



Der deutsche Segelflug



Herausgeber: Deutscher Luftsport-Verband
Druck: E. G. Röder U.-G. in Leipzig C 1



Wir toten Flieger blieben Sieger
durch uns allein,
Volk, flieg du wieder, und du wirst Sieger
durch dich allein!

Der deutsche Segelflug



Werden und Sein

1919. Das deutsche Flugwesen war vernichtet, zerbrochen durch das Haßdiktat der Gegner, denen es nicht gelungen war, im Kampfe zu fliegen.

Die stolzen Flugzeuge, die an allen Fronten einer Welt von Feinden getroßt hatten, durch Säge und Vorschlaghammer wurden sie vernichtet. Die Motoren wurden verschrottet, die Flugzeughallen gesprengt, die Fabriken geschlossen.

Alles fliegerische Leben unserer Nation sollte erlöschen — so wollten es die Gegner.

Man konnte das Material zerstören, man konnte vernichten und verbieten, aber man konnte nicht den Geist töten, der in den Fliegern lebte, die unbeseigt aus dem schweren Ringen gekommen waren, und die nur einen Gedanken kannten: Arbeiten — für Deutschland! Schon einmal stand ein Deutscher vor dem Nichts, nur mit der uralten Menschenhehnsucht im Herzen, zu fliegen. — Otto Lilienthal gab den Menschen das, was sie in Generationen erträumt — den Menschenflug! Er wollte fliegen — und er arbeitete zähe und unbeirrt — bis er flog.

Wieder standen deutsche Männer auf dem Boden und blickten den ziehenden Wolken nach. Auch sie wollten fliegen. Der Eisenhammer des Krieges hatte sie

Begriffe verwirrten sich. In das Lager der Flieger zog der Hunger ein. — Aber die deutsche Jugend kam zum Fliegen — nahm Spott und Anfeindungen und Hunger auf sich — „Es wird weitergeflogen!“

Auf der Kurischen Nehrung in Rossitten, in Grunau im Riesengebirge und an vielen anderen Orten des Vaterlandes erstanden neue Segelflugplätze. Überall wurde motorlos geflogen. Aus aller Welt kamen jetzt Besucher, um den deutschen Segelflug zu sehen — um zu lernen. In den großen Wettbewerben wurden die Flugleistungen langsam gesteigert, die Erkenntnisse erweitert. Mehr und mehr traten die alten Segelflieger zurück und die Jugend, der Nachwuchs, kam in Front.

In Rossitten konnte der unvergeßliche Ferdinand Schulz auf einer selbstgebauten primitiven Maschine den ersten mächtigen Dauerflug von 8 Stunden 42 Minuten im Jahre 1924 erzwingen — und im Jahre 1925 konnte er ihn auf 12 Stunden erhöhen.

Um die gleiche Zeit kämpften die Segelflieger in der Rhön um die Flugstrecke, die langsam von wenigen hundert Metern auf 19, 21 und dann 24 km gebracht wurde. Das Jahr 1926 brachte die ersten großen Streckenflüge. Der Segelflieger hatte gelernt, auch außerhalb der Berghänge Aufwind zu finden und auszunützen. 55,2 km segelte Max Regel vor und in einer Gewitterfront über Land.

Nehring, der Vater des Streckensegelfluges, baute Schritt für Schritt seine Streckenflüge aus: Rhön—Thüringer Wald — bis auf 71,2 km. Schulz erreichte in Rossitten 14,8 Stunden Dauer, und die höchste Höhe wurde mit 775 m über Start erreicht. So stand die Entwicklung im Jahre 1928. Man flog auch im Ausland jetzt motorlos, aber sämtliche Welthöchstleistungen lagen in deutscher Hand. Der Segelflug war zu einer Bewegung geworden. Viele neue Segelflugplätze im Reich waren neu hinzugekommen. Überall stellte sich jetzt die Jugend an die Spitze. Der Geist Böckes, Immelmanns und Richthofens war wach.

1929 wurde im Streckenflug mit 150 km erstmals die 100-km-Grenze überflogen. Im Segelflug unter Wolken wurde eine Höhe von 2550 m erreicht, fast 15 Stunden betrug die größte Flugdauer.

Der Wolkenflug, der Gewitterflug und der Thermikflug, sie waren zu dem Segelfliegen am Hang hinzugekommen und ermöglichten immer größere Leistungen.

Der Segelflieger saß vor dem Fluge über Gelände- und Wetterkarte gebeugt. Der Segelfluggedanke hatte sich Bahn gebrochen, seine Leistungen erkämpften dem deutschen Segelflug die Anerkennung.



