



Zwölf Jahre Wassertuppe

Von FRITZ STAMER Mit 64 Kupfertiefdruckbildern



VERLAG VON REIMAR HOBGING IN BERLIN SW61



Ehrenrunde um das Fliegerdenkmal



Fliegerlager aus dem Flugzeug gesehen

Vorwort

Zwölf Jahre Wasserkuppe, sie bedeuten zwölf Jahre Kampf. Kampf mit den Kleingläubigen, den Besserwissern und den Überschlauen, Kampf mit der Materie selber, Kampf um das finanzielle Fundament und Kampf mit Wind, Wetter, Frost, Nebel und langen Wintern, und schließlich Kampf jedes einzelnen mit sich selbst.

Die Generationen, die 1914 singend vor Langemarck ins Gefecht zogen, die 1918 Deutschlands Grenzen zur Luft verbissen gegen eine Welt von Feinden verteidigten, sie durften nicht ausruhen, nach dem Zusammenbruch.

Unsere Flügel waren zerschlagen, doch unser Leitsatz wurde:

„Es wird weiter geflogen!“

Leusch, v. Döhl, Standfuß, Rosenblatt, Eyring, Scheller, Rüdiger und Grönhoff fielen auf der Wasserkuppe, doch immer wieder hieß es:

„Es wird weiter geflogen!“ Für Deutschland!

Wie die Wasserkuppe wurde

Wer einmal flog, den läßt es nie wieder los, der ist gepackt, muß wieder fliegen. Viele Flieger standen 1919 neben ihren sinnlos zerschlagenen Flugzeugen. Es sollte für immer vorbei sein mit deutscher Fliegerei. Man entsann sich des großen Deutschen Otto Lilienthal, des Begründers des Flugwesens. Er flog motorlos. Also würde man auch motorlos fliegen, aber doch fliegen!

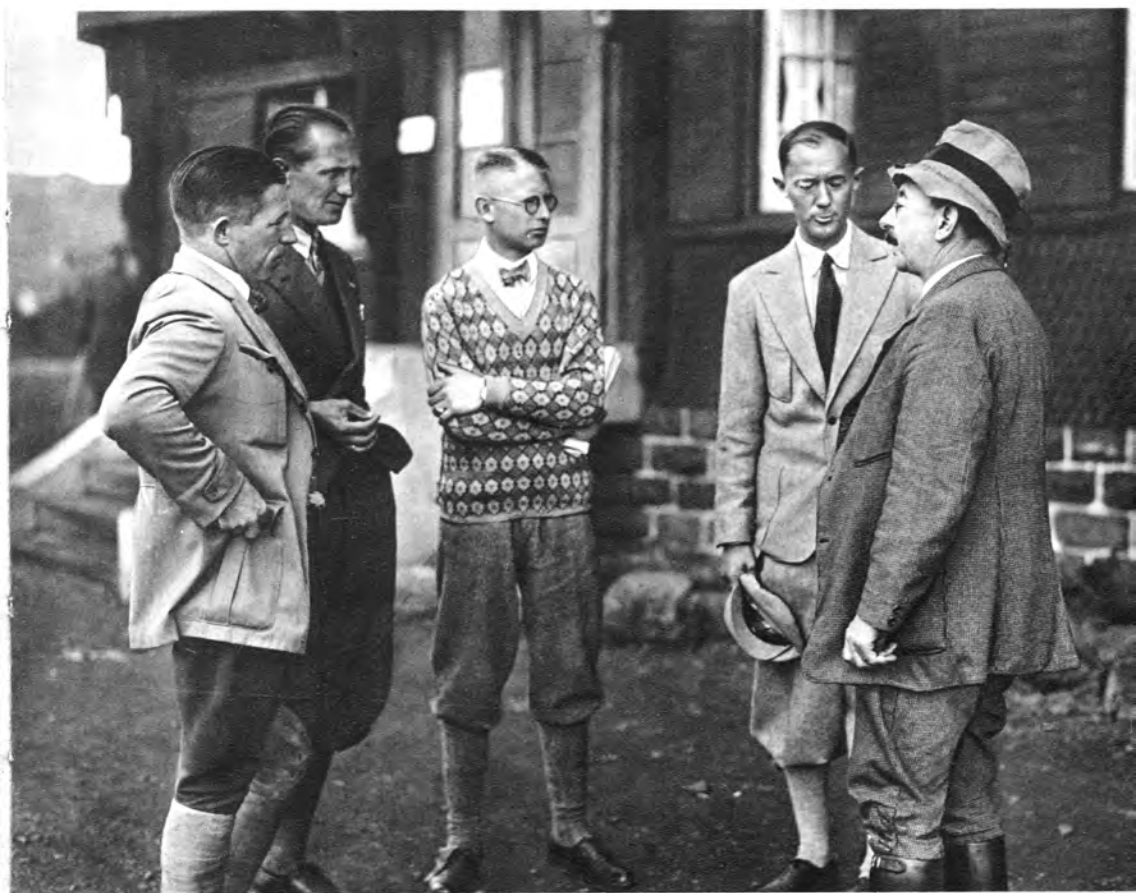
Überall im Reich bastelten und bauten die Heimgekehrten. Im Jahre 1920 rief Oskar Ursinus alle zusammen, gründete mit ihnen den Deutschen Modell- und Segelflugverband und schuf damit den ersten Rhön-segelflugwettbewerb auf der Wasserkuppe.

Klein waren die Leistungen, doch es entstand jene, für den Segelflug so fruchtbare Arbeitsgemeinschaft zwischen Fliegern, Technikern, Wissenschaftlern und Handwerkern, die sich eng zusammenschlossen, mit dem Ziel: „Wieder fliegen!“

Seit 1920 haben trotz schwerster Notzeiten deutsche Segelflieger auf der Wasserkuppe in der Rhön ihren Segelflugwettbewerb ausgetragen.

Wie ich es sah

Wenn ich es unternehme, rückblickend auf zwölf Jahre Wasserkuppe, eine Art Geschichte dieses wohl einzigartigen Geschehens zu schreiben, dann ist es mir klar, daß ein Aneinanderreihen von Daten und wichtigen Begebenheiten, in genauer Schilderung, niemals ein richtiges Bild geben würde. Höchstleistungen im Segelflug sind notwendig,



*Der „Rhönggeist“ Ursinus im Gespräch (Masseaux — Stamer —
Graf Isenburg — v. Höppner — Ursinus)*



Auf solcher Maschine flog der „Altvater“ Hardt zwanzig Minuten

aber sie entstehen aus dem Geist, aus dem Rhöngeist, der allein Träger der Bewegung ist. Einen Hauch dieses Rhöngeistes möchte ich meinen Lesern vermitteln. Ich werde deshalb vielfach Geschehnisse erzählen, die gar nicht direkt mit dem Segelflug zusammenhängen. Ich möchte nicht schildern, wie es wohl von außen aussah, sondern so, wie die es sahen und erlebten, die mitten darin steckten. Meine Schilderung muß mit dem September 1921 beginnen, da ich erst dann auf die Wasserkuppe kam. Namen spielen bei dieser Schilderung gar keine Rolle und vielfach sind die „Rhönnamen“ verwendet. Wer nicht genannt ist, sei mir nicht böse, dies soll kein „Gotha“ des Segelfluges sein.

Nun will ich versuchen zu erzählen, wie es wohl geschieht, wenn es in einer Ecke, in der alte Rhönlämpen zusammengekommen sind, recht gemütlich ist und es dann anhebt: „Weißt du noch, damals bei Benno auf dem Waschberg?“

Die Eltern waren noch sehr ordentliche Leute, der Sohn aber, ja, der wurde Flieger. So sagte man früher. Im Kriege warnten die Mütter ihre Töchter: „Hütet Euch vor denen, die einhergehen in Schafspelzen, innen sind sie reißende Wölfe.“ Die Militärverwaltung stellte uns leider keine Silberfuchse zur Verfügung. Das mit den Wölfen war auch sicher übertrieben. So waren wir also! Flieger sein ist ja nun auch heute vielleicht noch kein ganz normaler Beruf, ganz besonders ungünstig aber lagen die Verhältnisse im Jahre 1921. Es gab sehr viele Flieger damals, und es gab sehr viele Vorbeeren, so daß für eine dauerhafte Ruhe alle Vorbedingungen erfüllt waren. Das aber fehlt gerade diesem Berufe, das Geruhfame.

Mein Freund Otto hatte mir geschrieben, er flöge auf der Wasserkuppe in der Rhön motorlos. Ich hatte zwar nicht die geringste Ahnung, wie er das zuwege brächte, schrieb ihm aber zurück, daß ich das unbedingt auch wolle, denn ich befand mich auf dem Wege zum Innen-

architekten und hatte das sichere Gefühl, daß auf diesem Gebiete auch ohne mich noch genug Schlechtes verbrochen wird. Ich wollte wieder fliegen! So stand ich denn eines schönen Tages auf dem Bahnhof in Gersfeld und hatte ein Telegramm in der Tasche: „Komme sofort. Einrichten auf vier Wochen. Otto.“ Umgehend hatte ich meine gesamten Habseligkeiten in eine Bundeslade verstaут (der Konfirmationsanzug von 1914 paßte nicht mehr) und war so für vier Wochen leidlich gerüstet. So holte mich also mein Freund aus harter Kriegsgefangenschaft vom Bahnhof ab, und so blieb ich dann auf der Wasserkuppe, die langen vier Wochen bis jetzt. Bescheiden, wie alle Flieger nun einmal sind, fragte ich meinen Freund, wie ich mit dem motorlosen Fliegen nun zweckmäßig beginnen könne. Ja, mein Freund hatte gedacht (mir war das noch aus der Militärzeit stark verdächtig), kurzum er hatte gedacht, daß ich als angehender Innenarchitekt doch sicher in muster-gültiger Weise zerschlagene Flugzeuge reparieren könne, und daß dies der beste Weg sei, mit dem motorlosen Flug zu beginnen. (Meine späteren Erfahrungen, und sicher nicht nur meine, gaben ihm völlig recht.) So sollte ich also den motorlosen Flug in seiner ganzen Tiefe kennenlernen. Ich war angeheuert als „technische Hilfskraft“, wenn man es vornehm ausdrücken will, und lernte die Segnungen von kaltem Leim und entsprechenden Drahtstiften kennen. Es handelte sich darum, einen Weg zu finden, um auf motorlosen Flugzeugen Schüler im Fliegen zu unterrichten. Hätte nicht ein großer unbekannter Mensch den Kaltleim erfunden, ich glaube, unsere Versuche wären damals im Keim erstickt. Doch nicht nur der Kaltleim half hier weiter. Es mußte auch ein Schüler her, an dem die Möglichkeit oder Unmöglichkeit der Schulung „ad oculos“ zu demonstrieren war.

Nie vorher habe ich mir unter „stillem Heldentum“ richtig etwas vorstellen können. Jetzt war ich im Bilbe. Lieber, guter, schneidiger Johanneßson! Ich glaube er schlief nachts im Handstand, denn er hatte

wohl keinen Fleck mehr am Körper, auf dem er gern gelegen hätte. Dafür konnte er aber am Schluß immer noch nicht fliegen, und das Gehen machte jetzt auch ernstliche Schwierigkeiten. Uns alle bezeichnete er nur als „lächerliche Komiker“, und er hatte wahrscheinlich recht, von seinem Standpunkt aus.

Wir waren nicht die einzigen Bewohner der Wasserkuppe um diese Zeit, Herbst 1921. Die Hannoveraner wollten noch Flüge mit ihrem „Vampyr“ machen. Der „Vampyr“ war wohl das Erstaunlichste dieser Anfangszeit des Segelfluges. Gewiß waren im Wettbewerb 1921 schon sehr gute Maschinen auf der Rhön. Klemperer konnte auf seinem freitragenden Tiefdecker schöne Flüge durchführen, und Wenk zeigte an seinen schwanzlosen Typen schon das sogenannte „große Seitenverhältnis“, nämlich eine große Spannweite, bei relativ schmalem Flügel, jedoch der „Vampyr“ zeigte mit einem Schlage den Weg, der beschritten werden mußte. Mädelung hatte ihn entworfen, Martens, Blume und Henzen hatten ihn konstruiert, und die Hannoversche Waggonfabrik hatte ihn unter Leitung von Dörner gebaut. Alle Erfahrungen aus dem Kriegsflugzeugbau waren verwendet worden. Ein freitragender, weitspannender Hochdecker, der eigentlich alle Merkmale zeigte, die für den Segelflugzeugbau wesentlich wurden. Ohne eine Entwicklungsreihe, ohne Vorbilder stand er plötzlich da. Allen anderen damaligen Maschinen war er weit überlegen. Martens und Blume flogen diese Maschine und konnten ihre Überlegenheit immer wieder beweisen. Das Problem des Segelfluges im Hangaufwind war mit dieser Maschine gelöst. Heute hängt der „Vampyr“ im Deutschen Museum in München und ist trotz der rapiden Entwicklung noch modern.

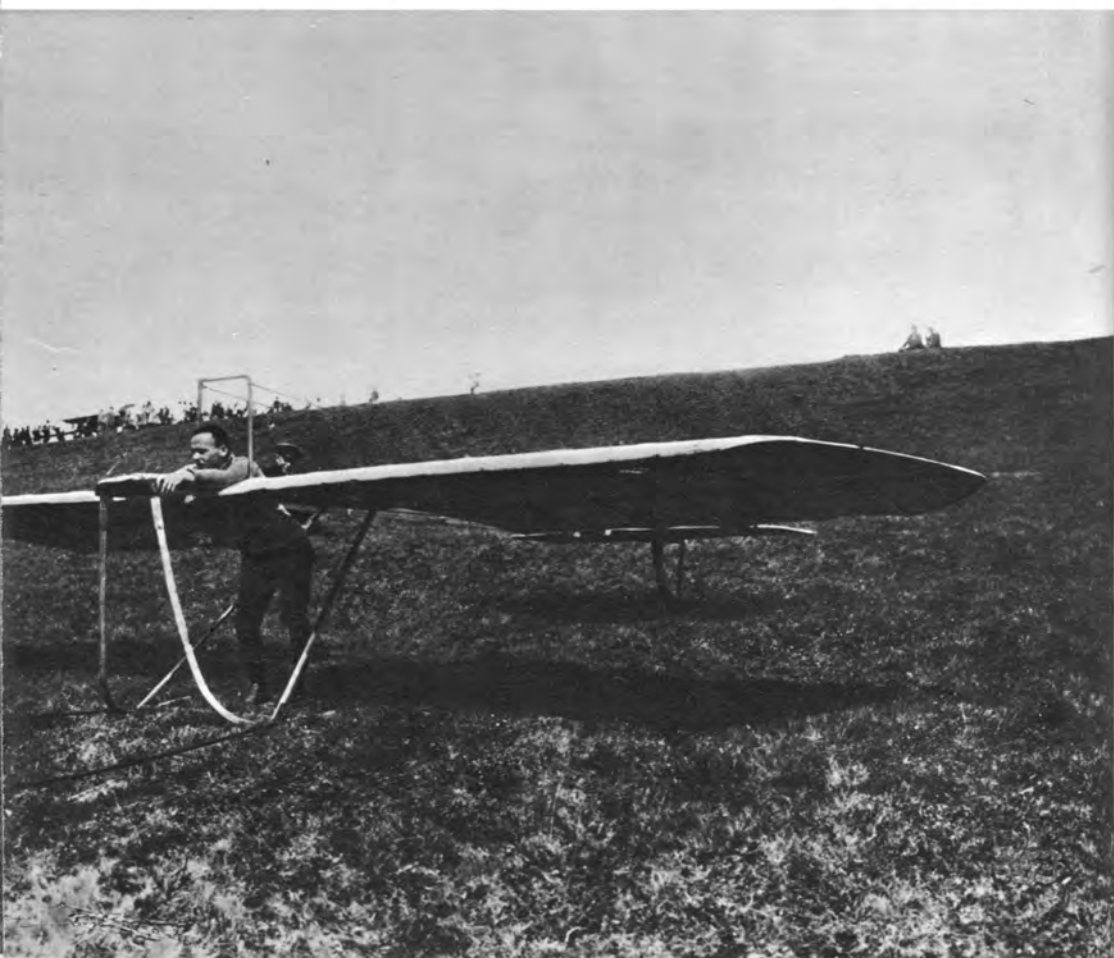
Auf dem höchsten Punkt der Wasserkuppe stand ein Zelt. Es war vom Wettbewerb her stehengeblieben und beherbergte außer einigen Maschinenteilen einen großen Schrank. In diesem Schrank wohnten

Lippisch und Espenlaub. Beide hatten uns oft beim Reparieren unserer Maschinen geholfen, wenn wir es nicht alleine schaffen konnten. Wir hatten für unsere Schulungsversuche einige Maschinen aus dem Wettbewerb 1921 gekauft. Zum Anfängerschulen wurde der „Nürnberger Doppeldecker“ verwendet. Dieser „Nürnberger Doppeldecker“ verdient auch ein Denkmal, wenn auch nicht gerade im Deutschen Museum. Leider war seine Konstruktion nach seinen mannigfachen Erfolgen nicht mehr menschenmöglich. Wir alle machten unsere Segelfliegerprüfung auf dieser Maschine. Die Prüfung entsprach damals unseren heutigen Bedingungen der A-Prüfung. Zulezt sah der brave Vogel aus, als hätte man Wäsche zum Trocknen in ein Drahtverhau gehängt. Dann starb er endgültig und ruhmlos. Wir hatten damals ein Pferd, welches offenbar in einem Zirkus einmal bessere Tage gesehen hatte. Dieses edle Roß sollte unsere Maschinen schleppen, und es ging denn auch durch, während es unseren Doppeldecker im Schlepptau hatte. Der wackere Vogel hob vom Boden ab, so oft und so gut er konnte. Zulezt hing er jedoch nur noch als versandbereit verpacktes Bündel hinter unserm Gaul. Ich weiß nicht, was unser schwer geprüfter Schüler bei diesem Anblick gedacht hat. Sicher hatte er Verständnis. Jeder macht eben seinem Jorn Luft so gut er kann.

Wir hatten viel gelernt. Das Flugzeug mußte anders aussehen, die Schulungsmethode mußte entwickelt werden. Ausgeschlossen erschien ein Erfolg nicht. Wir wohnten in Baracken, in denen früher in Rastatt Kriegsgefangene untergebracht waren. Um die Flugzeuge zu schonen, standen diese nach der Ostseite in den Hallen, nach der Westseite aber, der Wetterseite, lagen die Wohnräume. Das hatte große Vorteile, denn man brauchte nie ein Streichholz auszublasen, so zog es durch die Fugen. Für ausreichende Lüftung war so immer gesorgt, und da auf der Wasserkuppe immer Wind ist, bewährte sich diese Einrichtung dauernd. Einmal war aber viel Wind, und die Fugen waren doch wohl



Espenlaub — kurz „Espe“ genannt



Einen ähnlichen Hängegleiter hatte sich „Espe“ gebaut

noch nicht breit genug, denn plötzlich verabschiedete sich die Vorderwand nach innen und das Dach nach oben. Während wir in Sturm und Hagel mit langen Nägeln und Schraubzwingen den Rest unseres Gebäudes verteidigten, bot sich uns ein sehr lehrreiches Bild. In einem der aufgerissenen Zimmer hatte sich ein kräftiger Wirbel entwickelt, der aus dem offenen Koffer unseres Schülers ein Oberhemd nach dem anderen heraushob, um sie mit flatternden Manschetten einen Geistertanz um den Ofen ausführen zu lassen. Mit einer neckischen Verbeugung verschwanden sie zum Schluß durch die fehlende Zimmerdecke ins Freie. Ich habe selten wieder etwas derart blütenweißes gesehen, wie diese Hemden vor dem Grotesktanz. Es gibt nun einmal Leute, die immer Pech haben, und sich unter Umständen den Finger abbrechen an Stellen, an denen man das nicht für möglich halten sollte. Während dieses Sturmes flog auf dem nahen Heidelberg der Ultrater Hardt zwanzig Minuten. Der erste Rekord im Dauerflug für motorlose Flugzeuge. Bei einem zweiten Flug am gleichen Tage stürzte er schwer ab und zog sich einen Schädelbruch zu.

Espenlaub, kurz Espe genannt, seines Zeichens Schreiner, hatte einen großen Propeller gebaut, und diesen, als weithin sichtbares Symbol des motorlosen Fluges, auf der Kuppe aufgebaut. Bei starkem Wind lief das Ding enorme Touren und bildete dann einen Anziehungspunkt für alle Besucher der Kuppe. Ein biederer Mann erklärte dem staunenden Volke den Vorgang und versuchte den Propeller mit seiner Spazierstockkrücke anzuhalten. Der Spazierstock erhob sich ungefähr hundert Meter hoch und ging im Gleitflug in das Tal in Richtung Abtsroda herunter. Der Mann versuchte erfolglos ein Gesicht zu machen, als hätte er gar nichts anderes erwartet.

Espe hatte aus den Flügeln des ersten „Falken“ von Lippisch einen Hängegleiter gebaut. Er wollte daran, im Langhang, an einem Leitergerüst hängen. Von der Kuppe, gegen den Wind anlaufend, wollte er

das Ding nur einmal kurz probieren. Hinterlistig ging der Hängegleiter jedoch in die Luft, und Espe hing zehn Meter hoch über dem Boden. Als eine kleine Bö kam, rutschte auch noch eine Hand ab. Einhändig baumelnd vollführte die Riste jetzt mit ihm eine Kurve und brauste mit Rückenwind auf den Hang zurück. Da Espe nicht fliegen konnte, vermutete er mit Recht auch nicht landen zu können, und sprang deshalb in Bodennähe vorsichtshalber ab. Diese Erfahrung mag ihn veranlaßt haben, nun bis zur A-Prüfung mit zu schulen.

Zippisch baute Modelle, vorwiegend schwanzlose Typen. Unermüdlich ließ er sie am Hange fliegen. Damals wußten wir noch nicht so recht, was wir davon halten sollten.

Über dem Zelt mit dem Wohnschrank zog sich das Unheil zusammen. Ein Flügel mit sehr großer Spannweite war dort im Bau. Da das Zelt zu kurz war, wurde er durch ein Loch in der Wand ins Freie geschoben. Draußen war er durch große Wellblechbogen gegen die Witterung angeblich geschützt. Eines Nachts, die Bewohner des Zeltcs lagen bereits im Schrank, erhob sich wieder ein Sturm. Die Wellblechbogen wurden lebendig und drohten mit furchtbarem Spektakel alles zu zerschlagen. Zippisch stand auf, denn Espe pflegte bei solchen Anlässen den Kopf unter die Decke zu stecken. Schnee und Hagel trieben ins Zelt, und draußen rumorte es verstärkt. Mit einer Stange bewaffnet versuchte Zippisch die hin und her tanzenden, fast vier Quadratmeter großen, Wellblechbogen zu befreien. Das gelang schließlich auch, nur flogen jetzt die Stücke auf ihn los. Er floh, doch in langen Sähen kamen die Bleche polternd hinter ihm her. Durch geschicktes Hakenslagen konnte er sich schließlich retten. Erschöpft suchte er in der finsternen Nacht sein Zelt wieder. Das Zeltdach hatte sich inzwischen auch selbständig gemacht, und der Wohnschrank schaukelte in der allgemeinen Zerstörung wenig tröstlich hin und her. Abbrücken schien ratsam. Espe, der in der unteren Etage des Schrankes schlief, wurde ausgepackt,



Der Hängegleiterflieger Pelzner hatte eine Gruppe zu unterweisen



Weihnachten 1922/23 entwarf ich die „Bremen“

und in flatterndem Hemd standen beide dann bald vor unseren Baracken. Sie waren obdachlos. So wohnten wir denn nun alle zusammen in den sogenannten „festen Bauten“.

Es gibt zwei Arten von „Rhöngeist“. Der Geist, der in der Bewegung lebt, wird so bezeichnet, aber auch der Geist, der nachts erscheint, um rächend oder erzieherisch tätig zu sein. Ist weder Anlaß zu rächendem noch erzieherischem Erscheinen, dann erscheint er wohl auch aus reinem Schabernack einmal. Daß nebenbei auch der Rhönvater Ursinus „Rhöngeist“ genannt wird, ist selbstverständlich, denn er vereinigt alles in sich. Der Geist des Schabernacks trat damals erstmalig in Erscheinung, in Gestalt der „Büchse der Pandora“, und soll deshalb zur Erinnerung (nicht zur Nachahmung) hier festgehalten werden. In ein altes Kochgeschirr wurden ein Paar alte Wollsocken gesteckt, alle verfügbaren Kerzenstummel dazu, dann alte Wurstschale, etwas Petroleum, Stauferfett und Schuhsohlen. Darüber etwas Benzin. Das ganze Gemisch angesteckt und gründlich durchglühen lassen, dann mit dem Deckel die Flamme erstickt, und dann wurde die ganze schwelende Angelegenheit in das Zimmer der schlafenden Schulabteilung unter ein Bett praktiziert. Bald ging alles vor der Halle spazieren, etwas hustend, aber sonst in bester Stimmung. Rauh, aber herzlich!

Der Winter meldete sich bereits mit Schnee, Nebel, Sturm und Hagel immer eindringlicher. Alles rüstete zum Aufbruch, nur Lippisch und Espe wollten auch über Winter auf der Wasserkuppe bleiben. Da trat noch ein trauriges Ereignis ein. Unter uns war ein alter Flieger, der den Gedanken der Schulung auf motorlosen Flugzeugen, mit diesem Versuch auf der Wasserkuppe, zum ersten Male in die Tat umsetzte. Seine ganze Kraft hatte er für den Gedanken eingesetzt. Student war es, der jetzt nach Abbruch des Betriebes den für Fortgeschrittene gekauften Stuttgarter Eindeder von der Abtsroda-Kuppe zu Tal, ins Winterquartier, fliegen wollte. Die Maschine hatte schon bei jedem

Fluge Lücken gezeigt und war mehrfach zu Bruch gegangen. Student ließ sich jedoch von seinem Plan nicht abbringen. Den recht ungemütlichen Nordhang kannte damals noch niemand von uns fliegerisch. In der Nacht vergrößerten wir noch, ohne Wissen Students, notdürftig Seitenruder und Höhenruder der Maschine. Am nächsten Tage, bald nach dem Start, kippte die nicht sehr steuerfähige Maschine, aus dem vielleicht etwas flachen Gleitflug, in einer Bö über den Flügel, und ging in einer steilen Spirale herunter. Der Aufschlag erfolgte in einem großen Steinhaufen. Students Frau stand am Start.

Nach einigen Augenblicken völliger Ruhe sah man, im Laufen, wie sich Student, heftig blutend, aus den Trümmern erhob. Er versuchte uns seine Verletzungen als völlig unwesentlich darzustellen. Seine Frau und ich begleiteten ihn auf dem kilometerlangen Weg ins Dorf Abtsroda. Er wollte sich nicht stützen lassen und ging allein und aufrecht. Der eiligst herbeigerufene Arzt stellte, außer erheblichen inneren Verletzungen, einen schweren Schädelbasisbruch fest. Einen ganzen Winter lag Student, von seiner Frau getreulich gepflegt, im Gasthaus zu Abtsroda, ehe er transportfähig war. Er widmete sich nach seiner Herstellung sofort wieder aktiv dem motorlosen Flug.

„Opfer müssen gebracht werden!“ Das waren die letzten Worte Otto Lilienthals. Im Jahre 1920 fiel v. Lößl am Westhang der Wasserkuppe. Im Jahre 1921 fiel Leusch fast an der gleichen Stelle. Der Segelflug ging weiter, nicht trotzdem, sondern mit jenem bestimmten „nun gerade!“ Das Ziel waren größere Leistungen, und — größere Sicherheit! Wir gingen aus Schnee und Eis fort nach Baden-Baden. Das klingt großartig. Wir weilten dort jedoch nicht zur Wintertour, wir weilten eigentlich überhaupt nicht, sondern bauten. Wir bauten zwei neue Flugzeuge für das Jahr 1922 auf der Wasserkuppe. Es war nun ein eigen Ding im Jahre 1921—1922 Flugzeuge zu bauen. Es mußte sie jemand bezahlen. Es gab damals zwei zusammenhängende Firmen:

„Segelflugzeugwerke Baden-Baden“ und „Weltensegler G. m. b. H.“. Die Namen waren groß, und es war nicht nett, daß man uns deshalb die „Seltensegler“ nannte. Dafür hatte es aber den Vorteil, daß es stimmte. Gut Ding will Weile haben. Selbst mit Geld kann man eine Sache nicht über ihr normales Entwicklungstempo hinaus beschleunigen. Das mußte auch der Inhaber der beiden Firmen, Steinmeh, zu seinem Leidwesen erfahren.

Die Firmen hatten sich den Bau und die Versuche mit sogenannten schwanzlosen Flugzeugtypen zur Aufgabe gemacht. Schaffung neuer, wirtschaftlicher Flugzeugformen auf dem Wege vom Modell über das bemannte Segelflugzeug war der Grundgedanke des Wissenschaftlers. Einführung dieser Maschinen durch Propaganda und Verkauf der Grundgedanke des Kaufmannes und Geldgebers. Der Entwicklungsgang neuartiger Flugzeugtypen ist lang und voller Rückschläge und Enttäuschungen. Flugzeuge, und ganz besonders relativ unfertige Typen, verkaufen sich nicht wie geräucherte Leberwurst, kurzum, die beiden Firmen sind längst nicht mehr, doch ihre führenden Leute, Wenk und Steinmeh, sind bemerkenswert in der Geschichte des Segelfluges und insbesondere der Wasserkuppe. Der Gedanke, die notwendigen neuen Typen auf dem bezeichneten Wege zu entwickeln, hat sich durchgesetzt. Auch heute könnte man trotzdem noch schwanzlose Typen im Vergleich zu Normalmaschinen „Seltensegler“ nennen. Dennoch ist ihre Bedeutung heute erkannt, und kein einsichtiger Mensch zweifelt daran, daß die Zeit dieser Flugzeuge kommt. All das kümmerte uns in Baden-Baden nicht so sehr, denn wir bauten, und wir hatten alle kühnen Hoffnungen, die man nun einmal hat, wenn man Flugzeuge baut. Insofern waren wir dem Segelflugproblem dankbar, daß es sich gerade von uns lösen lassen wollte. Leider hatten wir furchtbar wenig Geld, denn wir waren kein Erwerbsunternehmen. „Noblesse oblige“, dachten wir, nun wir schon einmal in Baden-Baden waren, und mieteten uns ein Zimmer in der

Sophienstraße (einer der teuersten Straßen). Ein Zimmer mit Balkon, wofür im Winter allerdings keine Verwendung war, in der „belle etage“. Wenn man nach sechs Jahren Krieg und Gefangenschaft plötzlich auf ungewohnten Zivilistenbeinen im Dasein steht, dann hat man eine Negerjungenangst, unter die Räder zu kommen. Der Schein mußte also ängstlich gewahrt bleiben, auch den eingangs erwähnten Eltern gegenüber, denen eine Beschäftigung mit dem motorlosen Flug seinerzeit ohnehin stark nach „brotloser Kunst“ schmeckte. So stahlen wir uns denn, mein Freund Otto und ich, dreimal in der Woche nach Baden-Dos, wo uns niemand kannte, in die Volksküche, um warm zu Mittag zu essen. Abends „nahmen“ wir den Tee auf dem Zimmer und mußten oft ewig warten, bis die gesprächige Wirtin draußen war, um das Abendbrot, „geschnitten Raro, trocken aus der Hand“, zu unserm mit Saccharin gesüßtem Tee verdrücken zu können. Manchmal wurde dann allerdings auch eine größere Bonbonniere aus dem Mädchenpensionat als Brotaufstrich verwendet, denn wir waren doch „die Flieger“, wenn auch die Schafspelze längst auf Kammer abgegeben waren. Am Sonntag abends aber saßen wir im Kurhaus, in unseren Sonntagsanzügen (Bügelfalte sorgfältig unterm Bettlaken konserviert), in bequemen Sesseln lässig hingelehnt, bei der Lektüre vieler Zeitungen. Gezahlt wurde mit losem Kleingeld aus der Rocktasche. (Eine Portion Mokka mit Trinkgeld, genau abgezählt dort vorhanden. Der Wochenüberschuß.) Im März waren unsere Maschinen fertig, und es ging wieder auf die Wasserkuppe. Krokus und Veilchen blühten schon in Baden-Baden, und eminent vornehme Pimpfe zeigten sich auf der Dichtenthaler Allee. Für uns wurde es Zeit. Der Mokka bekam Saisonpreise. Wir fuhren also ab, mit einem Phänomobil mit Anhänger, in Richtung Wasserkuppe. Ein Phänomobil hat nur drei Räder, außer dem Reserverad, dafür hat es aber vier Zylinder, luftgekühlt. Mit Rückenwind und Frühzündung läuft es wie ein Wiesel. Nicht so leise, aber fast so schnell.

Drei Mann im Boot, vom Anhänger ganz zu schweigen, so fuhren wir durch die Geographie. In Hanau war Kirchweih, und man hielt uns für einen Wanderzirkus. Wie man doch verkannt werden kann. Wir besaßen weder Strohhüte noch Porzellanhosen, sonst hätten wir uns damit geschmückt, an dem schönen Frühlingstage, zur Weihe unseres Abschiedes aus Baden-Baden. Wir hätten uns dann in etwas würdigerer Form im tiefen Schnee, zwischen Gersfeld und der Wasserkuppe, festgefahren. So mochten unsere Sonntagsanzüge und Halbschühchen doch wohl etwas stillos wirken.

Und dann kam das Wiedersehen! Was kommt dort von der Höh? Ich habe Robinson nicht persönlich gekannt, stellte ihn mir aber immer schon ähnlich aussehend vor, wie diese beiden, Pippisch und Espe, die uns auf zusammen drei Schneeschuhen entgegenkamen. Espe hatte sich aus einer alten Flugzeugklufe einen Schneeschuh gemacht. Statt der Bindung war darauf ein Holzpantoffel mit einem Türscharnier schwenkbar befestigt. Der zweite Schneeschuh ist nie fertig geworden, so lief er denn auf einem Bein. Er hatte einen alten Drillichanzug mit Gummilösung wind- und wasserdicht und unansehnlich gemacht. Am den Kopf trug er ein schmutziges Handtuch als Turban, aus dem oben die Spiralhaare herauswehten. Pippisch hatte zwei Bretter an den Füßen, aber auch er hatte lange Oberammergauer Haare und einen traurig abwärts hängenden Schnurrbart, wie Dschingis-Khan. Wir waren etwas ängstlich, denn wir hatten keinerlei Waffen, aber die Begrüßung war herzlich und nahm uns alle Furcht. Ein Gaul zog dann unser Phäno wieder aus dem Schnee und unseren Anhänger unter großen Mühen auf die Wasserkuppe. Unsere festen Bauten waren noch da. An den wenigen Teilen, die aus dem Schnee ragten, merkte man ihnen auch von außen nichts Ungewöhnliches an.

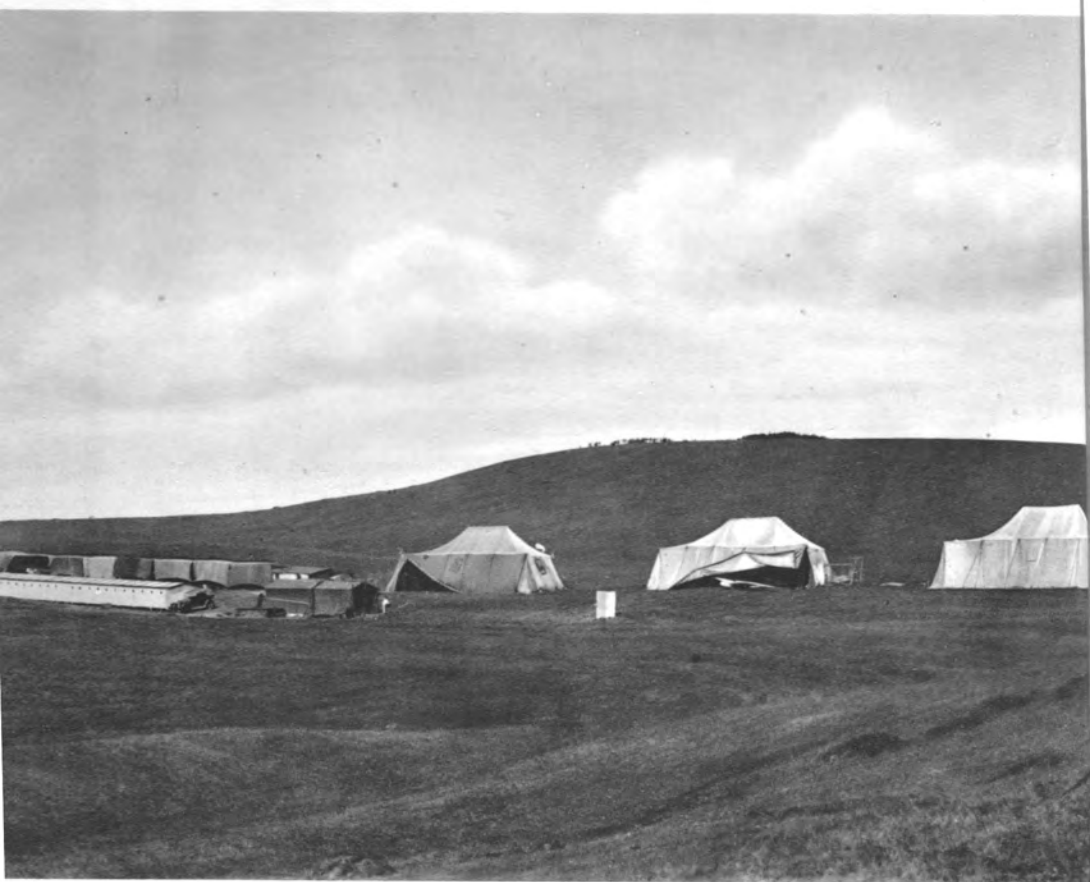
Die Maschinen wurden untergebracht, und dann ging es eilig in die warme — Stube. Ja natürlich, Stube. Warum soll man einen Raum

nicht so nennen, in dem man alles tut, mit Ausnahme daß man darin begraben wird? Wir hatten zweihundert Wolldecken zurückgelassen, als wir abreisten. Die stammten noch aus dem Gefangenenlager zu Rastatt. Sechzig Wolldecken waren zum Bekleiden der Wände und Türen verwendet worden, es zog nämlich durch die Wand, und bei dreißig Grad Kälte mag das jeden Reiz verloren haben. Die restlichen hundertvierzig Decken hatten sich Lippisch und Espe brüderlich geteilt. Jeder schlief unter siebzig Decken, wahrscheinlich fest.

