchte ich im folgenden etwas eingehender schildern: Es war ein prächtiger Sommertag mit klarblauem Himmel, bei dem die Segler ausschließlich auf den Wärmeaufwind angewiesen waren. Gerade war die Startstelle am Nordhang des Berges in vollstem Betrieb. Ich stiefelte schnell hinunter zum Motorflugplatz, um die Angelegenheit von oben aufs Korn zu nehmen. Einige Zeit verging mit den notwendigen Formalitäten. Als ich im braven „Stieglitz“, einem Motorflugzeug, das bei gänzlich fehlendem Aufwind als Schlepper für Segelflugzeuge dient, eine halbe Stunde später über diesem Platz schwebte, machte man soeben den letzten Vogel startfertig, alle anderen waren schon auf und davon. Ich stieß einige unpassende Flüche aus, die infolge des Motorengeräusches der Mittwelt glücklicherweise nicht hörbar wurden, und winkte meinen Piloten auf neuen Kurs in die Täler, wo einige Segler lagen. Diese waren „abgesoffen“, „sauer geworden“, hatten den „Anschluß verloren“, um mit dem rauhen, aber herzlichen Jargon der Segelflieger zu reden. Mit gedrosseltem Motor glitt der „Stieglitz“ ins Tal herab, sehr zur

Schadenfreude der vielen Zuschauer auf der Kuppe, die glaubten, es würde ihnen jetzt eine Motorflugzeug-Notlandung vorgeführt. Sie sollen sehr enttäuscht gewesen sein, als der Motor in Haushöhe über dem Talgrund lustig wieder losbrummte. In munteren Kurven kreifte der Motorvogel über den Feldern umher, die Kamera feuerte einen Schnappschuß nach dem andern ab. Hier und da lagen die „sauer gewordenen“ Segler in verschiedenen Stadien des Zerfalls umher; d. h. sie waren nicht etwa zu Bruch gegangen, sondern wurden für den Zweck des Abtransportes fein säuberlich in ihre Bestandteile zerlegt, damit sie in die eigens dafür gebauten Transportkutschen hineinpaketen (Bild 44). Dann ging es mit Autovorspann wieder zur Kuppe hinauf; die abgesoffenen Piloten sind um etliche Erfahrungen reicher geworden, vielleicht werden sie schon beim nächsten Mal den Anschluß nicht mehr verpassen! Vogel „Stieglitz“ bekam Vollgas, der Flugzeugführer zog am Steuerknüppel. Er hat es nicht nötig, mühsam nach Wärmeaufwind zu suchen. Höher und höher schwebten wir über der wundervollen Rhönlandschaft, die sich unten wie ein märchenhafter bunter Teppich ausbreitete. Mühelos überstiegen wir den Gipfel des höchsten Rhönberges, kreiften über dem nach Süden gelegenen Tal, dessen Mittelpunkt von dem Städtchen Gersfeld ausgefüllt wird, und die letzte Platte, die ein fürsorglicher Bildberichtersteller noch in Reserve gehalten hatte schnappte ein schönes „Porträt“ der berühmten Wasserkuppe (Bild 45).

Der 13. Rhönwettbewerb brachte eine sensationelle Episode, deren Augenzeuge ich wurde: den Absturz der riesigen „Austria“, des größten Segelflugzeugs der Welt. Wir haben Freitag, den 22. Juli 1932. Der Wettbewerb ist schon einige Tage im Gange. Das Wetter des heutigen Tages zeigt sich für den Segelflug nicht besonders günstig. Der Wind ist ganz schwach, Hangsegelflug nicht möglich. In früheren Jahren hätten die Segelflieger bei solchem Wetter an ihren Maschinen gebastelt, in der Kantine gegessen oder im Grase gelegen. Heute ist das schon anders. Zwei Motormaschinen stehen bereit, um am langen Drahtseil die motorlosen Schwestern in ihr Element zu befördern. Der Motorflugplatz befindet sich auf einer Hochfläche, die sich unterhalb des Gipfels der Wasserkuppe vom Fliegerlager aus in östlicher Richtung erstreckt. Die Schleppfliegerei beginnt. In regelmäßigen Abständen schleppen die Motorflugzeuge einen Segler hoch, kommen zurück, werfen das Schleppseil ab, landen. Jetzt soll der „Elefant“ an die Reihe kommen. Der Elefant, das ist die „Austria“, die phantastische graue Riesenmaschine, das größte Segelflugzeug der Welt. Mehr als 30 m klastert das Ungetüm, zwischen freitragenden Flügeln sitzt ein spindeldürrer Rumpf und am Schwanz trägt

es die überlebensgroßen Elefantenohren. Wunderdinge raunt man sich zu, was der Vogel an barem Gelde gekostet haben soll, Wunderdinge erwartet man von ihm, zum mindesten soll er ein paar Weltrekorde brechen. Konstruiert wurde das Riesentier von Dr. Rupper, geflogen wird es von dem Österreicher Kronfeld. Der Pilot hat heute keine rechte Lust, mit dem kostbaren grauen Riesen zu starten. Aufwind sei nicht da; es gäbe nur einen Gleitflug von kurzer Dauer. Dann entschließt er sich doch. Er verspricht mir, an einer bestimmten Ecke des Feldes zu landen, damit ich dort ein schönes Bild des niederschwebenden Seglers einfangen könne. Er hat sein Versprechen nicht gehalten.

Die „Austria“ steigt, kreist, steigt. Ich wandere zu der verabredeten Ecke. Die „Austria“ kriecht in eine Wolke hinein. Es war eine ordinäre graue Wolke, sie sah unbedeutend aus und keiner ahnte, daß scheußliche Windsbräute und Luftunholde in ihr steckten. Ich setze mich ins Gras und warte, warte. Andere Vögel starten und landen. Die „Austria“ kommt nicht wieder. Ich schaue den anderen Maschinen zu, werfe auch einmal einen Blick zum südlichen Horizont. Eine Bewegung fesselt meine Aufmerksamkeit; es sind wohl Raubvögel, die spielend kreisen — nein — es muß etwas Größeres sein — weiter entfernt . . . Wie kommt denn ein Motorflugzeug dazu, ausgerechnet dort hinten über dem Gersfelder Tal, 5 km Luftlinie von der Wasserkuppe entfernt, eine Reihe von Loopings zu drehen?? Sekundenlang sinne ich darüber nach, kein Gedanke streift die „Austria“. Plötzlich schrillt ein Schrei „Kronfeld stürzt ab!!!“ Lähmendes Entsetzen verbreitet sich. Wie festgewurzelt starren alle auf den fernen Punkt am Horizont. Also die „Austria“ ist es, die in solch wahnsinnigen Bewegungen am Horizont umherturnt! Plötzlich blüht etwas Weißes auf, sinkt langsam herab. Wieder dauert es Sekunden, bis das erschreckte Denkvermögen die Bedeutung dieser Erscheinung begreift; dann mischt sich ein Gefühl der Freude in das würgende Grauen — der Fallschirm ist raus — der Flieger gerettet! Der Spuk am Horizont verschwindet.

Alles rennt zur StraÙe. Als erste rast die Hilfsmannschaft des Österreichers auf ihrem Transportwagen in wahnwitzigem Tempo zu Tal; hoffentlich gibt das kein zweites Unglück. Die sensationshungrige Kamera schwingend, laufe ich zum Lager, ein Auto nimmt mich auf, faßt los, durch den Wald mit den vielen Basaltbrocken, über die Talsabücke, hinunter, hinunter, die Hupe brüllt, durch Gersfeld hindurch, Feldwege hinauf zum jenseitigen Hang. Da liegt die Bescherung (Bild 49)! Alles in kleine Fetzen gerissen; wie ist das nur möglich, welche Gewalt kann das zähe, mehrfach verleimte Sperrholz zersplittern wie Glas? Ungeheuer-

lich soll's beim Aufschlag gekracht haben, erzählen die Bauern, die auf den Feldern arbeiteten. Wenn man die Trümmer sieht, kann man sich's vorstellen. Der Pilot sei weiter unten, heißt es; ich treffe ihn bei einem der hoch in den Wolken abgebrochenen Flügellenden, das, wenig beschädigt, einige hundert Meter weiter heruntergekommen ist. Der dem Tode Entronnene sieht sehr bleich aus, d. h. soweit es seine sonnengebräunte Gesichtsfarbe zuläßt; eigentlich schimmert sie etwas ins Grünliche. Kein Wunder bei der Nervenanspannung. Resigniert steht er dann bei den Trümmern des „Elefanten“, die Fallschirmgurte noch über dem Mantel, und erzählt:

Während er im Blindflug innerhalb der Wolke emporstieg, bemerkte er starke Turbulenz; die Luftwirbel rüttelten an der Riesenmaschine. Plötzlich begann die „Austria“ ihre Geschwindigkeit zu vermehren. Der Segelflieger zog den Steuerknüppel, es half nichts, der Staudruckmesser zeigt Sturzfluggeschwindigkeit, er zog den Knüppel bis an den Bauch, es half nichts, der „Elefant“ gehorchte dem Steuer nicht mehr. Da — ein Krach, ein Flügellende hatte die Beanspruchung nicht mehr ausgehalten und war abgebrochen, mit einer Affenfahrt kam die „Austria“ aus der Wolke heraus, schon beinahe auf dem Rücken liegend. Wieder ein Krach, das zweite Flügellende flog davon . . . „da sagte ich mir, jetzt ist's Zeit, auszustiegen . . .“ Blitsschnell löste er seinen Anschnallgurt, warf sich gegen die Rumpfoverkleidung, daß sie herausbrach, stieß sich vom Flugzeug ab und mit einem Ruck entfaltete sich der automatische Schirm, der Rettungsring der Luft. Was bisher geschehen war, hatte sich der erfahrene Pilot für einen derartigen Fall sicherlich schon oft überlegt. Aber dann kam etwas Schauerliches. Noch zweimal jagte das führerlose Untier in wilden Loopings zu dem hilflos Schwebenden empor, sauste heulend und pfeifend über ihn hinweg und drohte, ihn noch im letzten Augenblick in den Tod zu reißen. Aber das Schicksal meinte es gnädig. Mit donnerndem Krachen zerschellte die „Austria“, ihr Lenker aber landete unverletzt zwischen den Halmen eines Haferfeldes.

Am folgenden Tage dieses unglückseligen 13. Rhönsegelflug-Wettbewerbs, dem 23. Juli 1932, schlug ein blindes Schicksal zu und ließ Günther Groenhoff (Bild 17) den Fliegertod sterben. Mit ihm verlor die deutsche Segelfliegerei einen ihrer Allerbesten. Ich sah den jungen blonden Frankfurter Pfarrerssohn, der jeden durch sein natürliches freundliches Wesen für sich einnahm, zum erstenmal beim 10. Rhönsegelflug auf der Wasserkuppe. Damals, im Jahre 1929, flog er die „Frankfurt“, mit der es ein unerwartet schnelles Ende nehmen sollte. Vom Gipfel der Kuppe aus beobachteten wir einige Maschinen, die im Aufwind über den sich nach Süden streckenden Hängen segelten. Plötzlich

erfaßt uns alle ein jäher Schreck — ein Flugzeug gerät in kreisende Bewegung — trudelt — fällt rasend schnell nach unten, verschwindet hinter waldigem Hang. Noch einige Sekunden, dann hallt ein Krachen wie Donnerschlag über das Gebirge. Das kann der Pilot nicht überlebt haben. Die anderen Segler, die den Absturz gesehen und gehört haben, kreisen über der Unglücksstelle und landen dann schnell. Tiefe Niedergeschlagenheit herrscht auf der Ruppe. Nach einer halben Stunde kommt der erste Bote keuchend zurück: „Pilot unverletzt, Flugzeug restloser Bruch!“ In seinem Buch „Ich fliege mit und ohne Motor“ beschreibt Groenhoff diesen Absturz: Er hat keine Erinnerung an den Aufschlag, weiß nicht, wie er aus den Trümmern herausgekommen ist. Die herbeieilenden Helfer suchen ihn zuerst vergeblich zwischen den Resten des Seglers und finden ihn schließlich, friedlich Himbeeren pflückend, im Gebüsch.