Ferdinand Schulz in seiner selbstgebauten Rekordmaschine

Förderung den Hindenburg-Pokal für Segelflieger. Jetzt eroberte sich der Segelflug auch die Ebene, nachdem Wolken-, Gewitter- und Thermikflug auch Segelflugmöglichkeiten über der Ebene brachten.

Man griff wieder auf, was Fokker im Jahre 1922 auf der Wasserkuppe zeigte, und schleppte Segelflugzeuge mit Automobilen hoch. — Auch die Beziehungen zum Motorflug wurden besser. Man verband sich sogar eng mit dem Motorflug im Flug-



Start gegen die Gewitterfront

zeugschlepp. — Damit war dem Segelflug noch weitere Ausbreitung ermöglicht. 1931 steigerten sich die Streckenleistungen. Günther Grönhoff flog 272 km. Über Städten und über den Ebenen wurde gefsegelt. Nicht einzelne waren es, immer mehr Segelflieger traten hervor.

Da holte sich im Jahre 1932 ein Amerikaner den Dauerrekord mit 21 Stunden 55 Minuten. Schon im Jahre 1933 konnte er mit 36½ Stunden wieder nach Deutschland zurückgeholt werden.

Die Segelfluggemeinschaft war gewachsen, Tausende junger Männer flogen, aber die alte eiserne Kameradschaft von 1920 war geblieben. — Es war eine Not- und

Lobgemeinschaft. — Kein Setzfall und kein Niedergang hatte den jungen Segelfliegern den Glauben an eine neues besseres Deutschland nehmen können. Für dieses Deutschland flogen sie — und für dieses Deutschland sind manche von ihnen freudig gefallen.

So ging die Segelflug-Gemeinschaft in das dritte Reich.

Es wird weitergeflogen — für Deutschland! Im Segelflug lebt und bewährt sich nationalsozialistisches Gedankengut.



Anfliegen der Gewitterfront

Alle für einen — einer für alle — und alles für die Sache — für Deutschland. Der neue Staat brachte der Luftfahrt ihre eigene Vertretung. Unter dem Pour-le-mérite-Flieger Hermann Göring entstand das Reichsministerium für die Luftfahrt.

Der Luftsport wurde geeint und im mächtigen neuen Deutschen Luftsport-Verband der Führung des Kampfsgefährten des Ministers, des Pour-le-mérite-Fliegers Bruno Loezger, anvertraut.

Die Segelflieger durften die Farben des neuen Reiches an ihren stolzen Flugzeugen über deutsches Land und über die Grenzen hinaus tragen.

4350 m Höhe über Start,

375 km Strecke über Land,

36 Stunden 36 Minuten Dauerflug.

Fest sind alle Welthöchstleistungen in deutscher Hand.

Nicht einzelne haben diese Leistungen erkämpft — nein — die Gemeinschaft aller hat sie errungen. An ihnen ist der Mann in der Werkstatt genau so beteiligt wie der Mann am Reißbrett oder der Segelflieger, der das Flugzeug zum Erfolg steuern durfte. Der Segelflug kennt keine Rekordhelden, und er duldet keine „Primadonnen“ in seinen Reihen.

Er ist eine Kampfgemeinschaft gewesen und will es bleiben. Er fordert restlose Einsatzbereitschaft, Einordnung in die große Gemeinschaft und Arbeit für die deutsche Luftfahrt und damit für Deutschland. — Der einzelne ist nichts — die Sache ist alles! In fünfzehn Jahren harter, opferbereiter Arbeit ist die Gemeinschaft deutscher Segelflieger ihren Weg gegangen. Nichts hat sie von ihrem Wege abbringen können — sie hat sich die Achtung und Bewunderung der Welt errungen.

Ihre Aufgaben sind damit nicht erschöpft. „Es wird weitergeflogen!“ — Unermüdlich, zähe und verbissen wird weitergearbeitet in dem Geist, der fähig war, aus dem Nichts diese Bewegung zu schaffen.

