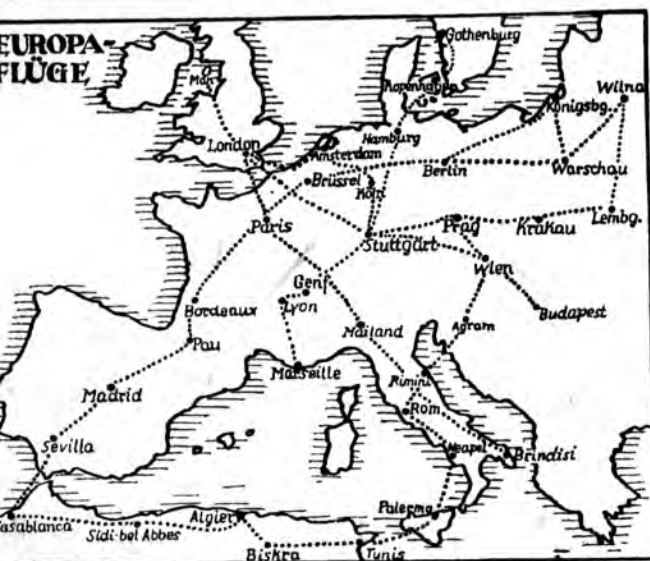


Rolf Italiaender



EUROPA-FLÜGE



FLÜGE IN U.S.A.



WOLFHIRTH'S REISEN

- FLUGZEUG
- EISENBAHN
- - - - SCHIFF
- - - - AUTO
- X SEGELFLUGZEUG



4. E

Rolf Italiaander
Wolf Hirth erzählt

zum fünfzigsten Geburtstag
von Familie Graf Grotz.

Februar 1939.



Phot. Maerklin.

Wolf Hirth

Wolf Hirth erzählt

Die Erlebnisse unseres erfolgreichen Meister-Fliegers

Herausgegeben von Rolf Italiaander

Mit einem Vorwort von

Elly Weinhorn-Rosemeyer

Gegr.



1863

Gustav Weise Verlag in Berlin

Neue, wesentlich erweiterte Ausgabe mit 43 Bildern

Einbandschrift: Hannes Kleinhammes,
Landkarte: Paul Querschfeld,
Flugzeugskizzen: Sigfried Werner.

6.-9. Tausend
Verlags-Nr. 1182

Alle Rechte, auch die der Übersetzung, Radiosendung und Verfilmung,
vom Verfasser und vom Verlag vorbehalten. — Copyright 1935 by
Gustav Weise Verlag G. m. b. H., Leipzig. — Printed in Germany.
Druck von Philipp Neclam jun., Leipzig.

Auch diese Neuauflage ist Wolf
Hirths treuer Lebensgefährtin, dem
tapferen „Musterle“, gewidmet!

N. J.

Vorwort

Mein Gesicht war sicher nicht besonders intelligent, als ich gefragt wurde, ob ich es übernehmen würde, für dieses Buch ein Vorwort zu schreiben. Ich hatte immer angenommen, nur hohe Persönlichkeiten mit einem großen Namen seien zu so etwas berufen und außerdem dachte ich, um ein Vorwort zu schreiben, müsse man über ein gewisses Alter und die entsprechende Würde verfügen. Trotzdem habe ich es so gern getan, als man mir sagte, ich würde diesem Buch vielleicht etwas damit nützen.

Das Werk „Wolf Hirth erzählt“ von Rolf Italiaander gehört sicherlich zu den wertvollsten und erfreulichsten Büchern, die wir über unsere geliebte Fliegerei haben. So gut auch viele Fliegerbücher gemeint sind, so kann es einem doch verdammt auf die Nerven fallen, wenn man darin immer wieder über „den Motor, der sein ewiges Lied singt“, oder „den wild durch den Äther tanzenden, stählernen Vogel“ liest. Dieses Buch ist eines der wenigen, das vollkommen frei ist von diesen schrecklichen Phrasen, die — weiß Gott — nicht das geringste mit der Fliegerei zu tun haben, ihr im Gegenteil nur schaden, weil sie sie lächerlich und pathetisch machen.