Ein Schutzengel schien über Günther Groenhoff zu wachen. Bei einer Notlandung mit einem Motorflugzeug überschlägt sich die Maschine, Groenhoff kommt darunter zu liegen und hört das Benzin aus dem geborstenen Flügeltank zischend über den glühendheißen Auspuff fließen. Es entzündet sich nicht, hinzukommende Landleute befreien ihn aus der kritischen Lage. Beim Start vom Jungfraujoch stößt der „Jasnir“ gegen eine Schneewächte am Rand des Abhangs, das halbe Höhensteuer reißt ab. Raum zu steuern, fällt der „Jasnir“ in wilden Schwingungen durch die Luft; Groenhoff landet ihn nach aufregendem Flug glatt auf einer Wiese bei Interlaken.

Am späten Nachmittag jenes 23. Juli startete Groenhoff in Eile, um noch Anschluß an eine Gewitterfront zu bekommen. Wie sich das Unglück zugetragen hat, ist nicht mit voller Sicherheit festgestellt worden, da schon der Gewitterregen begann und sich nur noch wenige Augenzeugen an der Startstelle am Westhang befanden. Wahrscheinlich stieß der Schwanz des Flugzeugs beim Abflug an Felsgestein, die Steuerflächen wurden beschädigt und klemmten sich. Groenhoff versuchte noch, abzuspringen, aber die Höhe war zu gering, der Fallschirm fand keine Zeit mehr, sich zu entfalten. Der leere „Jasnir“ schlug mit einer Flügelspitze zuerst auf, der Flügel brach, Rumpf und Führersitz blieben völlig unversehrt. Am Abend trug der Rundfunk die traurige Kunde über Deutschland: Günther Groenhoff ist nicht mehr . . .

Die Opfer, welche die Segelfliegerei im Laufe ihrer Entwicklungsjahre gefordert hat, waren schmerzlich, aber nicht vergeblich. Ich nannte schon die Ziffern der Höchstleistungen, die der deutsche Segelflug in unermüdlichem Streben erreichte; sie werden sicherlich noch weiter über-

boten werden. Fast ständig befand sich Deutschland im Besitz der Weltrekorde im Segelflug; wenn gelegentlich ein Ausländer eine solche Höchstleistung vollführte, so ruhten deutsche Segelflieger nicht, bis sie ihn wieder übertroffen hatten. Im übrigen beruht die Segelfliegerei anderer Länder völlig auf den deutschen Entdeckungen und Erfahrungen, vielfach werden im Ausland überhaupt nur deutsche Baumuster oder eng daran angelehnte Nachbauten verwendet. Die Höchstleistungen sind aber nicht das wichtigste an der Segelflugbewegung. Seine höchste Aufgabe hat der deutsche Segelflug als wichtiger Faktor in der Erziehung der deutschen Fliegerjugend. Der deutsche Junge, der sich fliegerisch betätigen will, muß mit dem Bau von Flugmodellen beginnen und dann durch die Schule straffer, aber hochbefriedigender Gemeinschaftsarbeit gehen, die die Ausbildung in den Segelfliegerstürmen des Nationalsozialistischen Fliegerkorps darstellt.

Neben der Erfüllung dieser an erster Stelle stehenden Aufgabe hat der Segelflug auch schon die Möglichkeit gehabt, an anderen, nicht unwichtigen Problemen mitzuarbeiten. Nachdem man begonnen hatte, sich mit dem Segeln im Wärmeaufwind zu beschäftigen, war es nahelegend, die Luftströmungen über dem Häusermeer der Großstadt zu studieren, die mit ihren Stein- und Asphaltflächen im Sommer einen riesigen Wärmespeicher bildet und auch im Winter aus unzähligen Öfen, Zentralheizungen und Fabrikschlotten heiße Luft in die Höhe strömen läßt. Im Jahre 1933 wurde eine Reihe von systematischen Forschungsflügen über Berlin unternommen und dazu die erfahrensten deutschen Segelflieger mit den damals besten Fluggeräten herangezogen. Diese Untersuchungen über Berlin dienten aber nicht nur der Erforschung der Möglichkeiten, die sich dem Sport des Luftsegelns über dem Häusermeer einer Großstadt bieten, sie hatten vielmehr noch einen ernsteren Hintergrund. Es hatte sich seinerzeit beim Dresdener Flughafen ein schweres Unglück ereignet, bei dem ein Verkehrsflugzeug aus unerklärlicher Ursache abstürzte. Man nahm an, daß das Flugzeug in eine Abwindströmung geriet und zu schnell niedergedrückt wurde. Die Segelflieger erhielten nun den Auftrag, bei den verschiedensten Wetterlagen die Windverhältnisse rings um den Berliner Flughafen Tempelhof zu untersuchen und festzustellen, ob sich etwa an bestimmten Stellen Abwindströmungen bildeten, die bei einem Zusammentreffen ungünstiger Umstände einem ankommenden oder abfliegenden Verkehrsflugzeug gefährlich werden konnten. Im Laufe der Untersuchungen stellte sich glücklicherweise heraus, daß der Berliner Flughafen von derartigen Gefahrenzonen frei ist. Acht Tage lang waren unsere Segelflieger auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof rastlos tätig (Bilder 50—53). Ununterbrochen waren zwei Motorflugzeugchlepper

damit beschäftigt, die Segler in die Luft zu befördern. Sie wurden auf 500—600 m Höhe gebracht und mußten sich dann allein weiterhelfen. Wolf Hirth, der schon Erfahrungen im Segeln über Riesenstädten besaß — er flog einige Zeit vorher Stundenlang über New York, bis ihn die Polizei durch ein Motorflugzeug zur Landung auffordern ließ, da die Neugierigen in den Straßen den Verkehr zum Stocken brachten — schaffte bei einem seiner Flüge eine Höhe von 2400 m, hatte sich also nach dem Loslösen von der Schleppmaschine fast 2000 m durch den Großstadtaufwind emportragen lassen. Peter Riedel, der schon als Primaner in den Anfangsjahren der Segelfliegerei mit eigenem Gerät auf der Wasserkuppe flog und sich später zum Verkehrsflieger ausbilden ließ, sowie Heinz Dittmar, der seinen prächtigen Segler „Condor“ (Bild 51) in monatelanger Arbeit während der kurzen Freistunden seiner Tätigkeit im Forschungsinstitut auf der Wasserkuppe erbaut hat, hingen sich gleichfalls fleißig in die Berliner Luft. Dabei gab es einmal spannende Augenblicke. Riedel und Dittmar hatten sich, unter einer Wolke kreuzend, vom Flughafen entfernt, als sie plötzlich ihre Aufwindfelder verloren. Riedel mußte weit ab auf einer Parkwiese landen, Dittmar versuchte sich wieder an den Flugplatz heranzukämpfen. Wir Zuschauer reckten die Hälse über den Flugplatzzaun und starrten in atemloser Spannung auf den sich langsam nähernden Vogel. Mehr und mehr verliert er an Höhe. Jetzt ist er über den Häusern von Tempelhof, jetzt über den Gleisen der Ringbahn. Wenn er dort notlanden muß, gibt es sicher einen bösen Bruch! Aber nein, er schafft es! Bravorufen, Händeklatschen . . . in wenigen Metern Höhe streicht der „Condor“ über den Flugplatzzaun und setzt sich glatt und ruhig auf das Feld.

Natürlich gaben die schönen Segelflüge über Berlin auch eine fette Beute für die Kamera des Bildberichterstatters. In einer Klemm-Motormaschine, die als Schlepper benutzt wurde, stieg ich zur Bilderjagd auf die menschlichen Vögel in die Höhe. Aber diese Jagd war gar nicht so einfach. Die Geschwindigkeiten der Segel- und Motorflugzeuge waren natürlich nicht gleich; wir mußten aber nahe zusammenkommen, damit ich gute Schnappschüsse erhielt. In milden Steilkurven drehten wir über der Gegend des Potsdamer und Anhalter Bahnhofes umeinander herum; von unten soll es wie ein Luftkampf ausgesehen haben. Einmal gab es eine kritische Situation. Im Eifer des Gefechts schossen beide Flugzeuge aufeinander zu, einen kurzen Augenblick sah es bedrohlich aus. Aber Heinz Dittmar riß den linken Flügel des „Condor“, der uns zu streifen drohte, mit der Quersteuerung in die Höhe und drehte in Steilkurve ab. In den scharfen Kurven ließ die Wirkung der Fliehkraft das Gewicht der

Kamera, die mit gefülltem Plattenmagazin sowie schon einige Kilo wiegt, plötzlich auf ein Mehrfaches wachsen, was sich besonders beim Plattenwechseln und Aufziehen des Schließverschlusses unangenehm bemerkbar machte. Wenn dann die Fliehkraft auch auf den eigenen Körper drückt und sein Gewicht unnötigerweise vermehrt, wenn man den Horizont plötzlich über seinem Kopfe hängen und irgendwo im Raum 100 000 Häuser wild umherschwanken sieht, so ergibt das eine Situation, an die man sich erst ein bißchen gewöhnen muß. Nach der Landung habe ich jedenfalls zwei Weinbrand getrunken.

An den Schluß dieser Ausführungen möchte ich eine Schilderung setzen, die einen Besuch bei der Segelfliegerschule Grunau im Riesengebirge zum Thema hat; dort hatte ich Gelegenheit, einen Bildbericht über die Schulung von Segelfluganfängern herzustellen. Fliegerhäuschen, Grashüpfer, Hangpolierer, Luftjünglinge . . ., mit diesen und ähnlichen, natürlich kameradschaftlich gemeinten Namen belegen die lusterprobten Segelflieger den Nachwuchs, der sich zum Anfängerkursus gemeldet hat und zum erstenmal eine „Riste“ durch das dünne Element der Luft steuern soll. Die Piloten, die stolz das Segelflieger-Abzeichen mit einer, zwei oder drei Möwen (für bestandene A-, B- oder C-Prüfung) tragen, denken natürlich nicht mehr daran, daß der Tag noch gar nicht so lange in der Zeiten Schoß entschwunden ist, an dem sie selbst mit mißtrauischen Blicken und unsicheren Gefühlen zum erstenmal vor dem mit Leinwand bespannten Lattengestell gestanden haben, welches Schulgleiter genannt wird, und mit dem sie ihre Jungfernfahrt in die dritte Dimension unternehmen sollten.

Aller Anfang ist schwer. Laufen lernen, Radfahren lernen, Autofahren lernen, alles hat seine Schwierigkeiten, spielt sich aber wenigstens noch auf der festen Erde ab. Wenn schon im Wasser die sprichwörtlichen Balken fehlen, die Luft hat erst recht keine, und der Aufenthalt in dieser haltlosen Materie ist für das Menschengeschlecht, das durch Jahrtausende auf festem Boden zu wandeln gewohnt war, zuerst etwas unheimlich. Neben den klassischen Stätten der Rhön und der Kurischen Nehrung, auf denen der Segelflug geboren wurde, gibt es in deutschen Landen eine ganze Reihe von Orten, an denen regelmäßig Segelflugkurse stattfinden. Dort üben teils die Fortgeschrittenen, die in die höheren Rünste des Segelflugs eindringen wollen, teils — natürlich in besonderen Kursen — die Anfänger des Luftsports, die zum erstenmal den Vögeln Konkurrenz machen wollen. Eine der landschaftlich am schönsten gelegenen Segelflugschulen befindet sich bei Grunau, einem Dorf in der Nähe von Hirschberg, an einem der Bergkämme des Bober-Ratzbach-Gebirges. Vom Salgen-

berg bei Grunau, auf dem die Flugzeughallen der Schule stehen, hat man einen herrlichen Blick nach Süden über Felder und Dörfer des Hirschberger Tals, auf Hirschberg selbst und auf die dahinter gelagerte schwere dunkle Kette des Riesengebirgskamms.