Der große eiserne Kasernenofen war durch einen regulären Unterstandsofen ersetzt worden, auf dem man kochen, braten und ähnliches machen kann. Um die Wärme voll auszunutzen zu können, war das Ofenrohr an der Zimmerdecke herumgeführt, ehe es durch ein Loch in der Decke ins Freie führte. Der Raum war trefflich ausgenutzt. An den Wänden standen Betten und Militärschrank herum. In der Mitte waren zwei große Tische aneinandergeschoben. An diesen Tischen wurde gelesen, gegessen, gezeichnet, gefeilt und gehämmert, kurz die wichtigsten Sachen mit „ge“ wurden dort durchgeführt. Unter den Tischen aber, nun ja, da lag alles, was man nicht mehr gebrauchen kann, der Kaffeefah, leere Sardinienbüchsen, abgestandener Kaltleim, verschimmeltes Brot, Stoffreste, zerbrochene Spierenleisten und Kartoffelschalen. Wovon hätten sonst auch die vielen Mäuse leben sollen, und wo hätten sie sich restlos wohlfühlen sollen? Auch wenn man nicht gerade im Überfluß lebt, soll man an die denken, denen es noch schlechter geht. Den armen Mäusen ging es aber in dem tiefen Schnee der Wasserkuppe wohl sehr schlecht, denn sie waren alle da, und diejenigen, die unter dem Tisch keinen Platz mehr fanden, wohnten in der Flugzeughalle in den Tragflächen unserer Flugzeuge. Die Petroleumlampe schwankte über dem Tisch, der Schneesturm heulte um den Bau. Wir waren jetzt zu fünft. 70 : 5 gleich 14. Unter vierzehn Wolldecken gingen wir schlafen. Der Wind heulte stärker, die Mäuse piepten und raschelten, und beruhigend tropfte



Manche Gruppe zog ihre Maschine so zur Wasserkuppe



Im Jahre 1921 war das Zeltlager noch vor der Kuppe

aus dem langen Ofenrohr der Holzteer auf den Boden, auf das Bett und ins Gesicht. Gute Nacht!

In Baden-Baden blühen jetzt Krokus und Veilchen, und eminent vornehme Pimpfe gehen jetzt auf der Lichthaler Allee, im Kurhaus wird Musik sein, und Pralinen aus dem Mädchenpensionat, und — Ach was, schlafen, Licht aus! Einer schnarcht schon. Morgens sind die Decken in der Nähe des Mundes weiß bereift. Man kann den Atem sehen. Morgens Queta-Grün, ein wundervoller Kaffee-Erfah, mittags Erbswurstsuppe mit Brot und abends Queta-Grün, Brot und Margarine. Ja, man wußte von jeher zu leben auf der Wasserkuppe. Schnee wurde getaut und zum Kochen verwendet. Wasser gab es nicht. Waschen? Nun ja, man verzog das Gesicht und kehrte fort, was herunterfiel. Am Sonnabend rieb man sich den ganzen Körper mit Schnee ab. Unsere Maschinen wurden montiert und geflogen. Zu fünft schleppten wir sie durchs Gelände.

Es wurde April und wurde Mai, und immer noch saßen wir im tiefen Schnee. Queta-Grün und Erbswurst, Schnee und Nebel, Mäuse und Kälte. Manchmal brachten die Mäuse auch Flöhe. In Baden-Baden aber — Nur nicht weich werden! Ein alter Fliegerspruch aus dem Felde. Lippisch und Espe saßen den ganzen Winter hier oben! Dann ging einmal abends einer fort, durch den Schnee in das Dorf hinunter, und kam mit einer Flasche zurück. Dann, als es dunkel war, hörte man den Storken gehen.

Nein, nur das nicht! Wir haben eine Aufgabe. Weiter! Gute Nacht! Einer denkt jetzt an Flugzeuge, wie sie einst sein werden, ein anderer denkt an Schulung, an Fliegernachwuchs. Student hat recht, es muß geschafft werden!

Vergessen ist Baden-Baden, Krokus und Veilchen und alle bunte Welt in den Tälern. Opfer müssen gebracht werden, auch solche. Wir haben seitdem der Wasserkuppe die Treue gehalten. Lippisch und ich. Manchen

Sommer und manchen langen Winter haben wir oben verlebt. Es hat uns nichts geschadet, nur magenkrank sind wir etwas geworden.

Im Mai fuhren wir noch einmal auf Schneeschuhen bis nach Gersfeld ab, dann ging auch dieser hartnäckige Winter zu Ende. Geflogen und gebaut wurde viel in diesem Frühjahr. Aus dem weitspannenden Flügel, der durch die Wand gebaut war, war das Flugzeug „Alexander“ geworden. Das Flugzeug „Roland“ und eine schwanzlose Type „Feldberg“ hatten wir mitgebracht. Espe hatte unter Anleitung von Lippisch einen schwanzlosen Sitzgleiter gebaut. Die schwanzlose Feldbergtype zeigte manche Mängel. Da besuchte mich meine Mutter auf der Wasserkuppe. Sie fand unsere Behausung und unser Aussehen etwas eigenartig. Wir merkten es wohl selbst nicht so, daß man eigentlich anders angezogen sein sollte. Ich wollte sie durch eine Segelflugvorführung mit der Feldbergkiste etwas vertrauter mit der Sache machen. Der Aeroplan flog also mit mir los. Zuerst waren wir uns ganz einig, doch als ich um die Ecke wollte, stellten sich Gegensätze heraus. Die Kiste schien das „um die Ecke gehen“ gänzlich falsch aufgefaßt zu haben. Jedenfalls kam ich einigermaßen verbeult unter einem Pfundsbruch herausgetrohen und winkte beruhigend mit der Hand, bevor ich versuchte, auf irgendeine Weise wieder Luft zu bekommen. Meine Mutter fand auch das etwas eigenartig, und ich hatte Mühe ihr klarzumachen, daß das nicht immer so ginge, daß es im Gegenteil manchmal sogar völlig glatt ginge.

Emsiger Betrieb herrschte auf der Wasserkuppe. Ich bearbeitete Steinmeh, eine Fliegerschule in Gang zu bringen, und baute für Schulung einen Doppeldecker „Frohe Welt“. Steinmeh war weniger überzeugt als ich. Dann kam der Wettbewerb. Wir hatten unsere Aufgaben schon damals auf einem anderen Gebiet als dem der Wettbewerbsbeteiligung gefunden, und auch unsere Maschinen waren nicht auf Wettbewerb zu-



Mit unserer „Bremen“ segelte ich am Westhang

*Dann kam die
Einweihung
des Flieger-
denkmals
auf der
Wasserkuppe*



geschnitten. Immerhin beteiligten wir uns, so gut oder so schlecht wir konnten. Lippisch hatte den „Alexander“ und mit Espe zusammen den schwanzlosen Segleiter, der nach mühsamen Modellversuchen entwickelt war, aber zur Wettbewerbsbeteiligung nicht in Frage kam, da Espe ihn hingeschmissen hatte. Wir hatten den „Roland“, da die Feldbergtype ebenfalls für den Wettbewerb nicht in Frage kam. Als Pilot war ich ausersehen, da mein Freund Otto ganz nach Baden-Baden übergesiedelt war und den Bau dort übernommen hatte. Viele Menschen kamen zum Wettbewerb auf die Kuppe. Wir wurden so etwas als Kuriositäten betrachtet, so als wären wir einmal, wie die schöne Redensart heißt, zu heiß gebadet worden. Dabei sahen wir sicher nicht übermäßig gebadet aus. Es war ein bemerkenswerter Wettbewerb, im Jahre 1922. Er brachte die ersten bedeutenden Segelflüge. Die Stundenflüge von Martens und Henken auf dem „Vampyr“. Das gab einen gewaltigen Ansporn. Manches andere gute, vom „Vampyr“ beeinflusste Flugzeug war zu sehen. Die Darmstädter hatten eine Maschine gebracht, die Edith, die uns viel Anregung für ein Übungsflugzeug gab, denn daß wir einst Schüler so weit bringen würden, daß sie solche Flugzeuge gebrauchten, das stand bei uns fest. Mit unseren Wettbewerbslorbeeren hätten wir noch keine Mahlzeit Schellfisch würzen können. Der „Alexander“ war von der technischen Kommission nicht zugelassen worden. So furchtbar schön sah er ja auch nicht aus. Wir mußten ihn vom Start auf der Kuppe zurückziehen und stellten ihn an die Baude um den „Roland“ zu holen.

Mit dem „Roland“ flog ich dann nach Obernhäusen und landete dort, nachdem ich keinen anderen Platz mehr fand, auf dem Dach eines Häuschens, was, nach dem Herz in der Tür zu urteilen, anderen Zwecken geweiht war. Das Häuschen wurde dabei abgedeckt, und die arme Frau, die sich darin befand, mag einen bösen Schreck bekommen haben. Man mußte sich erst orientieren in der Gegend.

Spät abends hatten wir unsere beschädigte Maschine wieder in der Halle und legten uns befriedigt schlafen. In der Nacht wurden wir geweckt. Ein heftiger Wind hatte sich erhoben, und freundliche Menschen sagten uns, daß unser „Alexander“ auf dem Dach der Baude leicht Schaden an den Schornsteinen anrichten könne. Tatsächlich, an den hatte keiner mehr gedacht. Bei Morgengrauen hatten wir auch ihn beschädigt in Sicherheit gebracht. So blieb uns nur noch der Doppeldecker, der gezwungen war, auf den schönen Namen „Frohe Welt“ zu hören, und den ich mit Espe zusammen, für die Anfängerschulung, gebaut hatte. Die gute Riste tat ihr möglichstes, aber dabei blieb es auch. Im Herbst konnte ich dann endlich schulen, und es gelang. Der Doppeldecker bewährte sich, und es ging voran. Lippisch und Espe blieben bei uns. Inzwischen war die Inflation hereingebrochen.

Lippisch, der nun auf den Namen „Hangwind“ hörte, und ich, wir waren allein auf der Kuppe. Die Tür zu unserer Behausung war so verquollen, daß wir sie nicht mehr verschließen konnten und nur mit einem Stück Startseil am Aufwehen hinderten. Da trat eines Morgens in aller Frühe ein Mann bei uns ins Zimmer. Ein Auge schien ihm zu fehlen, und auf dem anderen schielte er gar nicht unbeträchtlich. Dafür ging er aber reichlich salopp angezogen. Der Mann meinte, daß bei uns wohl auch nicht viel zu holen sei. Wir mußten ihm darin recht geben. Er verlangte dann von uns zu trinken. Wir wiesen auf unsere Wasserkanne, doch entsetzt wandte der Mann sich ab. Er schien ein Vorurteil gegen Wasser zu haben. Schließlich schien es ihm aber doch bei uns zu gefallen, denn er erklärte zu unserer Freude, daß er bei uns bleiben wolle. Uns ehrte das natürlich nicht unbeträchtlich, und Anton, so hieß der Mann, blieb bei uns. Anton erklärte uns, daß er Spezialist „auf Nähmaschinen und Schwarzwälderuhren“ sei. Wir haben ihn dann allerdings nie auf einem solchen Ding gesehen, erfuhren aber später, daß er tatsächlich einige defekte Uhren und Nähmaschinen in verhält-

nismäßig kurzer Arbeit restlos unbrauchbar gemacht habe. Nebenbei stellte er noch Automobile von Benzin auf Benzol um. Er machte das, indem er mit einem dicken Hammer auf die Düse losschlug und sich dann mit einem Pfriem daran zu schaffen machte. Tatsächlich lief der Wagen dann mit Benzin nicht mehr. Mit Benzol jedoch lief er fabelhaft, wenn man einen neuen Vergaser kaufte. Abends kam Anton dann zu uns „nach Hause“. Wir setzten alles offene Licht aus seiner Nähe, denn bei seiner Beschäftigung mit Benzin und Benzol hatte er den Beimischungszwang nicht vergessen, nur daß er den Sprit in den verkehrten Tank gefüllt hatte. In einer stillen Stunde verriet Anton uns dann, daß er eigentlich Erfinder sei, und daß er das „Adlerflugzeug“ erfunden habe. Es war schade, daß der Gendarm uns den Mann wegholte, denn so blieben uns die Ideen des „Adler-Flugzeuges“ verschlossen, und wir mußten weiter stümpern. So setzt sich die Obrigkeit über solche Sachen hinweg. Wir sahen ihm traurig nach, als er weggeführt wurde, denn wir hatten die Befürchtung, daß er sich nun für einige Zeit doch zum Wassertrinken entschließen mußte. Armer Anton!

Dann wohnten die ersten Flugschüler mit uns in den Baracken. Bunt und unwahrscheinlich, wie diese ganze Inflationszeit, war auch auf der Wasserkuppe alles zusammengewürfelt. Aus Würzburg kam Dr. Allasch. Aus Skandinavien kamen die Grogriesen. Aus Österreich kam beiläufig Kapitano. Alle zogen wir zusammen in die geschilderte Bude, und alle fühlten sich wohl bei uns auf der Wasserkuppe.

Dr. Allasch hatte eine große Erbschaft gemacht. Er besaß Häuser und wußte nichts damit anzufangen. Er hatte einen Standpunkt, und zwar den, daß ererbtes Geld nicht gut sei, und so hatte er den Entschluß gefaßt, diese Erbschaft möglichst schnell in den verschiedensten Likören aufzulösen und dann als Trimmer nach Amerika auszuwandern. Er hat Wort gehalten. Die Schweden waren Valutafürsten. Wenn sie einen

Behnkronenschein gewechselt hatten, dann wußten sie nicht wohin mit dem Geld. Die Speisekarte wurde reichhaltiger: Erbswurstsuppe mit gerösteten Brotstücken. Allasch und Benediktiner. Quieta-Gold mit echtem Zucker. Allasch und Danziger Goldwasser.

„Wer Sorgen hat, hat auch Vikör.“ Vikör hatten wir in rauen Mengen, doch hat es nie eine sorglosere Zeit auf der Wasserkuppe gegeben als diese. Während wir schulten, etablierte sich noch eine andere Gruppe auf der Wasserkuppe. Der Hängegleiterflieger Pelzner hatte eine Gruppe von Lehrern im Fliegen von Hängegleitern zu unterweisen. Einige der Lehrer waren gar nicht wenig beleidigt und hingen in den kleinen Maschinen, als wollten sie mit Modellen fliegen. Sie wurden bald nur die Bettfäde genannt. Um dem ganzen Bettfädekursus etwas mehr Auftrieb zu geben, wollte Pelzner einen kalifornischen Riesenflug vorführen. Er fiel erheblich auf den Pinsel und brach sich einen Arm. Die größtenteils verheirateten Lehrer verkrümelten sich in alle Winde, ihre Begeisterung für Hängegleiter hatte stark gelitten. Allasch wettete, daß er mit der „Großen Welt“ über einen Stacheldrahtzaun fliegen könne. Wir versuchten ihm die Sache auszureden. Schließlich versuchte er es trotz strikten Verbotes doch. Es war das erstemal, daß ein Schüler ungehorsam war, und auch das erstemal, daß er umgehend dafür gestraft wurde. In der Folgezeit ist das so geblieben. Allasch flog mit bloßen Schienbeinen in den Stacheldraht, daß die Fäden flogen. Daraufhin verschwand der Zaun ganz langsam. Die einzelnen Pfähle wurden „gefunden“ und kamen so in den Ofen. Die Mäuse wurden zahlreicher, es wurde Herbst.

Wenn wir in unserer Bude um den großen Tisch herum saßen, hatte jeder einen Schießprügel vor sich liegen, um hin und wieder eine Maus zu erlegen. „Nimm mal den Kopf etwas zur Seite, da drüben sitzt wieder eine!“ Schon krachte es. Manchmal gingen einige Tassen dabei drauf, die auf einem Wandbrett standen. Ein Schuß ging durch den



In der allerersten Zeit startete man so



Bobsch flog den „Konsul“ vom Westhang nach Hause

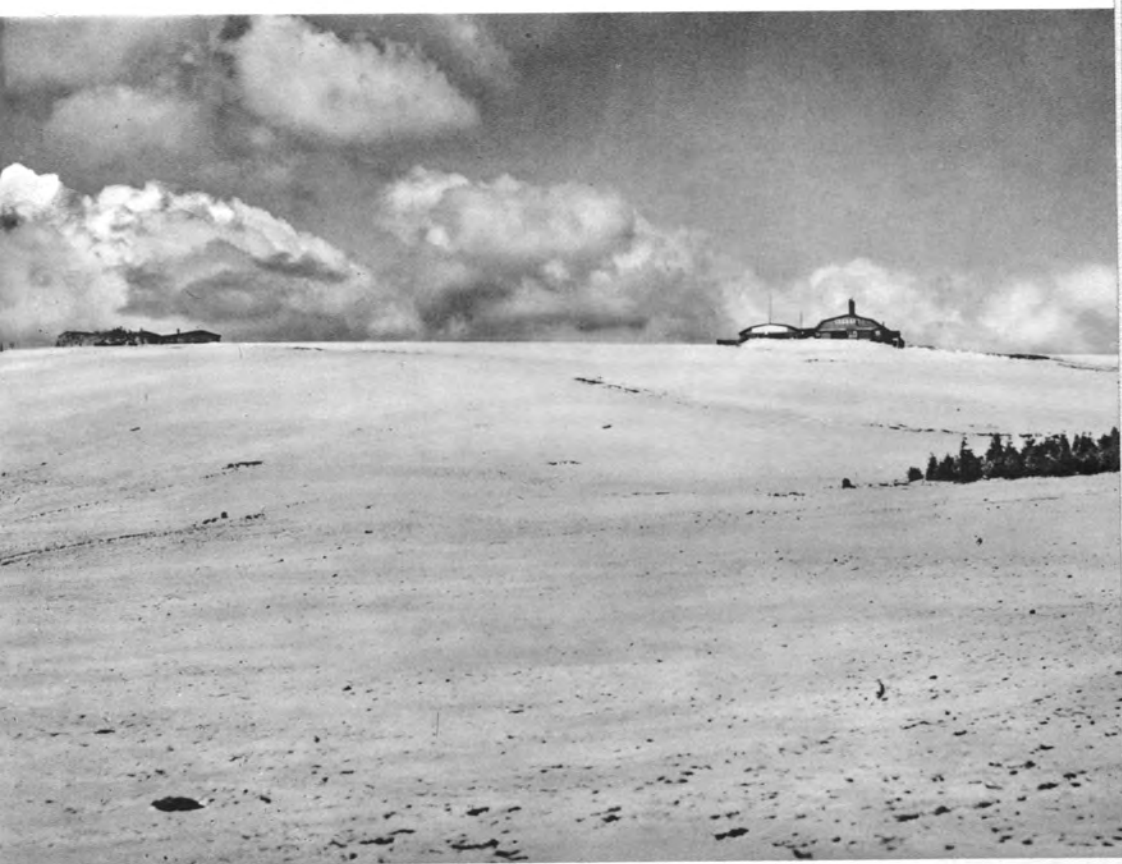
Löffelkorb, ein Querschläger ging mit samt der getroffenen Maus durch die Ziehharmonika. Da wir alle nicht so sonderlich musikalisch waren, störte uns die Sache nicht so sehr. Später spielte Artur Martens mit viel Gefühl neudeutsche Tanzweisen auf dem Quetschkasten und schimpfte auf das asthmatische Nebengeräusch und auf die Kurzatmigkeit, obwohl wir die Löcher mit Zeitungspapier zugestopft hatten. Dr. Allasch stellte fest, daß das Winterfell der Mäuse ohne Zweifel einmal ganz große Mode werden würde, und er beschloß, sich einen Pelzmantel zusammenzufangen. Er rechnete mit sechstausendvierhundert einzelnen Fellen. Diese Zahl wäre bei dem großen Andrang nach unseren Räumen kaum als unangenehmer Verlust in Erscheinung getreten. Allasch erwarb einen Ärztemantel, Gummihandschuhe, ein vollständiges Sezierbesteck, Nadeln, Klammern, Scheren und Pinzetten und was ein richtiger Chirurg sonst noch zu seinem Handwerk gebraucht. Als Operationstisch diente ein eigens für den Zweck verfertigtes Brett mit „Blutrinne“. Es wurden besondere Fallen von hoher Frequenz konstruiert. Vor einer Art Zugbrücke baumelte, an einem gebogenen Stahl-draht, ein ewig unerreichbares Stück Speck. Die Maus lief auf der Zugbrücke in Richtung Speck. Die Brücke kippte heimtückischerweise um und ließ die Maus in eine hohe Blechkanne fallen, worauf sie sich wieder aufrichtete. Diese Fallen arbeiteten den ganzen Tag, mit Ausnahme der Zeit, in der wir die Kannen zum Wasserholen gebrauchten. Die Tagesleistung je Falle betrug ungefähr zwanzig Stück. Die Produktion mußte bald künstlich eingeschränkt werden, da Allasch nicht Schritt halten konnte, wenngleich er als Edelpelzkennner nur die besten Stücke auswählte. Bald vierhundert Mäuse waren so schon sauber enthäutet und die Felle mit Nadeln zum Trocknen ausgespannt, als Allasch die Sache endgültig zu unappetitlich wurde, und er alles zum Fenster hinauswarf. Wir hatten der Sache schon eine ganze Zeit mit geheimem Mißvergnügen zugeesehen. Es tat uns auch um die schönen Mäuse leid.

Scheren und Messer und Gummihandschuhe trieben sich noch lange vor unsern Anlagen herum. In der großen Küche, in der in der Zeit des Wettbewerbes gekocht worden war, zeigte sich Großwild. Auf den Tischen wurden Anstiche hergerichtet und sorgfältig aufgebaute Petroleumlampen sorgten bei Nacht für das nötige Büchsenlicht. Der Wildwechsel wurde nun stundenlang überwacht. Geschossen wurde mit Modell 98. Weidmannsheil! Schon wieder eine Ratte weniger.

Tagsüber wurde noch geflogen, trotzdem wir die Hallen oft in langer Arbeit aus dem Schnee herauschaufeln mußten, um unsere Maschinen herauszubekommen. Abends saß alles um den gemütlichen Unterstandsofen herum. Der Teekessel sumnte, über dem Ofen hingen Socken und Einlegeohlen zum Trocknen. — Brot und Margarine. Quieta-Gelb. Allasch und Curaçao. Und dann wollten die Schweden aus dem Kriege hören. — Damals, Frühjahr 1916 vor Verdun. —

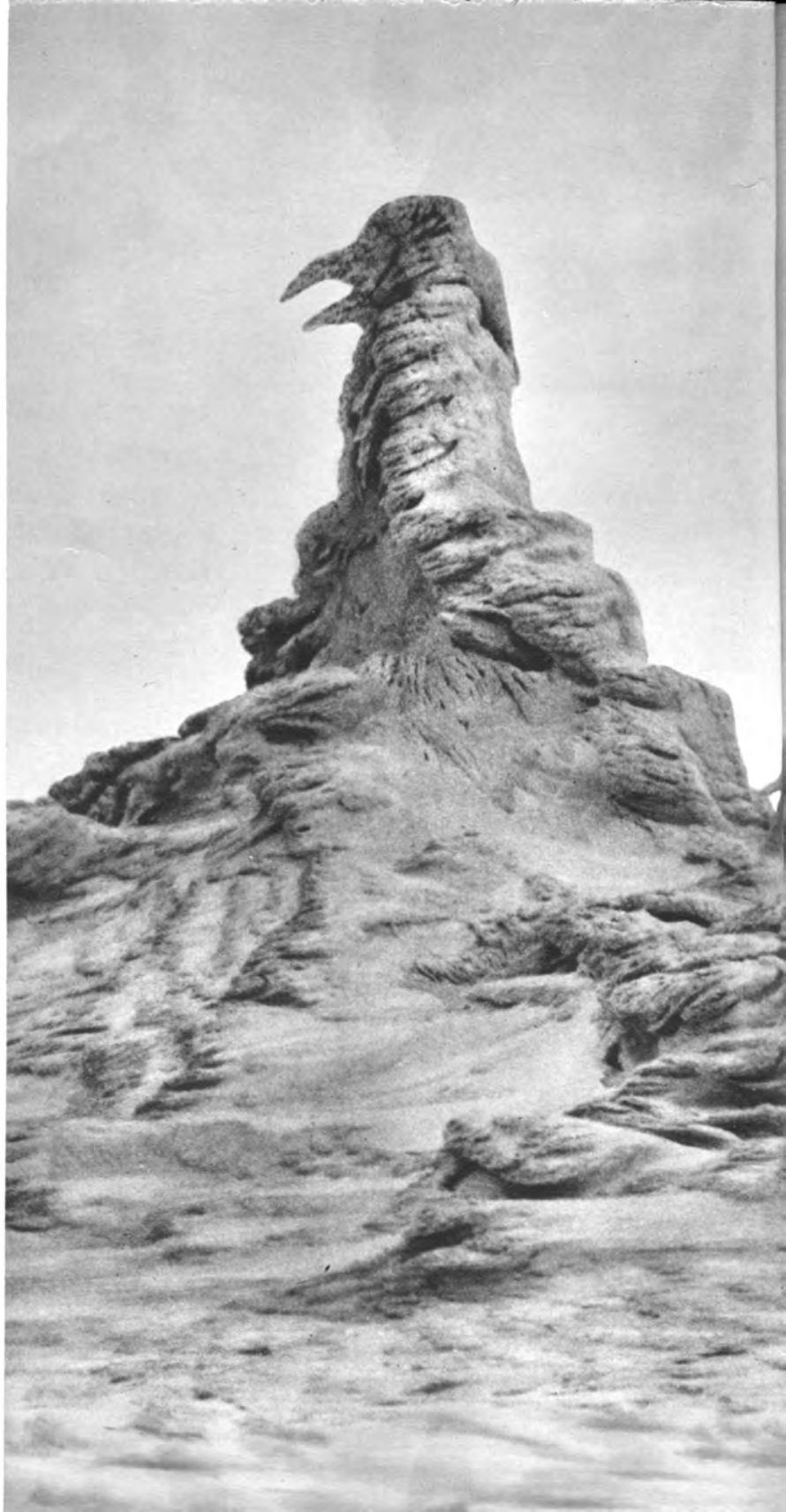
Dann wurde eine sogenannte Valutareise unternommen. Wir fuhren zum Einkäufen nach Fulda.

Neben allerlei notwendigen Dingen wurden in sämtlichen Friseurläden der Stadt die gesamten Bestände an Stangenpomade in Blechhülsen aufgekauft. Nachdem in einem Café in Fulda die Unterseite sämtlicher Marmortische damit parfümiert war, wurde im größten Hotel Fuldas der Fußboden eines Riesenzimmers um Mitternacht, in mühevoller Arbeit, damit gewachst. Bei der Gelegenheit fiel ein Boß zum Schuheanziehen so unglücklich um, daß er auf der Stelle verschied. In feierlicher Prozession wurde der unglückliche Stiefelboß, mit einem Handtuch bedeckt, mehrmals im Zimmer herumgetragen. Nach einer ergreifenden deutsch-schwedischen Ansprache wurde er dann hinter einem, von der Wand gerückten Schrank bestattet. Es wurde noch ein gemeinsames Lied gesungen, bevor sich die Trauergemeinde verließ. Es war völlig überflüssig, daß während der Zeremonien an die Wände und die Decke geklopft wurde, denn wir waren nicht abergläubisch. Im Frühstücks-



Wieder wird es Winter auf der Wasserkuppe

*Das Flieger-
denkmal
im Winter*



zimmer des Hotels hängt ausgestopft der Kopf eines Hasen mit dem Gehörn eines Rehbockes. Wir sahen am nächsten Morgen Sven Lindberg mit dem Nebelfleß (den hatte er um die Nase herum im Gesicht) gedankenverloren davorstehen. Er rieb sich mehrfach die Augen, schüttelte den Kopf, befühlte dann das Wunder, um ganz sicher zu gehen. Er hatte ernstliche Bedenken wegen Deliriums. Erleichtert atmete er auf, als wir ihm auseinandersetzten, daß es sich um einen Jägerulk handele. Er brauchte also noch nicht zu entsagen und bestellte sich sofort ein „doppeltes Kognak mit Wasser“. Whisky war damals noch rar in Deutschland. Der Schwede Bergwyl hatte aber festgestellt, daß man in ein „doppeltes Kognak“ nur einen Tropfen chemisch reines Petroleum zu tun brauche, um ihm denselben Geschmack zu geben. Seitdem führte er immer ein kleines Gläschen Petroleum bei sich. Bergwyl braute uns dann später einmal aus vielen Ingredienzien einen Original-Schwedenpunsch. Wir haben nur wenig davon getrunken. Hätten wir alles zu uns genommen, wir wären noch vier Wochen nach unserem Tode in ärztlicher Behandlung gewesen.

Espe pflegte bis in den Spätherbst hinein an sonnigen Tagen, manchmal nur mit einer Vegetarierbadehose bekleidet, in der Gegend herumzuspringen. Er brüllte dabei ohne ersichtlichen Grund wie ein Stier und schlug mit einem Knüppel gegen die Bäume, daß es durch den Wald hallte. Die Bewohner eines Gehöftes im Tubekrater packten darauf schleunigst ihre Habseligkeiten in Kopfkissenbezüge und verließen Haus und Hof, denn sie dachten, der „Leibhaftige“ käme in eigener Person. Es wurde endgültig Winter.

Eine Straße führte damals noch nicht auf die Wasserkuppe. Das Holz für Brennzwede, welches in diesem Jahre erstmalig bestellt war (im ersten Winter wurden Zaunpfähle und morsche Bäume „gefunden“ und verheizt), wurde infolge frühzeitigen Schneefalles ungefähr vierhundert Meter von den Hallen entfernt abgeladen und schneite dort restlos ein.

Ein aufgestellter langer Baumast bezeichnete die Stelle, auf der tief unterm Schnee unser Holz lag. Ein Gang war durch den Schnee geschaufelt und war jeden Morgen zugeweht, so daß er erneut freigelegt werden mußte. Unser Holzbergwerk war das, und manchmal mußte man bei grimmiger Kälte „unter Tage“ erheblich buddeln, ehe man die Tagesportion gefördert hatte. Das nasse Holz schwelte und qualmte dann im Ofen. Der Ofen zog nur, wenn ein Schornsteinknie auf dem Dach angebracht wurde. Wenn der Wind nachts einmal drehte, und er tat das bald nur noch nachts, dann mußte einer aus der Koje heraus und auf das Dach, um das Knie umzudrehen. Langsam konnte der Qualm dann abziehen.

Es wurde wieder einsamer auf der Wasserkuppe. Nur Dr. Allasch und Bergwyll wollten mit uns überwintern. Wir hatten noch eine Maschine hinzubekommen. Hangwind hatte sie entworfen und die Schweden hatten eifrig daran mitgebaut. Sie schlugen sich bei der ungewohnten Beschäftigung des Nagelns häufig auf die Finger. „Djävlar-anamma“ fluchten sie dann, und sie fluchten den ganzen Tag. Wir haben die Maschine dann so getauft. „Hol's der Teufel“ oder so ähnlich hieße das, hatten uns die Schweden auf Befragen mitgeteilt. In Gesellschaft schwedischer Damen haben wir dann bald darauf ein peinliches Schweigen mit unseren schwedischen Kenntnissen verursacht. Dieser Kernfluch, hieße übersetzt unaussprechlich anders, wurde uns jetzt gestanden, doch wie, das wissen wir leider immer noch nicht, so daß wir auch auf Nachfrage keine Auskunft geben können. Die Maschine aber, die wir nun vorsichtshalber „Hol's der Teufel“ nannten, flog ausgezeichnet, segelte bei wenig Wind, war einfach und billig und leicht zu bauen. Sie wurde zur Stammesmutter einer ganzen Gruppe ähnlicher Maschinen. Wir glaubten in ihr ein Übungsflugzeug geschaffen zu haben, wir gebrauchten jedoch noch ein Flugzeug für stärkeren Wind. Schnee, Schnee, Winter.

Es wird immer dunkler in den Zimmern. Die Türen sind nicht mehr zu öffnen, die Fenster sind manchmal völlig zugeweht. Der Verkehr mit der Außenwelt vollzieht sich dann durch eine hochgelegene Luftklappe. Man kann bald im Zimmer nicht mehr feststellen, ob draußen Tag oder Nacht ist. Dazu Kälte, daß der Kaffee noch in der Nähe des Ofens in der Kanne friert. Zum Kochen und zum Waschen (hin und wieder immerhin) wird Schnee getaut. In sehr viel Schnee ist viel Schmutz und wenig Wasser. Es wird diskutiert über eigenstabile Flugzeugformen, über die Vorteile des „Nur-Flügel-Flugzeuges“, über den dynamischen Segelflug, über thermischen Aufwind, über die Turbulenzen der Luft, dazu wird Kaffee getrunken, Erbswurstsuppe gegessen, Ofen geheizt und Strümpfe gestopft. Einer wäscht seine Strümpfe in der Waschschale und erzählt dabei über Aufwindwahrnehmungen bei Frontflügen mit Kriegsflugzeugen. Ein anderer wäscht seine Schneeschuhe und rechnet dabei die Vorteile der verspannten Bauweise (mit Profildrähten natürlich) bei ganz großen Spannweiten vor. Dann werden Rippen gebaut für neue Maschinen, es werden Modelle gebaut, und an klaren Tagen draußen am Hang, in wüster Kälte, von Hangwind probiert. Es werden an der Rauhreifbildung Luw und Leewirbel studiert und Probestücke draußen zum Vereisen aufgebaut. Abends klingt dann oft die Laute im Zimmer, es wird etwas gesungen, einer liest Gedichte oder man philosophiert, während der Bau im Schneesturm wackelt.

In diesen Wintern sind die Wurzeln des Segelfluges ganz tief in diesen Berg gedrungen und machen die Wasserkuppe unlöslich vom deutschen Segelflug. Morgens, mittags und abends ist es jetzt dunkel im Zimmer. Wenn man ausgeschlafen hat, steht man auf, wandert ins Holzbergwerk, heizt den Ofen, kocht Kaffee und reißt den Kalender ab. So werden Tage gewonnen oder verloren. Wer kann das kontrollieren? Manchmal war Nacht, wenn man sich zum Holzholen ins Freie gebuddelt hatte.

Vielleicht wollte es bald Morgen werden, vielleicht war aber die Sonne noch gar nicht lange untergegangen. Im Grunde war das ja auch völlig unwesentlich. Dann wollten wir aber doch einmal einen Sonntag unter Menschen in Gersfeld erleben. Wir schnallten uns einen richtiggehenden Kragen um den Hals, garnierten ihn mit einer Vorkriegskrawatte, und fuhren auf Schneeschuhen nach Gersfeld ab. Wir waren schon erstaunt, daß der Sonntag so wenig heilig gehalten wurde, bis wir erfuhren, daß im Gegensatz zur Wasserkuppe in Gersfeld gerade Freitag stattfände. Um uns von der Hausarbeit etwas zu entlasten, schickte man uns aus Baden-Baden einen Koch. Einen richtigen ausgewachsenen Koch. Wir waren verständlicherweise sehr gespannt. Der Mann hatte in ersten Hotels des Kontinents gekocht und fühlte sich so auch dieser Aufgabe gewachsen. Der Ahnungslose! Er kam, sah unsere Töpfe und Pfannen, unsere Vorräte, unseren Unterstandofen und sein „Zimmer“ in einer Ecke unserer Bude. Schließlich sah er ja auch uns, und dann floh er entsetzt. Ihm war doch wohl noch vieles neu. Er war im dicksten Schneesturm bei uns eingetrudelt, hatte unter seinem Mantel einen „Cut“ angetan und trug einen schwarzen Velourhut auf dem Kopf. An den Eutschwänzen hingen kleine Eiszapfen, sie hatten immer im Schnee gesteckt, waren ganz steif gefroren und tropften nun im Zimmer. Er sagte, daß seine Füße „feucht“ geworden wären. Die armen Füße! Wie würdig hätte sich der Mann in anderer Umgebung ausgemacht. Er kommt doch alles immer stark auf das Milieu an.