Ich erinnere mich noch ganz genau der Zeit, als ich mit meiner eigenen Fliegerei anfing und gerade Wolf Hirth zu den Fliegern gehörte, die meine ganze Verehrung und Anerkennung besaßen und daran hat sich bis heute nichts geändert — im Gegenteil, nachdem ich selbst meine Nase ein wenig in die verschiedenen fünf Erdteile hineingesteckt habe, kann ich vielleicht noch besser beurteilen, was

Wolf Hirth bei seinen ganz besonderen Voraussetzungen, bedingt durch die Folgen seiner verschiedenen Unfälle, bisher geleistet hat und weiter leistet.

In diesem Buch ist jedes Wort so echt und männlich. Neben dem inhaltlich Wertvollen wird es von einem entzückenden feinen Humor getragen. Es wäre schön, wenn das deutsche Volk Fliegerbücher in die Hand bekommt, wie dieses eines ist, geschrieben von einem und über einen Menschen, der sich immer in seinem Leben selbst treu geblieben ist.

Und das gilt nicht nur für Wolf Hirth, sondern auch für seinen verstorbenen Bruder Hellmuth Hirth, dessen ja auch in diesem Buch ausführlich gedacht wird. Ich glaube, es ist kein Zufall, daß meinen Mann mit diesen beiden vorbildlichen Menschen ein Gefühl von Bewunderung und, ich möchte beinahe sagen, Freundschaft verband, weil eben alles an ihnen so ehrlich und einfach ist bei aller Leistung.

Elly Weinhorn-Rosemeyer.

Ein paar Kleinigkeiten im voraus

Ein paar Kleinigkeiten muß der Leser dieses Buches erfahren, ehe er sich an seine Lektüre macht.

Wolf Hirth und ich kennen uns schon seit einer Reihe von Jahren. Und immer war es so, daß ich zu ihm auffah wie ein Jünger zu seinem Meister. Ich verehrte ihn, weil mich seine Tatkraft, die sich niemals niederschlagen ließ, stets tief beeindruckte.

Nach Beendigung des 15. Rhön-Segelflugwettbewerbs 1934 ergab es sich nun zufällig, daß wir von der Wasserkuppe aus mit Hirths Auto gemeinsam nach Berlin fuhren. Dabei hatten wir Gelegenheit, uns einmal so recht gründlich und ungestört über vielerlei auszusprechen, was uns am Herzen lag.

Wir sprachen von jenem Wettbewerb, von den Erfahrungen, die er gebracht hatte, und wir blickten auch in die Zukunft. Was würde wohl die nächste Rhön bringen? Wie ging es überhaupt weiter mit der Fliegerei, die wir beide über die Maßen lieben?

Wolf Hirth erzählte und erzählte. Und ich muß bekennen, kaum je einem Fliegerkameraden begegnet zu sein, der derart viel zu sagen hatte, ohne sich ins Reich der Phantasie zu versteigen, was ja bei der Fliegerei immerhin naheliegt.

Bei dieser Gelegenheit kam mir nun folgender Gedanke: Wolf Hirth sollte einmal über sein bisheriges, so überaus abwechslungsreiches Fliegerleben ein Buch schreiben. Unzählige könnten daraus lernen und Nutzen ziehen. Mit vollem Recht ist im Deutschland der nationalen Erhebung das Führerprinzip eingeführt worden. Haben wir in Wolf Hirth auf fliegerischem Gebiete eine Führernatur ersten Ranges, so liegt es sehr nahe, ihn wirken zu lassen.

Als ich Wolf meine Gedanken mitgeteilt hatte, war er nicht abgeneigt, meinem Vorschlag zu entsprechen. Daraufhin überlegte ich

mir die praktische Seite eines solchen Buches und besprach mich auch mit Fliegerkameraden hierüber. Ergebnis? Alle waren von diesem Plane begeistert. Jeder erwartete dieses Buch voller Spannung.

Doch alle mußten warten. Trotz aller Aufforderungen, Ermahnungen, Anreizungen und Lockungen kam das Buch nicht zustande. Nicht etwa, daß Wolf Hirth plötzlich abgeneigt war. Nein, das nicht. Aber er kam beim besten Willen nicht dazu. Die Zeit fehlte im Sommer. Sie fehlte im Winter. Und als wir, d. h. einige Kameraden, Wolf eines Tages wegen des immer noch vergeblich erwarteten Manuskriptes eine sogenannte „Standpauke“ halten wollten, brach er alles mit diesen Worten ab: „Ihr könnt mich meinetwegen totschiessen, aber ich kann das Buch wirklich nicht schreiben. Und so wie die Dinge jetzt liegen, werde ich auch die nächsten zehn Jahre nicht dazu kommen.“

So traurig nun auch diese Absage war, so mußten wir ihr Verständnis entgegenbringen und diese Sache von jetzt an mit Schweigen übergehen.