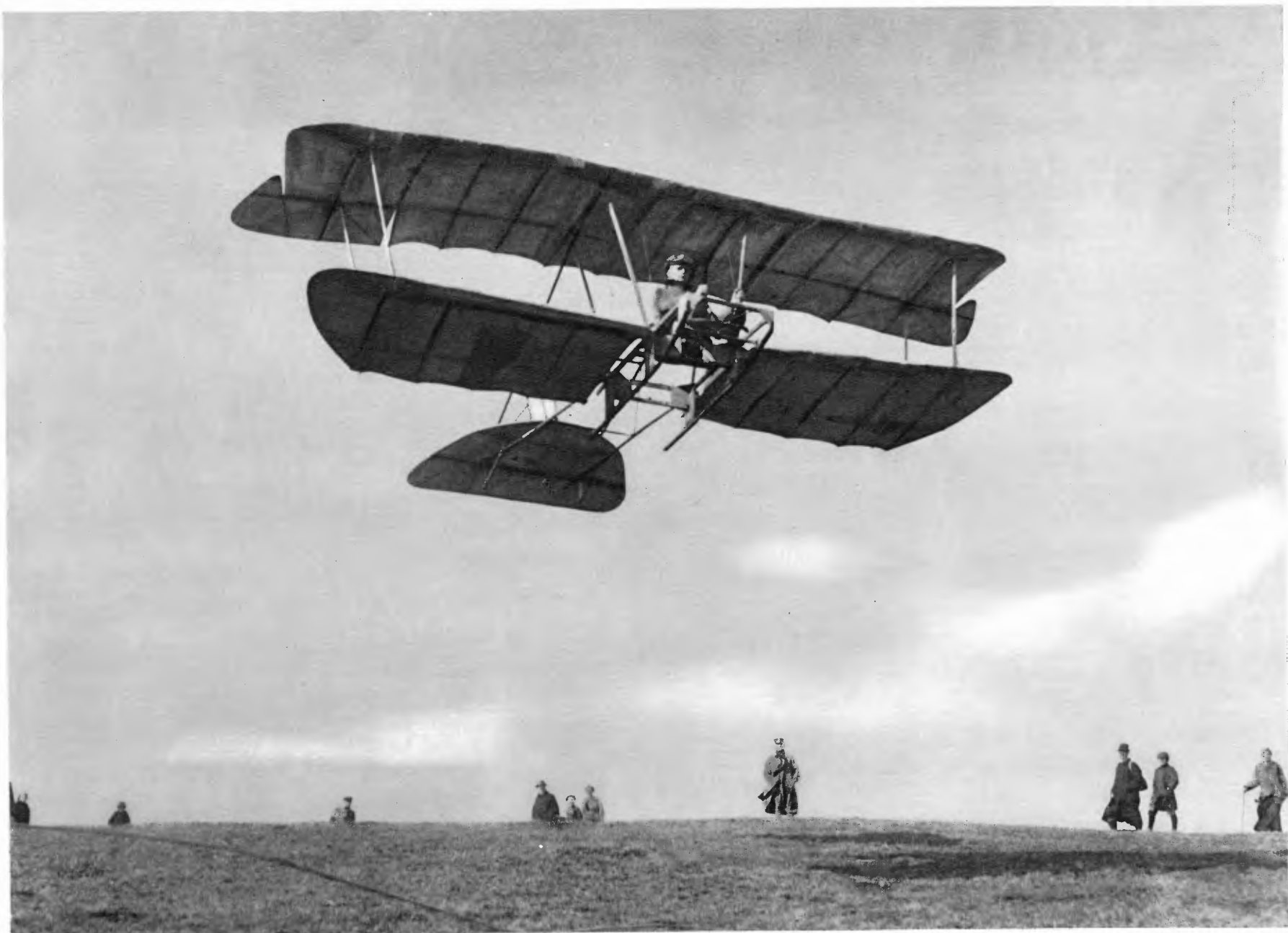
Die Fliegerlehrlinge, die in Grunau schulen, dürfen sich aber noch nicht vom hohen und steilen Südhang in diese schöne Aussicht hinein- stürzen; ihre ersten Luftsprünge müssen sie auf einem gefahrloseren Gelände machen. Zehn Minuten Weges den Nordhang hinunter fand ich den Übungsplatz der fliegerischen ABC-Schützen. Dieser „Flugplatz“ ist ein wunderhübsches Fleckchen Erde; eine ganz sanft geneigte Wiese, auf beiden Seiten von Wald umgeben — Grunau hat schon viele Baum- landungen gesehen —, rechts erstreckt sich der Kamm des Ludwigsdorfer Gebirges, geradeaus im Tal liegt das Dorf Schlackenheide, bewohnt von unfreundlichen Landwirten (weil ihnen die Segelflieger gelegentlich in die Kartoffelfelder fallen), links der charakteristische Regal des Spitzberges (Bild 62). Hier üben die Luftsänglinge unter der Obhut ihres Lehrers. Unter diesem Lehrer darf man sich keinen würdigen alten Herrn vor- stellen; er ist äußerlich von seinen Schülern nicht zu unterscheiden. Die Schülerschaft, die ich bei meinem Besuch in Grunau traf, war bunt zusammengesetzt: ein Ostpreuße, mehrere Sachsen, Bayern und Schlesier; auch die Reichshauptstadt war vertreten und sogar das Ausland wurde durch einen Holländer repräsentiert. Von den beiden weiblichen Teil- nehmern war die eine ein Münchener Kindl, die andere eine Hirsch- bergerin. Sie alle hatten etwas Gemeinsames: eine genau drei Tage alte Fliegerlaufbahn. Aber die allerersten Stadien des Flugunterrichts waren sie also schon hinaus.

Zum Anfang gibt es natürlich graue Theorie; den Schülern wird das Fliegzeug erklärt, warum es überhaupt fliegt, wie es fliegt und wie es gesteuert werden muß. Dann darf der Schüler in der Kiste Platz nehmen. Dort sitzt er nun nicht so bequem wie im D-Zug zweiter Klasse, sondern auf einem schmalen Holzbrett, ein ähnliches Brett als Rückenlehne hinter sich, den Steuerknüppel zwischen den Beinen und die Füße auf der schwenkbaren Leiste, mit der das Seitensteuer betätigt wird (Bild 61). Einige Schüler werden an die Seile kommandiert und ziehen die Kiste im mäßigen Trab über die Wiese, ohne daß sie den sicheren Boden der Mutter Erde verläßt. Der Schüler kann dabei schon üben, mit den Querrudern das seitliche Gleichgewicht zu halten. Dann geht man zum richtigen Segelflugstart über, die Kommandos „Ausziehen, Laufen, Los!“ ertönen. Es wird Ernst. Da hängt nun das arme Fliegerhäschchen frei in der Luft, die Situation ist kritisch. Nach rechts und links, nach vorn

und rückwärts und auch noch nach sämtlichen dazwischenliegenden Rich- tungen hin kann der Luftsängling das Gleichgewicht verlieren. Wenn er überhaupt Steuerbewegungen macht, sind es in der Aufregung meist die falschen. Aber das brave Flugzeug ist klüger als der Anfänger, irgendwie kommt es mit seiner aufgeregten Last schon wieder auf die Erde, und wenn diese Verührung etwas unsanft geschieht, so schadet das nichts, die Schulkisten sind robust gebaut und können einen Puff vertragen. Der nächste Schüler ist an der Reihe, wer eben noch Pilot war, kommt wieder zur Startmannschaft. Am Abend sind alle Kursteilnehmer hundemüde; bei 60—80 Flügen haben sie die Kiste ebenso oft den Abhang wieder her- aufschaffen müssen (Bild 60) und fühlen diese Tätigkeit in allen Knochen. Flug folgt auf Flug. Aufmerksam verfolgt der Lehrer die Steuer- bewegungen. „Drücken, drücken!“, das ist die Mahnung, die er seinen Schülern ständig wiederholen muß. Drücken bedeutet, den Steuerknüppel nach vorn schieben und damit das Höhensteuer auf Abwärtsbewegung einstellen, damit das Flugzeug „Fahrt“ behält. Die schnelle Vorwärts- bewegung ist das Lebelement des Gleitfluges. Steigen des Fluggeräts verzehrt Kraft, der Flug wird verlangsamt, der Vogel „sackt durch“, d. h. er geht fahrschlurartig herunter, oder „schmiert über den Flügel ab“. In jedem Falle gibt es dann eine heftige „Bumslandung“, bei der die Sitzfläche des Piloten einen peinlichen Stoß abfangen muß. „Wenn Ihnen der Lehrer etwas nachruft und Sie verstehen es nicht, nehmen Sie immer an, es heißt Drücken!“ lautet die Instruktion. Statt aber zu drücken, betätigen die Häschchen den Knüppel auf ihre Weise. Eine schöne Beschäftigung ist „pumpen“, d. h. den Steuerknüppel schnell vor- und zurückschieben, daß das Höhensteuer wackelt wie ein Taschentuch in der Bahnhofshalle. Noch schöner ist „rühren“, wobei der Knüppel kreis- förmig bewegt wird; damit bewegen sich fast alle Steuer und das Ganze schwirrt ab, wie ein wildgewordener Schmetterling. Einer der Flüge, die ich sah, war besonders prächtig. Aus Höflichkeit will ich nicht verraten, daß eine junge Dame am Steuer saß. Zuerst wurde der Vogel überzogen und stieg in ungeahnte Höhen. Dann flog er geradeaus, dann drückten ihn unbekannte Mächte zur Seite, so daß es nach Bumslandung ausfiel, jetzt bäumte er auf, wie ein feuriges Ross, schmierte ab, fing sich wieder. Dem Fluglehrer standen die Haare zu Berge, er murmelte etwas, das wie „lahme Ente“ und „betrunkene Krähe“ klang. Damit meinte er natürlich das Flugzeug, das nicht so wollte, wie die kühne junge Pilotin. Dann gab es einen „Bums“ und eine harte Landung im Kartoffelfeld. Es war aber nichts geschehen. Schulflugzeuge und menschliche Sitzflächen sind eben sehr robust gebaut.