Auf der Kuppe überwinterte in einer entfernten, neuerrichteten Baracke auch die Luftpolizei. Was diese im Winter in der Luft überwachen wollte, blieb ewig ungeklärt. Die Luftpolizei, Maxe Regel und Jägerler, hatte das Problem mit dem Koch einfacher lösen können. Die Polizei hatte einen herrlichen Koch, sogar einen freiherrlichen. Ein Mann, mit einem Namen von großem Seitenverhältnis, war im Herbst oben geblieben. Er wollte auch auf der Kuppe überwintern,



Bubi Nehring



Ein übler Bruch

und so blieb er als Koch oben. Seinen Namen vergaß er langsam und hörte dann auf den Namen Smuttje. Maxe führte dann der Einfachheit halber überhaupt Nummern zur Personalbezeichnung ein. Es waren drei Mann, und soweit konnte man selbst in diesem Winter auf der Wasserkuppe noch zählen. Um in der freien Zeit, es waren vierundzwanzig Stunden am Tage, etwas Nützliches zu tun zu haben, erlernte Maxe an sich selber das Zahnarzt Handwerk, und zog sich im Laufe der Studien mit einer Kombinationszange sämtliche vorderen Zähne aus. „Nummer zwei und drei“ wollten sich nicht von ihm behandeln lassen. Die drei „Nummern“ hatten auch einen Kochofen, und eines Tages herrschte große Trauer. Der Fußboden, der unter dem Ofen wohl schon lange gekokelt hatte, gab nach. Der Ofen war „durchgebrannt“ und lag mitsamt dem Mittagessen unter der hochgebauten Barade.

Der Schnee und der im Winter fast ununterbrochen herrschende Nebel machten bei jedem Weg nach Gersfeld oder zurück die Orientierung außerordentlich schwierig. Kein Anhaltspunkt war auf der weißen Fläche, die man im unsicheren Licht nur auf wenige Meter übersah, zu finden. Hangwind und ich stiegen von Gersfeld herauf mit Brot und Baumaterialien in den Rucksäcken. Wir waren uns eine ganze Zeit über die Richtung vollkommen einig. Dann wollte er mehr rechts und ich natürlich mehr links. Leider hatte ich den größeren Redeschwall, so daß wir mehr links gingen. Es stieg stark an, und ich behauptete triumphierend, daß wir oben auf die Hallen stoßen würden. Der lange Anstieg machte mich dann allerdings etwas kleinlaut, aber was soll man machen, wenn man etwas behauptet hat? Dann kam aber oben doch etwas Dunkles in Sicht. Die Hallen waren jedoch nicht umgebaut, es waren die Tannen an der Baude. Wir befühlten sie, um ganz sicher zu gehen. Hangwind lächelte nur. Dann übernahm er die Führung. Es ist von der Baude ein Weg von drei Minuten. Wir haben ihn denn auch nach mancherlei Umschweifen in einer halben Stunde bewältigt.

Wir kamen einmal von Obernhausen herauf und sahen ein Licht den Hang herunter auf uns zukommen. Einer der Lagerbewohner. Wir fragten ihn, wohin er wolle, und er gab uns seelenruhig zur Antwort, daß er zur Quelle ginge um Wasser zu holen. Wir hatten das nach dem Klappern der Rannen vermutet. Er hätte die Quelle zweifellos auch erreicht, wenn sie nicht in gänzlich anderer Richtung gelegen hätte. Mein Freund Otto war in den ersten Monaten auf der Ruppe einmal auf eine Entfernung von fünf Meter bei Dunkelheit und Nebel an den Hallen vorbeigelaufen und hatte sich dann restlos verfranz. Einen Bauern aus Obernhausen nahmen wir eines Nachts auf. Er hatte unser Licht gesehen und war glücklich eine Unterkunft gefunden zu haben und wollte um kein Geld der Welt mehr weitergehen. Er war von Abtsroda nach Obernhausen schon fast zehn Stunden unterwegs. Viele Geschichten gibt es, vom Verirren bei Schnee, Nebel und Dunkelheit, und sie werden oft am warmen Ofen erzählt. „Nummer zwei“, Jäger, kam mit einem Rucksack voll Brot von Gersfeld herauf und verfehlte die Richtung. Es war Neuschnee gefallen und völlig windstill. Wir waren, als er nicht eintraf, alarmiert worden und riefen in den Nebel hinein und schossen. Doch wir warteten vergeblich. Morgens, als es hell geworden war, lief er total erschöpft ein. Aus Furcht vor dem Erfrieren war er die ganze Nacht gelaufen. Gegen Mittag wurde es klar. Man konnte nun an den Spuren sein nächtliches Treiben bewundern. Das ganze Ruppengelände war mit Schispueren bemalt und Granatlöcher, die zahlreich zu sehen waren, bezeichneten jedesmal eine Stelle, an der es ihn hingedreht hatte. Einige Male war er ganz dicht an den Hallen gewesen.

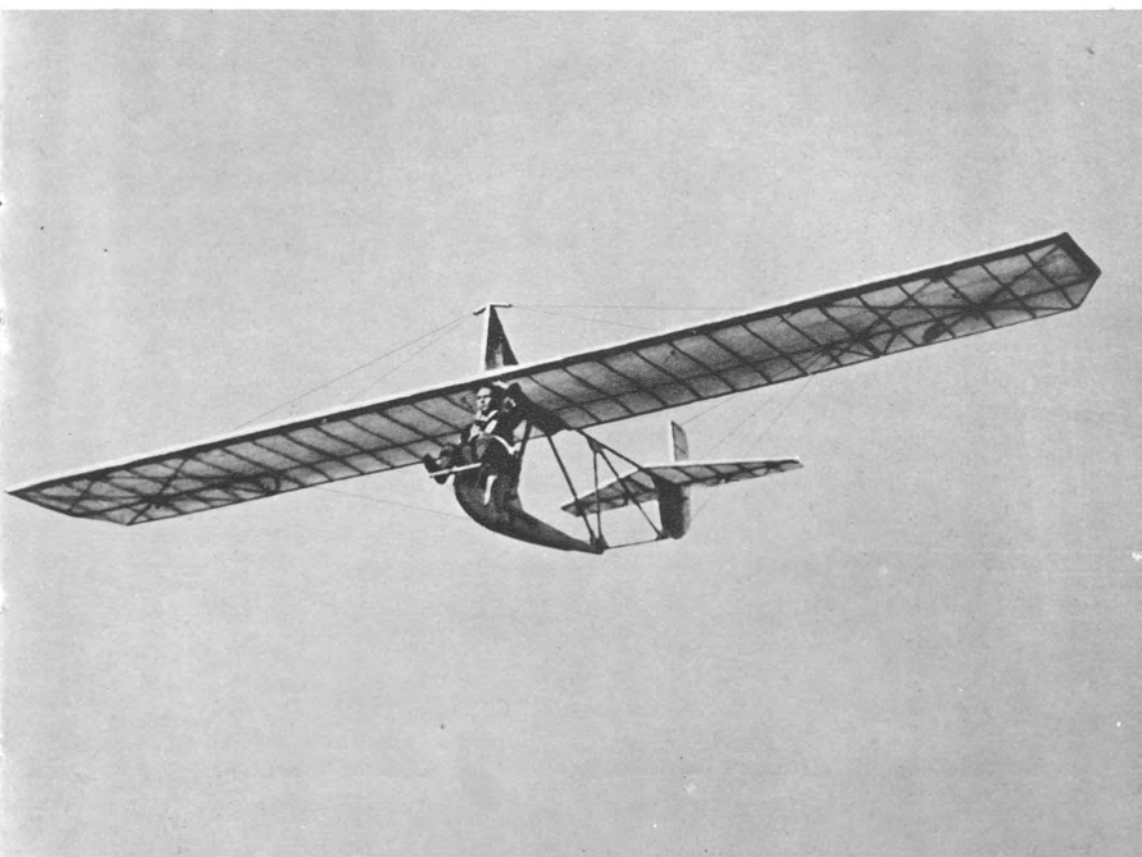
Eine lustige Geschichte erzählt man von zwei Wettbewerbern, die im Jahre 1921, als das Zeltlager noch vor der Ruppe am Südhang war, von Gersfeld mit einem großen Koffer auf die Ruppe zogen. Oben war Nebel, „Knoße“, wie der Flieger sagt, und es dunkelte bereits.

Das Zeltlager war nicht zu finden. Rufen und Pfeifen brachte es auch nicht zum Vorschein, und so packten die beiden denn schweigend eine Zeltbahn aus dem Koffer, hängten sie über sich, und verbrachten so, aneinandergedrängt auf dem Koffer sitzend, ihre erste Nacht auf der Ruppe. Als es morgens dann klar wurde, entdeckten sie, daß sie gar nicht weit vom Lager genächtigt hatten. Hätte es in der Nacht nicht noch zu regnen begonnen, dann wären sie bei weitem nicht so wütend gewesen.

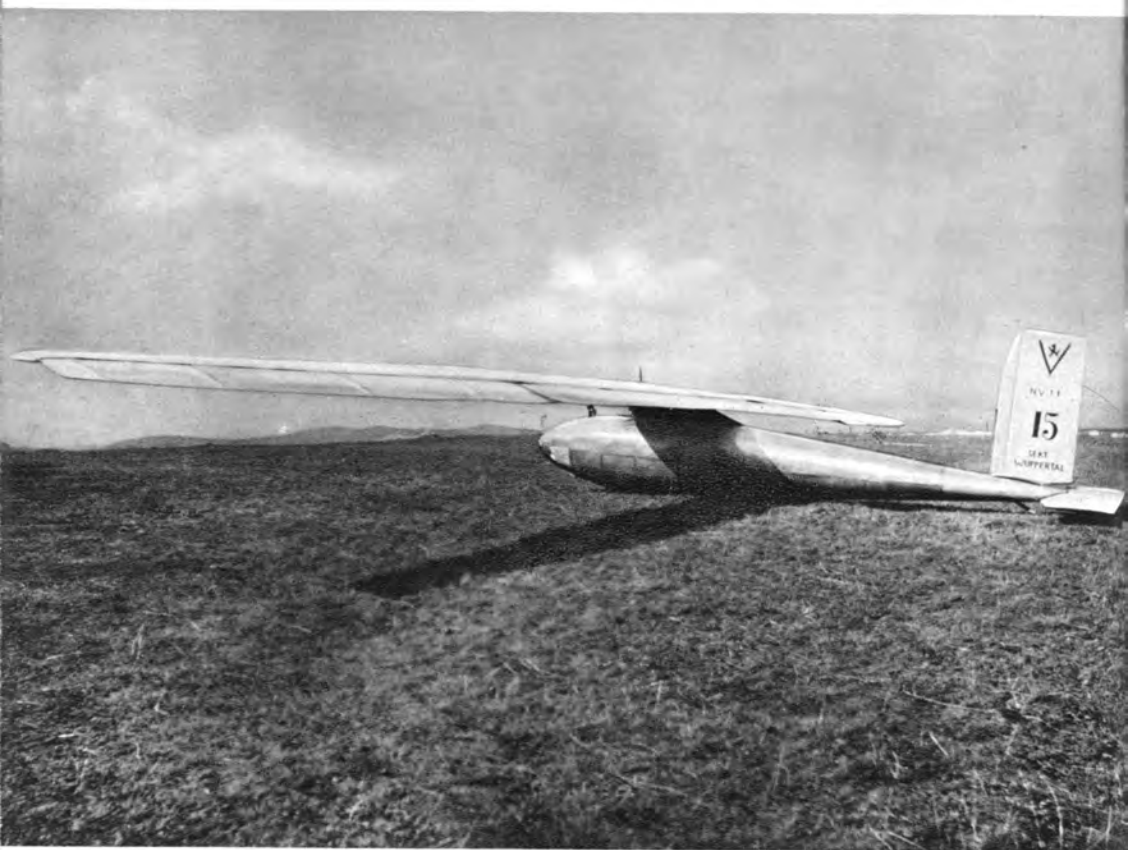
Der Schnee war etwas getaut. Wir waren also vom Frühling doch nicht völlig auf die Verlustliste gesetzt. Da kam ein Mann aus Frankfurt zu uns. Da er so ähnlich hieß, nannten wir ihn „Maitäfer“. „Maitäfer“ kam mit einer Autotaxe aus Frankfurt, denn es war ja Inflation. Er wollte uns für eine ganz große Sache gewinnen, nämlich für den Export von Segelflugzeugen nach Amerika. Ein Amerikaner wollte auf die Frankfurter Messe kommen, und da sollten ihm nun Segelflugzeuge als in Deutschland durchaus handelsübliche Objekte vorgeführt werden. Unsere „weltbekannten“ Erzeugnisse sollten dabei in einem großen Zelt recht malerisch aufgebaut werden, und wir sollten dabei nur einen guten Eindruck machen, wozu wir ja wie geschaffen waren. Als ganz besonderes Glanzstück unserer Ausstellung sollte unser freitragender „Weltensegler“, der trotz seines schönen Namens und manchem guten Zureden nicht flog, unser Zelt schmücken. Die Kiste sah zweifellos in ihrer Möwenform sehr ordentlich aus.

Ein Tag war vereinbart worden zum Abtransport unserer Vögel. Wir wußten noch nicht so recht, ob alles Scherz oder Ernst war, da erschien „Maitäfer“ tatsächlich am vereinbarten Tage wieder mit einer Autotaxe, und nun ging es los. Unsere Kisten hingen auf einem offenen Transportkarren hinter der Taxe, und wie es bei allen feierlichen Anlässen zum guten Ton gehört, regnete es in dicken Strahlen. Von Kilo-

meter zu Kilometer verwandelte sich unser Anhänger mehr in eine Legierung aus Transportwagen, Straßenschmutz und Flugzeugen. Mitten in der Nacht trafen wir vor unserm Messezelt ein und montierten unsere Mühlen auf. Mit Stroh wurde dann der Straßenschmutz auf den Tragflächen zu einem gleichmäßigen Belag auseinandergerieben, und dann, ja, dann sah unsere Sache stark hoffnungslos aus, denn am Morgen sollten wir unser Zelt öffnen. „Maitäfer“ holte kurz entschlossen einen Plakatmaler heran, und dieser strich unsern schönen Weltensegler mit Deckweiß an. Dann wurde die Kiste im Zelt hochgehieft und schwebte nun, blütenweiß, in absolut ungewohnter Höhe, in schneidiger Kurve liegend, über unseren Köpfen. Wir konnten am Morgen pünktlich der staunenden Mitwelt die Pforten unseres Segelflugtempels öffnen. Die Messeleitung hatte uns sachverständigerweise einen Platz zwischen Landwirtschaftsmaschinen angewiesen. Zwischen Ackerpflügen, Motor- und Dampfpflügen zeigten wir nun unsere motorlosen „Pflugmaschinen“. Wir waren da ja auch am besten aufgehoben, zumal unser Hauptschaustück sich immer als eng mit der Scholle verbunden und durchaus bodenständig erwiesen hatte. Der Amerikaner kam nicht. Wer zuletzt blufft, blufft am besten. Es war aber noch sehr schön in Frankfurt, zumal Allasch, der natürlich dabei war, immer noch mit seiner Erbschaft beschäftigt war. So kam es auch, daß sehr spät abends einmal ein Taxifahrer den Auftrag erhielt, zwei Insassen bis zum nächsten Morgen spazierenzufahren und um neun Uhr auf der Messe abzuliefern. Der Mann hätte sich weniger gewundert, wenn er gewußt hätte, daß seine zwei Fahrgäste in einem Privatquartier wohnten, bei einem Oberlehrer, dessen Frau einen ungewöhnlich vorwurfsvollen Blick hatte. Wenn Allasch nicht eines Abends auf einem Baugerüst herumgeturnt wäre, dann wäre er auch nicht heruntergefallen. So wäre er beinahe noch verlorengegangen. Dann waren wir mit unseren schneeweißen Maschinen wieder auf der Wasserkuppe. Schnee lag nur noch um die Häuser herum.



Man muß das Fliegen erlernen — wie man das Radfahren lernt



Bubi Nehring flog die „Roemryke Berge“

Wir beschloßen, unsere Messezeit im Gedenken an all den unerhörten Komfort in Frankfurt durch ein größeres Essen würdig abzuschließen. Allasch, der Kochdienst hatte, holte denn auch etliche Schaufeln voll Schnee durch ein Fenster herein und kochte eine Mockturtlesuppe (die wir in pulverisierter Form besorgt hatten), an der man sich Hände und Füße wärmen konnte. Fast erschien uns die Suppe zu gehaltvoll, wir wußten nur noch nicht, ob zuviel Mock oder zuviel Turtle drin war. Leider stellte sich aber gegen Schluß heraus, daß zuviel Erde drin war, denn Allasch hatte eine ganze Schaufel voll mit erwischt.

Wir waren derart aufeinander eingestellt, daß jeder Anflug gleich epidemisch wurde. So brach beispielsweise eines Tages das Lampenfieber aus. Es begann damit, daß Hangwind sich aus Pappe eine Lampe klebte, deren formenschöne Fenster mit buntem Seidenpapier überklebt wurden. Die ganze Konstruktion wurde mit einer eigens hierfür erfundenen Mischung aus Zellon und Silberbronze angestrichen. Nachdem eine Kerze in das Wunderding gestellt war, leuchtete es abends magisch aus Hangwinds Ecke und erfüllte uns mit blassem Neid. Sofort begann jeder mit dem Lampenbau. Alladins Wunderlampe, Lampe halb und halb, alles war vorhanden. Allasch, der große Dimensionen liebte, baute an einem Kronleuchter, der alle Stadttore Jerusalems darstellen sollte. Dieser Leuchter blieb ewig unvollendet. Ein schwerer Verlust für das Kunsthandwerk. Abends sah es bei uns im Bau aus, wie beim Mikado, anläßlich des Laternenfestes. Es schimmerte in allen Farben. Hin und wieder fing ein solches Ding Feuer und fiel brennend auf ein Bett herunter. Die Feuerversicherung hätte ihre helle Freude an uns gehabt. Baradenwahnsinn oder Rhötkoller, sagten wohl außenstehende Menschen verächtlich, ich bin aber überzeugt, daß das nur Neid war. Die konnten wahrscheinlich keine Lampen machen, vielleicht nur, weil sie dann ausgelacht worden wären. Dagegen waren wir aber unempfindlich geworden.

Weihnachten 1922—1923 entwarf ich die „Bremen“. Es sollte ein Flugzeug für Fortgeschrittene und stärkeren Wind werden. Hangwind und ich machten uns dann gemeinsam an die Zeichnungen. Der Bau wurde in Baden-Baden durchgeführt. Die Maschine war die Kleinigkeit von siebenzig Kilogramm zu schwer geworden, trotzdem flog sie sehr gut. Leider stellte sich dann allerdings später heraus, daß wir unsern Windmesser versehentlich mit Leinöl geschmiert hatten, so daß er uns immer die Hälfte der tatsächlich herrschenden Meter-Sekunden schamhaft verschwieg. Infolge dieses Windmeßfehlers gelang es mir dann auch, unsern braven „Hol's der Teufel“ zu einem gewaltigen Bruch zusammenzulegen. Ich hatte mir eine Uhr vor die Nase gehängt um einen Dauerflug zu machen, die Maschine flog aber über Grund rückwärts und war nach fünf Sekunden Flugzeit in ihre Einzelteile zerlegt. Ich flog seitlich durch das leichte Rumpfschen, blieb aber mit den Füßen in den Steuerseilen hängen. Der Bruch wurde jetzt vom Wind über den Pelznerhang geweht, und ich auf dem Rücken liegend hinterher geschleift. So erfanden wir also auch den Flugzeugschlepp. Unverdroffen wurde die Kiste wieder aufgebaut. Für solche Reparaturen, und für die notwendigen ständigen Verbesserungen, standen uns nur die Materialien zur Verfügung, die Espe noch nicht gefunden hatte. Er brauchte einmal Augen und Gabelbolzen, und da wir unsere verschlossen hielten, nahm er unsern Stoff, und versteckte ihn. Wir fanden ihn nicht, und weder Bitten noch Drohen half. Wir mußten unsern Stoff mit Augen und Gabelbolzen zurücklaufen. Immer wieder wurden unsere Maschinen am Hang draußen im Fluge probiert. Das war oft eine harte Arbeit, denn wenn wir einige Ausflügler für unsere Fliegerei so weit begeistert hatten, daß sie uns halfen die Maschine herauszuschleppen und starten, wenn es an den Rücktransport aus dem Landegelände ging, dann hatten sich bestimmt alle verkrümelt. Wer heute auf der Wasserkuppe baut und fliegt, macht sich keinen Begriff von all den Schwierigkeiten, die es

damals zu überwinden galt. Wie oft haben wir das Holz für einen Maschinenbau in Gersfeld geschnitten und dann in mühsamen Märschen über die Eube zu Fuß auf die Wasserkuppe gebuddelt. Wie oft haben wir sechs Meter lange Leisten für Rumpf oder Flügelholme mit der stumpfen Säge von Hand aus der Bohle herausgesägt. Wie haben wir manchmal beim Konstruieren geschwitzt, da wir mit unseren Vorrichtungen weder geschweißte noch gelötete oder gedrehte Teile für Beschläge oder Steuerungen anfertigen konnten. In den Wettbewerben kamen dann die ganz feinen Leute und lächelten mitleidig über diese „Röhnbauart“, und doch ist so die Bauweise entwickelt, nach der heute ein Verein oder eine Gruppe, mit ungeschulten Arbeitskräften und genügend gutem Willen und Verantwortungsgefühl, ein so kompliziertes Gebilde, wie es ein Flugzeug doch immerhin ist, selber herstellen kann, ohne daß der gestrenge Bauprüfer etwas zu modern findet.

Die erste schwanzlose Kiste von Lippisch-Espe war wieder aufgebaut und in Betrieb genommen. Espe flog mit ihr. Er saß unter dem Flügel auf einem Brett, auf dem er zum Zwecke der Höhensteuerung hin und her rutschen konnte. Mit einem, aus der Fläche abwärts hängenden Knüppel konnte er nur Querruder geben. Die Maschine flog ganz außerordentlich beachtlich. Nach einem weiteren Bruch konnten die Versuche damit leider nicht weitergeführt werden, da Espe vom Dampfyfieber ergriffen wurde und jede andere Flugzeugform für ausgemachten Unsinn erklärte. Der ernst zu nehmende Mensch begann jetzt für ihn überhaupt erst bei neunzehn Meter Spannweite, und näherte sich bei dreißig Meter dem Übermenschentum (sowas soll ja vorkommen).

Espe sägte sich also ein größeres Bündel Dachlatten, mit denen eigentlich die Hallen abgedichtet werden sollten, zurecht, und baute daraus, ohne Verwendung von nicht vorhandenem Sperrholz, die Holme für einen Freitträger von neunzehn Meter Spannweite. Die Maschine bekam Räder, die aus runden Stuhlsitzen verfertigt waren. Hätten alle

Segelflugzeuge damals Räder gehabt, dann hätte Espe mit Rufen gebaut. Als Profil wurde ein sogenanntes „eigenes Profil“, Type Badenzahn, verwendet. Hätte er ein vernünftiges Profil genommen, dann wäre die Maschine für damalige Verhältnisse sicher enorm geflogen. So kam sie trotz ihres großen Seitenverhältnisses über Durchschnittsleistungen nicht hinaus. Immerhin ist festzustellen, daß Espe mit der Riste einen Weg gewiesen hat, der anderen den Mut gab, große Freiträger mit relativ niedrigen Holmen zu bauen. Wir sahen dann später zuerst beim „Konful“ und dann bei fast allen Leistungsmaschinen ähnliche Konstruktionsprinzipien verwirklicht. Trotz der gemachten Fehler und einer reichlich windigen Bauausführung hätte Espe mit der Maschine damals beinahe ein Vermögen erworben. Er machte einen Luftdroschkenbetrieb Wasserkuppe—Poppenhausen auf, und vermietete seine Riste gegen gute Dollars an amerikanische Piloten. Jeder Flug nach Poppenhausen herunter wurde gut bezahlt, und für eventuellen Bruch war ein hübsches Sümmchen hinterlegt. Sonst wurde die Maschine von Maxe Regel geflogen, und auch von Schrenk. Wir fanden das sehr schneidig, doch beide haben immer großes Zutrauen zu der Bausicherheit von Segelflugzeugen bewiesen, Maxe Regel allerdings später recht unfreiwillig. Leider ging der gute Drachen denn eines Tages doch zu Bruch. Ich glaube Maxe war so freundlich ihn zu dematerialisieren. Das gute Geld, bei einem später verkrachenden Bankunternehmen wohl etwas zweifelhaft angelegt, war dann auch bald weg. Daß das Flugzeug mit Militärbettbezügen bespannt war, die früher in der Kaserne in Fulda im Gebrauch waren, und dann rot gestrichen wurden, mag wohl nur üble Nachrede gewesen sein.

Amerikaner kamen damals manchmal auf die Wasserkuppe, es war ja immer noch Inflation. Einmal kam dann aber einer mit einer vielversprechenden Maschine auf die Kuppe. Er kam vom französischen Wettbewerb am Puy de Dôme. Hätte sein Flugzeug keine blau-weiß-



RRG — „Ente“



Lippisch der „Hangwind“

rote Kokarde als Rumpfspitze gehabt, dann wäre diese Rumpfspitze bestimmt nachts nicht mit Leer gestrichen worden. Die Zeiten, in denen man beim Anblick dieser Farben auf die mit MG bezeichneten Hebel am Knüppel gedrückt hatte, lagen noch nicht weit genug hinter uns. Der Pilot dieser Maschine schrieb bald nach seiner Ankunft in einer New-Yorker Zeitung, daß er das Geheimnis der deutschen Segelflug-erfolge entdeckt habe. Er gab an, am Westhang der Wasserkuppe eine Luftfontäne beobachtet zu haben, auf der die Flugzeuge wie ausgeblasene Eier auf dem Wasserstrahl tanzten. Wir waren natürlich traurig, daß man uns schon so schnell auf die Schliche gekommen war, und warteten mit Ergebung die weiteren Enthüllungen ab. Weniger selbstlos war Espe an der Sache interessiert, denn er rechnete für einen Neubau schon fest mit den Rädern der amerikanischen Maschine. Der große Tag kam, der Amerikaner startete am Westhang, und das Tanzen auf der Luftfontäne begann. Die Riste benahm sich tatsächlich wie ein ausgeblasenes Ei, so daß der sicherlich ganz wackere Pilot nicht klar kam. Das Rumpfsende winkte einige Male freundlich zum Abschied, und dann gab ihn die Luftfontäne von sich. Es zeigte sich, wie gut der Vergleich mit dem Ei war, denn ähnlich sah der Bruch aus. Espe hatte, in steten Gedanken an die appetitlichen Räder, mit Rennerblick schon die Stelle ausgemacht, an der die Eierschalen liegen würden, und war schon vorher dahin gegangen. Tatsächlich fiel ihm der Salat ziemlich vor die Füße, und während der Pilot noch mit seinem Nasenbein beschäftigt war, welches eine ungewohnte Elastizität bekommen hatte, waren die Räder bereits abmontiert und in Sicherheit gebracht.

In der allerersten Zeit, in der auch das Starten mit dem Gummiseil noch nicht zu der hohen Vollkommenheit gelangt war, passierte es auch einem anderen fremdsprachigen Mann, der unbedingt den „Vampyr“ sehen und photographieren wollte, als ihm in Vertretung des „Vampyr“ der verbogene „Nürnberger Doppeldecker“ vorgeführt wurde,

daß das Startseil versehentlich mit voller Wucht vom Haken rutschte. Da dem Mann zu allem Überfluß zum Photographieren noch versehentlich der Platz mitten zwischen den Startleuten angewiesen worden war, schoß es ihn natürlich mit ziemlicher Kompression um. Das Ausland hatte ganz zweifellos in der Inflation eine Reihe wenig würdiger Vertreter entsandt, die über die Gastgebräuche nicht genau im Bilde waren. Das führte denn auch dazu, daß ein anderer, mit einer riesigen Spiegelreflexkamera, auf dem Wege nach Gersfeld mit dem Kopf durch die Mattscheibe in den Balg seiner Strahlenfalle geriet. Im Wettbewerb 1923 wollten wir dann zeigen, daß wir auch da waren. Der erste reine Segelflugschüler, der Schwede Bergwył, machte am Westhang der Wasserkuppe auf der „Djävlar“ seine Segelfliegerprüfung C. Dieses, für uns außerordentlich wichtige Ereignis, ist damals wenig beachtet worden. Das gab Mut zu weiterer Arbeit. Die erste C-Prüfung nach meiner Schulmethode. Manche Widersacher waren immerhin nachdenklicher geworden. Daß man einen Schüler zum Gleitfliegen bringen kann, das hatte man immerhin zugestanden, daß aber zum wirklichen Segeln eine vorherige Motorflugausbildung nötig war, daran konnten wir lange Zeit nicht rütteln. Bergwył flog dann nach der C gleich nochmal. Als die Römer frech geworden. Ich sah das Malheur kommen. Er hielt die Maschine außerordentlich flach, so daß er in den Kurven stark nachdrücken mußte. Ich wußte, daß die Außenflügel nicht mehr sehr drehsteif waren, und hatte Bergwył eigens deshalb eine andere Kurventechnik eingebläut. In einigen Kurven war es gerade noch klar gegangen, da trudelte er aus ungefähr einhundertfünfzig Meter ab. Wenn er jetzt tat, was er gelernt hatte, dann konnte noch alles glatt gehen. Im Sturz verschwand die Maschine hinter der Westhangstufe. Im Laufen horchten wir, doch ein Krach erfolgte nicht. Als wir die Stufe erreicht hatten, sahen wir die Kiste heil und Bergwył danebenstehen. Er hatte viele winzige Schweißperlen auf der Stirn

und erklärte uns in seinem etwas mangelhaften Deutsch „Gelandet wie gewöhnlich“. Er hatte das Richtige gemacht und die Maschine dicht vor dem Boden gefangen und glatt hingeseht. Wir waren um zwei Erfahrungen reicher. Eine Schulmaschine muß das Zuverlässigste sein, was sich erdenken läßt, und unsere Schulmethode gibt die Möglichkeit, dem Schüler selbst das beizubringen, was er in abnormen Flugzuständen tun muß.

Dann kam die Einweihung des Fliegerdenkmals auf der Wasserkuppe. „Volk fliege wieder und du wirst Sieger!“ Alle hatte es gepackt. Ein orkanartiger Wind blies. Eine Maschine nach der anderen ging zu Bruch, eine Maschine nach der anderen drängte zum Start. Der Flugbetrieb wurde abgebrochen von der Sportleitung, die Segelflieger protestierten, und erklärten so zu starten. Unsere schwere „Bremen“ hatte auf den Tag gewartet. Tief unter mir sah ich Standfuß abmontieren.

Opfer müssen gebracht werden!

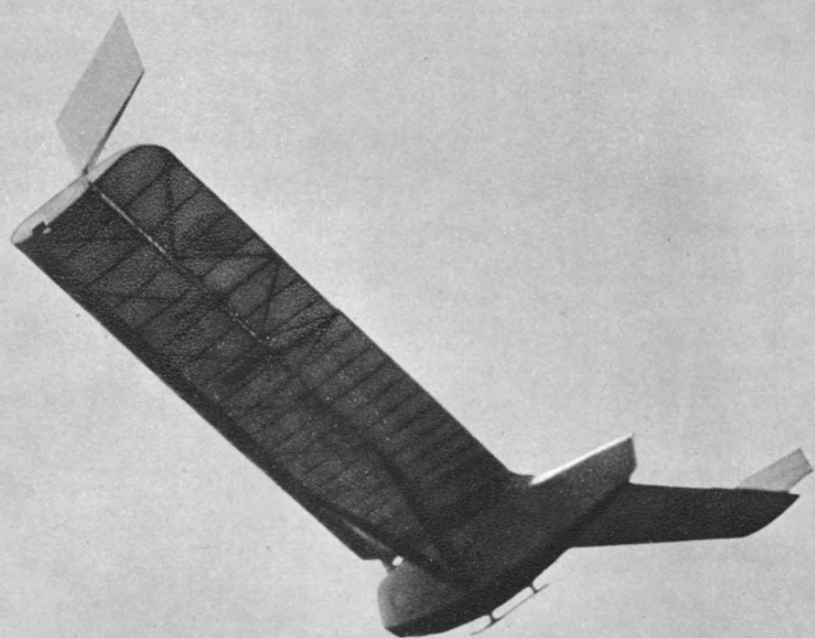
Hackmack lag im Roten Moor, abgeschmiert, verlegt. Thomsen lag auf der Westhangstufe, abmontiert, verlegt. Traeinsky lag bei Abtsroda, abmontiert, verlegt. Standfuß lag im Tal, abmontiert, — tot.

Unter mir zog der Strom der Besucher heimwärts. Selten hatte die Wasserkuppe so viele Menschen gesehen. Ich konnte bei Gersfeld landen. Über die erreichten Höhen ist sich der Meßtrupp nie ganz einig geworden. Abends flaute der Wind etwas ab, und Botsch flog noch den „Konful“ vom Westhang nach Hause. Viele Motorflieger waren mit teilweise starken Maschinen da, um Ehrenrunden zu fliegen. Sie hielten ihre Zelte fest, als die Segelflieger singend zum Start zogen. Keiner kam heraus. „Wir werden euch zur Anerkennung zwingen, euch Motorflieger!“ Das war der Gedanke jedes einzelnen von uns. Ein Denkmal für unsere gefallen Fliegerkameraden aus dem Kriege war uns auf

der Wasserkuppe errichtet. Wir wollen uns würdig zeigen, der Unvergessenen, die für Deutschlands Luftgeltung fielen!

Bei solchen Geschehen darf man nicht fragen, ob das nötig oder verantwortbar war. So wie Langemard aus dem Geist der alten Armee heraus für diesen Geist geschah — so geschehen im Segelflug solche Takte aus dem Geist der Bewegung heraus, für den Geist des Segelfluges, für den Rhönggeist. Nur durchglüht von solchem Geiste wird der Segelflug zur Bewegung, zur fliegerischen Jugendbewegung Deutschlands.

Einmal hatten wir lange zusammengesseffen. Es war spät nachts. Draußen lag der Mondschein weiß auf den Wiesen und ganz dünne Nebelstreifen zogen wie Schleier im leichten Südwind herauf. Niemand hatte Lust schlafen zu gehen. Da zogen wir unsere treue „Djävlar“ heraus und ich flog in den Mondschimmer hinaus. Ich habe manchen großen Nachtflug mit Motormaschinen im Kriege gemacht. Nichts war so schön wie dieses lautlose Hineingleiten in den Silberdunst, mit schimmernden Flächen. Wir kannten unsere alte gute „Djävlar“ so genau und all ihre ehrenvollen Narben, und doch sah sie in dieser Nacht wie ein aus sich heraus leuchtender Silbervogel aus. Mancherlei Sonderflüge haben wir mit der Maschine gemacht. In den ersten Jahren sind wir über die Absturzstelle unseres Leusch geflogen, an dessen Todestag, und haben einen Strauß Rhönblumen abgeworfen. Dann wurde ein Film gedreht auf der Wasserkuppe. Außer belehrenden Bildern und reinen Wettbewerbszenen sollte auch etwas Lustiges gezeigt werden, um die Zuschauer nicht zu langweilen. Ein Kaffeetisch wurde am Hang vor unserer Behausung in der Sonne aufgebaut und eine lustige Runde tafelte dort, schenkte sich aus leerer Kanne echten Bohnenkaffee ein, reichte sich von leeren Schüsseln herrlich duftendes Gebäck, alles war eitel Freude. Da tauchte im Hintergrunde vor der



RRG — „Storch“

*Ich ging zu
Arko, um die
Flugleitung
der Schule zu
übernehmen
(Stamer—
Martens)*



Kuppe segelnd die „Djävlar“ auf. Nachdem die Kaffeegesellschaft eine Zeit zugeschaut hatte, wurde die angeregte Unterhaltung wieder weitergeführt. Jetzt schien die Maschine im Gleitflug auf den Eis zu halten. Noch hatte sie niemand gesehen. Dann stob plötzlich alles auseinander und warf sich hin. Die Rufe der Maschine brauste klirrend durch das Kaffeegeschirr. Trotz meiner vorherigen Anweisung, sich hinzuwerfen, versuchte meine Schwester mit langen Schritten vor der Maschine herlaufend, zu entkommen. Ich geriet erheblich in Druck, denn ein Spanndraht war dicht hinter ihrem Kopf. Glücklicherweise fiel sie dann, so daß ich über sie hinweg kam. Auf dem Film sah alles dadurch ungeheuer echt aus. Für denselben Film haben wir dann den Operateur in unserem riesigen Doppelsitzer mitgenommen, wobei er hübsche Aufnahmen aus der Luft machte. Mit unserer „Bremen“ segelte ich am Westhang. Nach ungefähr vierzig Minuten kam ich in einer Glauze unter Starthöhe und mußte nach Gersfeld fortfliegen, da von dort der Transport leichter war. Mitten über dem Talkessel stieg die Maschine dann wieder bis weit über Starthöhe. Uns schien dieser Vorgang unbegreiflich, und immer wieder dachten wir an dynamische Segeleffekte. Wir hatten, ohne es zu begreifen, über dem Tal einen Thermitschlauch erwischt. Vielleicht war er sogar durch eine Wolke gekrönt und markiert. Wer wußte das damals? Einmal haben mich Lippisch und Espe am Westhang zu zweit ohne jede Hilfe gestartet. So ging das damals. Alle beide zogen am Startseil und ich bohrte, auf dem offenen Schlitten sitzend, meine Absätze solange in den Boden, bis das Seil Spannung hatte. Dann ging es mit Schwung auf das Seitenruder.