„Das deutsche Volk soll ein Volk von Fliegern werden.“

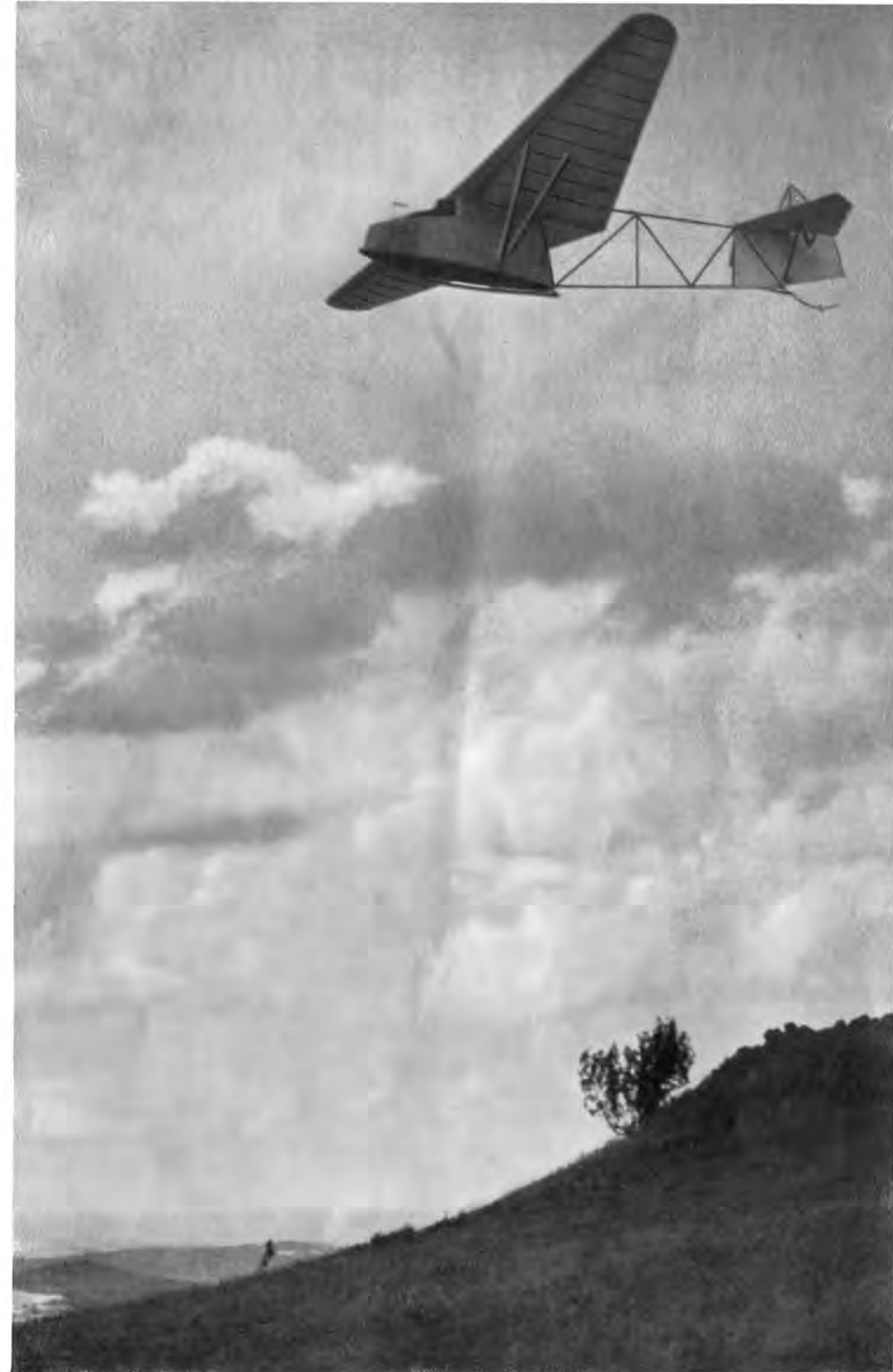
Der Segelflug soll helfen, diesen Wunsch unseres Ministers zu erfüllen. Er soll weiter beste deutsche Jugend erfassen und soll sie in echtem Segelfliegergeist zu geraden, aufrechten, disziplinierten Kameraden erziehen. Alles Können, alles Wissen und alle Förderung sind wertlos, wenn dieser Geist Schaden leidet.

Dieser Geist aber kann nur leben in echten Menschen mit lauterem Charakter.

Solche junge Menschen sucht der Segelflug — aus ihnen schafft sich die Segelfluggemeinschaft immer neu. — Selbstsüchtige Streber und Egoisten, Weichlinge und Drückeberger, disziplinelose Besserwisser und Meckerer gehören nicht in seine Reihen.

Sauber im Denken und im Handeln — allezeit einsatzbereit — bescheiden vor der Größe der Sache und treu unserm Führer — so erzieht sich der Segelflieger.

An mancher Bahre gefallener Kameraden haben deutsche Segelflieger gestanden. Sie starben für die Sache, für alle. Ihr Andenken kann der Segelflug nicht besser ehren, als wenn er sich immer wieder gelobt: „Es wird weitergeflogen!“ Komme, was kommen mag — es wird weitergeflogen — für Deutschland!