1. Die Schönheit des Segelflugs



2. Berlinerflutliches Fluggerät 1921





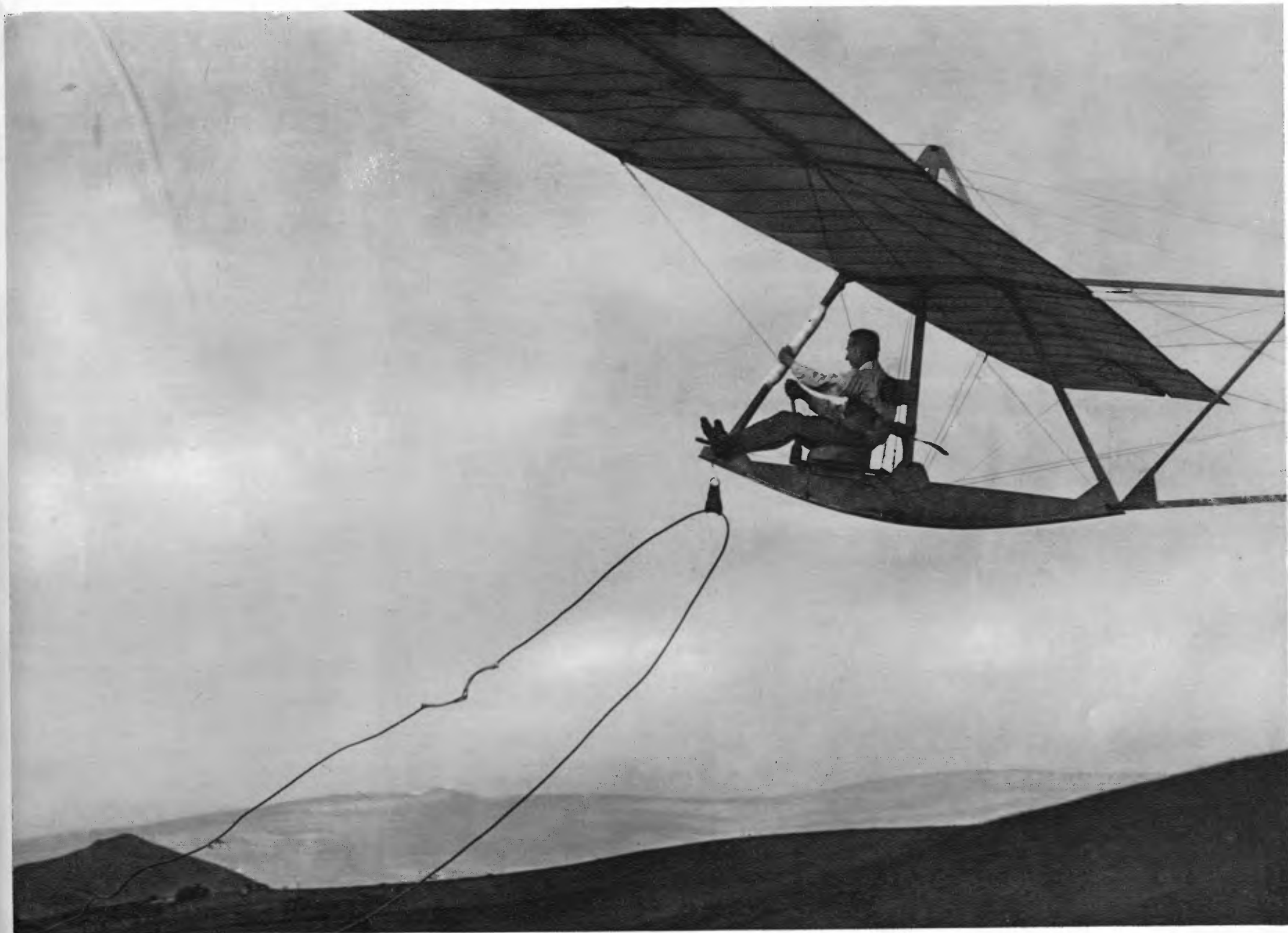
4. Denkmalweihe auf der Wolfarkkupe 1993



5. Fliegerschule Martens 1924



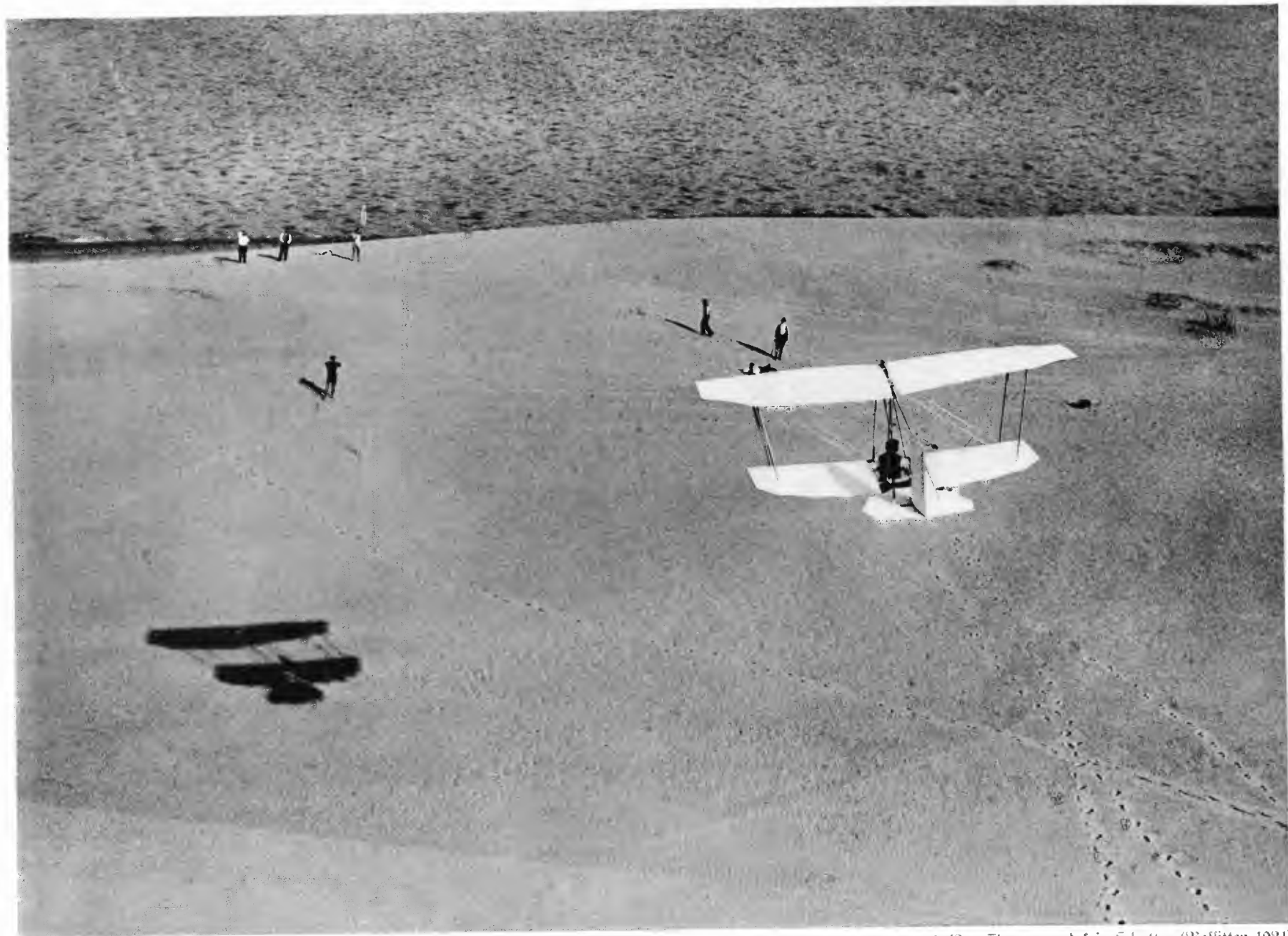
6. Fliegen „Römische Berge“ vom Niederrhein (1924)



7. Typ „Pegasus“, Rhön 1925



6 Primitiver Hängegleiter am Strand von Rossitten (1924)



9. Das Flugzeug und sein Schatten (Kosfitten 1924)

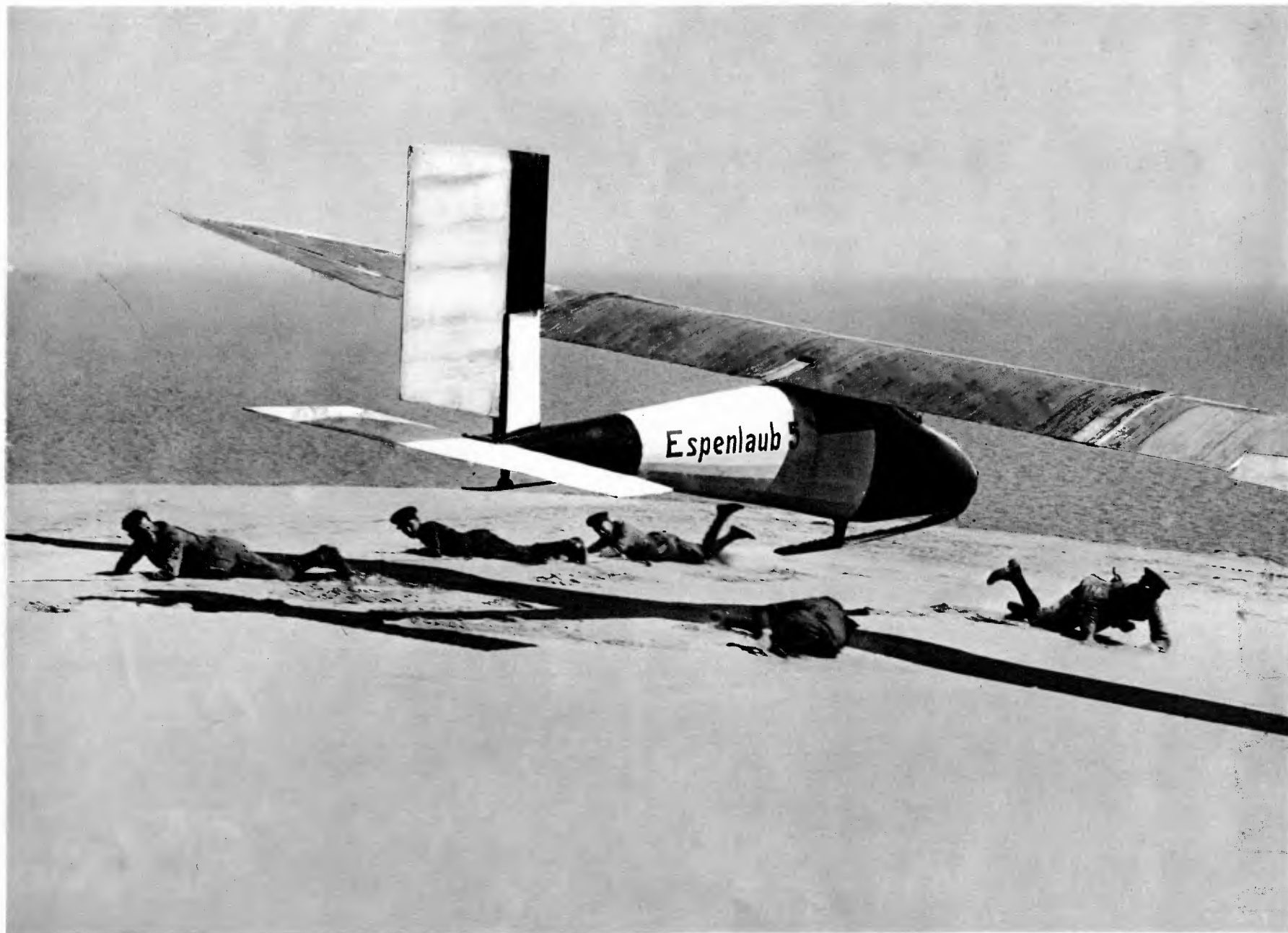
Das Flugzeug und sein Schatten (Kosfitten 1924)