Doch eines Tages hatte Wolf selbst einen guten Plan. In besonders guter Laune gab er mir die Erlaubnis, einmal alle seine Schränke und Tischkästen durchzukramen und dabei alle Aufzeichnungen zusammenzusuchen, die er teils privat in Tagebüchern, teils für Zeitungen und Zeitschriften gemacht hatte. „Die dürfen Sie dann meinetwegen zu einem Buche zusammenstellen!“

Ganz so habe ich es auch gemacht. Ich mietete mich bei Wolf und seiner lieben kleinen Frau mit dem reizenden schwäbischen Namen „Musterle“ für ein paar Wochen ein und spielte gewissermaßen die Rolle eines ganz bescheidenen kleinen Eckermann. Denn ich darf natürlich nicht vergessen zu erwähnen, daß ich außer den bereits vorhandenen Aufzeichnungen in diesem Buche auch viele solche Berichte verwendet habe, die Wolf bei allen möglichen Gelegenheiten mündlich gegeben hat.

Das Ergebnis meiner bescheidenen Tätigkeit lege ich hiermit vor. Ich hoffe, daß das Material, das ich zusammengestellt habe, vielen Menschen, die die Fliegerei und alles, was dazu gehört, lieben, ein wenig Freude macht. Auf alle Fälle habe ich mich redlich bemüht, so viel Interessantes wie möglich dem Leser vorzusetzen.

Und noch eins: Als Wolf Hirth mein Manuskript auf seine sachliche Richtigkeit hin durchprüfte, habe ich manches Mal böse Worte hören müssen. Er meinte, ich hätte aus mancher Kleinigkeit eine sogenannte Haupt- und Staatsaktion gemacht, kurzum: ich hätte ihn — wie man so sagt — manchmal zu sehr in den Himmel gehoben. Nun, ich habe mich bemüht, immer objektiv zu bleiben. Sollte es mir dennoch nicht gelungen sein, so bitte ich, daß dafür wenigstens die Leser Verständnis haben. Objektivität? Gibt es überhaupt eine vollkommene? Nein! Wenn ein einfacher Soldat mit seinem vorgesetzten Offizier einmal den richtigen Kontakt gefunden hat, wird er ihn immer für den besten Offizier der Welt halten. Mit anderen Worten: Sympathie für jemanden haben und vollkommen objektiv sein, das paßt nicht zusammen. Und das stört wohl auch nicht. Schließlich ist es ja menschlich.

Hals- und Beinbruch!

Rolf Italiaander.

Zur Neuauflage

Seit der Erstveröffentlichung dieses Buches sind 3 Jahre vergangen. Genau wie Wolf Hirth sehe auch ich heute verschiedene hier geschilderte Begebenheiten unter einem anderen Gesichtswinkel, abgesehen davon, daß wir heute manches anders ausdrücken würden. Doch um dem überall beifällig aufgenommenen Werk nichts von seiner Ursprünglichkeit zu nehmen, haben wir nachträglich keinerlei Änderungen vorgenommen. Eine wesentliche Erweiterung aber hat das Buch durch die Berichte über die fliegerischen Expeditionen nach Japan und Afrika erfahren. — Während der Vorbereitung der Neuauflage starb Wolf Hirths genialer Bruder Hellmuth (1. Juli 1938). Es war uns ein Herzensbedürfnis, auf die Verdienste des verewigten großen Fliegers und Konstrukteurs in einem Sonderkapitel zurückzukommen. Und auf die Bilder, die der Verlag freundlicherweise neu aufnahm, sei endlich auch noch hingewiesen. Möchten auch sie dazu beitragen, daß das Buch weiterhin große Verbreitung findet.

R. J.

125 Loopings im Segelflugzeug

Wolf Hirth erzählt:

„Über meine mit dem Segelflugzeug geflogenen Loopings gibt es sehr voneinander abweichende Berichte und Gerüchte. Ich will einmal genau erzählen, wie es sich damit verhält, muß aber schon vornweg betonen, daß ich dieses ‚Serien-Purzelbaum-Fliegen‘ mehr als Wis betrachte. Man könnte ohne jede Anstrengung auch 200, im Hangsegelflug 500 oder vielleicht 1000 Loopings fliegen, wenn das irgendeinen tieferen Sinn hätte. Das hat es aber im Normalfall nicht. Es sei denn, man will sich in dieser Flugfigur besonders üben.