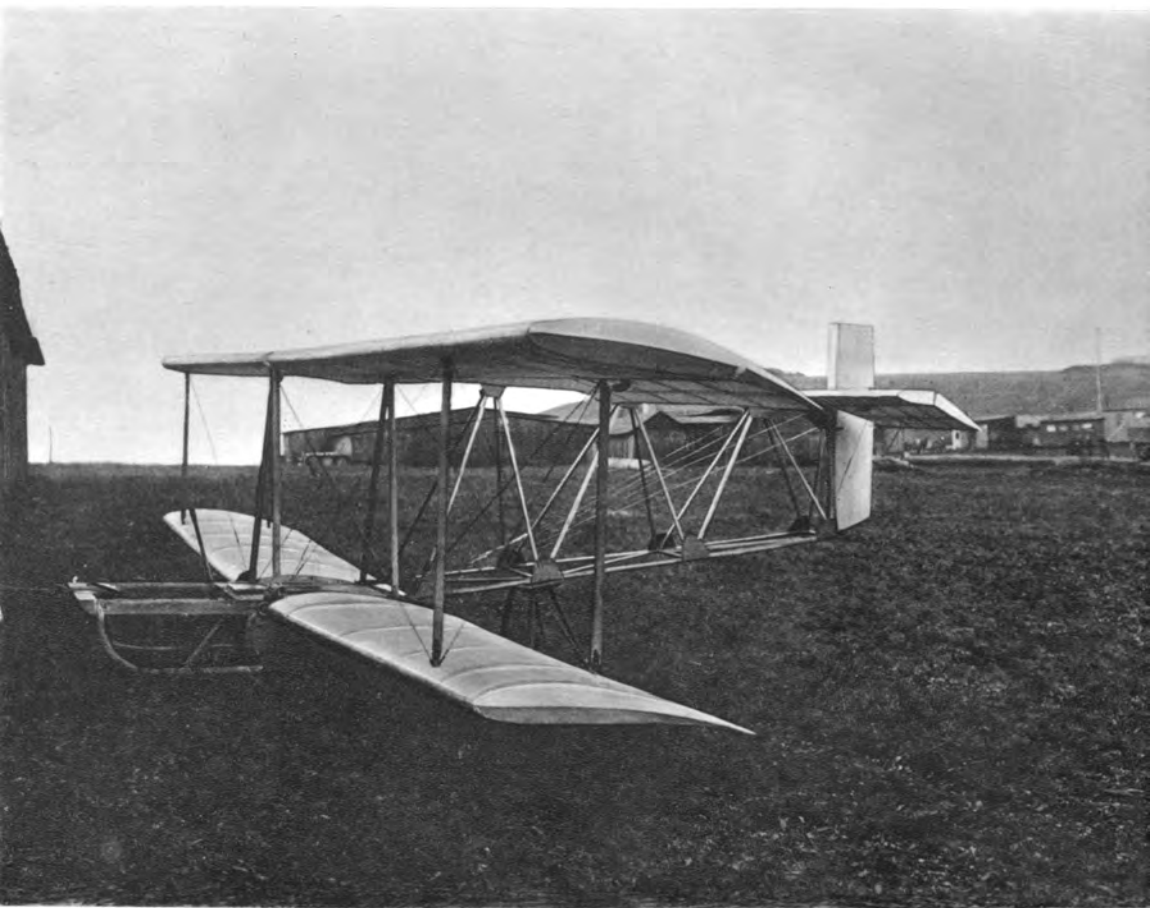
Mein Vater kam zu Besuch auf die Wasserkuppe. Die Sache begann gleich sehr eigenartig. Wir hatten uns zu dritt am Bahnhof eingefunden. Hangwind, Bergwind und ich. Die Zeit stimmte, aber der Zug kam nicht. Wir hatten einen verjährten Fahrplan genommen. Also warten, einige Stunden. Im Adler waren wir vor Anker gegangen. „Doppelter

Rognatz“ mit Wasser. Die Zeit verging langsam und der Rognatz verging schnell. Schließlich gingen wir zum Bahnhof. Der Zug lief ein. Wir merkten, daß wir etwas Leichtmetallbeine hatten. Ich sah meinen Vater zweimal aussteigen und dann kamen noch zwei Mann. Mein Onkel. Wir rissen uns gewaltig zusammen, aber aufgefallen sind wir doch. Am nächsten Tage flog ich meinem alten Herrn die „Bremen“ vor. Es war übel bodig am Pelznerhang. Hin und her gings, der Aufwind war prächtig. Da gab es mit einem Male eine gelatscht, daß mir Hören und Sehen verging, Ich flog hoch und der Anschnallgurt holte mich mit einem solchen Knall zurück, daß der Sitz in Stücke ging. Ich saß sehr unsanft auf dem Torsionsrohr der Steuerung. Bei der Höhe von ungefähr einhundertfünfzig Meter immerhin ungemütlich. Langsam und vorsichtig mogelte ich mich herunter und landete vor dem Pelznerhang in einem Sumpf. Da man bei der „Bremen“ die Stiefel am Start lassen mußte, soviel Platz war nicht mehr am Seitenruderfußhebel, mußte ich immer ergeben und in Strümpfen warten bis Hilfe kam. Hier im Sumpf mußte ich aber heraus und den Flügel halten, da der Wind Miene machte, den Rahn umzudrehen. Als die Kameraden kamen, steckte ich schon ziemlich tief drin. Wir waren doch wohl am versumpfen. Abends saßen wir dann alle zusammen im Adler. Hangwind erzählte Witze und Anekdoten in sächsischer Mundart. Mein Onkel lachte viel, wir anderen lachten auch, aber beinahe geplakt vor Lachen wäre Lindholm, ein Finne, der nachgewiesenermaßen nicht ein Sterbenswort deutsch verstand. Es ist doch eigentümlich, wieviel Romik schon allein im Klangbild eines Dialektes liegen kann.

Wir hatten eine neue Maschine, aber sie stand in Schlich in Oberhessen, denn Hangwind hatte sie dort gebaut. In Schlich wohnten zwei Schreiner, die ihm schon beim Bau des ersten „Falken“ geholfen hatten. Allasch

und ich fuhren also nach Schlich, um den Rahn holen zu helfen. Allasch trug eine gelbe Hose, einen blauen Rock, einen violetten Schal um den Hals und einen roten Fes auf dem Kopf. Er hatte eine lange Kanasterpfeife, die zum Rauchen auf öffentlichen Straßen und Plätzen zugelassen war, und so erregten wir in dem kleinen, mittelalterlichen Schlich berechtigtes Aufsehen. Wir wohnten zusammen im „Weißen Roß“, wie die Trojaner. Nachts sah ich Allasch aufstehen und durch das Zimmer gehen. Ich dachte, er wäre nur mondsüchtig, und maß der Sache deshalb weiter keine Bedeutung bei. Tatsächlich lag aber ein viel seltenerer Fall vor, Allasch hatte Durst auf Wasser, und war deshalb auf zum Wege zum Waschtisch. Leider schlief er auf halbem Wege wieder ein, so daß er umfiel und sich eine Gehirnerschütterung zuzog. Er hätte sonst tatsächlich einmal Wasser getrunken. Der Flügel der neuen Maschine, den Hangwind wegen des einfacheren Transportes in einem Stück gebaut hatte, war auf einer Wagenachse kunstgerecht befestigt. Er war nur sechzehn Meter lang. Dieses Fahrzeug war an einen Mistwagen gebunden, auf dem Rumpf und Leitwerke knapp Platz gefunden hatten. Vorn saß der Fuhrmann, und dann kam der Hafermotor. Da für Flugzeuge bekanntlich Entfernungen keine Rolle spielen, so tippelten wir zu Fuß neben dem Gefährt her, und halfen dem Flügel um die Kurven. Allasch hatte seine Gehirnerschütterung bei sich, es ging ihm schlecht. Unsere Bemerkungen, er solle nicht renommieren mit der Erschütterung, konnten ihn nicht trösten. Morgens um vier Uhr waren wir gestartet. Abends gegen zwölf Uhr liefen wir Gersfeld an. Es waren sechzig Kilometer. Wir waren still und bescheiden geworden und sehnten uns nach horizontaler Lage. Unser Fuhrmann, der in Geographie ein schlechter Schüler gewesen war, hatte schon gleich hinter Schlich zum ersten Male gefragt, ob wir bald da wären. Jetzt war er heiser und konnte nicht mehr schimpfen. Der Hafermotor mußte überholt werden, er hatte keine Kompression mehr.

Am nächsten Morgen bewegten wir alle uns, mit merkwürdig steifen Beinen, auf die Wasserkuppe. Hier gab es eine sogenannte oder Fest-überraschung. Oben war Schneesturm. Es war zwar Herbst, doch erschien uns das doch verfrüht und grausam. Beim Anblick der weißen Pracht riß unserm Fuhrmann nun mit einem hörbaren Ruck der letzte Geduldsfaden. Wortlos warf er unser schönes Flugzeug vom Wagen und rollte ab. Bis auf den Flügel schleiften wir alles nach oben. Der Flügel machte ernstliche Schwierigkeiten. Eine kräftige Brise blies quer zum Weg. Zu viert schleppten wir das Ungeheuer, denn Espe hatte sich zu uns gesellt. Der Flügel bewies jetzt seinen erwünschten Auftrieb, so daß wir ihn kaum halten konnten. Drehten wir ihn anders, dann hatte er einen Abtrieb, daß wir in die Knie knakten. Hätten unsere antiken Vorfahren schon Flugzeuge gehabt, dann hätten sie sicher den ollen Tantalus mit einem Flügel, bei Wind, auf die Walze geschickt, um ihn zu pisaßen. Wir kamen nicht weit, dann war es dunkel. Wir legten Steine auf den Quälgeist und gingen in die Klappe. Am nächsten Morgen war unser Flügel weg. Dafür lag aber eine unschuldig weiße Schneedecke da, und der Wind hatte noch zugenommen. Hätten wir in Ägypten so buddeln können, wir hätten eine ganze Korporalschaft von Königsmumien gefunden, hier waren wir froh, daß wir endlich unsern Flügel wieder hatten. Dann ging die Schinderei weiter. Das Glucken hatte jetzt Hangwind übernommen, und er verlangte verschiedentlich nach einer Art, um alles kurz und klein zu schlagen. Abends mußten wir unsern Flügel wieder im Stich lassen, doch jetzt markierten wir die Stelle. Am nächsten Tage hatten wir die Kiste dann endlich oben vollzählig versammelt. Das Wetter wurde daraufhin schön, und der Schnee taute weg. Die Kiste wurde montiert und flog nicht. Es war ein flügelgesteuerter Aeroplan, denn das Problem des dynamischen Segelfluges ließ uns nicht ruhen. „Phönix“ hieß der Vogel. Nach langen Operationen war der Flügel schließlich restlos hin. „Dös, wann i gewußt hätt“, meinte



Unsere Anfangsmaschinen waren Doppeldecker



Vier Flächen wurden zusammengeschlagen

Allasch. Von unserm braven „Roland“ waren nach einer harten Landung nur noch die Decks als brauchbar zu bezeichnen. Daß bei eben dieser Landung der Kapitano in einem zehn Zentimeter langen Nagel faß, war natürlich bedauerlich für ihn. Nichts lag näher, als aus dem Rumpf des „Phönix“ und den Flächen des „Roland“ das Flugzeug „Phönland“ zusammenzustellen, und so geschah es leider auch. Hätte der tüchtige Alex, der jetzt Segelflug-Industrieller ist, nicht die hinteren Stiele zu kurz gemacht, weil ich ihm wahrscheinlich ein falsches Maß angegeben hatte, dann hätte die „Phönland“ auch wie ein Flugzeug ausgesehen.

Dreimal abgeschnitten und noch zu kurz, meinte Alex. Aber fliegen mußte die Mühle, denn es war ein Mann von weit hergereist, um sie anzusehen. Der Mann ist dem auch genügend gestraft worden. Der Start vollzog sich also, und der Vogel ließ sich einstweilen gar nichts anmerken, außer daß er so schwanzlastig war, daß er nur voll gedrückt gerade zu halten war. Es war ein ergötzlicher Anblick, zu sehen, wie die Flügel nach außen um fast fünfundvierzig Grad positiv verschränkt waren. Der Vogel ließ sich immer noch nichts anmerken, so daß ich in meiner Harmlosigkeit versuchte, ihn sanft in eine Kurve zu zügeln. Ich lag dann allerdings so urplötzlich im Dreck, daß ich kaum Zeit fand, mich zu wundern. Sieben Nadeln an empfindlicher Stelle brachten die havarierte Epidermis wieder in Ordnung. Der Arzt hielt dabei einen Vortrag darüber, daß das Schmerzempfinden nur auf Einbildung beruhe. Ich muß demnach damals stark eingebildet gewesen sein.

Wer nicht Bruch macht, ist kein richtiger Pilot, so sagte man früher wohl. Aber man kann es auch übertreiben, das ist sicher. Ich fiel noch zweimal mit verkehrt angeschlossenem Querruder auf die eigens für diesen Zweck angefertigten Körperteile. Man kann mit wenig

Geschied vorher konstatieren, ob die Ruder in der Bewegungsrichtung stimmen, und man sollte das auch tun. Es ist wesentlich billiger, gefahrloser und macht auch auf die Zuschauer einen besseren Eindruck, insbesondere dann, wenn man für eine Sache werben will.

Roxström war ein Schwede oder Norweger, und er war auf die Wasserkuppe gekommen, um seine schwedischen Freunde zu besuchen. Wir vermuteten das jedenfalls, denn verstehen konnten wir ihn nicht. Er fühlte sich denn auch ganz wohl bei uns und arbeitete wie ein Pferd an den Maschinen mit.

Eines Tages bekam er ein Telegramm, welches ihn unvermutet nach Hause abrief. Jetzt versuchte er uns klarzumachen, daß er eigentlich sehr gern einmal geflogen wäre. Wir wollten ihm unbedingt die Freude machen, bekamen ihn aber bei der ungünstigen Wetterlage mit unserem Doppeldecker und den wenigen Startleuten nicht vom Boden. Was war zu machen? Wir torpedierten ihn schließlich oben von der Kuppe los. Jetzt kam er frei und kam auch wieder herunter. Es ist ja schließlich noch keiner oben geblieben. Wir hatten ihn gründlichst angeschnallt und gerührt von ihm Abschied genommen. Er reiste mit verbundenem Kopf, überglücklich ob seines ersten Fluges, in seine kalte Heimat ab, und wir reparierten unseren Doppeldecker wieder.

Während der Inflation, wir waren gänzlich unverdienterweise Millionäre geworden, wurden wir zu einem Segelflugwettbewerb nach Österreich eingeladen. Die Österreicher, die damals stabilisiert und valutastark waren, zahlten die ganze Expedition, was uns beträchtlich rührte. Wir saßen also in Gersfeld in einem Café beisammen, um das Eintreffen der stabilisierten Kronen nicht zu veräumen. Die Stimmung bei den Truppen war vorzüglich, denn die Kronen warfen ihre Schatten voraus.

Nach etlichen Tagen fröhlichen Wartens traf beiläufig Herr Labisch aus Wien in unserm Kreise ein, um uns mitzuteilen, daß in Wien auf dem



Schon saß Pätz in der Maschine



Er landete mit dem Fallschirm in den Baumkronen

Bahnhof die Spitzen der Behörden zu unserem Empfang bereits versammelt seien. Das erschien uns bedenklich, denn die Nächte waren doch schon empfindlich kühl, und Bahnhöfe sind meistens recht zugig. Echtes menschliches Mitgefühl empfanden wir alle mit den Spitzen und sprachen das auch dem Abgesandten aus, so daß wir die Formen internationaler Höflichkeit keineswegs verletzt haben. Wir verstauteu also unsere Maschinen, meine ging direkt von Baden-Baden ab, nahmen den uneingeladenen Espe in einem Waggon auch noch mit, weil's gleich war und nicht mehr kostete, und dampften ab, nicht ohne vorher jeder 500 000 Kronen eingewechselt und dafür so viel Papiergeld eingehandelt zu haben, wie ein mittelfester Mann außer seinem Reisegepäck gerade noch tragen kann. Hätten wir in Deutschland Pfundwährung gehabt, keine Eisenbahn der Welt hätte uns mit soviel Zentnern mitgenommen. Wenn der Speisewagen nicht zwei Tage mit seinen Preisen im Rückstand gewesen wäre und in seinem Getränkebestand nicht den Eindruck erweckt hätte, als hätte er auf dem Wege zu uns, unserer wegen, Rüdeshelm, Asbach, Danzig und Würzburg berührt, dann wäre die Stimmung nicht auf diese Höhe gekommen. Ein indiskreter Eisenbahnbeamter fragte uns, es war noch vor Passau, ob der Mann mit der langen Nase, der draußen auf dem Gang läge und schlief, zu uns gehöre. Wir zählten ab, und tatsächlich fehlte Albert Bolsch. Einem Fremdling, der vorher noch mit uns das Abteil teilte, hatten wir so lange die Füße auf den Schoß gelegt, bis er sich anderweitig um einen Platz bemühte. Leider mußten wir in Passau, beim Grenzübergang, den Beamten Sorge machen, da keiner von uns ein Visum hatte, dazu konnte er bei dem Gesang in unserem Loden sich nur schwer verständlich machen. So müssen wir vor dem Fahrplan die Schuld auf uns nehmen, daß der Zug zwanzig Minuten über die festgesetzte Zeit in Passau liegen blieb. So kamen wir nach Wien. Von den Spitzen der Behörden war nur noch Griensteidl sichtbar, der den Empfang vornahm. Den anderen

war es doch wohl zu langweilig geworden. Griensteidl führte uns nun zur „Administration“. Wir kannten dieses Wort schon, denn Ursinus hat auch eine solche Bezeichnung an seinem Büro stehen. Wir ahnten also noch nichts Böses. In einem Wartezimmer fanden wir uns dann zwischen welken Vorbeerkränzen und Bildern von Brettldiven, Preisboxern und Schönheitsköniginnen wieder. Wenn wir ja auch nicht gerade häßlich waren, so schienen wir hier doch falsch zu sein.

Wir wurden in ein Büro gebeten, in dem ein Herr uns versicherte, daß er Türke sei, was einen tiefen Eindruck auf uns machte. Er bot uns aus einem größeren Kasten Zigaretten an, es mochten hundert Stück darin sein. Schüchtern machten wir den Kasten leer und teilten den Raub unter uns. Daraufhin wurde uns klargemacht, daß wir nun nach Stoderau müßten, denn dort wäre alles für unseren Empfang vorbereitet. Wir nahmen also Abschied von Wien, der Stadt unserer Träume, und fuhren in Richtung Stoderau.

Zum Empfang auf dem Bahnhof hatte sich ein Fiaker eingefunden. Er war mit einem Schimmel bespannt, den die Deichsel am restlosen Umfallen hinderte. Da ich von den sieben Nadeln her im Gehen noch leicht behindert war, bestieg ich vorsichtig diesen Streitwagen, und der Schimmel stolperte mit mir los. Die anderen gingen mit ihren Koffern an uns vorbei, sie gingen schon vor.

Unser Quartier befand sich in einer Kaserne. Ein Sergeant, der an Hand eines großen Schlüsselbundes unsere Führung übernahm, erklärte uns, daß die Kaserne aus der Zeit Maria Theresias stamme. Die Aufklärung war nötig, denn wir hätten geglaubt, daß der Hauptmann von Rapernaum als Gefreiter hier schon Zimmerältester gewesen wäre. Von unserem Zimmer waren wir angenehm überrascht. Es standen ungefähr zwölf Betten darin, für jeden von uns war ein Nagel in die Wand geschlagen, für unsere Sachen, wie der Sergeant sagte, so daß wir uns ganz wohnlich einrichten konnten.

Abends, als wir nach Hause kamen, schlief in einem der Betten ein fremder Mann, der sich jedenfalls durch eisiges Schweigen als solcher zu erkennen gab. Wir berieten, auf welche möglichst grausame Weise wir ihn beiseite schaffen könnten. Es mag ihn bei den einzelnen Vorschlägen mächtig gegruselt haben, aber er gab keinen Laut von sich, nur an seinen ängstlichen Augen sah man, daß Leben in ihm war. Später erfuhren wir den Grund seiner Verängstigung. Der Mann war Meteorologe und mit der Herstellung geeigneten Flugwetters betraut. Nachdem alle in ihre Etuis verstaubt waren, wurde das Licht ausgemacht, und dann kamen — die Wanzen. Nicht etwa einzeln, nein, in geschlossener Kompagniefront rückten sie gegen uns vor. Wir glaubten jetzt die Sache mit der Maria Theresia, denn sicher hatten die armen Tierchen seit dieser Zeit gehungert und waren immer wieder auf unser Kommen getröstet worden. Es blieb uns nichts übrig, als die traurige Olfunzel wieder anzustecken, worauf sich die Tiere in ihre Schlupfwinkel zurückzogen. Man hörte sie dort förmlich mit der Zunge schlecken, so lecker waren wir damals. Der Rest der Nacht wurde mit Erzählen von Wizen verbracht. Jeder mußte fünfzehn erzählen. Es war genau wie im Märchen, nur daß es dort tausendeins Nächte waren, während uns die eine Nacht schon vollständig genügte. Der fremde Mann krümmte sich in seinem Bett, vielleicht kannte er unsere Witze schon alle. Ich habe sie bis heute auch vergessen, würde allerdings sonst auch keine davon erzählen. Am nächsten Tage verließen wir unter Protest das Lokal und bezogen ein Hotel.

Einer meiner Helfer war Norweger. Er war 1,90 Meter groß und 0,85 Meter breit und wurde deshalb Röschen genannt. Mein anderer Helfer war unser Kapitano. Beide machten von Stoderau aus einen Ausflug in die Umgebung auf dem Mars-Motorrabe Röschens. Hätte es in besagter Umgegend nicht so süßen Rotwein gegeben, und hätte Röschen nicht mit dem Kapitano gewettet, daß er trotz der schlechten

Straße und trotz der Dunkelheit (den Rotwein hatte er nicht erwähnt) mit neunzig Kilometer Geschwindigkeit immer in Schlangenlinien um die zehn Meter auseinanderstehenden Pfähle herumfahren könnte, die den Fußweg vom Fahrdamm absperreten, dann wäre wohl alles klar gegangen. Nachdem das Motorrad an einem Pfahl hängengeblieben war, setzten beide die weiteren Umrundungen, noch einige Zeit, humpelnd zu Fuß fort.

Unsere Flugzeuge seien unterwegs, darüber könne gar kein Zweifel bestehen, versicherte uns ein Mann mit sehr viel Gold am Kragen. So blieb uns allein nur der Wein. Eines Abends waren wir mit eben diesem beschäftigt, als uns ein Schuhmann mitteilte, daß vielleicht bei schnellem Handeln noch etwas Aussicht bestehe, einem unserer Kameraden das Leben zu retten. Wir zählten ab, Nöschien fehlte. Am nächsten Tage sollte in Stoderau Wahl stattfinden, und an den einzelnen Laternen des Marktplazes, vor unserm Hotel, hatten sich Redner aufgetan, die das im Dunkel watende Volk erleuchten wollten. Nöschien hatte davon Kenntnis genommen und sich eine freie Laterne gesucht, von der aus er nun in den Wahlkampf eingriff. Da sein Deutsch mangelhaft war, brachte er all die Sinnsprüche vor, die er fließend auswendig konnte, und erzählte dem aufhorchenden Volk, daß die freien Norweger nunmehr zum Schwerte greifen müßten, und daß diese Schweinerei eine andere werden müsse, daß weiterhin in der Kompagnie gar nichts drin läge, und daß das heraus müsse. Er beschloß seine wirkungsvolle Ansprache mit der Behauptung, daß er eine sonnige Jugend habe, und daß Frühstück die schönste Jahreszeit sei. Die Bürger Stoderaus schienen grundsätzlich anderer Meinung zu sein, denn sie krempelten sich die Ärmel auf und wollten dem freien Norweger das Fell verhauen. In diesem Augenblick trafen wir ein, um zu verhindern, daß die politischen Meinungsverschiedenheiten mit den üblichen Waffen des Geistes ausgetragen wurden.



Seitlich im Führersitz war ein großes Loch



Wir ließen die Teile angeseilt herunter

Unsere Flugzeuge befanden sich noch immer auf dem Wege, und ein Mann mit noch mehr Gold am Kragen tröstete uns mit dem Hinweis, daß zwischen Passau und Stokerau Österreich läge. Wir gaben uns mit dieser Auffrischung unserer Kenntnisse aber nicht zufrieden und kamen so an den Mann, der das meiste Gold hatte. Schließlich fuhr denn auch tatsächlich eine Lokomotive mit einem hübschen Kaffeekessel auf dem Schornstein los, um unsere Maschinen zu suchen, und traf denn auch als kleiner Extrazug mit unseren Waggons ein. Unsere Achtung vor der österreichischen Eisenbahn war beträchtlich gestiegen. Wir fanden es schon auf unserer etwas bewegten Hinfahrt sehr praktisch, daß in den Wagen Preistafeln derjenigen Gegenstände hängen, die man allenfalls zusammenzuschlagen beabsichtigt, damit man nicht gerade an das Teuerste gerät. Auch fanden wir, daß es eine hübsche Sitte ist, jeden Zug dadurch zum Verlassen einer Station zu veranlassen, daß von allen Seiten rote Tücher geschwenkt werden und auf Zutehörnern schauerlich geblasen wird. Ich möchte den Zug sehen, der da nicht entsezt das Weite sucht. Jedenfalls waren unsere Maschinen da, und die Sache konnte losgehen. Ich hatte eine kleine Enttäuschung zu verwinden, insofern, als meine Maschine gar nicht zelloniert war und statt des Zellons nur eine Ranne wunderschönen roten Lades beigepackt war. Wir strichen also unsern Vogel damit an, mit dem Erfolg, daß der Stoff völlig runzelig wurde und die ganze Angelegenheit noch ein halbes Jahr später klebte, wie ein Fliegenfänger. Da auf Segelflugerfolge so nicht mehr zu rechnen war, baute ich den mitgebrachten Flo-Hilfsmotor ein und stürzte mich auf die Preise für Hilfsmotor-Segelflugzeuge. Diese Konkurrenz erschien sehr aussichtsreich, da ich der einzige Bewerber war.

In Wien hingen große Plakate, die aus sagten, daß am Eröffnungssonntag um drei Uhr Start der Segelflieger zum Höhenflug und um fünf Uhr Start zum Streckenflug stattfinden würde. Für jeden von

uns lag eine Schärpe mit Namen und Firma bereit, und wahrscheinlich war geplant, uns unter den Klängen des Gladiatorenmarsches einziehen zu lassen. Das hätten wir nun sicher auch dann nicht getan, wenn der uneingeladene Espe mit verpflegt worden wäre. So aber traten wir in den Streik, unter der Devise „Gleiches Recht für alle“. Die Plakate hatten uns ohnehin schon stark mißfallen.

Aus Deutschland kam ein Vertreter unserer Sportbehörde und schlichtete die Differenzen. Der Sonntag hätte sich wegen des Wetters ohnehin nicht zum Fliegen geeignet. Das konnte jedoch die bedauernswerte Bevölkerung Wiens nicht hindern, in hellen Scharen zum Waschberg zu ziehen, wo ihnen an den, auf jedem Zugangsweg aufgebauten Rassenhäuschen Eintrittsgeld abgeknöpft wurde. Als sich die Zuschauer ausreichend nasse und kalte Füße geholt hatten, zogen sie auf dem Rückwege verständlicherweise stark mißvergnügt an den Rassenbuden wieder vorüber, und etliche Kassierer sollen dabei die Flucht ergriffen haben. Wären nicht Würstchenbuden im Fliegerlager gewesen, dann wäre das Fiasko wohl noch größer gewesen. Jedenfalls hatte dieser Sonntag eine enorme Propagandawirkung für den Segelflug, denn schon am nächsten Tage kam kaum noch ein Mensch heraus.

Nachdem der Konflikt beigelegt war und auch Espe verpflegt wurde, ging der Betrieb am Waschberg an, und es wurde noch sehr ordentlich geflogen. Ich warf die Kiste von Espe beim Einfliegen beinahe hin, da im Start der Knüppelgriff losging. Später zerschmiß ein anderer Pilot, den Espe aufgetan hatte, sie tatsächlich, und von dem Augenblick an flog Espe selber. Er meinte, das könne er bestimmt auch, das Hinschmeißen nämlich. Auf meinem roten Fliegenfänger startete ich zum ersten Motorflug vom Waschberg. In den Propeller, der dicht vor der Nase lief, hatte ich schon im Start den Finger gesteckt, den ich dann im Munde haben mußte. Der Kasten war mit dem Motor bös kopflastig, und beim Querruderbetätigen blieben die Klappen stehen, und nur



Prof. Georgii — Dittmar — Grönhoff — Kronfeld — Stamer



Hirth — Schulz — Kegel — Dittmar — Stamer — Kronfeld

der Sitz rutschte hin und her. Der Gleitwinkel war dafür aber mit Vollgas nur um wenig schlechter als beim Fliegen ohne Motor. Dicht am Boden flog die Kiste allerdings tatsächlich fast ohne Höhenverlust. So glich das Fliegen einem Hindernisrennen. Daher auch wohl der Name „Räfer“type“. Artur Martens, Botsch und Spieß mit den Maschinen „Strolch“, „Konful“ und „Edith“ holten sich den Löwenanteil der Preise, und viele druckfrische 500 000-Kronen-Scheine wurden bei der Preisverteilung aufgezählt. Eine Vampyrtype des Wiener Automobilklubs erreichte eine beachtliche Höhe, und Winter kurvte auf der schwanzlosen „Charlotte“ ungeheuer schneidig umher.

Auf der Heimfahrt gaben wir der Vermutung Ausdruck, daß uns die Österreicher nicht wieder einladen würden. Wir hatten doch das Gefühl, daß wir uns etwas wild benommen hätten. Das ist nun aber längst verjährt. Wir waren wohl mit dem Segelflug zusammen in eine Sturm- und Drangzeit geraten.

Altwater Hardt hatte in Bamberg wieder begonnen, Flugzeuge zu bauen, nachdem er von seiner schweren Verletzung genesen war. Er hielt an den flügelgesteuerten Typen fest, mit denen er schon Jahre vor seinem Unfall Versuche gemacht hatte. Messerschmidt, mit dem zusammen er auf die Wasserkuppe gekommen war, hatte den Motorflugzeugbau aufgenommen. Die flügelgesteuerten Maschinen wiesen, ähnlich wie die schwanzlosen Formen, noch viele Mängel auf, so daß eine ganze Reihe von Brüchen damit vorkamen. Der alte Flieger Baron Freyberg konnte eine solche Maschine einmal nicht mehr hochnehmen, da die Flügel sich rückwärts verbogen hatten, und er rasselte erheblich in den Boden. Es hatte recht übel ausgesehen, und wir liefen alle sofort hinzu. Freyberg war aber bereits aus dem Bruch hervorgekrochen, und beruhigend meinte er, es hätte in keinem Falle schlimm ablaufen können, denn

seine Mutter habe noch mehr solcher Söhne. Auch Hirth fiel später mit einer ähnlichen Maschine übel herunter und verletzte sich schwer. Nachdem nun Altvater Hardt eine neue Maschine gebaut hatte, schloß er sich uns Weltenseglern an und wohnte ebenfalls bei uns in unserer Bude. Von den schweren Mäusejagden her waren viele Schußlöcher in den Wänden und in der Decke. Wenn es regnete, tropfte es infolgedessen durch. Um dieser Veriefelung abzuhelpen, wurden leere Marmeladeneimer unter den Löchern aufgehängt.

Eines Abends lagen wir bereits alle in der Kiste. Es wurde noch gelesen und erzählt. Plötzlich tauchte die Frage auf, ob es uns wohl gelingen würde, jeder aus seinem Bett heraus, den Marmeladeneimer zu treffen, der über dem Kopf des Altvaters oben an der Decke baumelte. Das Feuer wurde mit Pistolen eröffnet, und tatsächlich lief bald darauf das Wasser aus dem Eimer in das Bett des armen Hardt. Dieser stand seelenruhig auf, zog seinen Kasten zur Seite, ging in die Werkstatt, hämmerte und sägte eine Weile und kam dann mit einem Privatdach aus Sperrholz wieder, welches er über seiner Klappe anbrachte, um sich wieder einzuschieben und ruhig weiterzupennen, während die Wassertropfen auf das Sperrholz trommelten.

Einmal kam ein junger Mann auf die Wasserkuppe. Er schleifte in einer umfangreichen Mappe eine ganze Anzahl von Projektzeichnungen mit sich. Er hatte es sich in den Kopf gesetzt, unseren Maschinen eine bessere Unterkunftsmöglichkeit zu schaffen. Da gab es Hallen von der Größe des Leipziger Hauptbahnhofes. Viel schöner und schwungvoller natürlich, und wegen der strengen Winter mit möglichst großen Fenstern. Es gab Türme vom Aussehen des Einsteinturmes, nur viel größer, Türme in Form von Infanteriepatronen, und noch viel Phantastisches mehr. In den Türmen sollten die Flugzeuge, übereinander hochgezogen, aufgehängt werden. Auf unsern schüchternen Einwand, daß doch für die großen Spannweiten schon ziemliche Schächte notwendig wären,

erklärte er uns, daß das eben unser Fehler sei, denn wir bauten unsere Flugzeuge falsch. Er begründete das damit, daß er noch nirgends in der Natur einen Vogel mit dauernd ausgebreiteten Schwingen gesehen hätte. Seiner Meinung nach müßten auch wohl die Lokomotiven zierliche Füßchen mit Krallen haben, und vorn einen Schnabel für die Kohlen. Schade, daß aus der Ausführung all der schönen Projekte nichts wurde, die Wasserkuppe wäre sonst wohl immerhin nicht unbeträchtlich verschandelt worden.

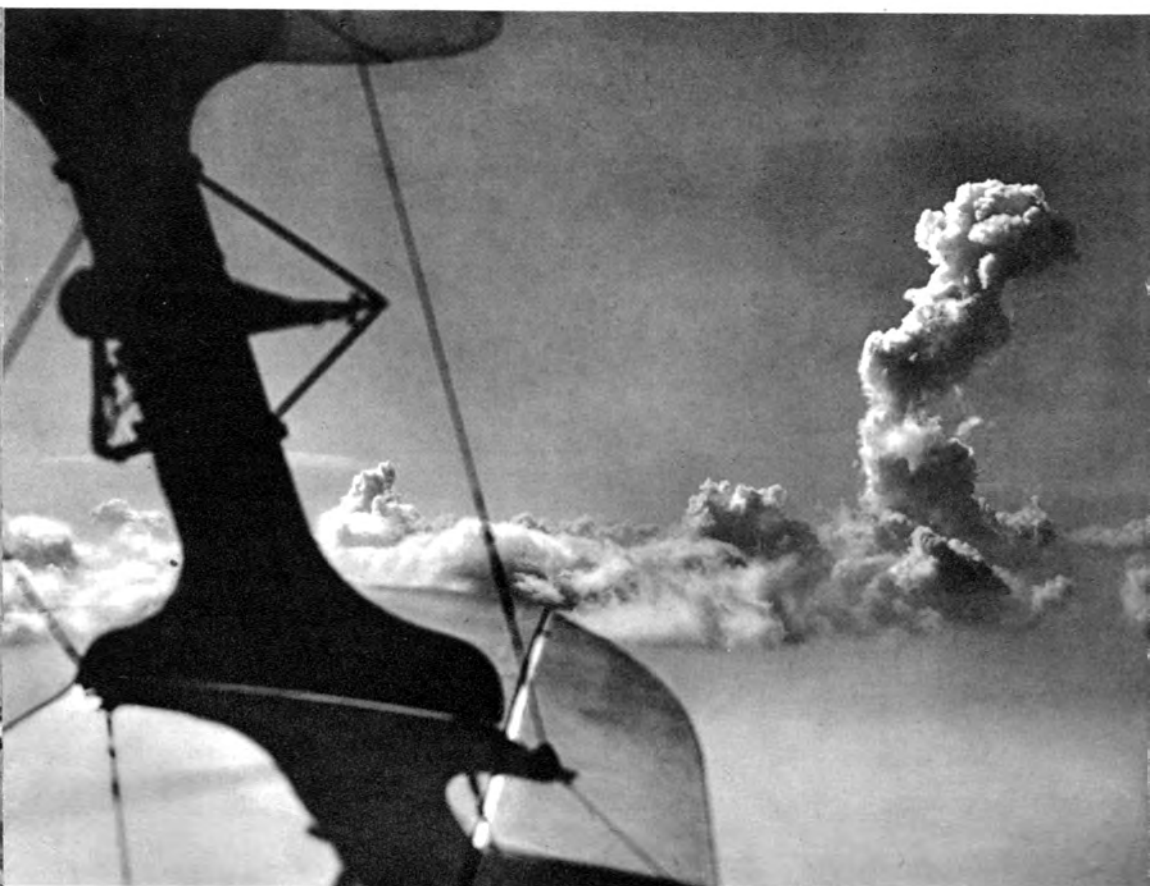
Nachdem wir nun auch wohl den Ideen nicht den nötigen Ernst entgegengebracht hatten, begnügte sich unser Gönner damit, außerhalb des Fliegerlagers einen Schuppen nach seinen Ideen aufzuführen. Da es für einen der Türme nicht langte, wurde eine Bude aus rauen Brettern daraus. Es war nur der Anfang eines stolzen Bauwerkes, welches die Grundrißform des Eisernen Kreuzes haben sollte. Jedenfalls stand nach seinem Weggang ein Holzkasten da, in der Form eines Tortenstückes, dem an der Spitze etwas fehlte. So war es auch, hier war die Bude nämlich offen, und es fehlte die Tür. Sonst waren das Dach und die Wände nicht dicht. Da für diesen Schuppen nun keine Verwendung war, wurde alles Gerümpel aus dem Lager dort untergebracht. Nun war es früher so, daß jeder, der einen Schlitten zum Wettbewerb brachte, der nichts taugte, oder der so hingeknallt worden war, daß ein Wiederaufbau Leichenschändung gewesen wäre, das bißchen auf der Kuppe liegenließ, nachdem allenfalls wertvolle Teile ausgebaut worden waren. Nachdem Espe dann nochmals Nachlese gehalten hatte, wurde der Rest in den „Neubau“ gebracht. So dauerte es nicht lange, da hörte diese schöne Bude auf den Namen „Friedhof“.