10. Nach einer „Notlandung“ im Kurischen Haff (1923)



11. Im unpassenden Element (1927)

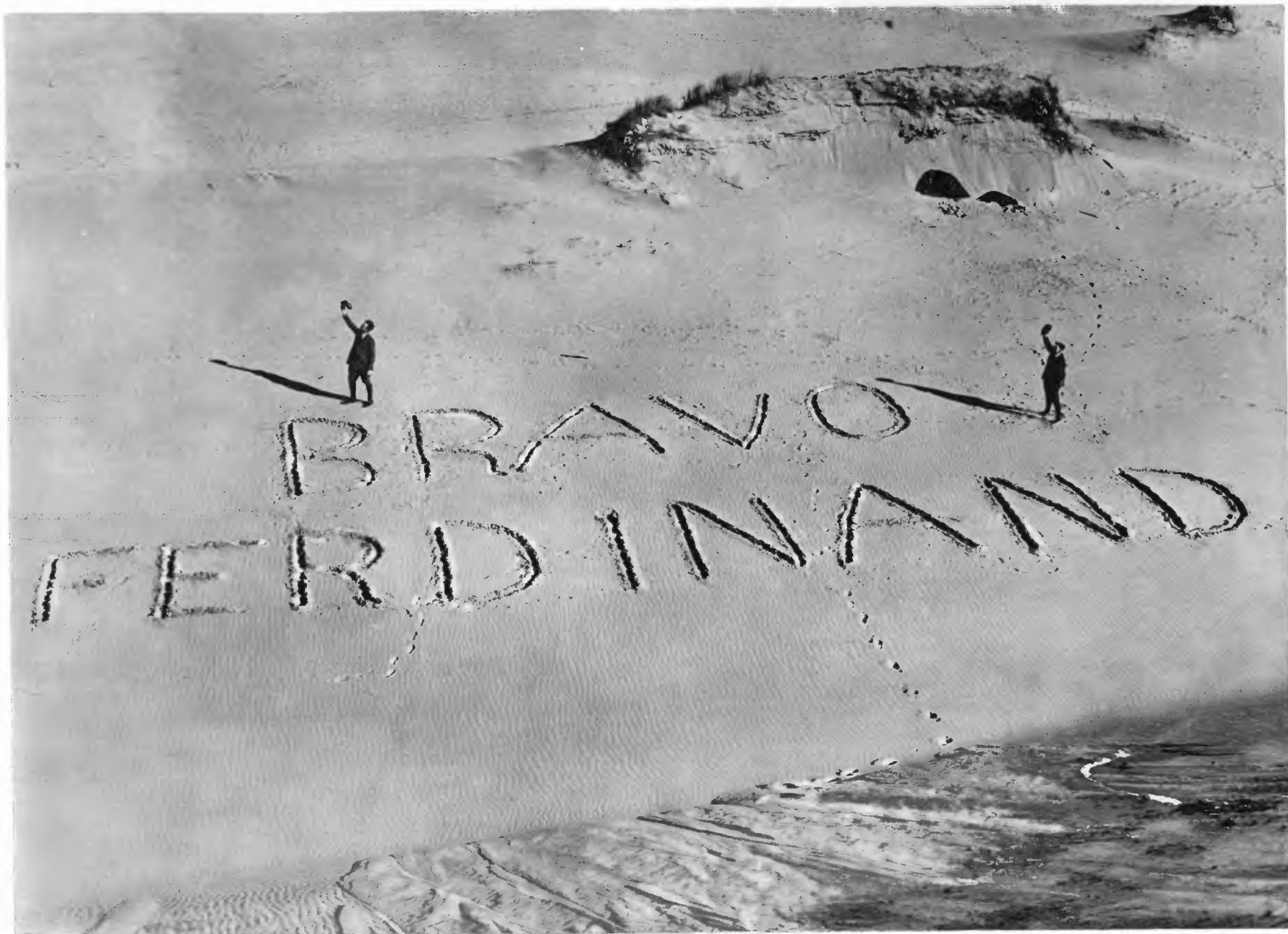




13. Auf der hohen Wanderdüne bei Rossitten (1927)



14. Ferdinand Schulz



15. Während des Weltrekordflugs (1927)



16. Günter Groenhoff vor seinem letzten Fluge (1932)



17. Groenhoff im „Fafnir“



18. Vor dem Zusammenbau



19. Am Tage vor Wettbewerbs-Anfang



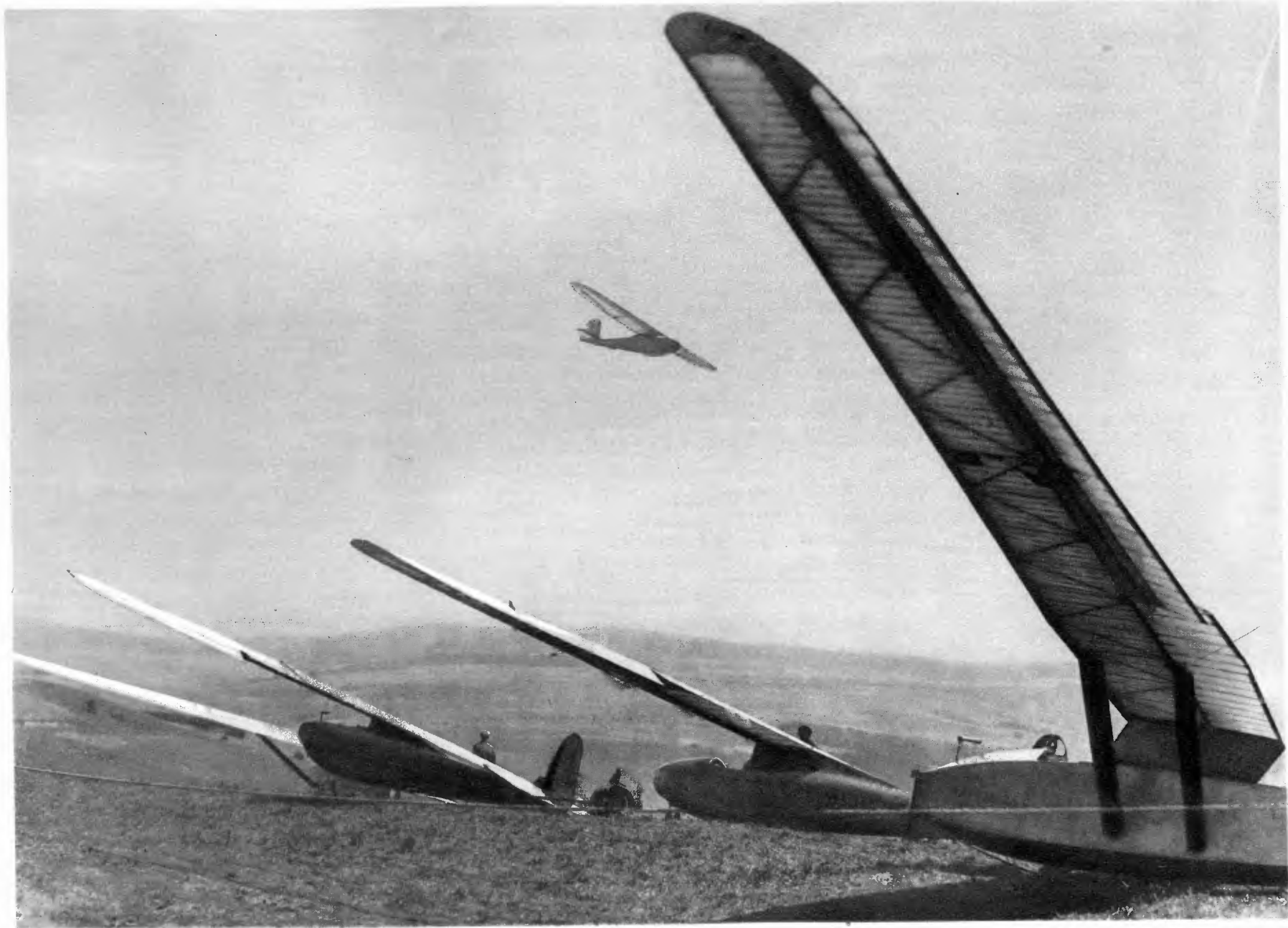
20. Bayrische Segelflieger auf der Wasserkuppe