Der Segelflug – Grundlage des deutschen Luftsports

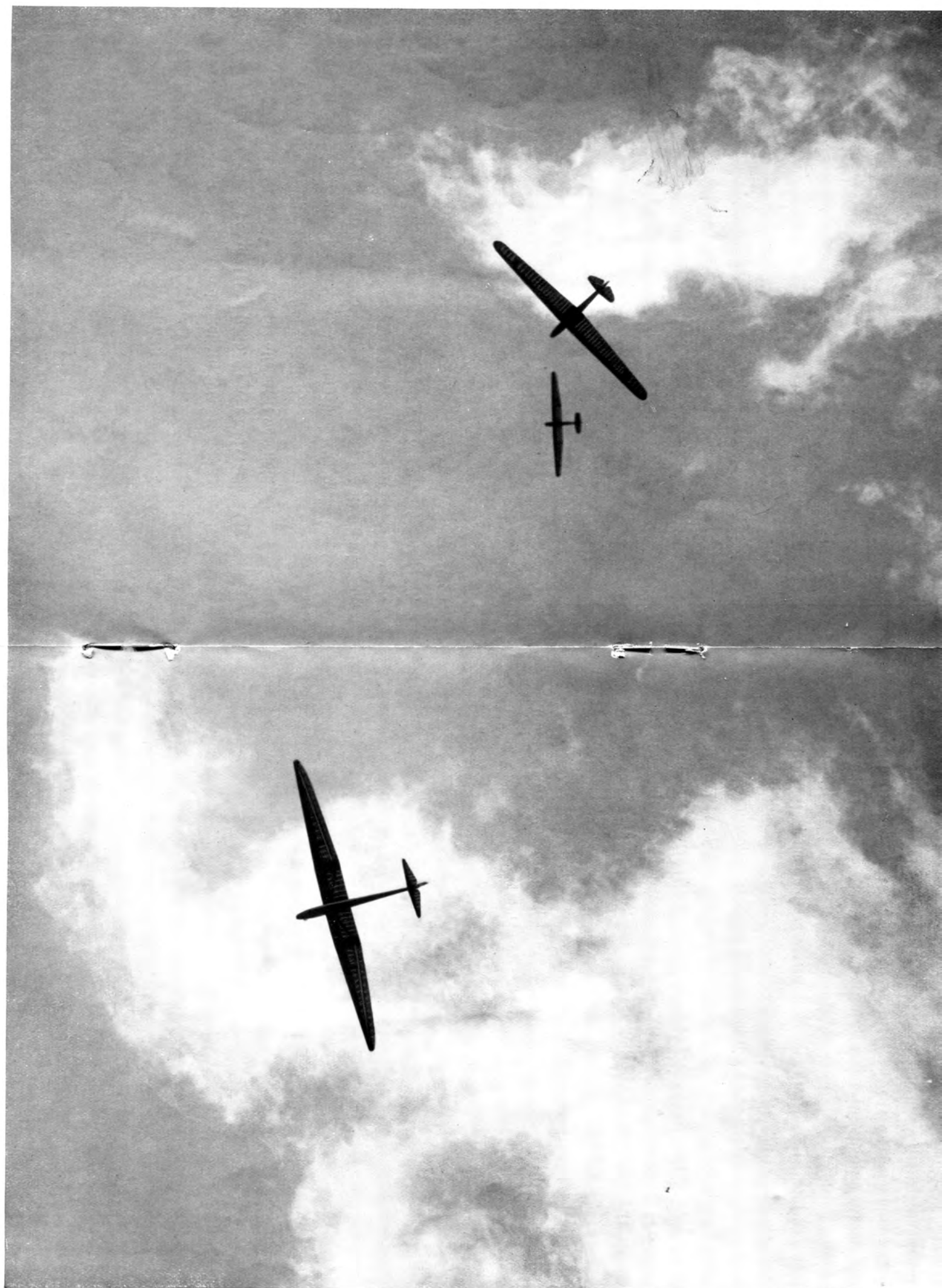
Die vorhergehenden Zeilen geben in kurzen Umrissen ein Bild vom Werden und Sein des deutschen Segelfluges, sie zeigen auf, wie aus den Schwierigkeiten einer verworrenen Zeit heraus, die den Begriff deutschen Heldentums nicht mehr kennen wollte, einige Unentwegte, die trotz allem an die Zukunft deutscher Luftgeltung glaubten, die Grundlage schufen für die Daseinsmöglichkeit unserer Luftfahrt. Sie geben Kunde von dem stillen Heldentum wahrer Kämpfer, denen die widrigen Verhältnisse nur Ansporn sein konnten, der unbeseigt zu Boden geschmetterten, ränkevoller Tücke unterlegenen deutschen Luftfahrt neuen Auftrieb zu schaffen, neue Flügel zu bauen. Als Leitgedanke stand über ihrem Tun der heroische Satz „es wird weitergeflogen“. Nichts vermochte sich diesem eisernen Willen in den Weg zu stellen. Der deutsche Fliegergeist, geboren über den Schlachtfeldern des gewaltigen Völkerkriegens der Jahre 1914–1918, der deutsche Fliegergeist, den die Namen Immel-