Wie es sich für einen richtigen Friedhof gehört, spukte es hier auch bald. In tiefer Nacht, gegen zwölf Uhr natürlich, tauchte aus der Richtung Wüstenachsen ein Licht auf, welches sich bis zum Friedhof bewegte. Dort blieb es stehen, und eine dunkle Gestalt bewegte sich weiter auf

das Lager zu. Verschiedentlich waren diese Annäherungen schon beobachtet worden. Die Gestalt, die wir noch nicht kennengelernt hatten, führte den Namen Friedhofsgärtner. Was er eigentlich wollte, das war uns schleierhaft, ließ uns aber beträchtlich kalt.

Eines Nachts schlug jedoch der Polizeihund Mampe (fünfundzwanzig Zentimeter lang) in der Behausung der drei „Nummern“ wütend an, und da er sonst nicht bellte, um nicht unnütz hungrig zu werden, wurde Nummer eins, Maxe Regel, doch beunruhigt und schälte sich aus seiner Falle. Unter der Baracke, die so hoch gebaut war, daß schon einmal der Ofen mitsamt dem Mittagessen darunter Platz gefunden hatte, machte sich ein Mann zu schaffen. Maxe rief ihn an, doch der Mann türmte und gab sich dadurch als Unbefugter zu erkennen. Als er auf mehrfachen Anruf noch nicht stehenblieb, schoß Maxe hinter ihm her. Er faßte aber selbst das falsch auf und lief nur schneller. Seine Laterne am Friedhof nahm er mit. Nun wurden wir doch etwas wachsam, denn wir vermuteten Brandstiftung oder ähnliches. Jedenfalls glaubten wir nicht mehr, daß der Mann Regenwürmer zum Angeln suche. Als es nun langsam Winter wurde, erschien der Spuk auf Schneeschuhen. Es waren aber Wachen ausgelegt, um dem Treiben endlich einmal Einhalt zu bieten. Fast wäre das Gespenst erwischt, da fuhr es auf seinen Brettern die steile Abtsrodekuppe hinunter ab, trotzdem der Schnee hier völlig vereist war. Die Verfolger lugelten jedenfalls in durchaus schlechter Haltung hinterher.

Dann blieb es lange still um den Friedhofsgärtner. Auf der Kuppe hatte sich allerlei verändert. Arthur, der sich immer mehr zur Kuppe hingezogen fühlte, hatte geheiratet. Ich war seinem Beispiel gefolgt, und meine Schwester war zu einem längeren Besuch bei uns. Wir hatten uns außer unseren Buden auf der Kuppe noch Wohnungen in Gersfeld besorgt. Die unsere wurde das „Große Hauptquartier“ genannt. Unsere Frauen machten uns bei jeder Gelegenheit ernstliche Vorwürfe, daß der



Wolkenaufwind



Grönhoff photographiert aus dem „Fafnir“ das Fliegerlager

Friedhofsgärtner immer nur dann erschien, wenn sie in Gersfeld waren. Wir konnten nun unmöglich unseren Spuk, auf den wir große Stücke hielten, in den Ruf eines wenig kavalierrmäßigen Betragens bringen, und beschloßen so eines Abends, einen synthetischen Friedhofsgärtner erscheinen zu lassen.

Für die ganze Verabredung standen uns noch nicht fünf Minuten zur Verfügung. Glücklicherweise befanden sich noch der Hängegleiterflieger Pelzner sowie ein Teil der Kaskadflieger Hannover auf der Kuppe, so daß es an handfesten Gestalten nicht fehlte.

Es wurde später. Nachdem ich alle irgendwie gefährlichen Waffen bis auf meinen Schießprügel beiseite gebracht hatte, wurde bei uns das Licht gelöscht. Nicht lange danach erschollen draußen Rufe: „Halt! Wer da? Halt! Halt!“ und dann ging ein wüstes Schießen los. Ich sprang aus dem Bett und fauchte mit meinem Schießeißen ebenfalls hinaus, um wild in die Luft zu schießen.

Es war ein fabelhafter Anblick. Eine schmale Mondsichel erschien hin und wieder zwischen schnellziehenden Wolkenfetzen. Verwirrende Wolkenschatten huschten über den Schnee, dazwischen viele Gestalten, die wild schreiend auf Schneeschuhen durcheinandersauften, und dauernd bligte es auf und knatterte. Die Frauen standen zitternd in der Tür. Meine Frau hielt meine Hausschuhe in der Hand. Plötzlich hieß es, der Friedhofsgärtner sei getroffen worden und liege vorn am Hang. Er hätte Feuer anlegen wollen und Arthur habe es noch im letzten Augenblick verhindern können. Es wurde mit viel Stimmenaufwand nach einer Tragbahre gerufen. Unsere Frauen wollten zu dem Bedauernswerten eilen und ihn verbinden, wir aber bedeuteten, daß das kein Anblick für Frauen sei, denn er wäre offenbar durch einen Querschläger verletzt, sähe jedenfalls wenig feierlich aus. Als endlich die Bahre kam, begab sich alles an den Hang, um den Friedhofsgärtner aufzuladen. Da erhob sich neues Geschrei, das Gespenst war weg.

Offenbar, so hieß es, hätte es sich mit letzter Kraft aufgerafft und verkrümelt. Wir bekamen natürlich bittere Vorwürfe zu hören, und den strikten Befehl, sofort auf die Suche nach dem Schwerverwundeten zu gehen. Wir dachten natürlich gar nicht daran, meinten, daß der Mann mit dem Schuß unmöglich weit gekommen wäre und schon ohne uns irgendwo im Schnee elend umkommen würde. Überhaupt zeigten wir an diesem Abend eine Gefühlsroheit, die ihresgleichen suchte. Unser Ansehen hat in den Augen der Frauen an diesem Abend schwer gelitten. Ich hatte dann noch versucht, den Frauen klar zu machen, daß sie ganz ruhig schlafen könnten, denn in dieser Nacht käme das Gespenst bestimmt nicht wieder. Sie haben widerwillig dennoch keine rechte Ruhe gefunden, während ich ganz ausgezeichnet schlief, was mich noch vollends in den Verdacht eines fürchterlichen Rohlings brachte.

Als ich am nächsten Morgen beim Kaffee, der in sehr gedrückter Stimmung eingenommen wurde, erklärte, daß der wirkliche Spuk nur gespukt habe, und daß der ganze Friedhofsgärtner nur künstlich gewesen sei, da wurde ich dann allerdings beinahe gesteinigt.

So geht es aber. Nun war das ersehnte Erlebnis tatsächlich dagewesen, und nur, weil es sich nachher als nicht echt erwies, war von Dankbarkeit keine Rede. Den armen echten Friedhofsgärtner hatten wir nun allerdings endgültig vergrämt. Wir haben ihn nie wieder gesehen. Dafür erfuhren wir dann allerdings zu unserer Freude, daß von einer uns wenig befreundeten Seite ein Angriff auf das Fliegerlager geplant sei, und daß es dabei wahrscheinlich zu einem Handgemenge kommen würde.

Wir entwarfen einen regelrechten Feldzugsplan nach dem Vorbild der Masurenschlacht, und begaben uns nach Gersfeld in den „Adler“. Wir standen in telephonischer Verbindung mit der Wasserkuppe, einige Gäste hatten freundlicherweise ihre Automobile für die gute Sache zur Verfügung gestellt, und wir wollten dem bösen Feind bei



— irgendein toller Streich wurde beraten



Grönhoff im Kreise der Schüler

seinem Erscheinen in den Rücken fallen. Wir warteten und erzählten dabei fürchterliche Räuberpistolen aus dem Kriege und tranken Grog. Wäre der Feind tatsächlich erschienen, gegen Morgen noch, es wäre uns ein leichtes gewesen, ihm in den Rücken zu fallen, denn ganz fest auf den Beinen standen wir alle nicht mehr.

Es war wieder einmal Weihnachten geworden. Ich wollte das Fest unbedingt auf der Wasserkuppe feiern. Meine Frau war bei ihren Eltern gewesen und ich erwartete sie am Morgen des Heiligabends. Ich war abends zuvor dazu gekommen, in der Schonung einen Christbaum zu „kaufen“ und ihn in unserer Wasserkuppenwohnung herzurichten. Einige Geschenke konnte ich auch aufbauen. Es war sehr spät nachts geworden. Ich war der einzige Mensch auf der winterlichen Wasserkuppe. Alle anderen waren zum Fest nach Hause gefahren.

In der Nacht wollte ich auf Schneeschuhen nach Gersfeld abfahren, um zum Frühzuge unten zu sein und vorher noch ein Auge voll Schlaf zu nehmen im Hauptquartier.

Als ich um zwei Uhr nachts ins Freie kam, war dichter Nebel und ein eifiger Schneesturm piffte über die Kuppe. Man sah nicht die Hand vor den Augen. Also genaue Windpeilung genommen und dann los. Ich mußte während des Laufens den Wind ziemlich genau von vorn haben, es war WSW. Das Gelände fiel scheinbar sanft ab, und es ging mit mäßiger Fahrt gegen den Wind. Dann lief es nicht mehr. Das machte wohl der Gegenwind. Man mußte kräftig die Stöcke gebrauchen.

Jetzt lief es wieder ein Stück, ich war vermutlich zu weit nach links gekommen und änderte meinen Kurs etwas, wobei ich dann auch zum ersten Male gründlichst hinslog. Vermutlich ein blankgewehrter Stein. Zu sehen war nichts. Mit dem Wind schien etwas nicht ganz zu stimmen, doch was half das nun. Weiter! Jetzt stieg das Gelände etwas. Kleine Kube? Dann fiel es, und es begann eine Abfahrt. Ich hatte schon wieder einige Male gelegen. Das Gesicht war jetzt so kalt, daß es Schwierig-

zeiten machte, die Windrichtung noch zu konstatieren. Die Abfahrt dauerte an. Wahrscheinlich doch schon große Eube, also Abfahrt nach Gersfeld. Wieder ein paarmal hoffnungslos in den Schnee. Es schien recht steil zu sein. Immer noch liefen die Bretter wie wild, und immer noch dichter Nebel. Das Hinfallen war jetzt nicht mehr zu zählen, da tauchte ganz dicht etwas Schwarzes auf, und ich lag in einem Zwergwacholder. Also Westhang. Jetzt mußte ich schon ganz unten sein, da standen solche Büsche. Gut, daß ich nicht in den Wald gebraust war. Also nun weiter und links halten. Die Bretter liefen wieder, und wieder flog ich hin, daß die Funken stoben.

Dann kam ein Baum, den ich erst sah, als ich direkt davor stand. Es ging immer noch bergab, denn es lief noch ganz hübsch. Dann war die Fahrt mit einem Ruck zu Ende. Die Skispitzen saßen fest. Der Oberkörper fauste nach vorn, doch diesmal zur Abwechslung nicht in den Schnee, sondern in einen überschnittenen Wassergraben, der nun schadenfroh plätscherte. Nach dieser Erfrischung munter weiter. Da schlug ein Hund an, und die Umrisse eines Hauses tauchten auf. Schade, daß jetzt so dicke Schneeklumpen an den naß gewordenen Schneeschuhen hingen, das machte das Laufen beschwerlich. Der Hund gebärdete sich wie wild, er hätte sich an seiner Kette vor Zorn bald selbst gebissen. Nach langem Klopfen und Lamentieren tauchte endlich ein Kopf in einem Fenster auf, der nicht gerade freundlich nach der Ursache des Lärmes fragte. Es gibt in der Gegend noch Hexen und Kobolde, und eine Verwechslung wäre immerhin möglich gewesen. Schließlich erfuhr ich aber doch, daß ich dicht vor dem Dorfe Poppenhausen war. Das war gründlichst verkehrt. Also querfeldein weiter, in der Richtung, in der Gersfeld liegen mußte. Die Schneeklumpen an den Brettern wurden hinderlich und machten müde. Es lief fast gar nicht mehr. Nach langem stumpfsinnigen Laufen tauchte plötzlich ganz dicht ein Licht auf. Ein erleuchtetes Fenster. Ich schnallte die Bretter ab, mein Bedarf war gedeckt.

Es war ein Gehöft am Fuße des Pferdestopfes. Die Bewohner wollten nach Gersfeld zum Frühgottesdienst. Die Hoffnung auf einige Stunden Schlaf im Hauptquartier in Gersfeld hatte ich längst aufgegeben. Ich durfte bleiben bis zum Abmarsch. Dann nahm ich meine Bretter auf den Rücken, ich hatte kein Vertrauen mehr dazu, und stapfte dicht hinter den Bauersleuten einher durch den tiefen Schnee nach Gersfeld. Ich ließ meine Führer keinen Augenblick aus den Augen, und dennoch war meine Hoffnung gering, Gersfeld je zu erreichen. Schließlich waren wir aber doch da, und aus den bunten Kirchenfenstern fiel das Licht in schrägen Streifen in den Nebel. Es war weihnachtlich, und ich freute mich, nicht mehr irgendwo umherzuirren.

So ging ich denn zum Bahnhof, der in völliger Finsternis dalag. Warum machte man kein Licht, um den Zug, der jede Minute kommen mußte, gebührend zu empfangen?

Der Stationsvorsteher ging wohl auch zur Kirche, jedenfalls traf ich ihn und fragte nach dem Zuge. Er meinte, daß mein Fahrplan wohl aus dem Jahre 1813 stamme. Das war grob übertrieben, er war zwar einige Jahre alt, aber noch ganz gut erhalten, aber ein Zug kam deshalb trotzdem nicht. Im Laufe des Tages kam er dann allerdings tatsächlich, und nachdem in Gersfeld noch Einkäufe für das leibliche Wohl getätigt waren, denn in die Erbswurstsuppe sollten zur Feier des Weihnachtsabends Würstchen kommen, begann der Anstieg zur Wasserkuppe wieder. Der Nebel war nicht gewichen, und der kurze Nachmittag ging bereits wieder zu Ende. Die Kinder in Gersfeld hatten schon festliche Gesichter, als wir an den letzten Häusern vorbeikamen. Oben piffte der Wind wieder eifig, und es wurde vollends dunkel. Ich machte meine Frau darauf aufmerksam, daß mir meine Orientierungsgabe irgendwie abhanden gekommen sein müsse, denn ich wußte schon wieder nicht mehr genau die Richtung. Mein Knie, durch das ein unfreundlicher Rumäne am Roten-Turm-Paß hindurchgeschossen hatte, fing übel an zu knarren.

Hin und wieder lag einer von uns. Dann tauchte im Nebel ganz groß etwas Schwarzes auf. Sollten das schon die Hallen sein? Es war aber nur ein kahlgewehrtes Stück, ein paar Steine und etwas Heidekraut. Wie eine Gata Morgana ist das im Nebel und verleitet dazu, aus der Richtung abzuweichen. Wir hatten uns schon langsam an den Gedanken gewöhnt, irgendwohin ins Tal abzufahren und den Heiligabend irgendwo in einer Gaststube zu verbringen, da tauchte wieder etwas Schwarzes auf. Es war eine kleine geduckte Tanne, die im Fluggelände stand, und die wir kannten. Mit neuem Mut ging es in der nun genau festgestellten Richtung weiter. Wir haben dann die Hallen erreicht und unseren Christbaum vorgefunden. Als der Ofen geheizt war und die Kälte langsam zurückscheuchte, war Weihnachten. Der Schnee knisterte draußen gegen die Fenster, und die Mäuse piepten in ihren Schlupfwinkeln.

Wir hatten im Jahre 1922 erstmalig einen regelrechten Schulbetrieb auf der Wasserkuppe eröffnet. Meine Frau und meine Schwester standen mir wacker zur Seite, denn es galt die Schüler auch zu verpflegen. Da es kaum etwas zu kaufen gab und das Geld ein sehr knapper Artikel war, ergaben sich hier manche Schwierigkeiten. Mittags saß alles in der Küche zusammen am langen Tisch und löffelte Erbswurstsuppe und aß einen kriegsstarren Ranten Brot dazu. Es kam uns nie in den Sinn, daß es vielleicht einmal jemand nicht schmecken könnte. Das war aber auch wohl nie der Fall. Wir halfen den Frauen, so gut wir konnten, trugen Wasser und hatten Holz. Einmal mußten wir unendlich viel Wasser tragen und den Weg zur Quelle immer wieder machen. Dann schlugen wir Holz, unendliche Mengen, bis wir endlich zum Fliegen entlassen wurden. Man hatte uns verraten, daß es mittags Nudeln geben solle, und so war uns keine Arbeit zuviel geworden. Es gäbe etwas später Mittagessen, wurde uns dann gesagt, denn das Wasser wolle nicht richtig kochen. Wir konnten das nicht recht begreifen, nachdem schon ein Berg Holz in den Herd gewandert war,



In den Pfingstferien kommt die Jugend zum Modellfliegen auf die Wasserkuppe

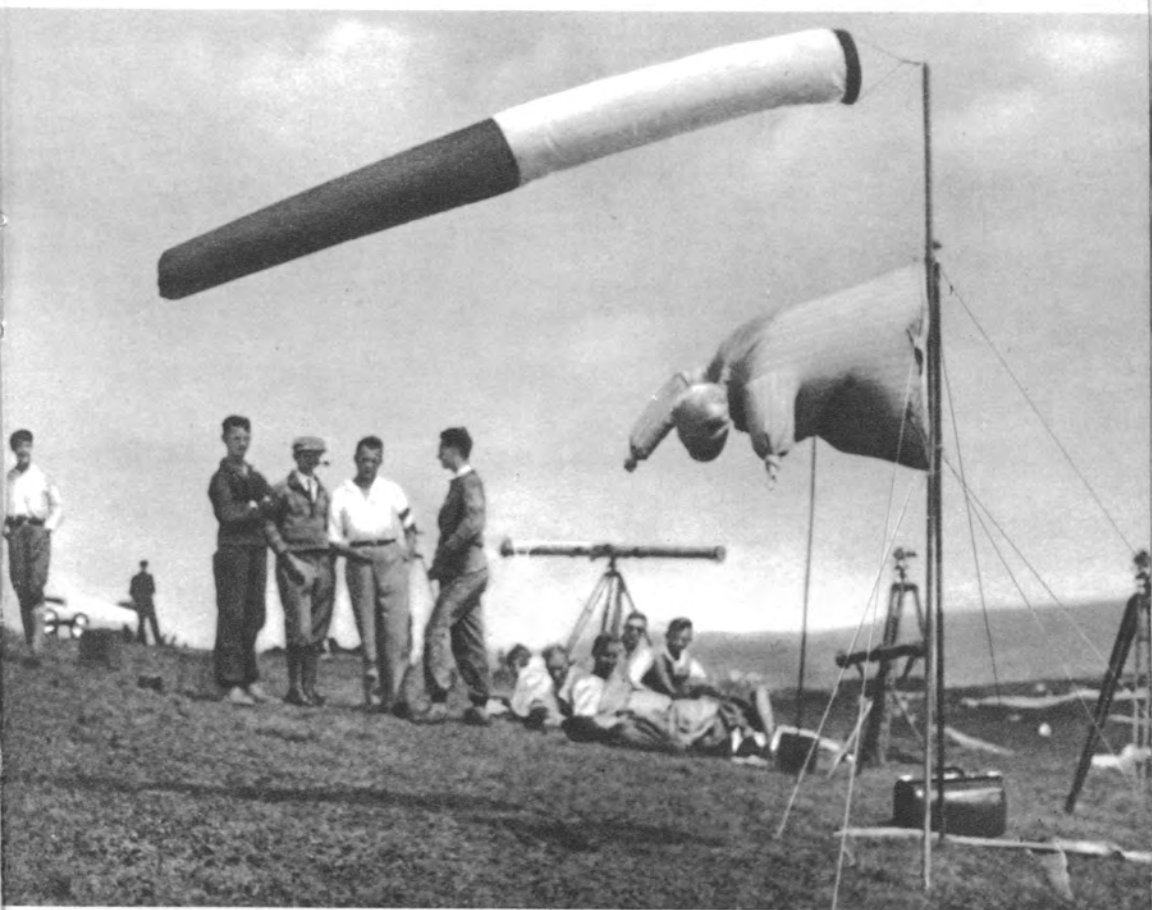


Der alte „Schlafwagen“ — der erste feste Bau auf der Wasserkuppe

ahnten aber noch nichts Böses. Argwöhnisch wurden wir erst, als es hieß, es müßten zehn Mann in die Küche kommen, um das Wasser abzugießen, und es sollten nicht gerade die Schwächsten kommen.

Ja, da sahen wir es denn. Alles Wasser, was wir geschleppt hatten, stand in einem Kessel, so groß wie ein Getreidesilo, auf dem Herd und kochte nunmehr eifrig. In diesem Binnenmeer schwammen anderthalb Pfund Rudeln wie wild gewordene Unterseeboote umher, und das ganze war mit einer Schubkarre voll Salz gewürzt worden. Nun sollten wir das Wasser abgießen, um an den Kern der Sache zu kommen. Es fiel uns doppelt schwer. Still haben wir dann nachher Wasser zum Aufwaschen geholt. Diese Scharte wurde aber bald ausgeweht. Es hatte sich herumgesprochen, daß es Reis geben sollte. Wir waren sehr gespannt, denn andauernd Erbswurst ist ja auch nicht das Richtige. Der große Topf war außer Gefecht gesetzt, und ein handliches Gemäß in Betrieb genommen. Zehn Pfund Reis waren in den Topf geschüttet und mit etwas Wasser bei mäßigem Feuer zum Kochen gebracht. Die Mahlzeit versprach reichlich zu werden, denn der Reis wuchs. Er wuchs immer mehr und drohte den Deckel zu heben, so daß beide Frauen ihn kaum halten konnten. Schließlich, als der Topf zu plazen drohte, wurde das Essen als fertig erklärt. Jeder hatte in seinem Napf einen sprengstückartigen Brocken vor sich. Nachdem wir einige Löffel zerbrochen hatten, versuchten wir vergeblich mit Hammer und Meißel einige Stücke abzusprengen. Der Hund Rolf, der bei uns zum Vegetarier umgeschult war, zog den Schwanz ein und verschmähte sein Teil, wir alle erklärten, gar keinen Hunger zu haben, und stellten unseren Reis draußen in einer Ecke auf. Er ist dann später zum Straßenbau verwendet worden. Dafür gab es manchmal aber wieder Erbswurstsuppe mit gerösteten Brodstücken, an der man sich Hände und Füße wärmen konnte. Damals hat aber niemals jemand über das Essen gemedert, was ja heute auch nicht vorkommt.

Im Schlafwagen, da wo jetzt der Rhöngeist Urfinus seine Wohnung hat, wohnten damals, jung vermählt, Arthur und Frau, und brieten mit der Selbstverständlichkeit der Ahnungslosen Beefsteaks, Roteletts und andere märchenhafte Dinge auf einer Spirituskochmaschine. Der Hund Rolf kam mit seiner vegetarischen Weltanschauung in erhebliche Konflikte, uns hat eigenartigerweise niemand etwas angemerkt. Des Lebens ungetrübte Freude wurde jedoch auch diesen Schlemmern nicht zuteil, denn als die Spiritusmaschine mit Petroleum geheizt wurde, verfinsterte sich der Himmel, die Speisen wurden schwarz und wenig schmackhaft, und die Gesichter glichen denen von Sundanegern. Als daraufhin ein Kanonenofen in Betrieb genommen wurde, trat die Brennholzfrage in den Vordergrund. Arthurs Schwiegervater, der zum Besuch seiner Kinder auf der Ruppe war, löste die Frage, jedoch zu einseitiger Zufriedenheit. Wir hatten den Bau eines neuen Flugzeuges in Angriff genommen, saßen im Zimmer und bauten im Schweiß unseres Angesichts Rippen. Die fertigen wurde draußen in der Halle aufgeschichtet. Eigenartigerweise wurden es nicht mehr, so sehr wir uns auch anstrebten. Dann hörten wir einmal ein eigenartiges Knacken in der Halle und konnten feststellen, daß Arthurs Schwiegervater eine Rippe nach der anderen überm Knie zerbrach, da sie für den Ofen sonst zu sperrig waren. Wir haben die Anschaffung eines größeren Ofens in Vorschlag gebracht. Um uns zu versöhnen, wurden wir zum Bratkartoffelessen eingeladen. Über dem offenen Ofenloch wurden die Kartoffeln in einer Pfanne gebraten. Arthurs Schwiegervater hatte diese feierliche Angelegenheit selber in die Hand genommen und klärte uns darüber auf, wie man als richtiger Jäger Bratkartoffeln herstelle. Wir sahen der Zeremonie mit berechtigtem Interesse zu. Als die Sache fast spruchreif war, wurde sie mit der Pfanne nochmals durcheinandergeschüttelt. Das ist der Höhepunkt, denn dabei dreht sich die Pfanne lautlos um den losen Holzstiel, und die Kartoffeln verschwinden im



Der Meßtrupp am Hang



Überall im Reich wird geflogen

Feuerloch. Uns war feierlich zumute, wie im Krematorium. Dann gingen wir gesättigt nach Hause. Hinter uns schien eine Auseinandersetzung zu beginnen.

Im Ofen knisterte das Feuer. Dicht am Ofen war es gemütlich warm. Auf Strohsäcken hockte alles im Halbkreis. Einer las vor oder erzählte. Die Feuerungstür blieb offen, und der Widerschein der Flammen spielte über die Gesichter. Lange Abende waren das, an denen einer erzählte, von der Ruhr, von Oberschlesien, ein anderer von Tirol, von Schleswig, von Eupen und von Ostpreußen und dem Korridor, wieder ein anderer aber von den Brüdern in Deutsch-Österreich. Abende, an denen wir den schwachen Pulsschlag unseres kranken Vaterlandes spürten und uns alle der heiße Wille überkam, zu helfen.

Wir wurden uns klar darüber, daß wir auf der Wasserkuppe gern Vertreter anderer Nationen aufnehmen wollen, wenn sie gewillt sind, unser Leben mit uns zu führen. Wir wollten ihnen unsere blutenden Grenzen zeigen, wir wollten ihnen zeigen, wie wir fühlen und wie wir sind, und so dazu beitragen, das Zerrbild zu zerstören, welches wüste Kriegsheke von uns Deutschen gezeichnet hat, und was noch heute in vielen Köpfen spukt. Klar stand uns unser Ziel vor Augen. Fliegen sollen viele, wenn nicht alle, nicht nur um des Fliegens willen. Mehr noch als alle Fliegekunst ist der Geist, der einigend alles umfaßt, der Opfer bringen lehrt für eine Idee, für eine große Sache. Wenn wir Tausende von Vereinen und viele Verbände in Deutschland haben, wenn die Namen in alle verschiedenen Richtungen weisen, so liegt das an der unbändigen Lebenskraft unserer Bewegung und an dem Ungezügelter junger Menschen. Vergessen wir aber nie, daß der Gedanke des Fliegens letzten Endes doch alle umfaßt. Das mögen insbesondere diejenigen nicht vergessen, die zu Führern der Bewegung geworden sind. Nicht auseinander aus vereins- oder aus verbandspolitischen Gründen,

sondern zueinander durch die Gemeinsamkeit des Zieles, Fliegen! Einen einzigen Hut wird es nie geben, unter dem sich alles sammelt, dazu sind die Menschen zu verschieden, zu kritisch und vielleicht auch zu unverträglich. Das ist nun einmal so, und vielleicht ist es ganz gut so, denn Konkurrenz macht lustig.

In dem großen Schrank der fliegerischen Jugendbewegung können viele Hüte hängen, friedlich nebeneinander, auch wenn ihre Bänder verschiedene Farben haben. Letzten Endes dienen sie doch alle dem gleichen Zweck, nämlich dem Behüten.

Dann standen wir am Hang und sahen einem Flugzeug zu, welches in großen Schleifen vorm Hang segelnd Höhe gewann. Es war etwas Besonderes um dieses Fliegen. Leicht und elegant nimmt das Flugzeug die Kurven, mit verblüffender Selbstverständlichkeit und Sicherheit. Kein Taften und Suchen in der Luft. Hier fliegt ein Mensch, der es dem Vogel gleichtut, ein ganzer Meister. Nehring segelt die „Roemryke Berge“.

Von Berg zu Berg stößt er vorwärts und verschwindet im Dunst der Ferne. Über siebzig Kilometer Strecke!

Dann ist er zurückgeholt mit seiner Maschine. Viel Freude und viel Lachen gab es unterwegs zusammen mit den Helfern seiner Gruppe. Nun ist er etwas verlegen, ob der Glückwünsche von allen Seiten. Es ist nichts Besonderes, meint er, nur arbeiten muß man vorher. Man muß Flugwege ausarbeiten nach der Karte, für jede in Frage kommende Windrichtung. Nicht ins Blaue hineinfliegen, sondern eine genaue, bis in alle Einzelheiten ausgearbeitete Marschroute haben. Flugstrategie! Bubi Nehring! Eifern streng gegen sich selbst, ein bescheidener, lieber Mensch, ein treuer, allezeit lustiger Kamerad und ein gottbegnadeter Flieger, so steht er in unser aller Gedächtnis. In treuer Pflichterfüllung seiner Aufgaben kam er mit einem Motorflugzeug bei einem schwierigen Wetterflug ums Leben. Er durchstieg eine

dicke Wolkenmasse, seine Instrumente vereisten in großer Höhe, und er geriet, völlig blind fliegend, in stark gedrückte Fluglage. Die Wolken hatten sich bis dicht über den Boden gesenkt. Beim plötzlichen Herausnehmen aus der Sturzfluglage zerbrach das Flugzeug. So starb unser Bubi Nehring den Fliegertod, doch sein Name lebt in den Herzen aller Segelflieger fort. Eine ganze Anzahl von Schülern hatte ich nun bereits ausgebildet, und alle verließen die Wasserkuppe mit dem Versprechen, ihre ganze Kraft einzusetzen für den Gedanken der Nachwuchsschulung und im Geiste der Wasserkuppe bauen zu helfen, an einer fliegerischen Jugendbewegung. Alle haben ihr Versprechen gehalten, und viele haben tausendmal ihr Leben eingesetzt für unsere Sache. Viele sind zum Motorflug gegangen und haben auch dort die Segelflugschulung nicht vergessen. Manchen dieser alten Streiter deckt schon der Rasen, doch ihr Andenken ist in uns allen lebendig. Wie ist nun diese Methode, die heute überall in der Welt angewendet wird? Diese Schulungsmethode, die es zu entwickeln galt, nachdem die übliche Schulung auf den Segelflug, insbesondere in den ersten Jahren, gar nicht anwendbar war. Ich ging von dem Gedanken aus, daß die Bedienung der einzelnen Ruder derart selbstverständlich und organisch richtig ist, daß dann, wenn die steuernde Hand die natürlichen Reflexbewegungen auf Lageänderungen des Flugzeuges ausführt, ein Steuerausschlag in falscher Richtung eigentlich ausgeschlossen ist. Man müßte also das Fliegen erlernen können, so wie man das Radfahren erlernt, wobei man auch nicht auf vielen Fahrten immer wieder schult, wie man die Lenkstange zu bewegen hat, sondern eigentlich in dem Augenblick bereits fahren kann, wo man das volle Vertrauen zu dem Gefährt gewonnen hat, und den, aus dem Unterbewußtsein kommenden Reflexbewegungen freies Spiel läßt. Wenn aber das Vertrauen zu einem Gefährt geweckt werden soll, dann gilt es aufzuräumen mit Ammenmärchen, die über das Fliegen erzählt werden, mit dem oft durchsichtigen Grund, eigene

Fähigkeiten in ein ganz besonderes Licht zu setzen. Das Radfahren wird erst dann zur Leistung, wenn man besonders schnell, besonders lange oder besonders kompliziert fahren kann. Gar nicht anders ist es beim Fliegen. Das Fliegen allein ist eine absolut normale Angelegenheit, und die Leistung fängt erst da an, wo mit Hilfe des Fliegens Besonderes erreicht wird. Damit ist der Lehrer schon nicht auf Grund seines Könnens himmelweit dem Schüler überlegen, sondern er ist nichts weiter als erfahrener und muß bestimmen, wenn überhaupt Fortentwicklung möglich sein soll, den Schüler, der jünger als er selbst ist (wenn auch nur im Fliegen), weiterbringen, als er selbst ist. Darin liegt eine gewisse Tragik des Lehrerberufes. Der Lehrer muß stolz sein, wenn seine Schüler ihn mit ihren Leistungen überbieten. Das Fliegen ist eine individuelle Angelegenheit. Fast alle Menschen fliegen verschieden, je nach Temperament oder Veranlagung. Es gibt Menschen, die weich und geschmeidig fliegen, andere, die hart und robust fliegen, welche, die vorsichtig, und welche, die schneidig oder gar frech fliegen. Hat man diese Erkenntnis gewonnen, dann wird man nicht versuchen, alle Schüler in eine Form pressen zu wollen. Man wird im Gegenteil versuchen, ihre Eigenart in fliegerisch brauchbarer Form zu entwickeln. Das setzt voraus, daß der Lehrer seine Schüler kennenlernt. Dazu sind eine innige Kameradschaft und eine gute Menschenkenntnis des Lehrers notwendig. Ein Schüler, der langsamer vorankommt als ein anderer, ist nicht schlechter, sondern nur schwerfälliger. Ein Schüler, der gar nicht recht vorankommt, hat noch irgendwelche Hemmungen, irgendwelche Komplexe, die der Lehrer abbauen helfen muß. Er ist deshalb weder ein Idiot noch ein Riesenrost. Fliegen lernt jeder körperlich und geistig gesunde Mensch. Es erfordert kein Übermaß an Mut oder an Geistesgegenwart, kein geistiges oder körperliches Athletentum. Das ist in Tausenden von Fällen unzweifelhaft erwiesen. Die Aufgabe des Fluglehrers ist es, den Schüler zu Anfangssprüngen, dann zu kleinen und größeren Flügen



Grönhoff in der schwanzlosen Delba-Type



Ein „Rhönadler“ im Start

immer so anzusehen, daß die gestellte Aufgabe den Fähigkeiten des Schülers entspricht. Das geht so weit, daß der Lehrer den Schüler in seinen fliegerischen Fähigkeiten meistens besser kennt als dieser sich selber. Der Schüler traut sich entweder zuviel oder zuwenig zu. Der Lehrer beobachtet den Flug des Schülers in jeder Phase haargenau und gibt dem Schüler nach dem Fluge die Korrektur. Er nennt ihm nicht nur die Fehler, die gemacht sind, sondern nennt auch die Gründe, aus denen sie gemacht sind. So wie der Schüler entsprechend seinen steigenden Fähigkeiten zu immer schwierigeren Flügen angefaßt wird, so wird auch langsam das Anfängerschulflugzeug gegen ein solches für Fortgeschrittene und zuletzt für Leistungsflieger eingetauscht. Die Methodik der Schulung im motorlosen Flugzeug verlangt, daß im Anfängerflugzeug sowie im Flugzeug für Fortgeschrittene noch keinerlei Instrumente vorhanden sind. Das sogenannte fliegerische Gefühl im Schüler soll hochgezüchtet werden, und Instrumente sollen lediglich zur Kontrolle erst dann eingebaut sein, wenn der Führer über das Stadium des Fliegenlernens hinweg ist. Ein Flieger soll unter normalen Umständen jederzeit ohne Instrumente fliegen können, denn im letzten Grunde soll er sich nur immer auf sich selber verlassen. Deshalb soll er auch nicht das Fliegen nach Instrumenten erlernen. Es galt die Schulflugzeuge so zu entwickeln, daß der Anfänger gefahrlos nach der Methode der Alleinschulung geschult werden konnte, daß ohne große Schwierigkeit der Übergang auf leistungsfähigere Maschinen möglich war, und daß die zum Schulen verwendeten Flugzeuge so billig waren, daß ein Schulbetrieb überhaupt tragbar war.

So wurde aus dem Doppeldecker „Große Welt“ über den „Pegasus“ der „Jögling“ für Anfänger. Aus dem „Hol's der Teufel“ über den „Roland“ die „Bremen“, den „Prüfling“, der „Falke“ für Fortgeschrittene. Für Leistungsflieger wurde dann der „Professor“ und später, aus den Erfahrungen mit dem „Falke“ heraus, der „Super-Falke“ entwickelt.

Grundsätzlich wurde die Methode auf das Sammeln eigener Erfahrungen durch den Schüler eingestellt. Jeder Schüler, der aus dem flachen Anfängergelände an geneigtere Hänge kommt, hat bereits wirklich einmal gespürt, was geschieht, wenn man ein Flugzeug überzieht oder irgendwelche anderen Fehler macht. Die eigene Erfahrung wirkt immer nachhaltiger als jede, auch die drastischste Ermahnung.