23. Bastelstunde im Fliegerlager



24. In Erwartung des Starts





26. Das Startsignal ertönt



27. Völkerwanderung zum Gipfel der Wasserkuppe



28. Startmannschaft

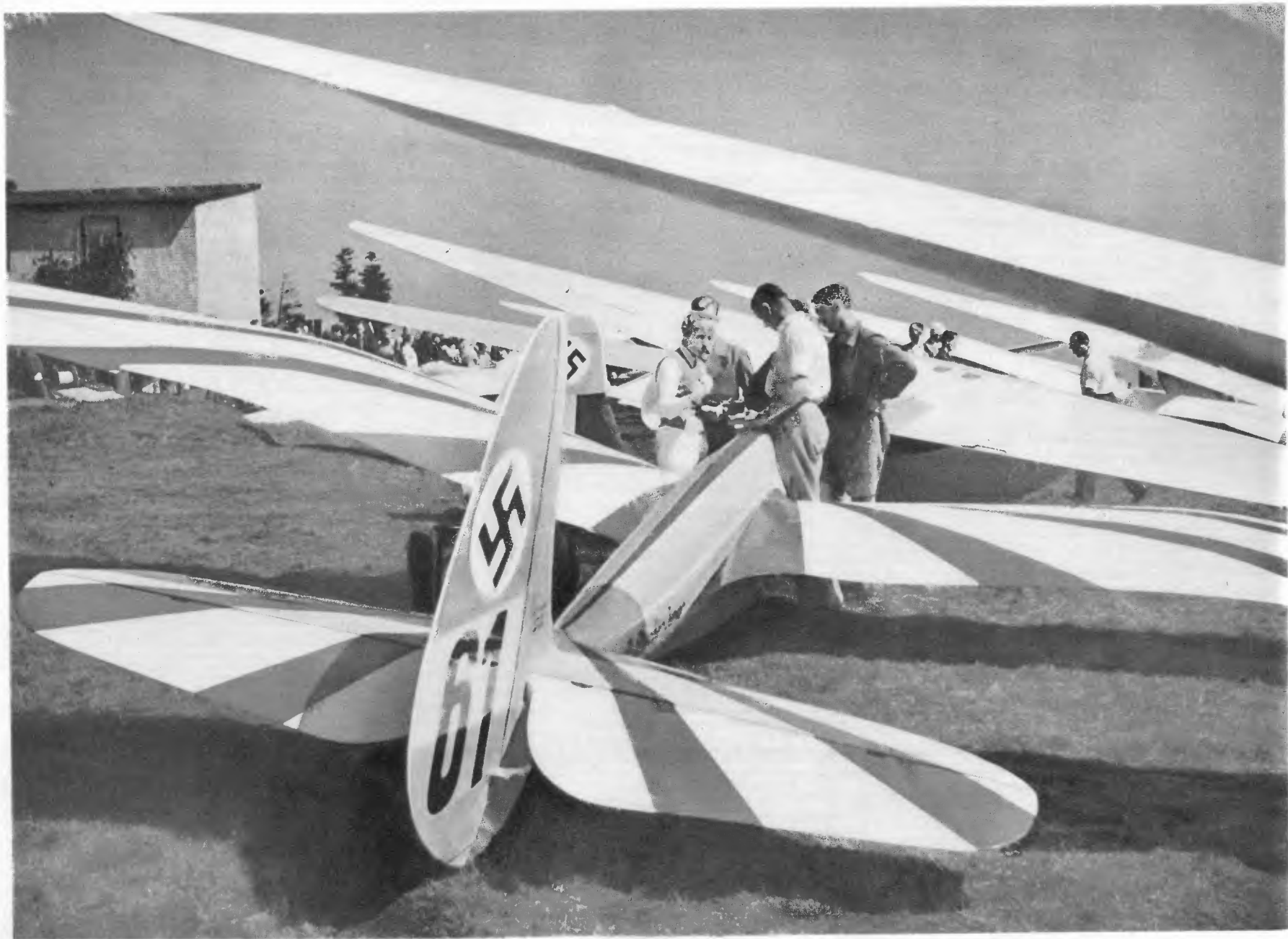


29. Startmannschaft



30. Haltemannschaft kann so





32. In Erwartung des Startkommandos



33. Man wartet auf günstigen Wind

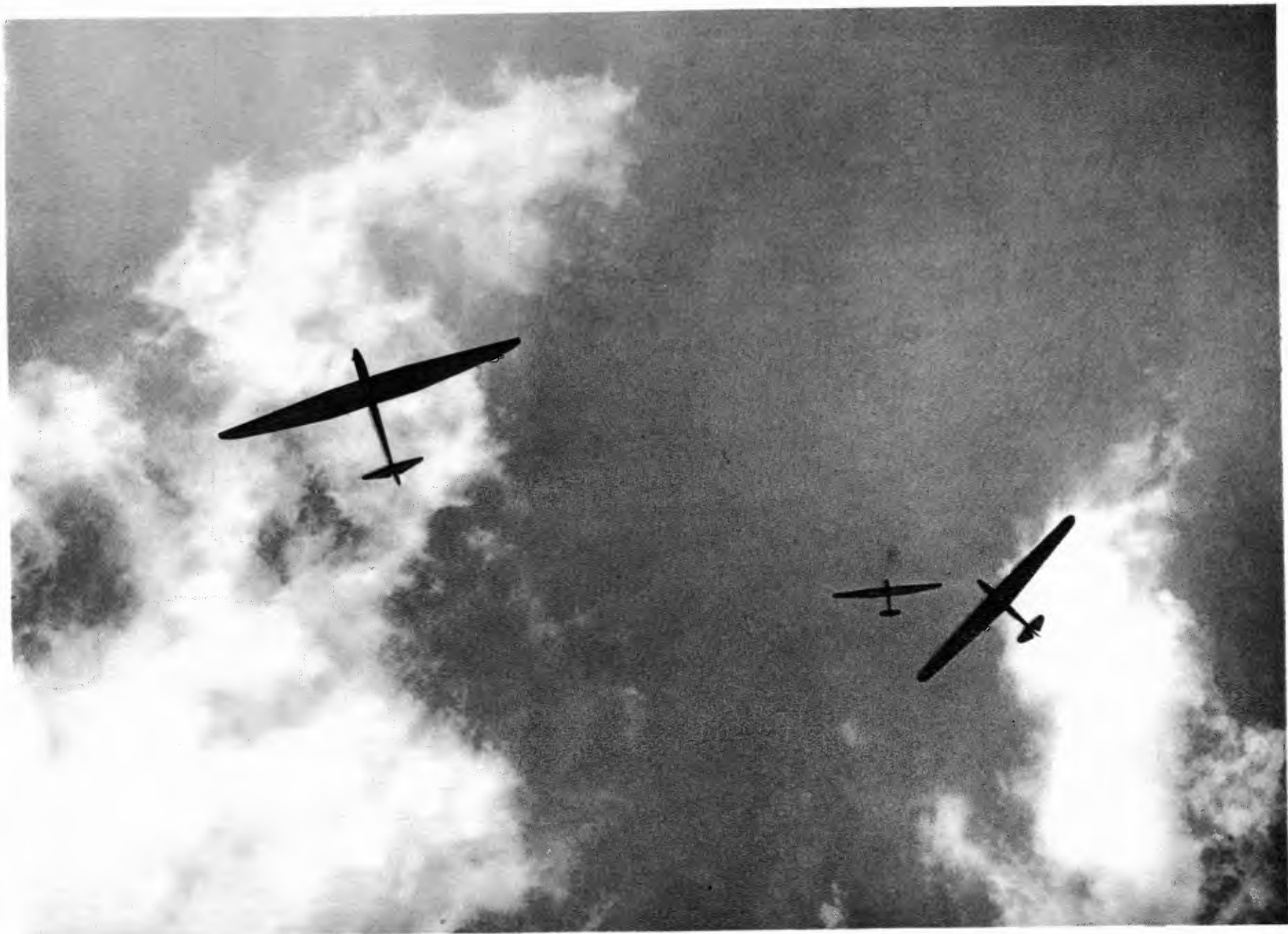


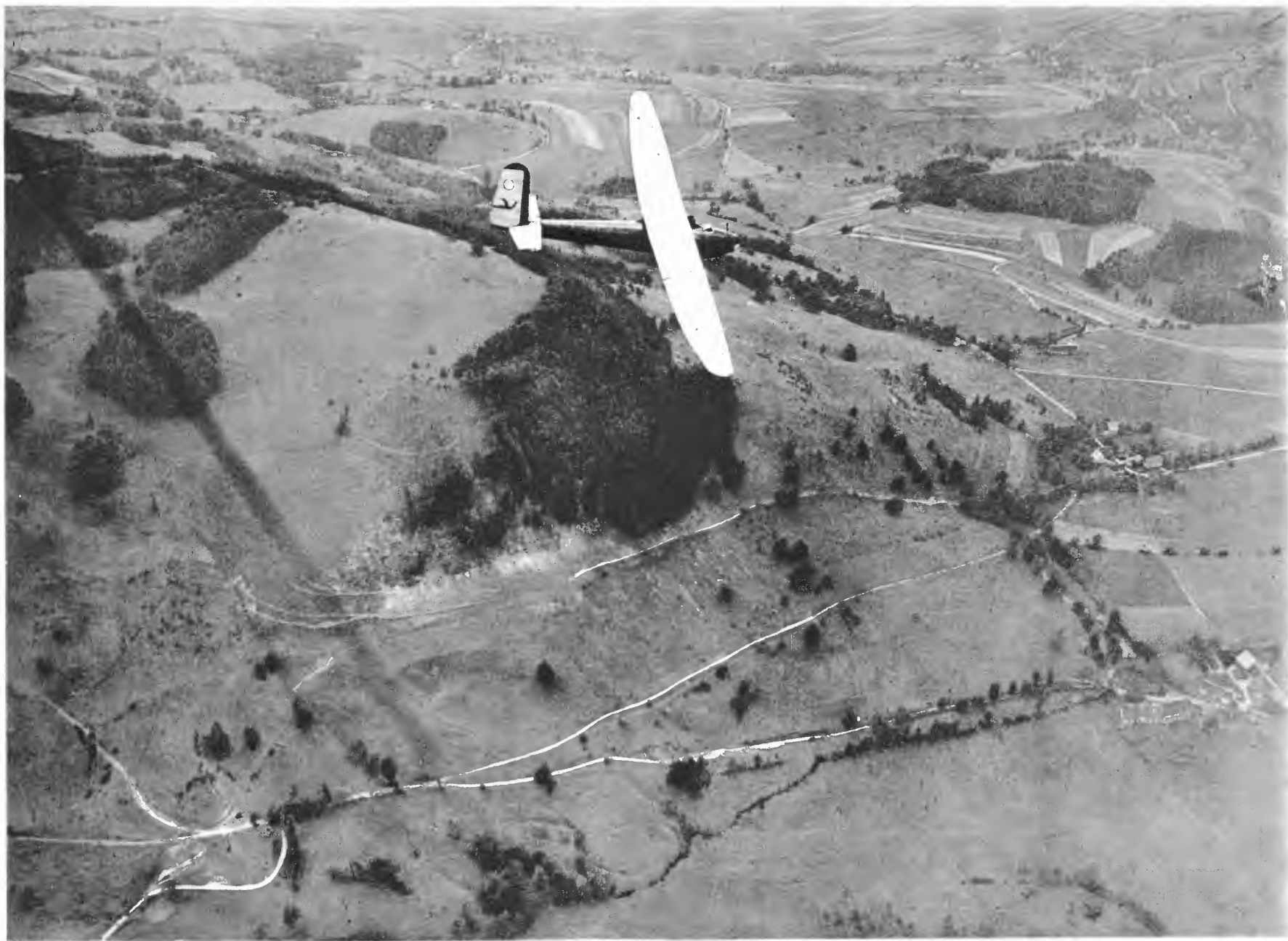
34. Windiger Tag auf der Wasserkuppe





36. 54 Segler auf der Wasserkuppe (Luftbild)





38. über dem Westhang der Wasserkuppe (Luftbild)