Wendekurve vor dem Hang

mann, Voelcke und Richthofen verkörpern — dieser Geist befeelte die Vorkämpfer und Schrittmacher der deutschen Segelflugbewegung, dieser Geist verlieh ihnen die Kraft, allen Widerständen zum Trotz den Segelflug zur Sache der ganzen Volksgemeinschaft zu erheben.

Wie würde es heute im deutschen Luftsport aussehen, wenn nicht eine kleine Gemeinschaft zukunftsgläubiger Männer das Banner der deutschen Luftfahrt hochgehalten und zäh verteidigt hätte gegen den Ansturm einer verweichlichten, unheldischen Epoche? War diese unselige Zeit auch nur kurz im Zeitmaß der Geschichte, sie hätte genügt, die Grundfesten unserer Luftgeltung bis zum restlosen Zusammenbruch zu erschüttern. Aber der Flieger- und Frontgeist, der in diesen Jahren der Not und der Selbsterfleischung unseres Vaterlandes einige wenige befeelte, ließ es nicht zu. Er gab dieser kleinen, eisern zusammengeschweißten Gemeinschaft die Kraft, ihre Ideale wieder dem Volksganzen zu vermitteln, er verlieh ihnen die Fähigkeit, die Jugend und damit die Zukunft der deutschen Nation um ihr sturmzerzaustes, aber ehern hochgehaltenes Banner zu scharen! Und mit diesem Hineindringen des Gedankens vom Fliegenmollen in die Jugend mit der Verwirklichung der Idee vom



motorlosen Flug wurde die **Grundlage des neuen deutschen Luftsports** geschaffen — **der deutsche Segelflug**, den die Welt heute bewundert!

... Als im Frühjahr 1933 — dem Jahre des Umbruchs der deutschen Nation — auf Geheiß des Führers der alte Frontsoldat und Luftkämpfer Hermann Göring die Geschichte der deutschen Luftfahrt in die Hand nahm, da ragte aus dem Wirrwarr der in unzählige Gruppen und Vereine zerrissenen deutschen Luftsportbewegung eine eherne Säule hervor — der Segelflug! Mochte der Luftsport unter der inneren Zerrissenheit des an der Unfähigkeit seiner damaligen Machthaber erkrankten Volkskörpers noch so sehr leiden, der Segelflug stand. Er war das Fundament, auf dem Görings Frontkamerad Loerzer das heute für alle Welt vorbildliche Gebäude des einheitlichen Deutschen Luftsport-Verbandes errichtete.

Waren auch schon vorher die Erfahrungen, die man in der Praxis des Segelfluges gesammelt hatte, zu teilweise grundlegender Bedeutung für die Entwicklung des gesamten Flugzeugbaues geworden, hatte die Forschungsarbeit manch wertvollen Hinweis für die Verbesserung des fliegenden Geräts der Verkehrsluftfahrt, insbesondere auf aerodynamischem Gebiete, geben können — die rechte Auswirkung

der Werte, die der Segelflug in technischer und wissenschaftlicher Hinsicht geschaffen, ließ sich erst ermöglichen im Rahmen der einheitlich zusammengefaßten deutschen Luftsportbewegung — oder, umfassender gesagt, der gesamten Luftfahrt. Alles zieht an einem Strang — symbolisch ist hierfür die alte Startart der Segelflieger, mit dem durch Menschenkraft ausgezogenen Gummiseil das Flugzeug in sein Element zu schnellen. Der schöne, für die gesamte Volksbewegung so sinnvolle Ausdruck, der Leitfaden nationalsozialistischer Aufbauarbeit:

Einer für alle — Alle für einen

findet gerade in der Gemeinschaftsarbeit des Segelflugs seine sinnfälligste Bedeutung.

Segelflug — Grundlage des deutschen Luftsports!