Es wurden dann versuchsweise Schulungen nach der im Motorflug üblichen Methode der Doppelsitzer-Doppelsteuerschulung durchgeführt. Es zeigte sich dabei ganz eindeutig der Wert der im motorlosen Flug geschaffenen Schulungsmethode, denn nirgends war die Doppelsteuer-methode in der Lage sich durchzusetzen. Für den Motorflug wird sie natürlich immer ihre Bedeutung behalten, denn da ist es unmöglich, dem Schüler ein Motorflugzeug zu Alleinstudien in die Hand zu geben, ohne daß der Schüler beträchtliche Werte zerstört und sich unter Umständen Kopf und Kragen bricht.

Aber auch die Segelflugschulung soll ein Übergang zum Motorflug werden. Wer fliegen kann, der soll nicht nur eine Type fliegen können, sondern soll sich selber, wenn entsprechende Übergangsmaschinen vorhanden sind, auch auf andere Flugzeugtypen und andere Flugzeugarten einschulen können. Ob man eine motorlose Maschine fliegt oder ein Motorflugzeug, in beiden Fällen muß man nur fliegen können.

So entstand von uns aus eine Verbindung zum Motorflug. Der sogen. „Schleppflug“ wurde schulmäßig erfaßt. Dabei wird an einem Schlepp-label ein Segelflugzeug von einem Motorflugzeug durch die Luft gezogen. Aus dem motorlosen Flug ist schon Motorflug geworden, denn ob der Motor das Flugzeug direkt zieht oder auf dem Umwege über ein Schleppseil, das bleibt sich in der Auswirkung ziemlich gleich. Wenn jetzt das Segelflugzeug in bezug auf seine Start- und Landeeigenschaften sowie in bezug auf die Sichtverhältnisse des Insassen dem Motorflugzeug angenähert wird, dann ist ein Übergang geschaffen. Es wurde

dann noch ein Motorflugzeug geschaffen, die „Hummel“, welche für die ersten Motorflüge des Segelfliegers geeignet ist, und die gleichzeitig durch größtmögliche Billigkeit dem Mangel an einem billigen, sogen. „Volksmotorflugzeug“ abhelfen soll. Nach der in mühsamen Jahren auf der Wasserkuppe entwickelten Schulungsmethode sind heute über zehntausend Schüler erfaßt und tausend Segelflieger ausgebildet. Was wir in einsamen Winternächten auf der Wasserkuppe erträumten, eine fliegerische Jugendbewegung zu schaffen, das erreichen wir. Die meisten Skeptiker sind heute bekehrt und teilweise selber zu Propheten geworden, und als Fluglehrer haben wir ja gelernt, daß andere später da sind, wenn alles schön glatt geht.

Nachdem ich nun meine Aufgabe und meine Arbeit so eingehend geschildert habe, muß ich auch die Aufgabe und die unermüdlige Arbeit Lippischs, des Hangwinds, schildern.

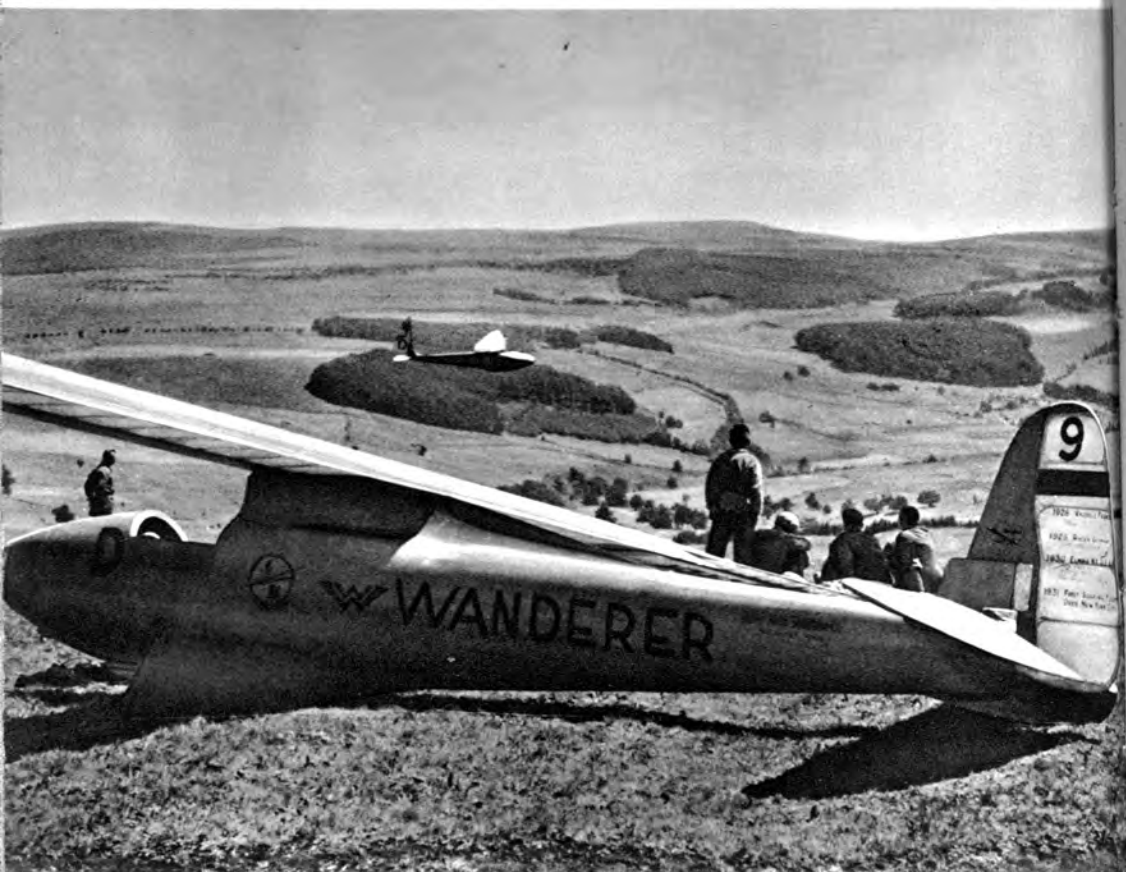
Er sagte sich, daß die Entwicklung unseres ganzen Flugwesens durch den Krieg krankhaft war. Aus den vielseitigen Versuchen, mit allen möglichen Flugzeugformen, mit dem Ziel der größeren Wirtschaftlichkeit, respektive der größeren Leistung und der größeren Sicherheit, die es vor dem Kriege gab, war die Hochzüchtung einer einzigen Flugzeugtype geworden. Die Erreichung größerer Leistungen war aber durchweg mit einem Verlust an Wirtschaftlichkeit erkauft worden. Hangwind war es völlig klar, daß diese Entwicklung, so selbstverständlich sie für den Krieg gewesen ist, nie für eine Zivilluftfahrt in Frage käme. Neue Wege mußten beschritten werden.

Stellen wir die Sicherheit voran, dann mußten eigenstabilere Flugzeugformen geschaffen werden. Es mußten Konstruktionsmethoden gefunden werden, die den Flugzeugen bei erträglichem Gewicht eine völlig ausreichende Festigkeit gewähren, oder aber die aerodynamischen

Eigenschaften neuer Flugzeuge mußten so sein, daß es leichter wurde, die tatsächlich auftretenden Kräfte in der Konstruktion aufzunehmen. Gewisse unangenehme Flugeigenschaften, die älteren Typen wohl anhafteten, mußten verschwinden, und für größere Flugzeuge stellte er für seine Arbeiten die Forderung der Wartbarkeit der Motoren im Fluge. In bezug auf Wirtschaftlichkeit der Flugzeuge stand für ihn fest, daß dem Luftverkehr der Zukunft nur die große Strecke gehört, und daß das Flugzeug nur auf großer Strecke den andern Verkehrsmitteln auf die Dauer überlegen sein kann. Überlegen kann es aber tatsächlich nur dann sein, wenn es außer dem Betriebsstoff und der Besatzung wirklich auch noch beträchtliche Mengen zahlender Last mitführen kann. Luftverkehr kann nicht immer subventioniert bleiben. Wir sahen dann in den Folgejahren verschiedene kühne Ozeanflüge, die diese Darlegungen bekräftigten. Es flogen Pioniere des Flugwesens mit geflügelten Betriebsstofftanks und Motoren, an denen die geringste, leicht zu behebbende Störung zum katastrophalen Scheitern des Fluges geführt hätte und in einigen Fällen wohl auch hat. An den Flugzeugen mußte alles überflüssige Beiwerk entfallen, man muß zum schwanzlosen „Nurflügel-Flugzeug“ kommen, bei dem die Motoren wartbar im Flügel liegen. Lippisch erkannte, daß der Weg dahin weit und beschwerlich sei, insbesondere aber für uns Deutsche, da uns durch Geldmangel überall die Hände gebunden waren. Gleich dem Wenks war auch sein Plan. Entwicklung dieser neuartigen Formen aus Modellen heraus. Weiterentwicklung durch Flugerprobung bemannter Segelflugzeugtypen. Im Gegensatz zu Wenk aber nicht das Beharren auf einer Form, sondern ein Typen- und Formenvergleichsfliegen bereits zwischen Modellen. So konnte Lippisch den Segelflug zum Freiluft-Versuchslaboratorium machen, aus dem seine bekannten Typen: RRG-Ente, RRG-Storch, Hans Hudebein, Hermann Röhl, Fieseler-Wespe, und andere Maschinen hervorgingen, außer einer ganzen Reihe



Abtransport nach Wettbewerbsschluß



Wettbewerbsszene

von Normaltypen für Schulung und Leistung, wie die Typen: Prüfling, Falke, Professor, Wien, Fafnir, die überall bekanntgeworden sind. Heute, nach einem langen Kampf gegen Kopfschütteln und mitleidiges Lächeln, haben sich die Ideen Lippischs durchgesetzt. Jetzt bauen viele Menschen schwanzlose Flugzeuge. Der Prophet gilt etwas — auf der Wassertuppe.

Bei den Weltenseglern ging es schlechter, es ging nicht mehr recht voran. Hangwind war abgesprungen. Er war nach Winterberg gegangen. Segelfluggelände haben wohl immer derart unfreundliche Namen. Wassertuppe, Winterberg, Waschberg, Kaltes Feld, Galgenberg. Darüber kann man sich aber hinwegsetzen.

Arthur Martens hatte den Plan, eine regelrechte Segelflugschule auf der Wassertuppe aufzubauen, und er hatte nicht nur den Plan, sondern als einziger damals auch das Geld. Da ich keine Aussicht hatte, bei den Weltenseglern meine Pläne zur Erfüllung zu bringen, ging ich auch fort, ging zu Arthur, um die Flugleitung der Schule zu übernehmen. Noch war die Schule allerdings nicht fertig, es wurde eifrig daran gebaut. Es wurde das erste regelrechte Zweckgebäude auf der Wassertuppe. Zuerst wurde die Flughalle fertig. Wir aber bauten bereits unsere Flugzeuge in Fulda, in einer Möbelfabrik. Wir hatten beide Motorräder, immer einer ein schnelleres Rad als der andere. Einer fuhr vor, fuhr die Hühner tot, der andere kam hinterher und bekam die Schläge dafür.

Einmal fuhr ich wieder vor, es war naß und schlüpfrig auf der Straße. Mit riesigem Schwung kam ich um eine rechtwinklige Kurve im Dorfe Lütter. Ich brauchte den Schwung, denn hinter der Kurve steigt es an. Es kam denn auch gerade ein Langholzwagen von oben herunter, ich konnte die Kurve nicht nehmen. Der Karren rutschte, ich hatte eine Eisenstange, das Brückengeländer, direkt vor der Lenkstange. Gerade konnte ich noch vom Sattel rückwärts auf den Gepäcträger rutschen

und den Körper nach rückwärts über das Hinterrad hängen lassen. Da platzte es schon, und ich lag mitsamt meinem Rade in der Fulda. Als ich mich hochgerappelt hatte, sah ich Arthur erstaunt über die Brücke sehen. Mein Rad war noch heil, nur alle Aufbauten von der Lenkstange waren verschwunden, abgerasiert durch das Geländer.

Ein anderes Mal fuhr Arthur vor. Es war spät abends und völlig dunkel. Ich hatte keine Laterne mehr und fuhr deshalb als zweiter. Es schien schlimm zu regnen, denn ich mußte immer wieder mein Gesicht abwischen. Leider regnete es aber nicht, nur die Straße war naß, und ich fuhr immer lustig in dem Spritzwasser vom Hinterrade meines Vordermannes. Wie ich beim Einwechseln in Gersfeld ausah, brauche ich wohl nicht zu schildern.

Diese Motorräder haben uns noch manchen Kummer gemacht. Ich brauste die Ruppe herunter mit einem Rad, welches keine richtigen Griffe mehr hatte, sondern nur die blanke Lenkstange. Nachdem das Kerzenkabel abgefallen war und auf dem Metalltrittbrett lag, das Rad aber keine Gangschaltung hatte und auch keine Bremse, blieb mir gar nichts übrig, als auf diesem elektrischen Fahrstuhl sitzen zu bleiben bis dahin, wo die Fahrt ohnehin nachließ. Es war sehr schön.

Mit demselben Rad fuhr ich dann einmal von Fulda nach Gersfeld. Ich war von einer Reise gekommen. Da es Ostern werden wollte, hatte ich sehr schöne Ostereier mitgebracht und rückwärts auf den Padsattel geschmalkt. Das Rad federte eigenartig weich, so schön stoßfrei lief es noch nie. Kaum war ich aus Fulda heraus, als ich richtig aufdrehte. Ganze sechzig Kilometer lief das Rad. Da sah ich plötzlich mein Vorder-
rad vor mir allein auf der Straße laufen. Daraufhin krachte es dann nicht unerheblich. Ich hatte, als sich das Bewußtsein langsam und zögernd wieder einstellte, ein beachtliches Loch im Kopf. Die Hälfte meines Rades lag auf meinem Rücken und lief mit Vollgas. Ich kam also mit dem Zuge nach Gersfeld und bereitete meine Frau auf die Überraschung

vor, indem ich langsam unter dem verhüllenden Taschentuch mehr und mehr von der abraderten Stelle sehen ließ. Doch auch Arthur ließ der Ruhm nicht schlafen. Er wollte nach Berlin und fuhr mit einem guten Anzug auf seinem Rade von der Ruppe los. Er kam nach geraumer Zeit wieder angefahren und sah sehr abgerissen aus. In einer Kurve war ihm der vordere Reifen heruntergefallen, hatte das Rad blockiert, und das Weitere vollzog sich ohne Zutun. Bald war dann aber unsere Schule fertig geworden, wir feierten ein Nichtfest, von dem noch heute in der Gegend gesprochen wird, und bei der Gelegenheit sah ich den Zimmermeister nach dem Vortrag eines schönen alten Zunftspruches eine Sektflasche, oben im Girstgefaß sitzend, entorken. Er wollte aus der Flasche einen kräftigen Schluck auf den Bauherrn ausbringen. Der Druck in der Flasche muß wohl groß gewesen sein, denn er sah plötzlich wie eine Brunnenfigur aus. Kräftige Strahlen kamen ihm aus beiden Mundwinkeln, aus Nase und Ohren. (Es kann sein, daß ich mich mit den Ohren getäuscht habe.)

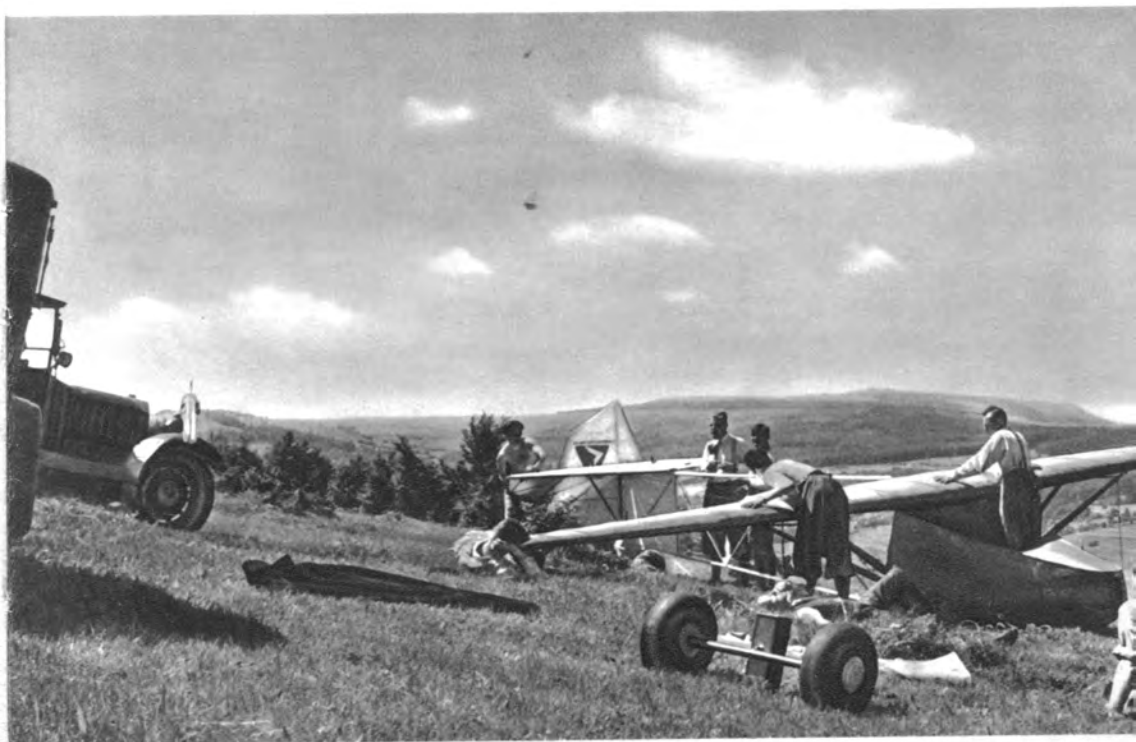
Der Bau der Schule fiel in den Wettbewerb 1924. Versuchsweise war diesem Wettbewerb eine Konkurrenz schwachmotoriger Motormaschinen angegliedert. Es sollte ein Flug nach Rissingen stattfinden mit Landung dort und Rückkehr zur Wasserkuppe. Wir hatten auch eine Maschine für den Zweck gebaut, den Windhund.

Alle Maschinen starteten nach Rissingen, bis auf Bäumers „Roten Vogel“, der zurückblieb. Alle kamen auch in Rissingen an. Zurück kam aber nur Udet auf seinem „Kolibri“. Alle anderen rasten wie wild geworden auf dem nassen Platz in Rissingen umher und kamen nicht frei. Uns interessierte dieser Wettbewerb insofern sehr, als er uns Anregungen gab für solche Motorflugzeuge, die als Übergangstypen vom Segelflugzeug zum Motorflugzeug geeignet waren.

Udet führte seinen „Kolibri“ nochmals auf einem vierstündigen Fluge vor. Es mag ihm wohl langweilig gewesen sein, denn er öffnete in

der Luft immer sein kleines Einsteigetürchen und drehte an seinen Anlaufrädern. Rolf rannte die ganze Zeit getreulich dem Schatten der Maschine nach. Eine Maschine nach Art des „Kolibri“ hat mir dann immer als Maschine für die Umschulung von Segelfliegern zum Motorflug vorgeschwebt. Sonst stand dieser Wettbewerb etwas im Zeichen der Stagnation. Man war gewöhnt, daß die Leistungen in jedem Jahre beträchtlich überboten wurden. Das ist natürlich einmal ohnehin nicht bis Ultimo möglich, dann hängt eine Leistungssteigerung gerade im Segelflug innerhalb einer begrenzten Wettbewerbszeit immer stark von der gerade herrschenden Wetterlage ab. Aber, das wurde uns sehr klar, es war dringend nötig, mit Hilfe der Segelflugschulung hochleistungsfähigen Segelfliegernachwuchs heranzubilden. Es machten sich durch Ausscheiden älterer Piloten bereits manche Lücken übel bemerkbar.

Unsere Anfangsmaschinen waren Doppeldecker. Sie waren namenlos und beispiellos! Der Führer saß auf einem riesigen Schlitten wie auf einem Backsteinflügel. Nachdem immer vier Flächen zusammengeschlagen wurden, drängte die Entwicklung zum Eindecker. Bald waren von unserem Maschinenpark nur noch Oberdecks vorhanden, und aus vier Oberdecks wurde ein Doppeldecker von den Schülern zusammengesetzt, der alles bis dahin dagewesene in den Schatten stellte. Gitterrumpf und Leitwerk stammten von einer Maschine für Fortgeschrittene. Wenn der Vogel nicht so schwanzlastig gewesen wäre, wäre ich bis zum Aufschlag auf dem Führersitz geblieben, so aber zog ich es vor, mich während des Trudelns nach rückwärts in den Gitterrumpf zu begeben, um nicht in erster Linie betroffen zu werden. Das Einfliegen erfolgte in den ersten Jahren von einem möglichst hohen Hang, man hatte dann mehr davon. Die Schule baute einen Eindecker für Fortgeschrittene, und beim Einfliegen merkte ich, leider zu spät, daß das Querruder



Montage im Freien



Geflogen wird bei Kälte...

falsch angeschlossen war. Ich hatte bereits eine halbe Rolle gemacht und ging im Rückenflug zur Landung. Martens, der den denkwürdigen Flug photographieren wollte, konnte sich gerade noch mit knapper Not retten. Wir besaßen zwei Doppelsitzer. An dem einen wurde das Höhenruder umgebaut und fiel durch ein Versehen viel zu schwer aus. Martens flog die Maschine mit Passagier nach dem Umbau. Die Maschine machte infolge der Schwanzlastigkeit ein regelrechtes Männchen und ging dann aus etwa zwanzig Meter senkrecht in den Boden. Im Kulminationspunkt hatte Martens seinen Sitz verlassen, den hinter ihm sitzenden, verblüfften Passagier durch den Rückenspann gebort und war dann nachgekrochen. Beide Sitze waren total zertrümmert, und die beiden Insassen kamen hinter dem Flügel aus dem zerbrochenen Rumpf heraus, fast unbeschädigt.

Eines Tages stellten wir fest, daß nicht nur Knoke und Regen war, sondern auch Fastnacht, also Grund genug zum Feiern. Es wurde eine Landung der Segelflieger auf dem Mond beschlossen. Die Schüler bewohnten eine herrliche Mondlandschaft in den Kasinoräumen, und das gesamte Lehrerkollegium landete mit einem neuartigen Fahrzeug dort. Der gesamte Betriebsstoff der Kognakmotoren wurde beschlagnahmt, wir wurden entwaffnet und umgehend in Schutzhaft genommen. Da wir uns bei dem Fluge übel verfranzt hatten und in eine Eiskümmelzone geraten waren, hatten wir außer sonstigen Schäden auch einen Erfrorenen bei uns. Der Fluglehrer „Bergo“ war mit einem weißen Schlafanzug bekleidet. Was herausah, wurde mit dünner Dextrinlösung befeuchtet und in Mehl gesteckt. Er konnte so ohne Schwierigkeit als Erfrorener auftreten. Leider wurde er von den grausamen Mondbewohnern mit einem Minimax abgeschminkt, wobei auch wir anderen unser Teil abbekamen. Arthur Martens war als Hirtenmädchen erschienen, und jeder, der ihn kennt, wird das ganz außerordentlich passend finden. Maxe Regel war als Köchin erschienen und wurde viel

umworben. Alles in allem war es ein sehr schönes Fest, und es war schade, daß ich mir bei dem Versuch, einen Krakowia! zu tanzen, in Strümpfen natürlich, soviel Grammophonnadeln in den Fuß trat. Ich erwähne dieses Fest, da es ein Vorläufer des ungefähr in diese Zeit fallenden Veronikafestes wurde, welches die Segelflieger zu Ehren der Frontgewittergöttin Veronika auf der Wasserkuppe feiern. Wir haben einen Bußprediger im Segelflug, unsern kleinen Freund Italiander. Der möge nicht zu schlecht von uns denken, aber eine Fliegerschule war noch nie ein Nonnenkloster und wird es hoffentlich auch nie.

Die Fliegerschule kam nicht mehr weiter. Mit den Maschinen klappte es noch nicht. Die Schulung dauerte zu lange und die Brüche waren zu teuer. Arthur baute daraufhin, angeregt durch den Gesamtaufbau der „Djävlar“ als Anfängerflugzeug den „Pegasus“. Jetzt ging es mit der Schulung flotter. Da fehlten uns die Schüler. Es kam zu einer Reihe von Schwierigkeiten, in deren Verlauf die Schule an die neugegründete Rhön-Rossitten-Gesellschaft verkauft wurde. Die Schule lag ein halbes Jahr still. Arthur war in Hannover. Ich war in Bremen. Hangwind war noch in Winterberg. Die Wasserkuppe-Arbeitsgemeinschaft war gesprengt. Wieder ergriff Ursinus die Initiative und brachte Hangwind und mich wieder zusammen und uns wieder auf die Wasserkuppe. Ich hatte in Bremen den „Jögling“ konstruiert. Hangwind hatte in Winterberg den „Prüfling“ entwickelt. Da holte mich eines Tages Ursinus telegraphisch nach Frankfurt, und Hangwind holte mich an der Bahn ab. Wir wurden von Ursinus in einen Raum gesperrt, und er erklärte, uns nicht eher frei zu lassen, bis jeder von uns seine Maschine werkstattreif gezeichnet hätte. Er erklärte uns, daß die Amerikaner das im Kriege auch derart gemacht hätten, und so den Liberty-Motor entwickelt hätten. Daher der Name Liberty!

Wir brauchten aber nicht zu darben in unserm Arrest, denn Ursinus hatte uns einen großen Kasten Zigaretten hereingestellt. Die Zigaretten schmeckten nicht gerade gut, dafür fielen aber von dem Qualm die Fliegen tot von den Wänden.

Ursinus machte uns dann darauf aufmerksam, daß in dem gleichen Raume zu Anfang des Krieges ein Mann von der englischen Botschaft mit einer geheimen Funkstation gefessen hätte. Als wir so taten, als glaubten wir alles unbesehen, wurden die Geschichten gruseliger. Wir hätten uns gar nicht mehr gewundert, wenn der Engländer zuletzt noch eine geheime Kriegsschiff-Fabrik im Wandschranck gehabt hätte. Abends wurden wir freigelassen, und das war gut, denn ich kannte Frankfurt noch von unserer Flugzeugmesse her.

Wenn ich von der Wasserkuppe erzähle, dann muß ich auch von dem Hund Rolf erzählen. Er war ein deutscher Schäferhund mit Wolfsblut. Dr. Allasch brachte ihn aus Würzburg mit. Da bei uns das Selbstbestimmungsrecht der Völker tatsächlich galt, wählte sich Rolf einen anderen Herrn, und das war ich. Für den ersten Winter, den Rolf mit uns auf der Wasserkuppe verlebte, hatten wir einen ganzen Sack voll Hundekuchen für ihn besorgt. Es sollte ihm gut gehen. Offenbar wirkt die Bezeichnung Kuchen für Hunde anders als für Menschen. Das erste Stück, das er kennenlernte, beschnupperte er von allen Seiten ziemlich teilnahmslos. Wir standen alle erwartungsvoll herum, denn wir hatten nichts anders erwartet, als daß er sich mit einem Freuden-geheul darauf stürzen würde, aber das war Kuchen. Was nun? Von Tag zu Tag sah Rolf mehr aus, als hätte er einen Heizkörper verschluckt, und er fing manchmal schon an, den dicksten von uns begehrlieh anzusehen. Er hatte immerhin Wolfsblut und ein ganz beachtliches Gebiß. Wir hatten einen Zentner von dem herrlichen Rhönobst gekauft, welches oberhalb der Höhengichtlinie achthundert auf der Schattenseite gewachsen war, und welches wahrscheinlich mehrere Jahre am Baum

gehangen hatte, ehe es von dem Obstbändler als reif erklärt und uns angedreht wurde. Jedenfalls, wir hatten es, und ein noch dümmere, dem wir es weitergeben konnten, schien sich nicht zu finden. So standen diese ehemals mit Obst bezeichneten grünen Dinger in einem großen Korb in der Ecke. Die unteren Lagen kamen durch den Druck und durch den Rest von Saft, der demnach doch darin gewesen sein muß, langsam in Fäulnis. Schließlich schütteten wir den ganzen Kram heraus, und nun entdeckten wir, daß Rolf zu jeder Mahlzeit eine gehörige Portion davon verdrückte. Er hatte sich an Rohkost gewöhnt. Die Schlappe, die wir mit dem Hundekuchen erlitten hatten, ließ uns jedoch nicht ruhen. Wir versuchten ihn zu kochen, doch Rolf wurde ob dieser Zumutung nun ernstlich böse. Es half nichts. Wir kochten ihn mit Zucker und mit Maggi, doch Rolf blieb standhaft. Anders verhielt er sich alkoholischen Genüssen gegenüber. Hier waren seine Grundsätze weniger fest. So war er nie abgeneigt eine Untertasse voll Vikör zu schlucken, doch kannte er genau die Grenzen, es kann aber auch sein, daß wir ihm nichts anmerkten, da er auf vier Beinen ging.

Als wir ihn das erstemal mit nach Gersfeld nahmen, hatten wir unsere helle Freude an ihm. Er hatte noch niemals Hühner gesehen, und dachte natürlich nicht anders, als daß dieses Federvieh zu seiner Belustigung an der Straße aufgebaut wäre. Er machte sich denn auch sofort darüber, und die Federn stoben nur so. Erst nachdem er einige zur Strecke gebracht hatte, konnten wir seinem Tatendrang Einhalt tun. Bevor wir den Schaden traurigen Herzens zahlten, hatten wir noch eine erregte Auseinandersetzung mit Rolf.

Nach etlichen derartigen Erlebnissen hatten wir unsern Freund dann so weit, daß er, wenn Hühner rechts waren, Augen links nahm. Wir aßen in Gersfeld oft in den einzelnen Gasthöfen, in denen er bald genau Bescheid wußte, jedenfalls über die Küchenverhältnisse. Im „Aldler“ pflegten Speiseabfälle in einem großen Eimer zu stehen,



Geflogen wird bei Hitze . . .



...und bei Feuchtigkeit

in dem aber zu Nolfs Leidwesen sehr viel Suppe war. Die besseren Sachen vermutete er mit Recht am Boden. Er schnob deshalb in den Eimer, daß sich ein kleiner Trichter bildete, in den er dann kühn hineintauchte, so daß ihm der Salat meistens bis über den Hals hinaus im Fell hing. Ältere Damen, die ihn vorher als reizendes Hundchen bezeichnet hatten, wendeten sich entrüstet ab, wenn er aus der Küche wieder zum Vorschein kam. Dafür waren aber seine Lebensgeister dann wie neu aufgeblüht. Er stellte ein Ohr unternehmungslustig hoch, ließ das andere etwas hängen, blickte herausfordernd, und nahm es mit dem Gehorsam nicht mehr so sehr genau.

Seine besondere Vorliebe galt dem Gasthaus „zur Sonne“, denn hier war ein Schlächtereibetrieb angegliedert. Wir hatten Nolf einmal wieder nach Gersfeld mitgenommen, um ihm eine Freude zu machen, denn das Dasein eines Hundes auf der Wasserkuppe ist wie ein Leben ohne Rundfunk und Zeitung. Weit und breit ist kein richtiger Baum auf der kahlen Fläche. Wir hatten in „der Sonne“ einen Schlitten bestellt, um in eine nahe Ortschaft zu fahren, und warteten vor dem Hause, im Schnee stapfend, auf das Fertigwerden. Die Ladentür stand angelehnt. Nolf trug die Nase sehr hoch in der Luft.

Plötzlich sahen wir unseren Hausgenossen mit einem wohl fünf Pfund schweren Stück Braten, den er vorsichtig zwischen den Zähnen trug, aus der Ladentür kommen. Wir hatten das Fleisch vorher friedlich auf dem Hackloß liegen sehen und selber Gefallen daran gefunden. Erschreckt machten wir Nolf Zeichen, sich vorzusehen. Er verstand uns gut. Wie ein Schatten verschwand er in volle Deckung um eine Hausecke herum, um nach erstaunlich kurzer Zeit, noch etwas schluckend, wieder in Erscheinung zu treten. Der Sohn der Sonne, der nun mit seinem Schlitten fertig war, streichelte ahnungslos unsern braven Hund. Hoffentlich schickt er mir jetzt nicht noch die Rechnung! Der Tag wurde noch erlebnisreich für Nolf. Er trottete gesättigt hinter dem Schlitten

her, als der Hund des Arztes aus Gersfeld, eine Bulldogge, auf den verwerflichen Gedanken kam, ebenfalls hinter dem Schlitten zu trotten. Nachdem diesem das natürlich in keiner Weise zustand, begann dann auch sofort eine Beißerei, wie sie schöner nicht zu denken war. Ewige Todfeindschaft zwischen beiden Hunden war die Folge dieser Schlittenpartie. Rolf hinkte nun, und das eine Ohr stand zwar immer noch kühn hoch, es war jedoch ein Knopfloch darin.

In Poppenhausen, wohin wir fuhren, hatten wir in einer Werkstatt zu tun. Unser tüchtiger Alex baute dort ein Flugzeug für uns. Zum Glück für Rolf war auch ein Kater da, so daß es für ihn nicht langweilig wurde. Nachdem wir vor der Tür ein größeres Gepolter gehört hatten, präsentierte sich denn auch nach einiger Zeit unser Stolz mit einem aufgetrauten Augenwinkel und völlig abgehäuteter Nase. Sein Mut schien jedoch noch ungebrochen.

Als wir glücklich wieder auf der Wasserkuppe waren, bestieg er sofort mein Bett, um von seinen Taten auszuruhen. Irgendwelchen Gehorsam verweigerte er strikte, und als ich ihn mit Gewalt entfernen wollte, knurrte er böse und schnappte nach mir. Allasch hatte mir schon gesagt, daß der Hund von Zeit zu Zeit erfahren müsse, wer der Stärkere sei. Zum Glück für mich war es für Rolf schon der dritte Kampf dieses Tages. Nachdem meine Ärmel zerfetzt waren und ich an einigen Stellen gebissen war und blutete, hatte ich meinen Freund soweit, ihm das Gas abstellen zu können. Er schnappte noch einige Male, dann gab er seinen Geist für einige Zeit auf. Als er wieder zu sich kam, war er unendlich liebevoll. Er strich so lange um mich herum, bis ich ihm verziehen hatte. Einige Male hustete er noch trocken, um seinen Kehlkopf wieder auszubeuken. Ein Hund soll kein rohes Fleisch fressen. Das nächstemal klang er deshalb eine geräucherte Speckseite. Er war nicht direkt gesehen worden dabei, aber ein finsterner Verdacht war auf ihn gefallen. Doch Rolf trug nicht nach, und beehrte die „Sonne“ trotzdem wieder. Einer meiner

Schüler hatte ihn mitgenommen. Es sollte Braten zu Mittag geben. Zum Zerteilen sollte schnell ein Messer aus dem Laden geholt werden. Die Küchentür war einen Augenblick nur offen geblieben. Der Braten stand in seiner Pfanne auf der offenen Klappe des Bratofens. Rolf nahm das heiße Stück mit hochgezogenen Lefzen aus der Pfanne und verschwand spurlos ins Freie. Unser Schüler sah als einziger mit stieren Augen alles mit an. Als der Braten zerteilt werden sollte, war nur noch die Lunte da. Rolf hatte die Speisekarte geändert. Man mußte es als höhere Gewalt hinnehmen.

Rolf hatte offenbar früher apportieren gelernt. Als Pippisch ein mit größter Sorgfalt gebautes Modell startete, sah Rolf sachverständig zu. Raum war es gelandet, da hatte er es bereits. Schüttelte es einige Male energisch und legte dem guten Hangwind gleich darauf eine formlose Masse zu Füßen. Später versuchte er auch große Flugzeuge zurückzuholen. Arthur flog seinen „Strolch“ ein. Die Kiste sah aus, es war eine Pracht. Das Höhensteuer wippte, das Kommando „Los!“ ertönte und schon hing Rolf im Höhenruder, daß die Spieren nur so knisterten. Vorne aus dem Führersitz blickte einer wütend um die Ecke. Wenk war auf Besuch auf die Kuppe gekommen. Da ich nach Gersfeld mußte und im Hauptquartier übernachten wollte, hatte ich ihm mein Bett angeboten und, da er allein auf der Kuppe war, Rolf zu seiner Bedeckung oben gelassen. Alles ging gut, bis Wenk in die Klappe gehen wollte. Da war es aus. Nicht näher als zwei Schritte durfte er an mein Bett. Es half nichts, Wenk mußte sich wieder anziehen und so tun, als wolle er fortgehen. Begeistert von diesem Gedanken sprang Rolf voraus. Schwapp war die Tür zu, und Wenk konnte schlafen gehen, während Rolf draußen böse knurrte.