39. Mit und ohne Motor (Luftbild)



40. Typ „Rhönadler“



41. Typ „Rhönspërber“







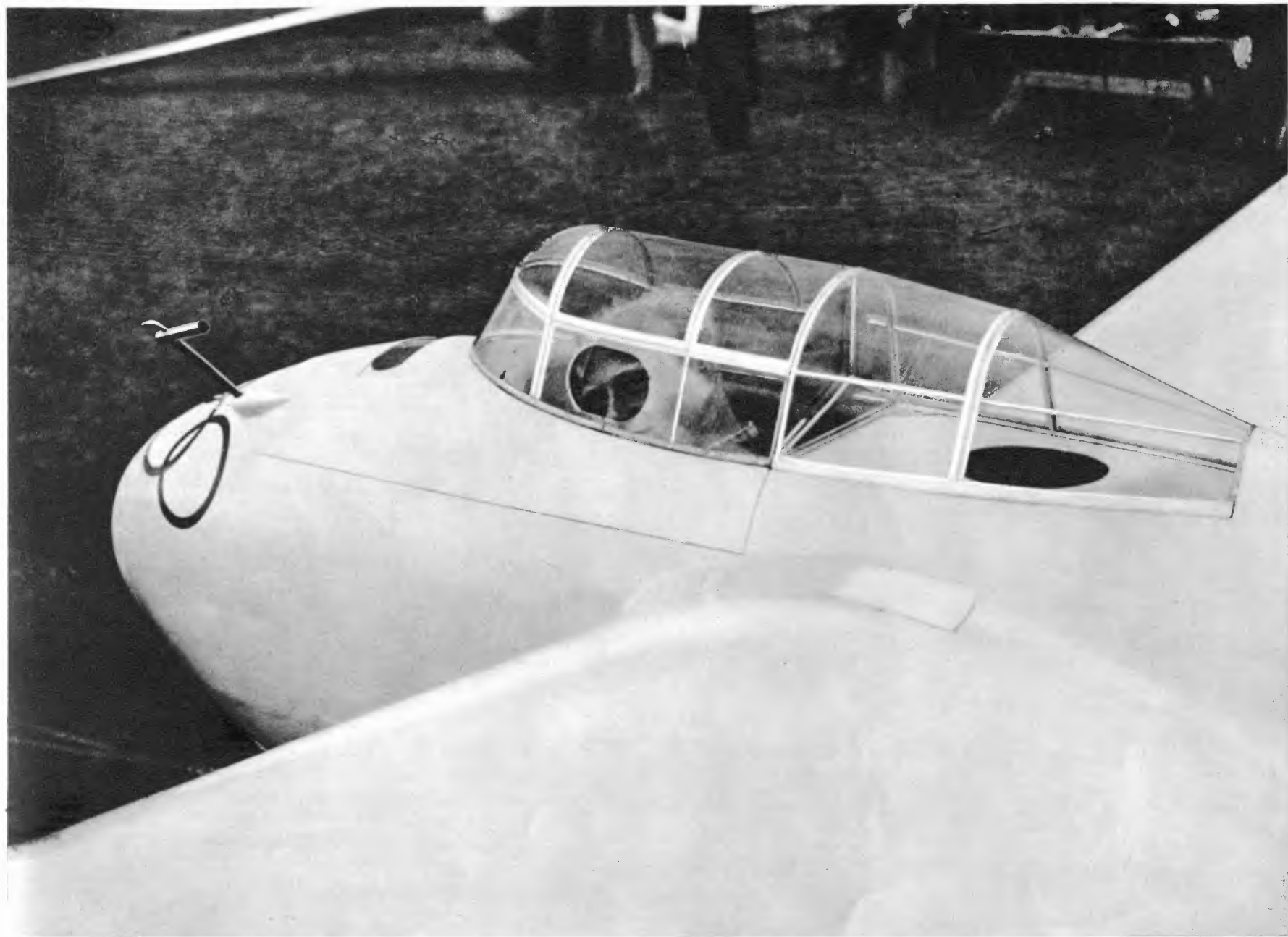
44. Die „Abgehoffenen“



45. Die Wasserkuppe (Luftbild)



46. Moderne Segelflugzeug-Karosserie



47. Führersitz im Typ „Rhönspäher“

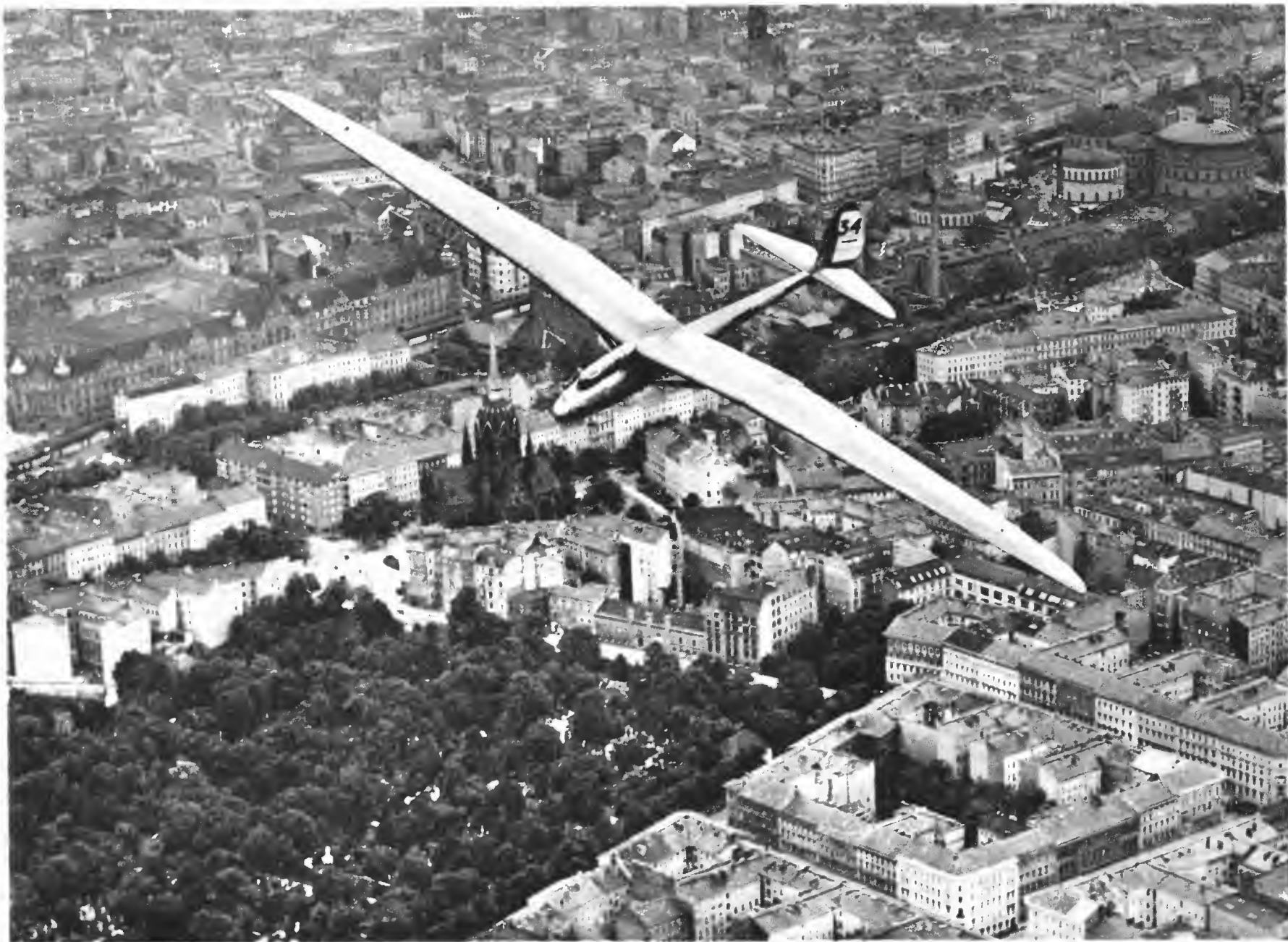


48. Basaltbrocken sind zur Landung ungeeignet





50. „Fafnir“ über Berlin (Luftbild)



51. „Condor“ über Berlin (Luftbild)



52. „Condor“ über Berlin-Tempelhof (Luftbild)



53. Schleppstart über Berlin (Luftbild)



54. Massenstart in Trebbin (Mark)



55. Autowindenstart in Hirschberg



56. Taufe mit Sekt



57. Taufe mit flüssiger Luft



58. Arbeitsdienst treibt Segelflug



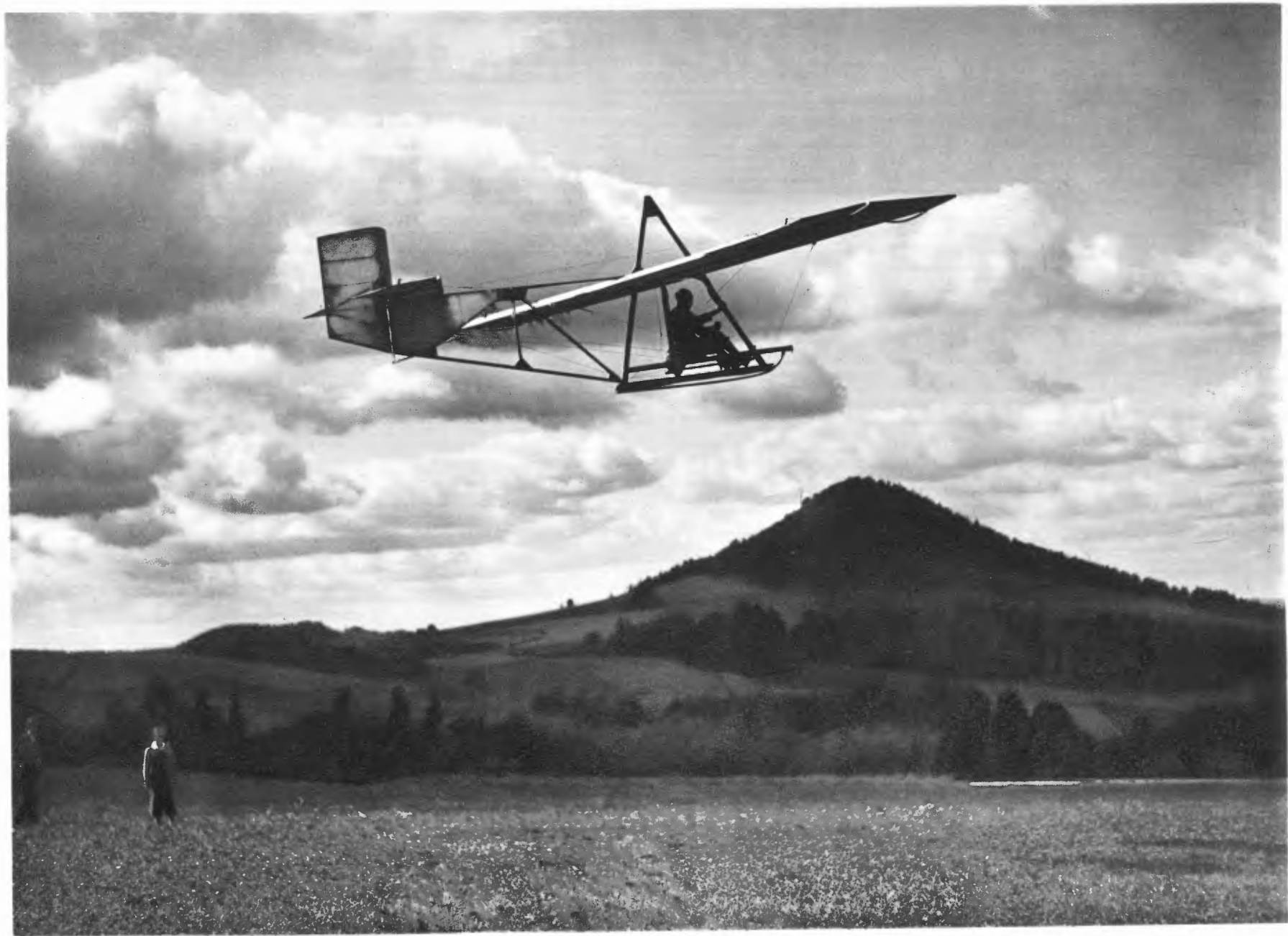
59. Wehrmacht treibt Segelflug



60. Anfänger-Schulung in Grunau (Riesengebirge)



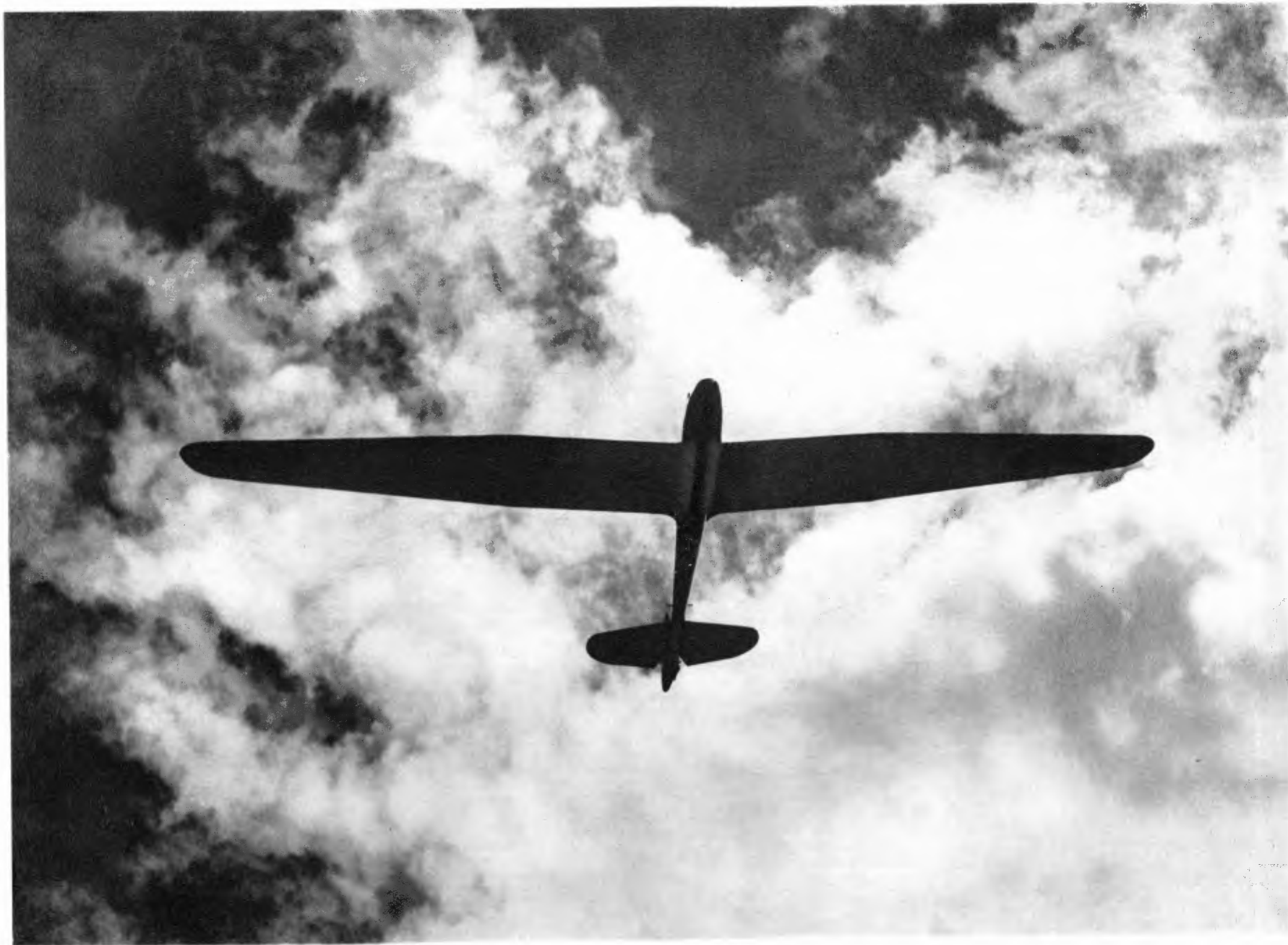
61. Vor dem ersten Flug



62. Am Spitzberg bei Grunau (Riesengebirge)



63. Auf der Übungswiese



Die Reihe 1 der „Deutschen Sportbücherei“ des Deutschen Schriftenverlags enthält nachstehende 6 Bände:

Hinein... Tor, Tor!