Unser ewig unvergessener Generalfeldmarschall v. Hindenburg prägte den Satz: „Wer den deutschen Luftsport fördert, hilft Deutschland!“ Luftsport ist Deutschland, Luftsport ist lebensnotwendig für den Bestand und die Größe unserer Nation, Luftsport kittet die Volksgemeinschaft zusammen in der Erfüllung des Friedenswillens unseres geliebten Führers, Luftsport macht stark, er ist das Gefäß, aus dem die



Kräfte geschöpft werden, die Deutschland unantastbare Luftgeltung schaffen und erhalten.

Den Frieden des Reiches schirmt die uns vom Führer und seinem alten Mitstreiter General Göring gegebene Reichsluftwaffe. Kein Instrument der Eroberungs- und Angriffsluft ist die neue deutsche Luftmacht — sie ist von Männern geschaffen, die die Schrecken des Krieges kennen, sie wird von Männern geführt, die mitgewirkt haben am Aufbau des Dritten Reiches, von Männern, denen nur der friedliche Aufbau unserer Volksgemeinschaft am Herzen liegt. Im Schatten unserer Militärflugzeuge, die achtungsgebietend am deutschen Himmel ihre Kreise ziehen, wollen wir Aufbauarbeit des Friedens leisten, wollen wir den für alle Zeiten untrennbaren Zusammenschluß aller Kreise der deutschen Volksgemeinschaft zu einer Einheit der Welt vor Augen führen.

Die Reichsluftwaffe steht. Ihr Geist ist friedfertig, aber opferbereit bis zum Einsatz des Lebens jedes einzelnen, wenn die Notwendigkeit es je erfordern sollte. Deutschland will den Frieden, aber den Frieden der Ehre und Gleichberechtigung!

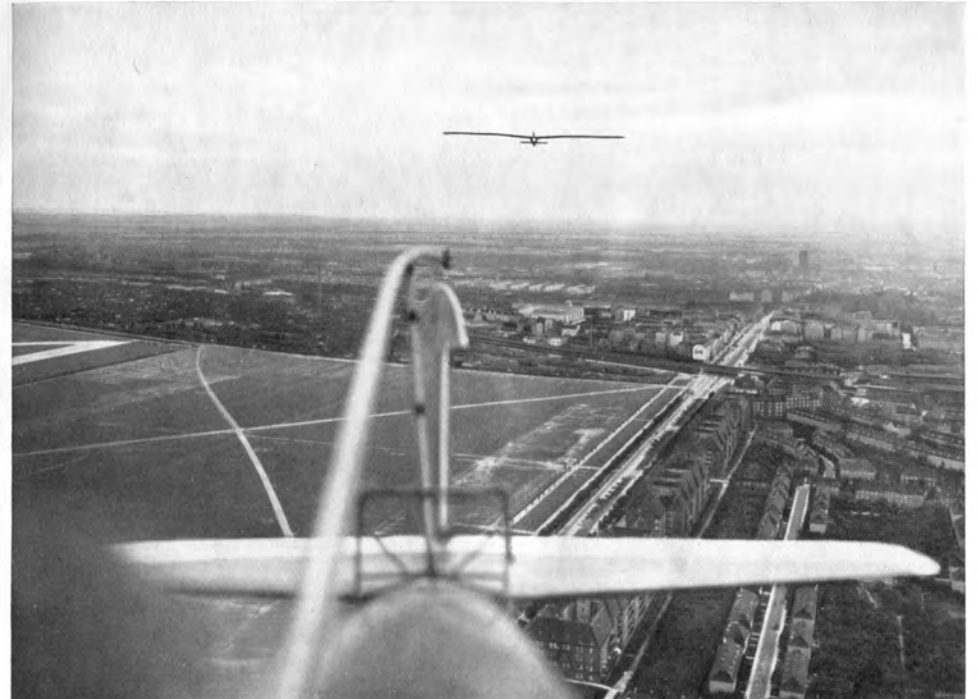
Der Geist, der unsere junge Luftwaffe beseelt, ist der gleiche, der aus dem Wollen einer kleinen Schar von Segelfliegern die Tat gebär, ist Geist von dem Geiste, der die Hunderttausende zusammenhält, die heute der Fahne des Deutschen Luftsportverbandes folgen. Luftsport ist not — er wird immer notwendig sein. Das Aufgabengebiet der Luftwaffe liegt in der Mitarbeit an der Erhaltung des Friedens, das Aufgabengebiet des Deutschen Luftsportverbandes liegt in der Erfassung aller Volksgenossen, auf daß sie die Notwendigkeit luftsportlicher Betätigung erkennen. Nicht jeder kann fliegen mit der Kraft des Motors, wirtschaftliche Verhältnisse spielen heute hierbei noch eine zu große Rolle. Der Segelflug dagegen schafft die Voraussetzungen luftsportlicher Betätigung im weitesten Umfange. Seht sie euch an, die auf den unzähligen Übungsplätzen für Gleit- und Segelflug die Schönheiten des Losgelöstseins von der Erde genießen — alt und jung, arm und reich sind vertreten. Ob Stadt, ob Dorf, ob Industriezentrum oder entlegene Bauernscholle, es gibt fast keinen Flecken in deutschen Landen mehr, wo nicht der motorlose Flug eine Stätte hat.