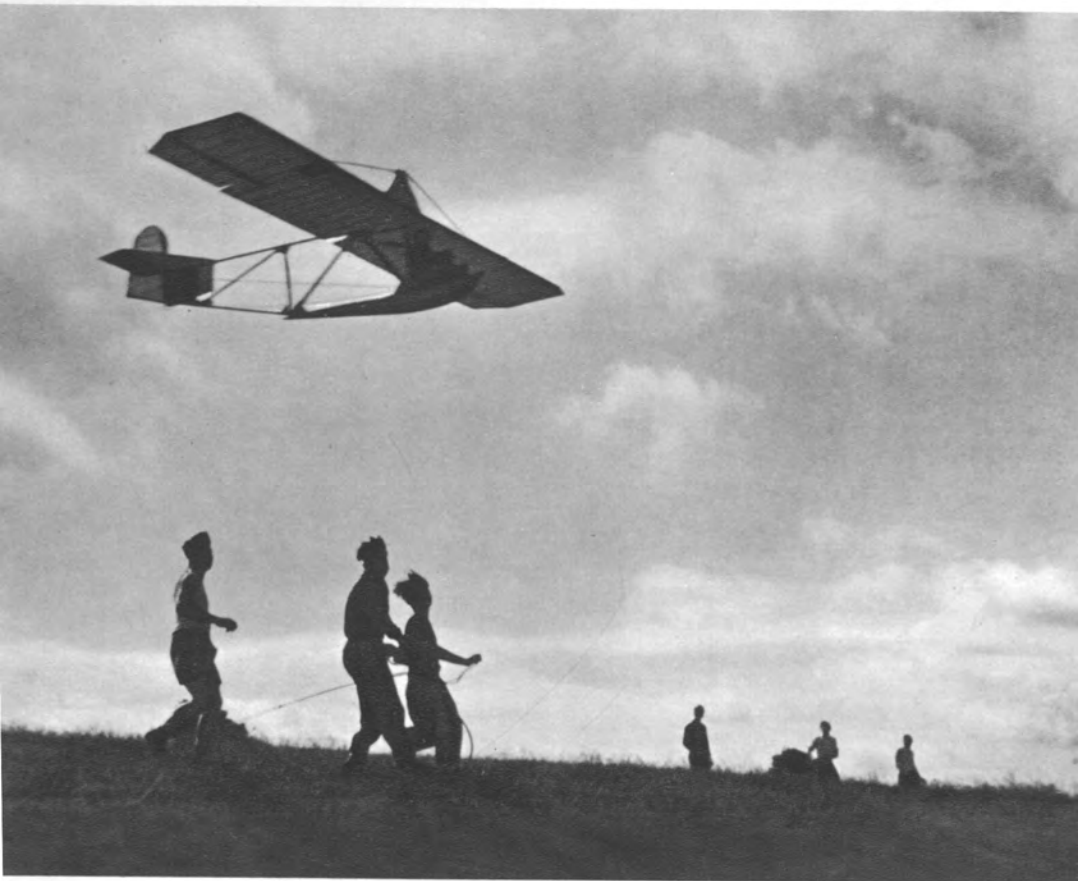
Wenn Hangwind und ich im Hauptquartier wohnten, dann ließen wir den Selbstverpfleger abends heraus. Wenn es dann spät war und wir schlafen wollten, piffen und riefen wir oft vergeblich. Rolf hat sich

oft verlobt. Wir mußten schlafen gehen, ohne ihn ins Haus gelassen zu haben. Mitten in der Nacht traf er dann ein. Er baute sich vor unseren Fenstern auf und begann langsam, leise anschwellend, zu heulen und schließlich zu bellen. Jetzt begann eine Nervenprobe. Jeder von uns tat so, als schliefe er noch fest. Man hörte in der Nachbarschaft Fenster klappen und Leute schimpfen. Rolf heulte unentwegt weiter. Schließlich stand Hangwind auf. Er sagte nichts, aber Gott hörte sein Murren. Er ging und schloß die Haustür auf. Rolf wußte, daß sein Maß immer gerüttelt voll war, und daß es dann lose Handgelenke gibt. Er hatte ein prachtvolles Mittel dagegen entdeckt. Sowie die Tür offen war, fing er an zu schreien als wenn er am Spieße steckte, und trotz des heiligen Hornes mußte Hangwind ihn jedesmal noch obendrein trösten, damit es nur Ruhe gab. Es entspann sich dann immer folgender Monolog. „Bist du ruhig, verfluchter S—töter, ja, wo ist denn der gute Hund? Ei, ei, ei, so komm doch schon, verdammtes Mistvieh! So ist's brav! Ja, ja, ja. Warte nur, morgen krigst du die Abreibung, ei, ei, ei!“ Schließlich war der Hund geborgen. Ein prüfender Blick auf mich, — — ich schlief fest wie ein Stein.

Als ich verheiratet war, ärgerte sich meine Frau in der ersten Zeit erheblich über den Hund. Gewiß, er war freundlich zu ihr. Er gehorchte sogar manchmal, wenn es ihm in seinen Kram paßte, aber er nahm sie absolut nicht ernst. Ich hatte den guten Rat erteilt, ihm im Falle eines Ungehorsams ruhig einmal eine Abreibung zu verabfolgen, meine Frau aber wollte ihn mit Güte erziehen. Das hat nun einmal bei bestimmten Charakteren seine Schwierigkeiten. Meine Frau fuhr in Begleitung Rolf's einmal auf Schneeschuhen nach Gersfeld ab. Die Straße war spiegelblank vereist und das Fahren war schon unsicher. Rolf traf einige Bekannte, biß sich umgehend mit ihnen herum, geriet unter die Schneeschuhe und meine Frau flog in weitem Bogen recht unsanft über ihn hinweg. In voller Wut bekam Rolf mit dem Skistock



Ein Schüler startet



Ein Zögling im Fluge

eine kriegsstarke Ladung. Nun war er im Bilde und erkannte auch meine Frau widerstandslos an. Er war sogar so gut erzogen, daß er sich nie gegen sie empörte, wenn er einmal wieder einen Großkampftag nötig hatte. Das blieb mir vorbehalten, ich konnte also stolz darauf sein. Mit Familie Martens verband ihn eine enge Freundschaft. Sie begann damit, daß in der Bude im Schlafwagen gute Sachen gebraten wurden, während es bei uns nur Betonreis oder Erbswürst gab. Später aber legten sich Martens eine weiße Schäferhündin zu, und nun war natürlich alles in Butter. Die beiden Hunde wurden unzertrennliche Gefährten. Die weiße Schäferhündin Ina hatte einen prächtigen Stammbaum. Den von Rolf hatte Allasch verschlampt, so daß Rolf für eine ernste Ehe nicht in Frage kam. Dennoch waren Inas erste Kinder auch Rolfs Kinder, und das Familienglück war groß. Rolf bewachte den Korb mit dem kleinen Gekrabbel, schließlich wurde er aber doch eifersüchtig. Er holte vorsichtig zwischen den Zähnen die Jungen fort und legte sie in eine entfernte Ecke, um Ina wieder für sich zu haben. Meine Schwester war einmal mit dem Kapitano im Nebel nach Gersfeld gegangen. Ihnen kam auf der Straße ein Mann auf den damals so beliebten Gummisohlen entgegen. Rolf, der keine Leisetreter mochte, schien es für ratsam zu halten, den Mann solange irgendwie festzulegen, wie er allenfalls Schaden anrichten konnte. Er sprang ihn an und legte ihn rückwärts in den Graben. Da es nicht sehr kalt war, zog er ihm das überflüssige Zeug in kleinen Stücken herunter. Leider mußte ich die ganze Montur ersetzen, denn keine Versicherung wollte mehr etwas von unserm Wüstensohn wissen.

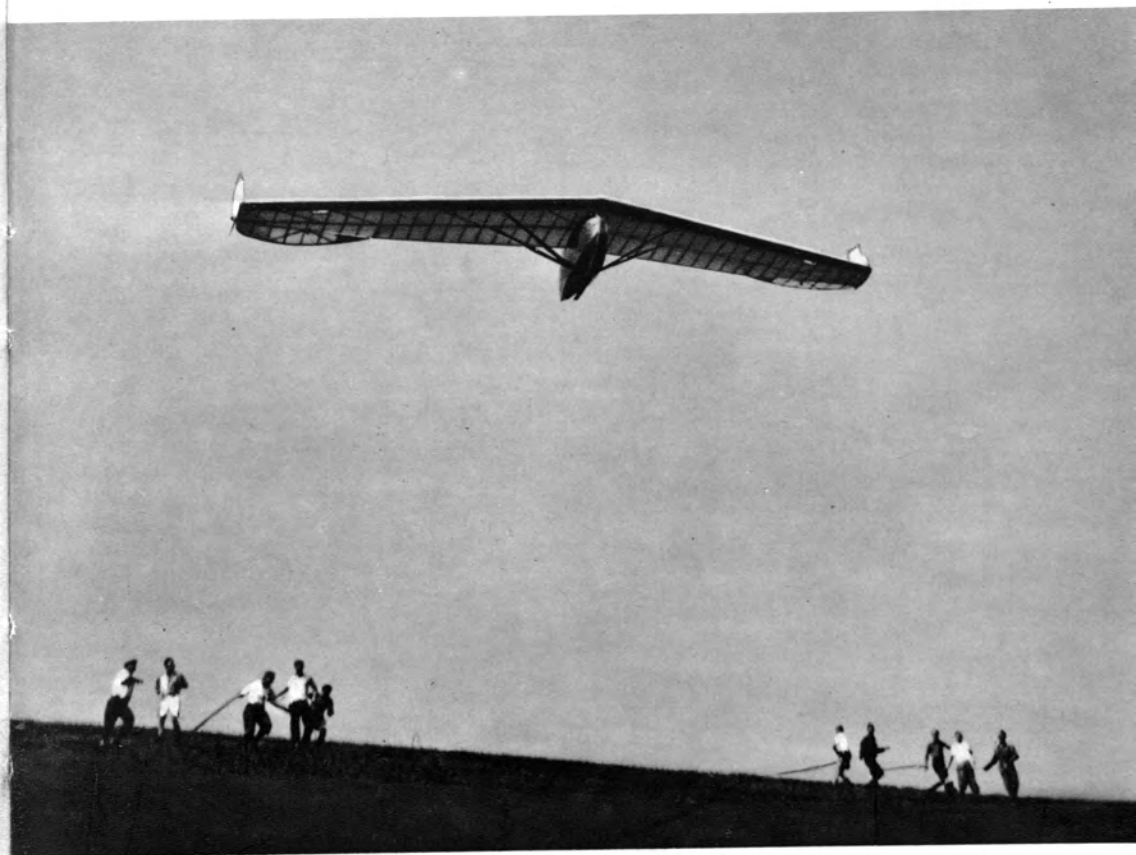
Wir waren verreist. Die Hunde waren auf der Wasserkuppe geblieben. Offenbar war ihnen unser langes Ausbleiben nicht recht, denn beide gingen nach Gersfeld. Nachdem sie alle Gasthöfe besucht und sich unbeliebt gemacht hatten, gingen sie zum Zuge an die Bahn, um nachzusehen, ob wir nicht kamen. So traf sie Hangwind.

Dann übertrafen sie sich allerdings einmal selber. Martens hatten noch einen Schäferhund, der Motten im Schwanz hatte und auch sonst nicht sehr rege war. Da Schäferhunde bekanntlich niemals wildern, hatten wir die drei Hunde anlässlich eines Spazierganges durch den Wald vorsichtshalber in der Wohnung von Martens in die Stube gesperrt. In der Stube lebte in einem Käfig auch ein Kanarienvogel, für den Rolf schon immer starkes Interesse bekundet hatte. Die Sessel und das Sofa hatten herrliche Quasten, wie man sie wohl in möblierten Wohnungen findet.

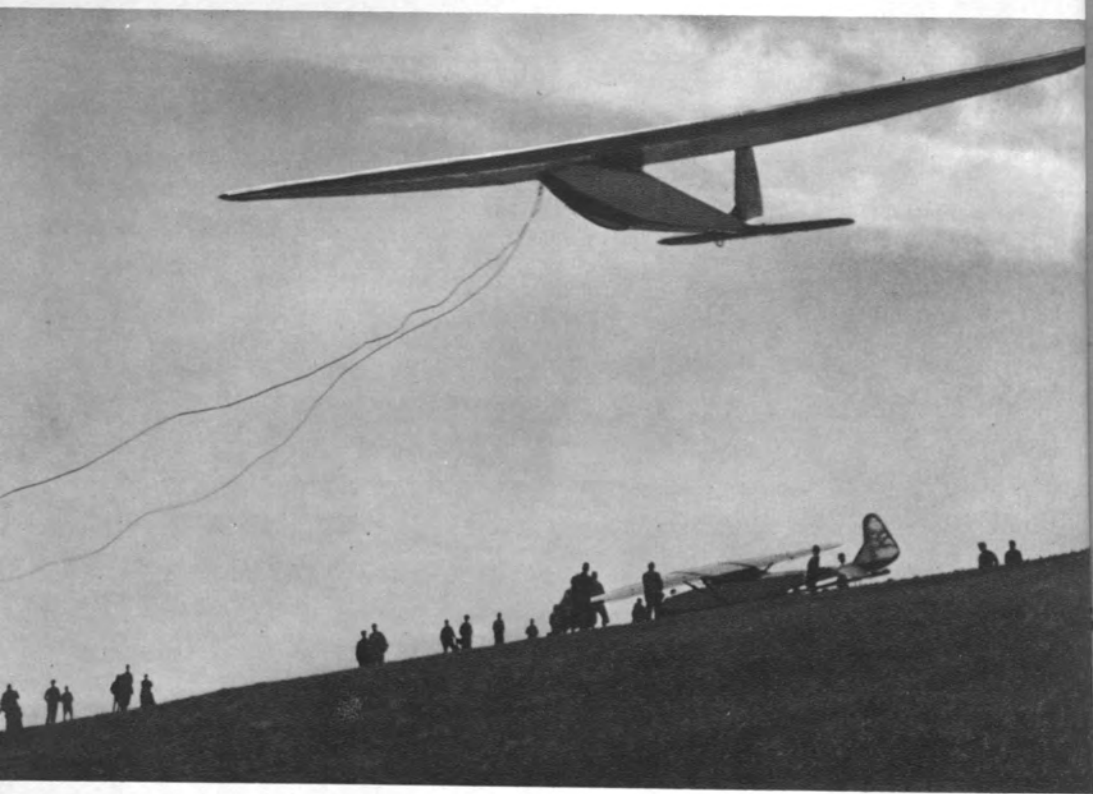
Wir kamen ahnungslos von unserem Spaziergang zurück. Der Anblick der sich uns bot, war erschütternd. Der Käfig mit dem Kanarienvogel lag auf dem Boden. Das Glas war zertrümmert und die Stäbe waren verbogen. Der arme Vogel saß verschüchtert in einer Ecke und Rolf stierte ihn unverwandt an. Die beiden anderen Hunde hatten inzwischen sämtliche Blumentöpfe von den Fenstern abserviert, darauf die Quasten von den Möbeln gefressen. Auf einer Kommode waren ihnen ovale Blechdosen aufgefallen, die heruntergerissen wurden, und siehe da, es waren Kinofilmkassetten mit einigen hundert Metern unentwickelten Filmes, die sich sicher freuten, auch einmal ans Licht zu kommen. Die Stube war kunstvoll damit dekoriert.

Der Postmeister hatte einen Hund, der einer feindlichen Rasse angehörte. Es war ein Schnauzer. Ich ging abends über den Marktplatz, der nur ungewiß beleuchtet war. Unglücklicherweise kommt über den sonst völlig menschenleeren Platz der Postmeister mit seinem Hund. Die Jagd beginnt sofort. Vorweg der Schnauzer, dann Rolf, und mit geschwungenem Knotenstock und wehender Pelerine hinterher der Postmeister. Ich hatte mich in den Schatten eines Hauses gedrückt und sah dieser Jagd der Schatten zu, die ohne einen Laut, außer leisem Keuchen, wie der Blick um den Marktplatz herumging.

Viele Geschichten wären noch zu erzählen von Rolf, Geschichten vom



Der „Schwanzlose Storch“ von Hangwind



Bedau auf „Luftikus“

Schornsteinfeger, von dem Braten, den er bei meiner Hochzeit stahl, und andere tolle Streiche. Nur eines soll noch festgehalten sein. Ein Bekannter von uns hatte ein kleines Gut in der Nähe Gersfelds. Er mochte unsern Rolf leiden und nahm ihn mit, um ihn einmal gründlich zu füttern und in Form zu bringen. Schon am nächsten Tage brachte er ihn wieder. Hinter dem Hause unseres Bekannten war im Grase ein Schaf, mit langer Wolle behangen, an einem Pflock angebunden. Rolf hatte das Schaf solange um den Pflock gejagt, bis es sich restlos festgewickelt hatte. Dann hatte er in aller Ruhe angefangen es zu rupfen. Die Wolle flog nur so. Völlig nackt und klagend stand das Schaf an seinem Pflock. Im Jahre 1930 im Herbst mußte Rolf uns verlassen. Er war alt und krank geworden. Der Tierarzt hat ihn erlöst. Wir konnten den alten Kameraden nicht leiden sehen. Sein Bild steht vor uns allen, denen er Freund geworden war. Das eine zerschlossene Ohr hochgestellt, das andere angelegt. Rauhreif im struppigen Fell. Immer unternehmungslustig. Er liegt in der Schonung, durch die er so oft gestreift ist, begraben. Mit ihm haben wir ein Stück alter Rhön begraben.

Die neuere Zeit ist nüchterner, organisierter. Vielleicht hättest du noch einen Personalbogen ausfüllen müssen, alter Kämpe, wenn du nicht in die ewigen Jagdgründe gegangen wärest, in denen du ungestraft wildern darfst.

Noch ein Hund lebte und starb auf der Wasserkuppe. Es war der schon einmal erwähnte Polizeihund Mampe, der mit den drei „Nummern“ zusammen lebte. Sein Ende soll nicht unerwähnt bleiben, da es still und bescheiden wie sein ganzes Dasein war. Er war immer schon etwas komisch gewesen, damals aber, als er immer in der gleichen Haltung drei Tage lang trotz strengster Kälte draußen vor der Barade

im Schnee saß und unverwandt in eine Richtung blickte, wurde das selbst den drei Helden sonderbar. Sie gingen hinaus, um nachzusehen, ob aus dieser Richtung jemand käme. Mampe aber war erfroren und schon ganz steif geworden.

Nummer eins, Maxe Regel, gründete später eine Segelflugzeugfabrik in Kassel. Er hatte den ersten großen Gewitterflug durchgeführt und hieß seitdem Gewittermaxe. Vor dem Westhang segelnd, geriet er vor eine aus der Richtung Fulda heranziehende Gewitterfront, die ihn hochzog und in Wolken einhüllte, ehe er wegdrehen konnte. Ein fürchterlicher Platzregen ging dann, mit Hagel vermischt, über die Kuppe hinweg. Dann kam Nebel, und endlich wurde es kristallklar nach dem Unwetter. Kein Flugzeug war breit und weit zu sehen. Die Telephone waren durch das Gewitter gestört, Motorflugzeuge starteten und suchten die Umgebung vergeblich ab. Regel war verschwunden. Lange Stunden folgten, in denen die alarmierten Landjägerposten ihre ergebnislosen Meldungen durchgaben. Endlich, gegen Abend, kam ein Anruf Regels aus der Nähe von Hildburghausen. Er hatte mit seinem Flugzeug einen Kampf in dem schweren Gewitter ausgefochten, der sich gar nicht beschreiben läßt. Blindfluginstrumente und Fallschirm waren nicht im Flugzeug, es kam alles darauf an, daß der wackere Vogel die tollen Beanspruchungen aushielt. Er hatte sie ausgehalten und stand regen- naß auf der Wiese bei Hildburghausen. Der erste Gewitterflug war durchgeführt. Er hatte die gewaltigen Aufwindenergien, aber auch die großen Gefahren gezeigt, die das Gewitter birgt.

Viele Jahre später standen wir auf dem Flugplatz Wiesbaden. Es war ein herrlicher Sommertag mit Cumuluswolken am Himmel, die guten Aufwind versprachen. Wir hatten einen Schleppflugehrgang mit Segelflugzeugen hinter Motormaschinen.

Die Stadt Wiesbaden hatte einen Preis von 100 RM. ausgesetzt für den längsten Segelflug über Wiesbaden, der aber mindestens eine Stunde dauern sollte. Ich nahm mir den besten Schüler des Lehrganges, Päh aus Aachen, beiseite und besprach mit ihm die Situation. Päh war Feuer und Flamme. Schon saß er in unserm Leistungsflugzeug, einem „Professor“, als ich ihm den Fallschirm festmachen wollte. Päh ulkte über das Ding, da er noch niemals mit Fallschirm geflogen war, und wollte ihn anfänglich gar nicht nehmen.

In vierhundert Meter Höhe wurde er ausgeklinkt und segelte nun über Wiesbaden umher, wobei er stetig Höhe gewann. Er war wohl eine halbe Stunde schon dort, als von Südwesten eine dunkle Wolkenwand heraufzog, die aber noch keinerlei bedrohliches Aussehen hatte. Päh hatte vielleicht noch zehn Minuten zu fliegen, als sich die Wand dem Platz näherte, und es aus ihr bligte. Wir schossen sofort mit der Leuchtpistole Landungsaufforderung, aber der Platz liegt zu weit von der Stadt entfernt, als daß er es sehen konnte. Jetzt zog das Gewitter über den Platz und schnitt Päh den Rückweg ab. Wenige Minuten hatte er noch für die volle Stunde zu fliegen, und wir alle hofften, er möge dann sofort vor dem Gewitter fliehend, über Land fliegen. Seine Höhe betrug jetzt ungefähr tausend Meter. Doch da versuchte er im letzten Augenblick noch unter dem Gewitter durchdrückend den Platz zu erreichen. Trotz starken Drückens und hoher Geschwindigkeit mißlang das Manöver, und die Wolke nahm ihn auf.

Jetzt prasselte die volle Wucht des Unwetters hernieder, und unser Päh war fort.

Da klingelte das Telephon aus Wiesbaden, und eine Meldung kam, daß das Flugzeug in der Wolke verschwunden sei. Wieder hanges Warten, dann klingelte es wieder. Das Flugzeug sei auf dem Rücken aus der Wolke herausgefallen und hinter dem Neroberg verschwunden. Das sah sehr schlecht aus. Mit dem Wiesbadener Motorfluglehrer Eiflein

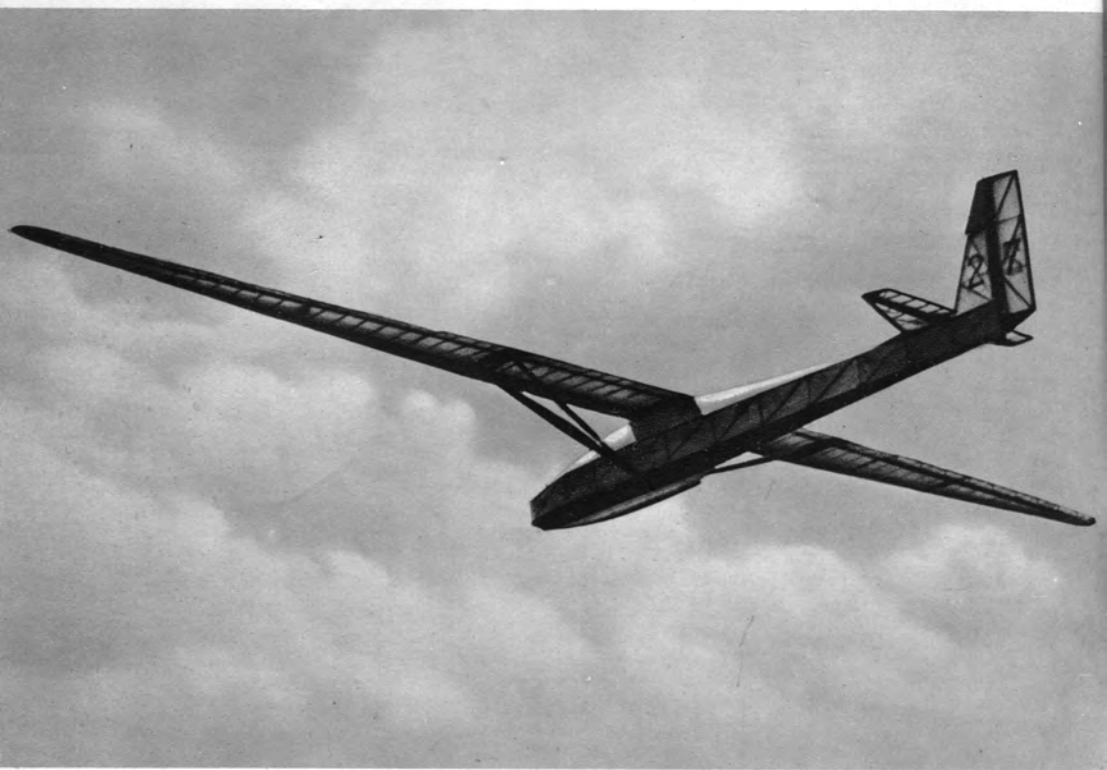
zusammen fuhr ich im Auto los, und wir rannten durch die Wälder hinter dem Neroberg, im dicken Gewitterregen. Vergeblich! Also wieder zum Platz zurück. Vielleicht klarte es bald soweit auf, daß mit der Motormaschine gesucht werden kann. Wieder eine Meldung. Es sei in Richtung zur Platterstraße ein Fallschirm gesichtet worden, der aus der Wolke kam. Neue Hoffnung. Da kann noch alles gut gehen! Jetzt wieder eine Meldung. Das Flugzeug liege an der Platterstraße beim Telegraphenmast 42 in den Bäumen. Der Führer sei nicht gefunden. Wieder los, zur Platterstraße, die weit aus Wiesbaden herausführt. Immer noch regnet es beträchtlich.

Da kommt mitten auf der Straße, umgeben von einigen Leuten, mit dem Fallschirmgurt umgürtet, friedlich und unverfehrt Päh daher. Schnell in den Wagen, und nun erzählt.

Er hatte die dunkle Wolke kommen sehen, sie aber gleich uns für eine harmlose Regenbö gehalten, bis es plötzlich blühte. Jetzt begann ein Wettlaufen zwischen dem Uhrzeiger und dem Gewitter, bei dem das Gewitter zu siegen schien. Der Rückweg gelang nicht mehr, denn obwohl Päh die Maschine fast auf hundert Kilometer Fahrt drückte, stieg sie doch mit vier Meter-Sekunden nach dem Variometer. Er gab es also auf, legte die Maschine normal, und schon war er von dichten Wolken umgeben. Zuerst war es ruhig, und es gelang die Maschine richtig zu halten, nur der Höhenmesser stieg unablässig und stand schon bei zweitausendzweihundert Metern, da ging der Tanz los. Unglaubliche Böen schüttelten die Maschine, der Geschwindigkeitsmesser schwankte zwischen null und einhundertzwanzig Kilometern. Päh verlor den Halt in seinem Sitz und schlug mehrmals mit Kopf und Körper hart an Spritzbrett, Rückenlehne und Bordwand. Er versuchte sich mit den Händen festzuklammern, da krachte es, und Päh befand sich ohne Maschine im Freien. Er dachte nicht anders, als die Maschine sei in der Luft vollkommen auseinandergebrochen. Stücke waren nicht mehr zu sehen.



Dithmar auf seinem „Kondor“



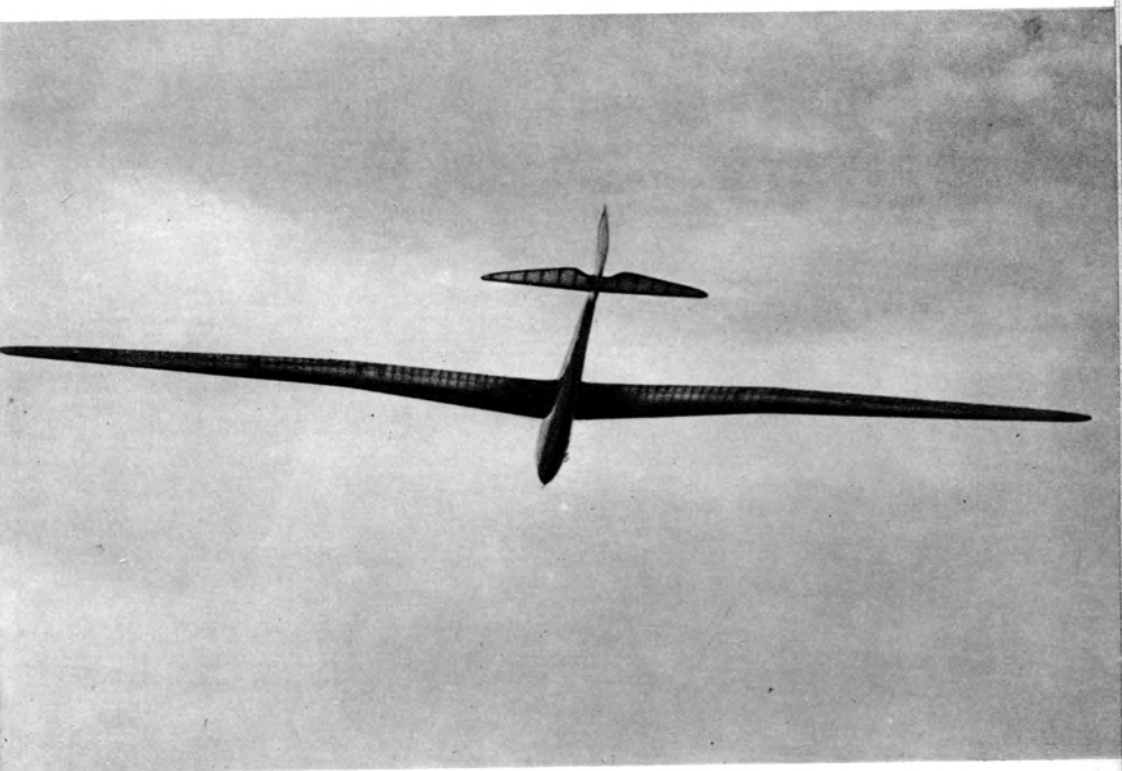
Mayer auf „M 2“

Päh sah auf die Uhr, es war einige Minuten nach vier. Er stellte dann fest, daß verschiedene Kleinigkeiten aus seiner Rodtasche gefallen waren, und daß sie dicht neben ihm, greifbar nahe, durch den Raum segelten. Er wollte sich gerade des herrlichen Gefühls freuen, ohne Schwere durch den Raum zu schweben, als ihm sein Fallschirm einfiel, der ja nun gelegentlich einmal aufgehen mußte. Er sah den Fallschirmsack friedlich hinter sich baumeln, ein Stück Schnur hing heraus, und dieses sollte eigentlich an der Maschine fest sein und den Fallschirm aus dem Sack ziehen. Nun endete diese Schnur ziemlich überflüssig im milchigen Nebel der Wolke. Päh holte den Fallschirmsack zu sich und zog nun an der Schnur, und mit einem weichen Ruck ging der Schirm auf, und er baumelte daran, während der Regen oben auf den Stoff tropfte. Eine ganze Zeit dauerte dieses Gleiten in der dichten Wolke, dann wurde durch zerrissene Schleier die Erde sichtbar. Wald! Schnell war die Orientierung aufgenommen. Da lag Wiesbaden, da lief eine Straße durch den Wald, und da unten, ja, da schwebte in anständigem Gleitflug auf dem Rücken liegend der „Professor“. Also war er nicht abmontiert. Im nächsten Augenblick setzte sich die Maschine weich auf die Baumwipfel, gar nicht weit von der Straße. Päh merkte sich die Stelle genau, und begann sich nun für seine eigene Landung zu interessieren, die wohl auch im Walde erfolgen mußte. Bald war es so weit, und langsam rückwärts treibend setzte sich Päh weich in die Wipfel von ungefähr fünfzehn Meter hohen Kiefern. Jetzt begann nach seiner Schilderung der schwierigste Teil des Fluges, nämlich der Abstieg an dem glatten Stamm, der den Händen und Füßen keinerlei Halt bot. Dann war auch das geschafft, und jetzt galt es nur noch Zuflucht vor dem Regen zu finden. An einer Wegkreuzung fand er ein Schutzhäuschen, in dem schon andere Leute Unterschlupf gefunden hatten, und er gesellte sich schweigend zu ihnen. Nachdem sich die Leute weiblich über die eigenartige Umgürtung gewundert hatten, konnten sie langsam, brockenweise

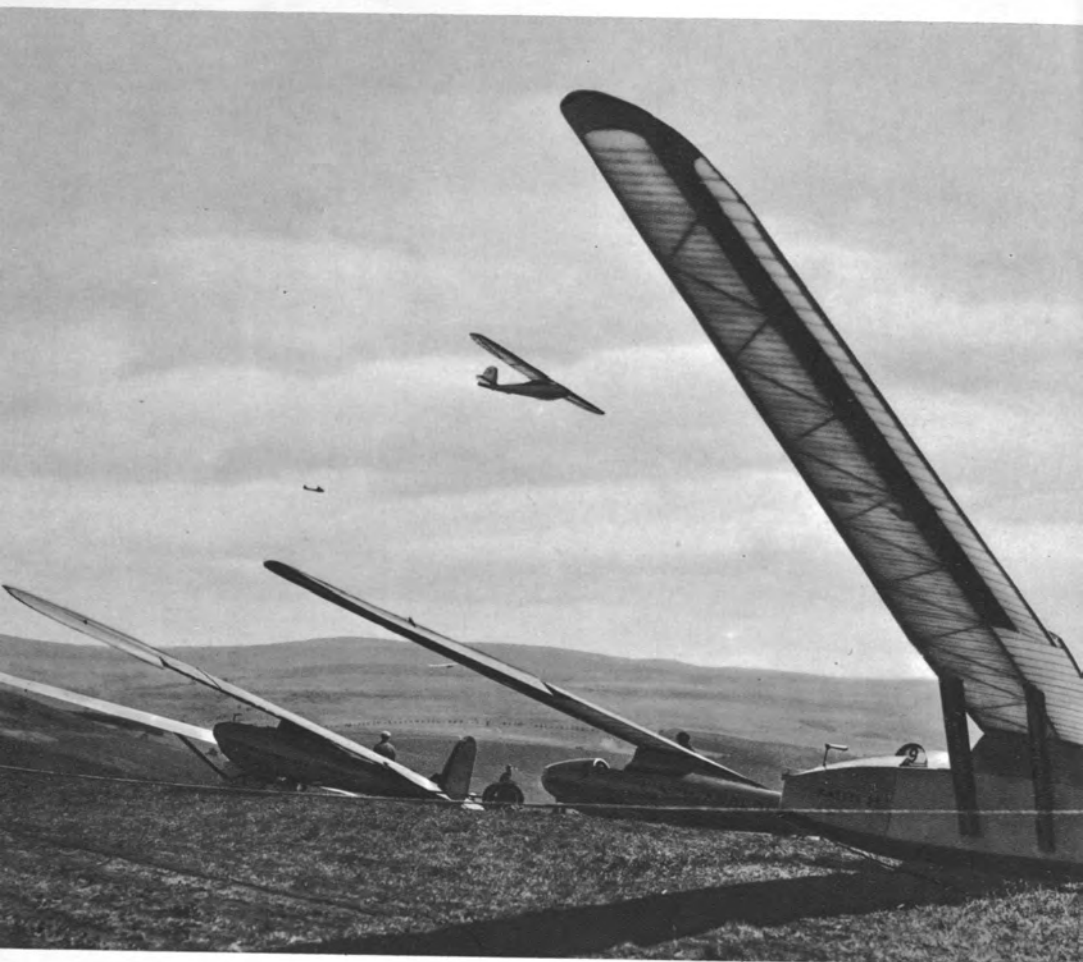
aus ihm herausholen, daß er auf etwas unnormale Art in den Wald und zu diesem Spaziergang im Regen gekommen sei. Wir suchten nun das Flugzeug an der von Päh bezeichneten Stelle und fanden es völlig unverfehrt in den Wipfeln fast dreißig Meter hoher Buchen hängend. Nichts war beschädigt, nur seitlich im Führersitz war ein großes Loch in der Rumpfwand. Die Maschine ist wahrscheinlich im Gewitterkern in eine Art Rüdentrubeln geraten, und der in den Anschnallgurten hängende Körper mit solcher Wucht gegen die Bordwand geschleudert, daß die schwache Wand zerbrach. Bei dem Versuch einen Halt zu finden, müssen die Hände die Klapp schnalle des Anschnallgurtes gelöst haben. Bei dem Herausfliegen des Körpers aber, durch scharfe Sperrholzscherben und über ein Steuerseil, muß die Fallschirmleine zerschnitten sein. Leider war der Barograph im Sturz aus der Maschine gefallen und war in den Wäldern nicht zu finden, so daß die wichtige Aufzeichnung der Höhenkurve verlorenging.

Abends feierten wir friedlich und bescheiden den zweiten Geburtstag unseres Päh, und am nächsten Tage montierten wir mit Hilfe der Feuerwehr und einer großen automatischen Leiter, die unter riesigen Mühen in den Wald geschafft war, unsern braven Vogel oben in den Baumkronen ab und ließen die Einzelteile angeseilt herunter. Päh flog bereits am nächsten Tage wieder, und das Flugzeug wurde nach der belanglosen kleinen Reparatur auch wieder in Betrieb genommen. Es ist wohl das erste Flugzeug, welches aus mehr als zweitausend Metern ohne Führer herunterkommt und eine glatte Landung macht. Der Fluglehrer aber streicht sich die Haare, und siehe da, sie werden grau und fallen aus.

Viele Schüler wohnen ständig auf der Wasserkuppe, in Zimmern zu vier Mann beisammen. Da ist es nicht erstaunlich, daß immer irgendwie Betrieb ist.