Deutschlands Nationaleis
in 135 Fußballschlachten
Von **Lutz Koch**
240 Seiten mit 155 Photos, 6
graphischen Tafeln und 1 Karte
Einzelpreis 3,60 RM

Es gibt über Gebühr gedehnte
Geschichten um den Lederball,
die nicht immer das Ziel er-
reichen, dem Leser ein bleiben-
des Interesse abzugewinnen.
In diesem reich illustrierten
und interessant aufgemachten
Buch wird jung und alt händ-
ig blättern, denn immer
wird der Reiz dazu gegeben
sein, wenn es einem vor die
Augen kommt.

Bremer Nachrichten.

Als Reichspressewart des Sach-
amtes Fußball erlebte der
Verfasser in den letzten Jah-
ren unseren Fußball-Erfolg-
zug in Europa persönlich mit.
So kann er natürlich die Ent-
wicklung besonders lebendig
schildern! Der anerkannte
Fachmann löst die reizvolle
und dankbare Aufgabe ge-
schickt. Lobenswert die aus-
drucksreichen Überschriften und
die straffe Gliederung mit der
parallel laufenden Bildunter-
stützung. . . . Ein lückenloser
Statistikteil rundet das Werk
wirklich ab und beantwortet
eine Fülle von Fragen.

Dresdner Anzeiger.

Ein Buch, das von der Welt-
geltung des deutschen Fuß-
balls mit seinen 600 000 akti-
ven Spielern zeugt.

Berliner Morgenpost.

Für jeden Anhänger des
Fußballsports ein interessan-
tes und willkommenes Werk.

Max Heinrich in der
„Neuen Vögländ. Zeitung“.

Mein als Nachschlagewerk in
allen Fragen des internatio-
nalen Sportverkehrs ist das
Buch unersetzlich.

Ab. Vogel
im „Frankfurter Volksblatt“.

Gesamtpreis der ganzen Reihe 20,— RM. Die Deutsche Sportbücherei kann durch jede Buchhandlung bezogen und zur fortlaufenden Lieferung bestellt werden

Deutscher Schriftenverlag G. m. b. H., Berlin SW 11, Dessauer Straße 38

Nur mi

Roman
von **Willi Fr. Köhner**
246 Seiten
Einzelpreis 4,— RM

So ist dieser Roman das
Hohelied der seelischen und
moralischen Kräfte des Sports.

Reichsfender Saarbrücken.

Das eingestreute Kapitel
„Nur mi — ganz nahe“ zeigt
uns nicht nur den Tat- und
Willensmenschen Köhner, son-
dern sagt auch interessante
Einzelheiten über die Lebens-
gewohnheiten des sinnlichen
Kampfwunders, das nicht gegen
seine Gegner, sondern gegen
die Zeit lief und sie bezwang.
Die geistig-seelische Haltung
des Sports wird in schöner
Art herausgestellt.

Essener Anzeiger.

. . . so ist ein Buch entstanden,
das neben sportlichen auch
starke literarische Reize hat,
vielfarbig und geschlossen in
ihrer Art.

Frankfurter Kurier.

Die großen Gedanken des
Sportes, Kameradschaft und
Kämpfertum, finden eine
lesenswerte Deutung.

Eugen Wagener in der „W. Z. am Mittag“.

Ein Buch, das uns viel zu
sagen hat über die Voraus-
setzungen zu großen Leistun-
gen und Taten, das uns zeigt,
worauf es schließlich bei je-
dem Einsatz, nicht nur dem
sportlichen, ankommt: auf
den Willen zur Bewäh-
rung.

Karl Georg Walberg im „Reichs-Jugend-Pressendienst“.

Geschickt verknüpft Köhner
Dichtung und Wahrheit und
formt einen spannenden
Sportroman, der zu den
besten zählt, die in den le-
zten Jahren erschienen sind.
Der Freiheitskampf, Dresden.

Vollendete Turnkunst flirt mit Neptun

Von **Alfred Schwarzmann**
Herausg. von **Karl Behrend**
80 Seiten mit 53 Photos auf
Kunstdruckpapier
Einzelpreis 3,60 RM

In richtiger Folge beseitigt
er auch den Irrtum von der
Verkrampfung beim Turnen
und führt in anschaulicher
Weise vor Augen, daß auch
der Bewegungsablauf beim
Kunstturnen genau so natü-
rlich ist wie bei allen anderen
Leibesübungen. Nicht jedem
ist es aber gegeben, den Be-
wegungsablauf klar zu er-
kennen. Hierzu will Schwarz-
mann uns in seinem Buch
helfen. Nichts wäre nun ver-
fehlter, als eine starre Norm
für dieses oder jenes zu
geben. Schwarzmann weiß,
daß Kunstturnen etwas rein
individuelles ist und sich
nicht in ein Schema pressen
läßt. Darum hat er in seinem
Buch einen ganz besonderen
Wert auf die Illustrationen
gelegt, die das Wort nicht
nur ergänzen, sondern für
sich selber sprechen.

Hermann Igner in der „Berliner Borsezeitung“.

Unverbildeter Sinn erfasst in-
stinktiv die Schönheit män-
nlicher Leibesübung an diesen
ausgewählten Musterbeispielen
der besten Kämpfer der
Welt. . . . So ist es kein
Wunder, daß „Schwappschüsse“
dieser Art als Lehrmaterial
kaum noch zu übertreffen sind.
In wesenhaft knapper Form
rundet der jedem Bild bei-
gefügte Text den Eindruck der
Übung zu einem geschlossenen
Ganzen ab, so daß gleichsam
eine „Fibel“ der Hauptformen
des deutschen Turnens ent-
standen ist. Ihre Wertbarkeit
ist vorbildlich. Die Heraus-
geber schämen damit auf die-
sem Gebiet etwas völlig
Neues. **Dresdner Anzeiger.**

Von
Hans Saalbach
200 Seiten mit 32 Tafeln
Einzelpreis 4,— RM

Ein glänzender Journalist
zeichnet die Schicksale berühm-
ter Schwimmerinnen
auf, ihren Aufstieg und ihren
Untergang. Es ist, als habe
sich ein jagender Reporter
einmal die Zeit genommen,
das Menschliche als einen
Ausschnitt des sportlichen Er-
lebens unserer künftigen Tage
in den Vordergrund zu stellen.

Saalbachs Begegnungen mit
den großen Schwimmerinnen
— der Gertrud Ederle, Eleanor
Solm, Ragnhild Hoeger, Gi-
sela Arendt, Hendrika Masten-
broek, Billie den Duben, Jean-
nette Campbell, Martha Ge-
nenger, Hildea Machata usw.
— sind Blicke hinter die Kul-
issen der schwimmportlichen
Welt. Aber das Sensationelle
spielt eine zweite Rolle, der
Verfasser zeichnet die Frauen.
Er macht den Versuch, die
sportlichen Taten aus der über-
triebenen Glorifizierung her-
auszuführen und uns mit den
Menschen bekanntzumachen,
die eine nüchtern denkende
Welt zu Heroinen stempelte.

Das Buch geißelt schonungs-
los und unerbittlich die Aus-
wüchse eines verwerflichen
Gladiatorentums, zu dem
man schwimmende Frauen in
die Wellen getrieben hat.
Eine Fülle hinreichend schöner
Bilder vervollständigen dieses
Werk, das über seinen sport-
lichen Inhalt hinweg eine
Symphonie für die Jugend unse-
rer Gegenwart ist und eine
feingeschliffene, literarische
Klinge gegen diejenigen, die
nur die Attraktionen sehen
wollen.

Querlatte

Sportabenteuer eines
bösen Buben
Von **Karl Hefel**
Mit Zeichnungen v. **Friz Freix**
260 Seiten, Einzelpreis 3,60 RM

„Ich bin ein echtes Kind mei-
nes lieben Vaters. Von ihm
habe ich nicht nur den Leber-
stich am rechten Knie, seinen
großen Hunger und seine
rohmürrige Natur, sondern
auch noch was ganz besonders
Modernes, die glühende Be-
geisterung zum Sport und
hauptsächlich zum Fußball-
spielen geerbt. Ich habe mit
vorgenommen, das werde ich
ihm nie vergessen.“ Die Auf-
richtigkeit, die aus diesem Be-
kenntnis Querlattes spricht,
läßt uns ihm seine vielen
Bösen - Buben - Streiche ver-
zeihen, von denen sein Tage-
buch berichtet. Jämmerlich geht
es in diesem Jungenleben wie
in dem seiner Familie nicht
zu. Aber der Vater ist eben
auch ein Sportsmann durch und
durch; freilich „Spiel“ er als
solcher oft genug eine sehr,
sehr komische Rolle, aber daß
er spielt, daß die ärgsten
„Reinfälle“ seine Sportbegei-
sterung nicht abzdämpfen
vermögen, ist das Schöne an
ihm und seinem Bögling, dem
es nicht anders ergeht.

Wie sehr der Sport diese Fa-
milie beherrscht, wie sich sein
Einfluß nicht etwa auf den
Fußballplatz beschränkt, son-
dern dem Leben jede Minute
seinen Stempel aufdrückt,
beweist ein Kapitel wie
das „Bauerische Schützenfest“.
Zwerchfellerschütternde Komik,
hellaufleuchtende Fröhlichkeit,
jugendliche Begeisterung sind
neben dem sportlichen Geist
die Kennzeichen dieses Buches.
Viele heitere Stunden sind
seinem Leser gewiß.
Friz Freix hat das Buch mit
vielen lebendigen, fröhlichen
Zeichnungen geschmückt. Sie
werden dazu beitragen, daß
Querlatte berühmt wird.

Spiel und Sport als völkisches Erbe

Von **Erich Mindt**
160 Seiten mit etwa 130 Abbild.
Einzelpreis 4,— RM

Das Buch erzählt vom Spiel
als dem Ursprung des Spor-
tes. Besonders das Bauern-
tum ist der lebensvolle Stütze
mittelalterlicher Spielüberlie-
ferungen. Wie viele Ritter-
spiele sind einst von ihm aus-
gegangen, haben sich zu hoher
Formenreife entwickelt und
sind zu ihrem Ausgangs-
punkt, dem Bauerntum, zu-
rückgekehrt, als das Rittertum
dem Verfall preisgegeben war.
So zeugen noch heute neben
der modernen Sportbewe-
gung, die jetzt auch in die
kleinsten Dörfer einzubringen
beginnt, die Spiele der Bau-
ern von der hohen Spiel-
und Sportkultur des deutschen
Mittelalters. Aber auch in
den Städten hat sich vielfach
ein lebendiges Spielgut er-
halten. Es wird vor allem im
Brauchtum einzelner Ständes-
gemeinschaften in der alten
Weise gepflegt (z. B. im
Schäferlauf in Markgröningen,
dem Wehgersprung in
München u. a. m.).

Das alles wird in allgemein-
verständlich, aber wissen-
schaftlich einwandfreier Form
in vorliegendem Buche be-
schrieben. Indem als Be-
legmaterial das Spiel-
und Sagenut des gesamten
germanischen Kulturkreises
herangezogen wird, entsteht
ein buntes, lebensvolles Bild
der geschichtlichen Entwicklung
der einzelnen Sportspiele.
Das Volksspiel wird als völk-
isches Erbgut erkannt und
gewürdigt, und es wäre zu
wünschen, daß dies Buch da-
zu beiträgt, es von neuem er-
lebnismäßig im deutschen
Volke zu verankern.
Ein besonders wertvoller Be-
standteil des Wertes sind die
rund 130 ausgesuchten Bilder.