Und wer auch im Gleit- und Segelflug sich nicht betätigen kann oder will, er braucht keineswegs zurückzustehen, es gibt dann noch die Möglichkeit stiller Mitarbeit in den Reihen des Deutschen Luftsportverbandes.



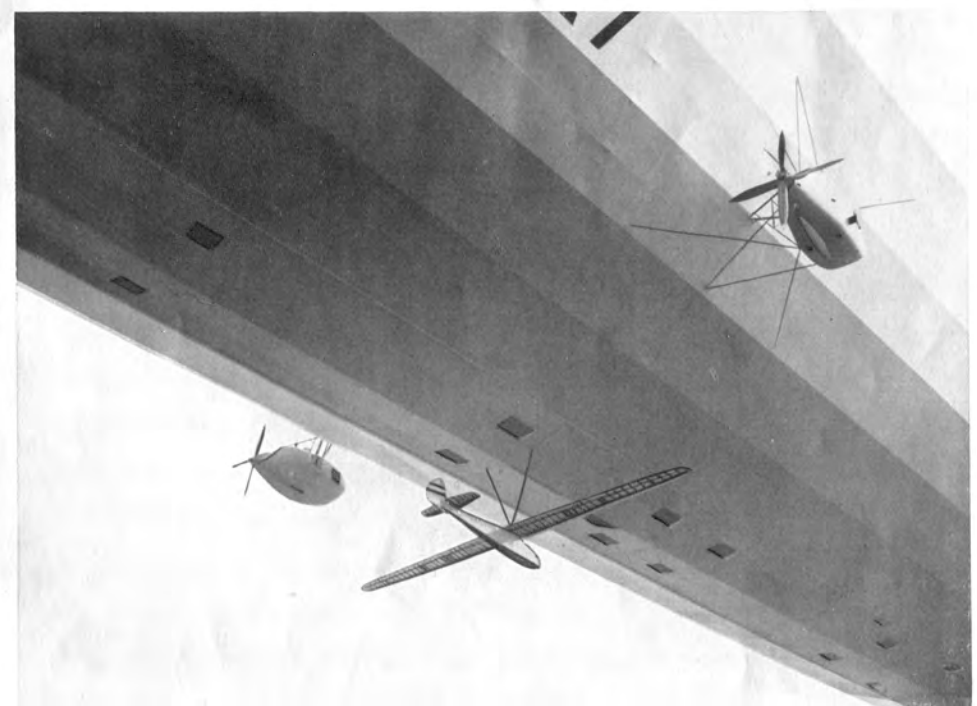
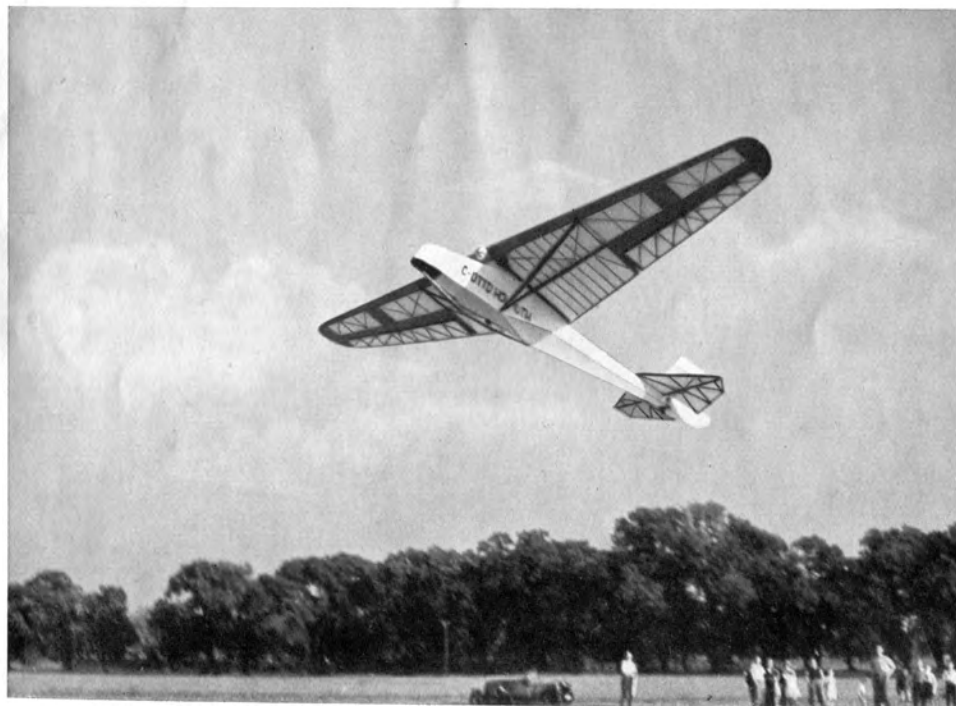