Grönhoff auf dem „Fafnir“



Rhönsegelflug-Wettbewerb 1931

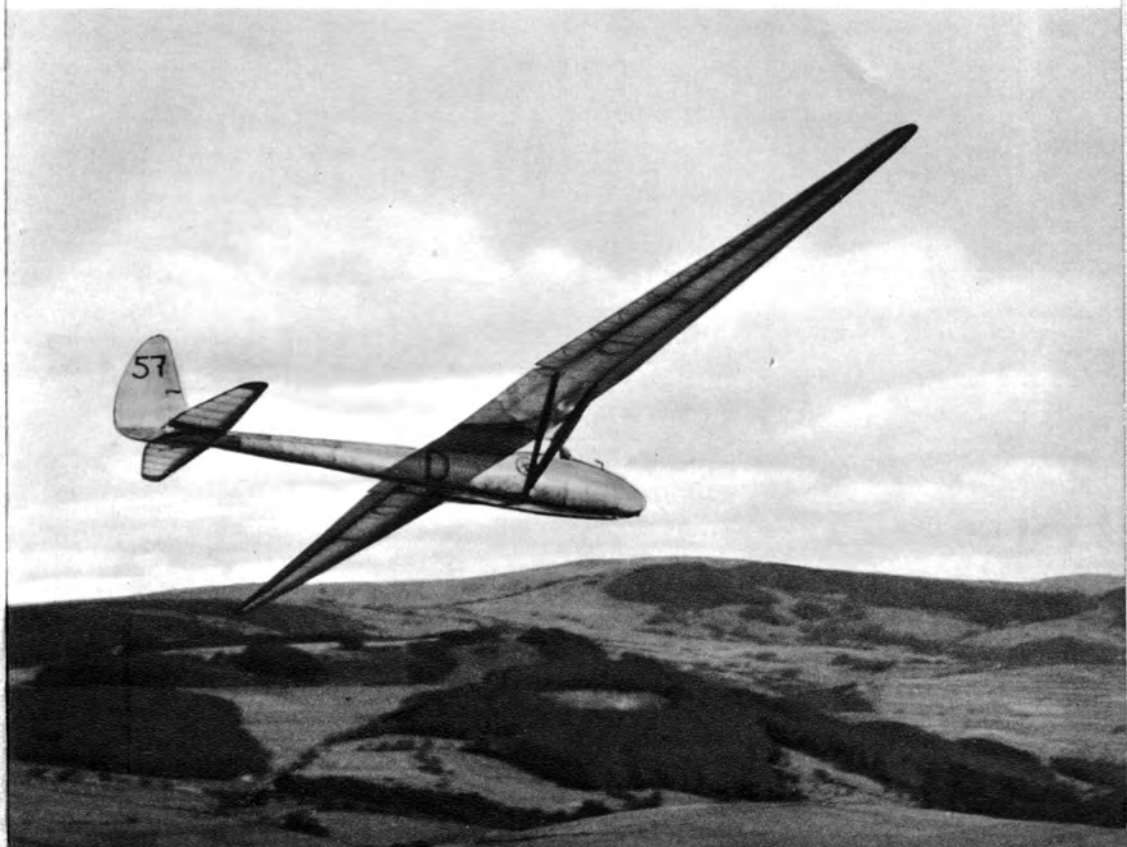
Wie in Kasernenzimmern sind immer zwei Betten übereinander angeordnet. Der Fluglehrer vom Dienst hat oft seine Mühe, bis abends Ruhe herrscht. Zwei Schüler, im Zivilberuf Lehrer, wohnten einst in einem solchen Bettgestell. Einer unten, einer im ersten Stock. Da beide sich nicht gut leiden konnten, bohrten die Zimmernachbarn ein feines Loch durch die Holzwand, zogen einen dünnen Draht hindurch, und banden das Bettgestell an. Als abends alles ruhig wurde, zogen sie an dem Draht und brachten die Betten zum Wackeln. Es dauerte nicht lange, da verbat sich der untere beim oberen höflich aber bestimmt die Schüttellei. Der obere schnappte natürlich haushoch ein, und verlangte vom unteren, daß der ihn mit seinen Rindereien in Ruhe lasse. Es war ein ergötzliches Spiel, und wurde solange fortgesetzt, bis das ganze Zimmer in hellem Aufruhr war, da nun die anderen Bewohner verlangten, daß die beiden endlich Ruhe gäben. Durch ein im Nebenzimmer ausbrechendes Gelächter kam die Sache dann an den Tag.

Ein Schüler fand, als er sich schlafen legen wollte, drei Frösche in seinem Bett. Er schimpfte erheblich und beförderte die armen Tiere ins Freie. Er war bereits im Halbschlaf, als ihn ein Zimmerkamerad fragte, ob er alle vier Frösche gefunden habe. Mit einem beachtlichen Schwung fauste der Geplagte nun wieder aus dem Bett und suchte vergeblich, fast die ganze Nacht, denn es waren gleich nur drei gewesen.

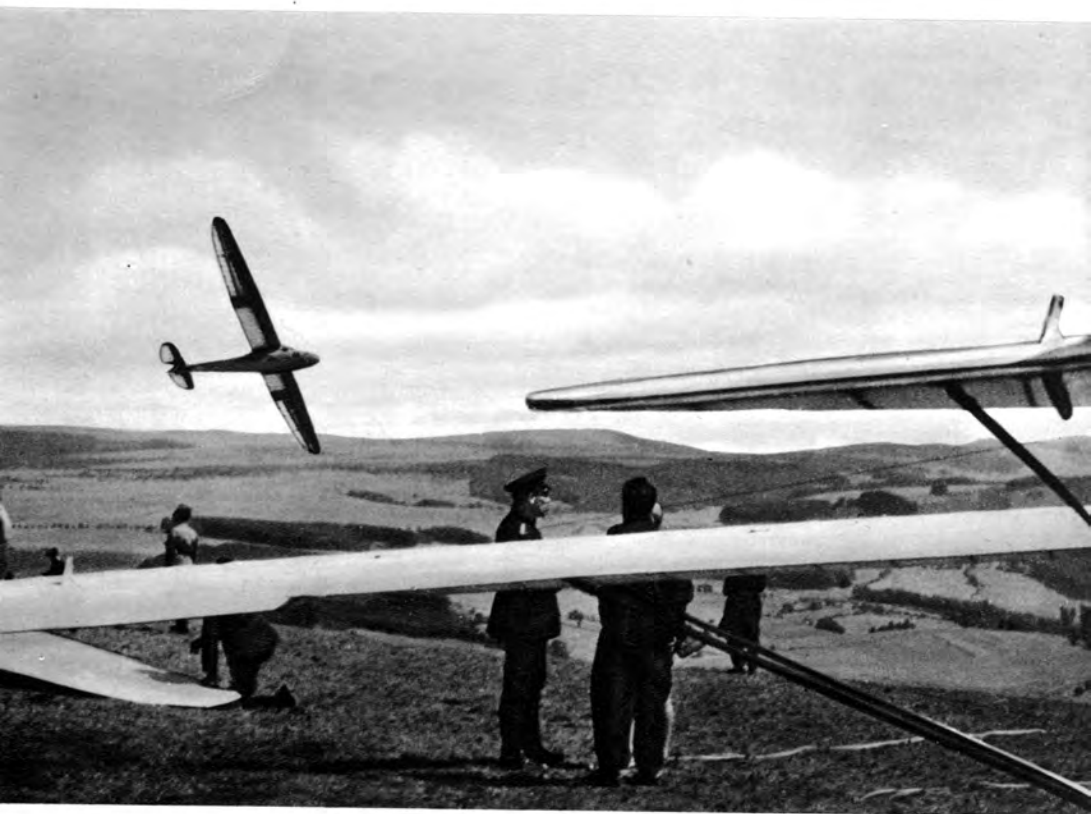
Ein wackerer Soldat aus Ostpreußen meldete sich an. Der Lehrgang war bereits vollständig beisammen, und er mußte nun im Kasino die Aufnahmebedingungen seiner Schulgruppe bestehen. Ein Trichter wurde in den Rockfalten gesteckt, und nun mußte ein Zehnpfennigstück, welches auf den Kopf gelegt wurde, hineinpraktiziert werden. Rohe Menschen gossen plötzlich ein Glas Wasser in den Trichter. Und nun versuchte er noch, eine Selterwasserflasche, die in die linke Hosentasche gesteckt wurde, mit der rechten Hand hintenherum fassend, zu öffnen.

Der ganze Inhalt der Flasche ergoß sich in die Tasche, und, da ein Loch im Boden war, lief ihm das Wasser bereits aus seinen Knobelbechern. Er hat sich dann schwer gerächt, der Tüchtige. Er erfand eine Vorrichtung, hergestellt aus Sperrholz, Gummiband, Bindfaden und einer Stopfnadel, die unter solchen Stühlen angebracht wird, in deren Sizen sich Löcher befinden. Leider sind alle Stühle in unserem Kasino so. In dem Augenblick, in dem einer eine volle Suppenschüssel dem Nachbarn reicht, tritt diese Vorrichtung durch Ziehen an der Schnur in Tätigkeit, und langsam und mit Genuß bohrt sich die Stopfnadel ihren Weg in die Basis des Verurteilten. Daß mit Anlaßmagneten die Bestecke elektrifiziert werden, bedarf keiner Erwähnung. Im Wettbewerb hatte ein Bauprüfer die Maschinen einer Gruppe etwas reichlich kritisiert, so daß sich ein lebhafter Zorn bei allen angesammelt hatte. Nachts hielt ein Auto, vollkommen ohne Licht und mit verdeckten Nummern vor den Quartieren. Der unglückliche Bauprüfer wurde von einigen verummten Gestalten aus dem Bett geholt, in das Auto gesetzt, und schweigend ging es los. An der Fuldaquelle hielt das Fahrzeug. Der Bauprüfer wurde in den Brunnentrog gelegt, und ehe er wieder heraus war, waren Auto und Henkersknechte fort, und er durfte in der schönen Sommernacht, im nassen Nachthemd und barfuß den Heimweg antreten. Rau, aber herzlich sind diese Gebräuche, und von hohem erzieherischen Wert.

Eines Tages kamen zwei Herren zu Hangwind und mir. Sie erklärten uns, daß sie ein Flugzeug nach Art der schwanzlosen Maschinen für einen ganz bestimmten Zweck benötigen. Wir legten ihnen klar, daß wir für die Beurteilung der Brauchbarkeit schwanzloser Typen nähere Angaben über den Zweck haben müßten. Die beiden Herren, die uns ihre Namen verschwiegen hatten, wollten nicht recht mit der Sprache heraus, und sagten uns nur, daß in die Maschine ein Motor mit geringem Gewicht und beliebig hohem Schub eingebaut werden solle, und



Kronfeld auf der „Wien“



Wettbewerb 1930

das hinter dem Motor keine Bauteile der Maschine mehr sein sollten. Uns kamen die Angaben über den einzubauenden Motor reichlich phantastisch vor, und so nahmen wir die Sache noch nicht ganz ernst, als die Herrengingen und wir beschlossen hatten, wegen einer derartigen Maschine in Fühlung zu bleiben. Einige Tage später fiel uns zufällig eine illustrierte Zeitung in die Hände, in der Abbildungen über die Raketenfahrten von Fritz von Opel auf der Aous in Berlin gebracht wurden. Unter den vor dem Raketenwagen photographierten Herren fanden wir unsere beiden Besucher wieder. Es waren Vallier und Sander. Nun wußten wir über den geheimnisvollen Motor Bescheid, und warteten, was sich daraus entwickeln würde. Bald hörten wir denn auch wieder von der Sache, und zwar sollten möglichst bald schon Versuche mit Modellen sowohl, wie mit einem bemannten Segelflugzeug unternommen werden.

Alles wurde vorbereitet, die Modelle wurden gebaut, und für die Flüge mit bemannter Maschine wurde das Flugzeug „Ente“ hergerichtet. Wir hatten uns für die Sache zur Verfügung gestellt, da sie uns sehr interessierte. Die Modellversuche mit kurzbrechenden Raketen zeigten uns bei den hohen Schubleistungen wilde Flugfiguren und teilweise außerordentliche Geschwindigkeiten. Dann sollten die Flüge mit bemannter Maschine beginnen. Wir legten Wert auf ganz systematisches, langsames Vorgehen, und darauf, daß die Vorversuche unter strengem Ausschluß der Öffentlichkeit vor sich gingen. (Wir haben vielleicht immer zu wenig Wert auf eine sogenannte gute Presse gelegt.) Dadurch, daß sich die Sache aber doch irgendwie herumgesprochen hatte, waren viele Menschen auf der Kuppe, die den ersten Raketenflug eines bemannten Flugzeuges sehen wollten. So wurde es spät, ehe sich der Schwarm etwas verlaufen hatte und wir beginnen konnten.

Der Schub der verfügbaren Raketen war zu groß, denn wir hatten errechnet, daß für unsere „Ente“ ein Schub von zwölf bis fünfzehn

Kilogramm für die ersten Flüge vollkommen ausreichen würde. Zwei Raketen wurden also in der Düse aufgedrillt, um diesen geringeren Schub zu geben. Es handelte sich bei diesen Raketen um etwa fünfzig Zentimeter lange Stahlzylinder mit einem Durchmesser von etwa fünfzehn Zentimeter. Sie enthielten ungefähr vier Kilogramm Sprengpulver in glashart gepreßter Masse. Die Raketen hatten eine Brenndauer von je dreißig Sekunden Dauer und wurden vom Führer aus elektrisch gezündet. Der Start sollte normal am Seil erfolgen, im Freiwerden vom Erdboden sollten dann die Raketen gezündet werden.

Fritz von Opel hatte den Einbau einer dreihundertsechzig Kilogramm schießenden Startrakete beabsichtigt, eine Maßnahme, die wir aus Festigkeitsgründen und aus fliegerischen Gründen ablehnten. Es kam hierdurch zu einem lustigen Zwischenfall. Opel hatte eine Gruppe von Wandermusikanten, die zufällig über die Wasserkuppe zogen, aufgetrieben, sie hinter der Halle verborgen, und als wir nun zum Starten herunterkamen, dirigierte er selber zuerst den „Stamer-Lippisch-Zwölf-Kilogramm-Marsch“, der nach der Melodie „Immer langsam voran“ dann stieg. Anschließend folgte nach der Melodie des „Nadeßki-Marsches“ der „Opel-Drehundertsechzig-Kilogramm-Marsch“.

Es folgten jetzt eine Reihe von Flügen, über dem Motorlandeplatz, bis zu einer Dauer von achtzig Sekunden, da die „Ente“ nur den Einbau von zwei Raketen gestattete, die nacheinander gezündet wurden. Nachdem alles zufriedenstellend verlaufen war, sollte nun ein Steigflug mit Raketen von je zwanzig Kilogramm Schub vom Hang unternommen werden.

Der Start verlief glatt, die Rakete brannte, und ich empfand das sehr laute Rischen der aus der Düse schlagenden Stochflamme schon als völlig gewohnt, da gab es ungefähr zwei bis drei Sekunden nach dem Start einen ohrenbetäubenden Krach. Aus dem Kriege hatte ich gelernt,



Mühsam ist der Rücktransport



Der „Superfalte“ startet

daß keine wesentliche Gefahr mehr bestand, wenn man sich nach dem Krach noch im Besitze sämtlicher Gliedmaßen befand. In dieser glücklichen Lage war ich zwar, aber der ganze Schlitten brannte lustig, und nach der Heftigkeit der Explosion zu schließen mußte wohl die zur Festigkeit der Maschine wesentliche Flügelaufhängung hinter mir leicht angeknistert sein. Ich beschloß also den brennenden Vogel nicht etwa steil herunterzudrücken, sondern hübsch gemächlich abwärts schweben zu lassen, wobei zwei weitere Tatsachen stark zu meiner Beruhigung beitrugen. Erstens wußte ich, daß ungefähr ein Meter hinter mir in dem leichten Sperrholzgebäude die zweite Rakete mit vier Kilogramm Sprengpulver auf ihre Entzündung, mitten im Feuer liegend, wartete, und zweitens wurde es mir an der Sitzfläche erst gemütlich, dann drohend warm. Aus der explodierten einen Rakete waren faustgroße Pulverbrocken nach allen Seiten in die Maschine geflogen, und ein solcher Brocken lag unter meinem Sitz. Endlich war die Maschine am Boden, und ich machte die schönste Landung meines Lebens, denn ich war stark abgeneigt, einen Bruch zu machen, bei dem ich dann vielleicht zwischen den brennenden Trümmern gelegen hätte, mit dem Bauch auf der zweiten Rakete, die sich durch die Erhitzung jeden Augenblick zum Losgehen entschließen konnte.

Raum stand die Maschine, war ich auch schon draußen, und sah an dem eisernen Raketenkasten hinten die Zündkabel brennen. Ich sagte mir, daß in dem Augenblick, in dem die Isolierung der Kabel völlig weggebrannt war, die Zündung der zweiten Rakete unbedingt erfolgen müsse. Ich versuchte noch die Kabel abzureißen, doch es war zu spät, die zweite Rakete ging los, doch zu meinem Glück brannte sie trotz der Erhitzung des Stahlmantels richtig aus und explodierte nicht. Das wäre mir, nachdem ich ganz dicht dabei stand, sicher sehr übel bekommen. Jetzt suchte ich einigermaßen Deckung und rutschte sitzend im nassen Gras herum, um meine schwelende Sitzfläche zu löschen und zu fühlen.

Nachdem die zweite Rakete ausgebrannt war, rannte ich schleunigst wieder an unsere brave Kiste, um zu löschen. Inzwischen kamen auch atemlos die ersten Zuschauer angerannt, um löschen zu helfen. Mein Bedarf an Raketenfliegen war vorläufig gedeckt. Die Maschine sah übel aus. Abgesehen von den beträchtlichen, ehrenvollen Brandwunden, war durch die Explosion tatsächlich der Hinterholmspant eingedrückt, so daß das vorsichtige Fliegen schon berechtigt war. Abends haben wir dann zur Feier dieses „welthistorischen Augenblicks“, wie Opel sich ausdrückte, ein größeres Feuerwehrfest in Gersfeld veranstaltet.

Fritz von Opel hatte nun Geschmack am Fliegen gefunden und erlernte es selber. Er besuchte uns einmal mit seiner Motte und ließ die Maschine über Nacht bei uns stehen. Unter den Flächen stand in großen Lettern „Opel-Opel“. Als am nächsten Tage der Start zum Rückflug stattfand, fiel es mir auf, daß so viele meiner Schüler mit erwartungsvoll gezückten Photoapparaten dabeistanden. Ich dachte jedoch nichts Böses. Bald danach war ich in Rüsselsheim, und Opel erzählte mir, daß man auf dem Heimfluge von der Wasserkuppe die Beschriftung seiner Maschine irgendwo geändert habe. Er war noch in Marburg und in Gießen gelandet. Bei seiner Ankunft in Frankfurt hatte man ihn darauf aufmerksam gemacht, daß nunmehr unter der Maschine in klaren Buchstaben „Ober Opel“ zu lesen stände. Ich wußte wirklich von nichts, und so gelang es mir auch, den Verdacht von der Wasserkuppe abzuwälzen. Als ich dann nach Hause kam, erfuhr ich zu meinem Schrecken, daß doch einige tüchtige Schüler mit Schuhwichse und Leukoplast diese Abänderung vorgenommen hatten, und eben diese besaßen nun auch Aufnahmen vom Start der Maschine, auf denen die seltsame Beschriftung zu sehen war. Was das Publikum in Marburg und Gießen bei dem Anblick gedacht hat, habe ich nie in Erfahrung bringen können.

Noch als Nehring, der Meister des Hangsegel-Streckenfluges, über der Wasserkuppe kreiste, ging ein neuer Stern auf.

Kronfeld war von Rossitten zu uns gekommen. Eine seiner ersten Taten bei uns war, daß er einen „Prüfling“ punktiert durch den Hang flog, daß die Funken stoben. Seine Beurteilung bei uns wurde: „Fliegerisch langsam, auffallend langsam fortschreitend, aber von einer Energie, die schwerste Aufgaben meistern wird.“ Er hat uns nicht enttäuscht. Wir gaben ihm zum Wettbewerb einen „Professor“, und er zeigte, was in ihm steckt. Er wurde ein Meister des Wolkensegelfluges. Was Professor Georgii, der sich auch 1921 dem Segelfluge verschrieben hatte, schon um diese Zeit beinahe prophetisch vorausgesagt hatte, das Segeln unter Wolken, in Thermikschläuchen und vor Gewitterfronten, Kronfeld machte es als Segelflieger wahr, und wurde so Schrittmacher einer neuen Vorwärtsentwicklung. Kronfeld zog einen anderen alten Segelflieger mit vorwärts, Hirth. Hirth hatte bereits im Anfang, im Jahre 1923 auf der Wasserkuppe geflogen, hatte auf unvollkommenen Versuchsmaschinen manchen schweren Bruch hingelegt, brach sich dann ganz übel die Knochen, ging zur Motorfliegerei, verlor bei einem schweren Motorradunfall ein Bein, ging wieder zum Segelflug, und gehört nun zu den Besten. Kronfeld und Hirth haben auch dem Ausland deutsche Segelfliegerkunst gezeigt. In Frankreich, Belgien, England, Italien und Amerika ist der eine oder andere geflogen.

Klein und bescheiden beginnt der Segelflieger seine Laufbahn, und bleibt bescheiden, auch wenn er zu jäher Berühmtheit kommt. Am Schulhang wurde eines Tages ein Anfängerflugzeug gestartet, und wenige Sekunden später lag ein gewaltiger Bruch da. Günther Grönhoff hatte erst die A-Prüfung! Er ließ nicht locker. Von der Deutschen Verkehrsfliegerschule kam er wieder zu uns, und jetzt blieb er auf der Wasserkuppe. Er flog mit verblüffender Meisterschaft. Mit den schwierigsten Aufgaben wurde er spielend fertig. Grönhoff zog mit dem „Professor“

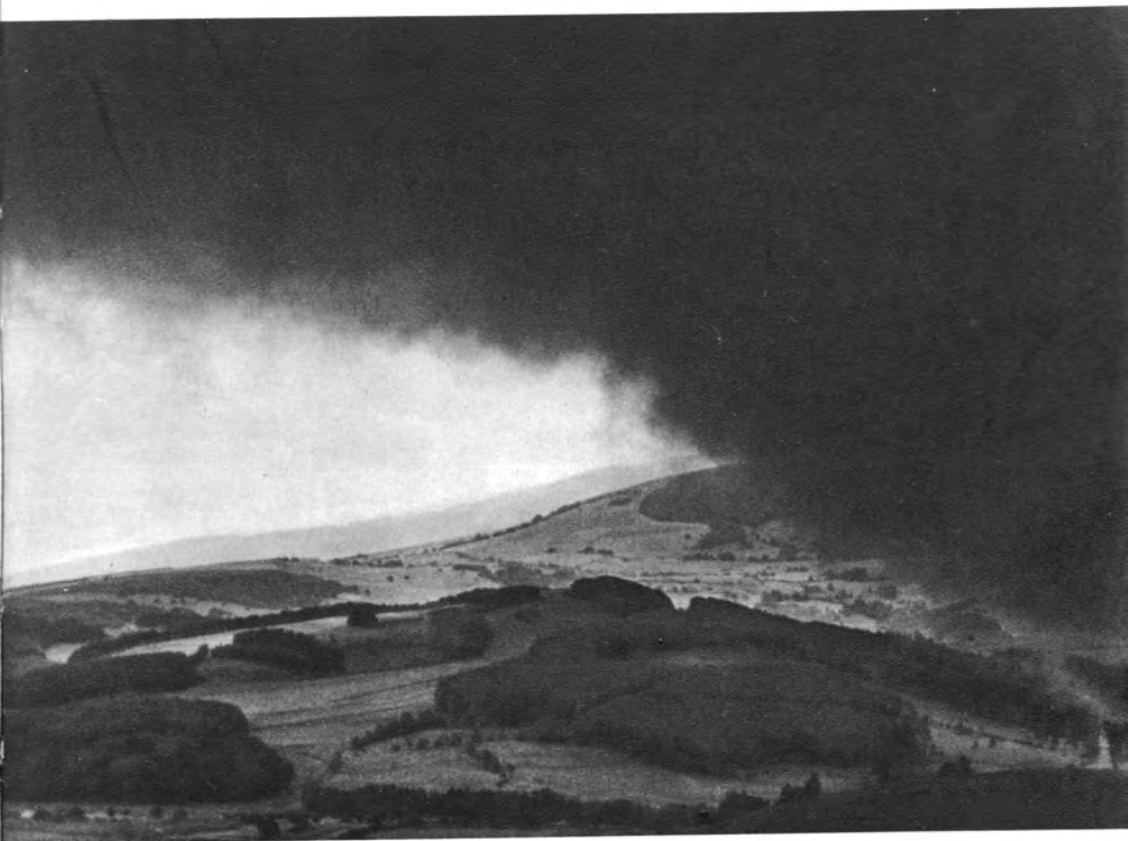
über Land, an die Berge des Thüringer Waldes, mit der „Frankfurt“ trudelte er auf der Wasserkuppe in den Wald, und kam unverfehrt hervor. Die schwanzlosen Versuchsmaschinen von Lippisch brachte er zu unerhörten Leistungen und flog mit solchen schwachmotorigen Versuchsmaschinen zweimal nach Berlin. Lippisch hatte ihm den „Fafnir“ gebaut, und auf dieser Maschine konnte er sein ganzes Können entfalten. Manchen großen Flug konnte der „Fafnir“ unter Grönhoffs Führung schaffen. Wasserkuppe—Magdeburg, München—Raaden in der Tschechoslowakei und andere. Dabei ging es oft durch schwerstes Wetter, durch Hagel und Gewitter, so daß die Flächen des „Fafnir“ durchlöchert wurden.

Dann erzählte Grönhoff im Kreise der Schüler von seinen Flügen, von dem Start vom Jungfraujoch, bei dem das Höhenruder zerbrach. Dann hoßte er wieder inmitten aller, und irgendein toller Streich wurde beraten. Immer war er bereit zum Lachen, immer bereit zum ernststen Gespräch, immer bereit zu helfen, immer Kamerad.

Am Fuße der Wasserkuppe, im strömenden Gewitterregen hing der „Fafnir“ zerschmettert in den Bäumen. Da lösten wir Günther Grönhoff zum letzten Male aus seinen Fallschirmgurten. — —

Opfer müssen gebracht werden. Es war ein schweres Opfer. Scharf hob sich der Adler des Fliegerdenkmals gegen den dunklen Himmel ab. „Wir toten Flieger blieben Sieger durch uns allein!“ Es wird weitergeflogen! Als Grönhoff die Wasserkuppe verließ, um in die Heimat zu reisen, flogen alle Segelflugzeuge Ehrenrunden.

Mehr und mehr beginnt der Segelflug sich durchzusetzen, nachdem ein kleines Fähnlein Unentwegter gepredigt, getrommelt und mit unbeschreiblicher Hingabe gearbeitet und geblutet hatte. Ernste Stunden hatte es gegeben. An manchem Krankenbett haben wir gestanden, und an mancher Bahre. Wir hatten zutiefst erlebt, zu was deutsche Jugend auch heute noch fähig ist. Fast Knaben noch, so waren manche gekommen, und



Von der Wasserkuppe blickt man weit ins Land hinaus



Die Wurzeln des Segelfluges liegen tief in der Wasserkuppe

trugen wir sie vom Platz, so war immer die erste Frage: „Was macht die Maschine? Kann man sie wieder aufbauen? Können die Kameraden jetzt noch fliegen?“ Aus Knaben waren Männer geworden!

Dann kamen sie angestürmt, um zu verwalten und zu organisieren, in vernünftige Bahnen zu lenken und zu pflegen, was jahrelang langsam, aber ferkengerade gewachsen war, mit dem Herzblut weniger getränkt.

Viele, die nie in einem Flugzeug gefessen haben, viele, die den Segelflug verlacht und bekämpft hatten, nun plätscherten sie alle in dem einst klaren See. Jeder versuchte die größten Wellen zu machen, und jeder versuchte lauter zu schreien als sein Nachbar in der Runde. Wie gesund und hart war der junge Stamm des Segelfluges, daß er sich trotzdem machtvoll hob und seine Zweige ausstreckte, über das ganze deutsche Land! Jetzt wurde der Segelflug „propagiert“, der Segelflug wurde „gemacht“, „angekurbelt“, es setzte ein Wetttschulen ein, endlich wurden auch neue Methoden entwickelt, es wurde mechanisiert, und ein „Wanderzirkus“ zog durch die Lande. Wer hat das Wort Zirkus geprägt?

In stillen Nächten aber geht auf der Wasserkuppe noch der alte Rhöngeist um. Er ist trotz allem Idealist geblieben. Er hat sein Dienstalster und seinen Personalbogen, seine Kontrollnummer und den vorgeschriebenen Dienstweg vergessen, er hat vergessen, daß er eigentlich ganz still sein sollte. Er streicht um den alten Schlafwagen, den ersten festen Bau auf der Wasserkuppe, und er weiß plötzlich: Es wird eine Zeit kommen, an der der Segelflug mitgearbeitet und mitgekämpft hat, eine Zeit, in der der Baum des Segelfluges mächtig geschüttelt wird, so daß alle Raupen und Milben von seinen Blättern fallen, so daß er sich frei entfalten kann. Dann wird der Mahnruf unseres Denkmals wahr: „Volk fliege wieder!“ Bis dahin wollen wir die Wurzel dieses Baumes hegen, daß sie stets gesund bleibe, diese Wurzel, die verankert liegt, in unserer alten Wasserkuppe.

Nachwort

Das Buch liegt fertig vor mir, zwölf Jahre Wasserkuppe, zwölf Jahre Freud und Leid.

Da geht unser allersehnltester, heißester Wunsch in Erfüllung. Das neue Deutschland ist erwacht! Der Sturm fegt durch die Krone der deutschen Eiche, die morschen und kranken Äste fallen herab. Unsere Arbeit von zwölf Jahren wird in Erfüllung gehen.

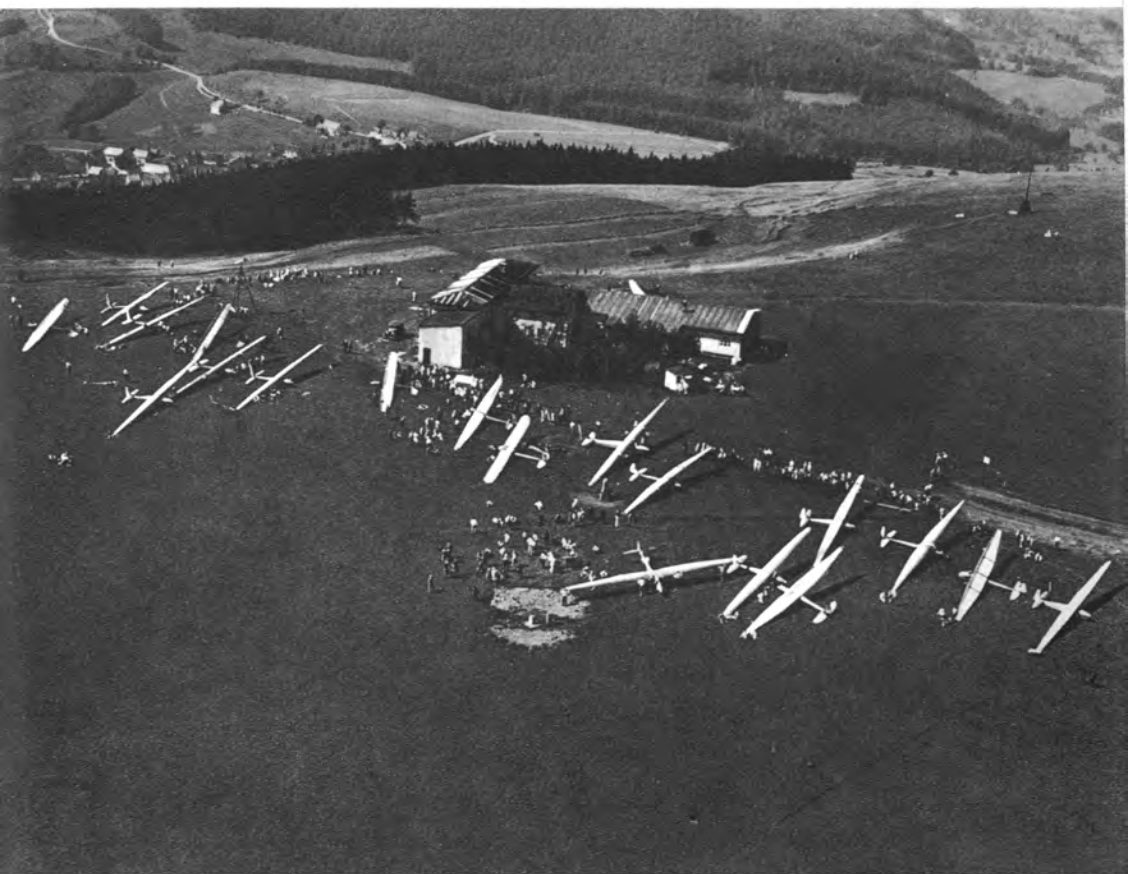
Volk fliege wieder!

Unser Führer Adolf Hitler ernannte einen der erfolgreichsten Jagdflieger des Weltkrieges uns Fliegern zum Führer. Ihm, dem Reichsminister Hermann Göring, möchte ich mein Buch widmen, als Zeugnis unserer Arbeit, und als Gelöbniß weiterer, rastloser Arbeit an unserer herrlichen Sache, im Namen aller Flieger der Wasserkuppe.

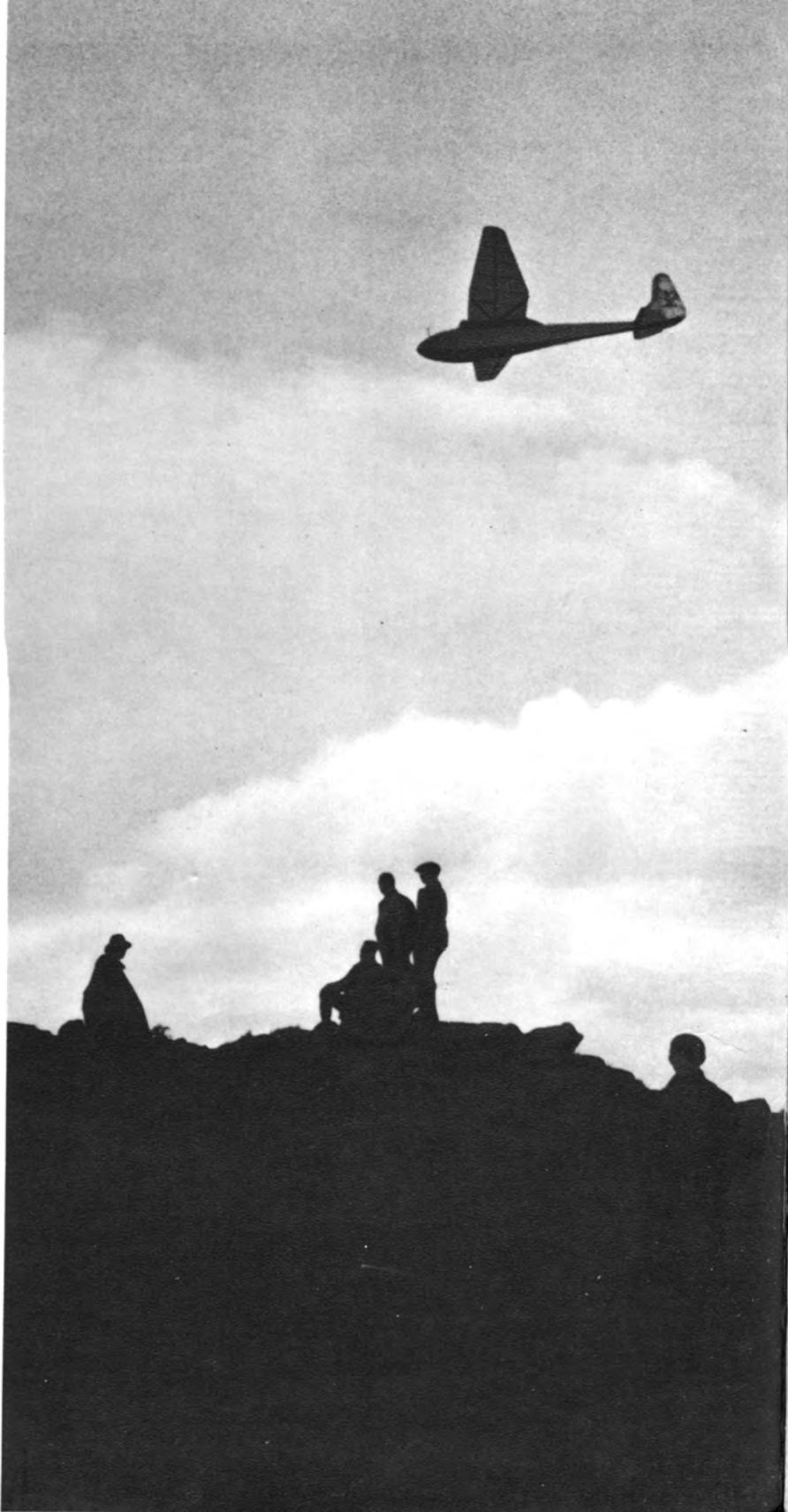
volare necesse est vivere non

Alles für Deutschland.

Wasserkuppe, im Sommer 1933.



Mehr und mehr beginnt der Segelflug sich durchzusetzen



Ein
„Professor“
über der
Wasserkuppe