Seilstart



(Freigegeben durch RLM.)

Flugzeug-Schleppstart





Arbeit in der Werkstatt

Der Deutsche Luftsport-Verband ist das Sammelbecken aller Kräfte, die ihr Scherflein beitragen wollen zum steten Ausbau und zur Erhaltung der deutschen Luftgeltung, die uns im neuen Deutschland der Volksgemeinschaft wiedergegeben wurde. Unendlich groß sind die Aufgaben, die der friedliche Luftsport noch zu lösen hat. Er bedeutet ja nicht nur die Ausübung eines Sportes im engen Sinne, er dient der Wirtschaft, er fördert Industrie und Handwerk, er gibt unzähligen Volksgenossen in den Werkstuben Lohn und Brot, er schafft den Nachwuchs für den Luftverkehr und für die Luftwaffe, er bringt die Männer hervor, die dereinst ihr Aufgabengebiet als Flugzeugführer, als Monteure, als Fliegerhandwerker und als Baumeister und Techniker ausfüllen sollen.

Der deutsche Luftsport spielt auch im Wirtschaftsleben der Nation eine große Rolle, er hat die Aufgabe, große ideelle und materielle Werte zu schaffen.

In Sonder-Wettbewerben und unzähligen örtlichen Veranstaltungen wurde der deutschen Volksgemeinschaft im Verlaufe des Bestehens des Deutschen Luftsport-Verbandes vor Augen geführt, was der deutsche Flugzeugbau und der deutsche Luftsport zu leisten vermögen.

Immer mehr ist durch den hiermit erbrachten Beweis des Aufbauwillens und der Leistungsfähigkeit das Interesse am Luftsport im Volke geweckt worden, immer stärker wurde der Anreiz für die Volksgenossen, ihre tätige oder stille Mitarbeit für den weiteren Ausbau der Luftsportbewegung einzusetzen. Der große Gedanke, einen hochwertigen deutschen Luftsport zu schaffen und für alle Zeiten zu erhalten, ist heute tief in das Volk eingedrungen.

Wenn immer wieder die Aufforderung an die Volksgemeinschaft ergeht: „Der deutsche Luftsport ruft dich“, so liegt hierin ein tiefer Sinn. Alle sollen mithelfen, unsern Luftsport zu stärken, damit er seine Aufgaben erfüllen und seinen Pflichten gerecht werden kann.

Aus dem Nichts erstand der Flug ohne Motor, eroberte den Himmel und bildete die Grundlage für den gesamten deutschen Luftsport, der heute schon Sache des ganzen Volkes ist und immerdar bleiben wird!

Segelflug ist die Grundlage des Luftsportes, Luftsport aber hilft Deutschland!







Schulbetrieb



Die Gewinner des Hindenburg-Pokals zur Förderung des Segelfluges

1. Robert Kronfeld — 1930. Leistungen im 10. Rhön-Segelflug-Wettbewerb.

2. Günther Groenhoff — 1931. Beachtenswerte Flüge mit dem „Fafnir“, darunter München—Raaden, Wasseruppe—Magdeburg und Alpen-Segelflüge vom Jungfraujoch.

3. Wolf Hirth — 1932. In Anerkennung sportlich und wissenschaftlich gleich hoch zu bewertender Leistungen.

4. Peter Riedel — 1933. Für fliegerische Großleistungen und für Beobachtungen auf dem Gebiete der thermischen Aufwinde.

5. Heini Dittmar — 1934. Für Aufstellung von zwei internationalen Segelflug-Recorden — Höhe und Strecke — und beachtenswerte Streckenleistung.