Jawohl, es stimmt, daß ich als erster im Segelflugzeug über 100 Loopings, oder wie man in deutscher Sprache sagt: Überschläge, geflogen bin. Genauer ausgedrückt: es waren 125 Stück hintereinander.

Wie ich dazu kam? Ach, das war ganz einfach.

Eines Tages hörte ich davon, daß man in den Vereinigten Staaten schon seit 1928/29 in Segelflugzeugen Loopings fliege. Und als ich nach Amerika kam, durfte ich mich persönlich davon überzeugen.

Mit die ersten Amerikaner, die im motorlosen Flugzeug Looping-Serien flogen, sollen Schüler von Dipl.-Ing. Wolfgang Klemperer, dem bekannten Rhönpionier, gewesen sein, der in Akron (Ohio) einen Segelflugtag leitete. Klemperers Schüler flogen das erstemal 62, später einmal 65 Loopings, mit denen sie übrigens in 2000 Meter Höhe einsetzten.

Diese Leistung reizte mich eines Tages, so daß ich es auch zu versuchen beschloß. Ich dachte bei mir, wenn die amerikanischen Kameraden diesen Wis in 2000 Meter Höhe begonnen haben, beginnst du ihn 200 Meter tiefer. Aus 1800 Meter Höhe drehte ich in Buenos Aires mit meinem treuen Segler versuchsweise 72 Loopings.

War dies nun auch ein Rekord, so sollte ich diesen nicht lange halten. Zu meiner nicht geringen Überraschung mußte ich bald darauf lesen, daß ein Segelflugkamerad namens Kuhn aus Danzig 82 Loopings mit dem Segelflugzeug gedreht hatte.

Ist denn das möglich? dachte ich bei mir. Hast du denn damals nicht herausgeholt, was aus dieser Höhe herauszuholen war?

Ich erkundigte mich nach Einzelheiten dieser Leistung und erfuhr unter anderem, daß der Danziger nicht in 1800 Meter Höhe mit den Loopings begonnen hatte, sondern 2100 Meter hoch.

Ich das hören und nun auch in dieser Höhenlage beginnen, war so ungefähr eins. Und ich gab mir auch alle erdenkliche Mühe. Na, von dem Ergebnis haben wir ja bereits gesprochen. 125 Loopings brachte ich zustande. Wie gesagt, den ersten machte ich in 2100 Meter Höhe. Den letzten dagegen fing ich in 15 Meter Höhe über dem Erdboden ab.

Ob ich dabei immer geradeaus flog?

Nein, ich drehte dabei zwei große Kreise um den Flugplatz herum.

Es war dies im Sommer 1934 in Böblingen bei Stuttgart. Die Luftaufsichtsbeamten zählten unten gewissenhaft mit, ebenso mein alter ‚Spezel‘ Huppel, der sich dazu auf den Rücken gelegt hatte. Bei dem 80. Looping gab er es jedoch auf und drehte sich mit dem Ausruf ‚So ein Blödsinn!‘ auf den Bauch. — Recht hat er gehabt mit dem ‚Blödsinn‘, aber einen ‚Mordspass‘ hat es mir doch gemacht.

Ob an meinen Loopings sonst noch etwas Besonderes daran war? Oh, das kann man wohl nicht sagen, wenn man davon absieht, daß ich sie oben möglichst ‚ausgehungert‘ flog, um ja so wenig als möglich an Höhe zu verlieren. Von der Höhe hing ja schließlich das meiste ab.

Und wie lange die Geschichte dauerte?

Ungefähr eine halbe Stunde. Aber die verging mir selbst sehr schnell, wenigstens schneller als meinen Kameraden und Freunden, die mir von der Erde aus zusahen und denen es, wie gesagt, beim Zusehen langweiliger wurde als mir.

Und wenn ihr noch etwas hierüber wissen wollt, dann gebe ich euch den Rat, falls ihr auch einmal so etwas macht, euch vorher ein recht großes und gutes Frühstück zu bestellen. Denn solche Loopingfliegerei macht einen ganz unverschämten Hunger. Als ich gelandet war, hatte ich als einzigen Gedanken: Jetzt bloß ganz schnell etwas zwischen die Zähne bekommen!“

Ja, ja, dieser Wolf Hirth...

Wolf Hirth muß schon seinen guten Tag haben, wenn er so erzählt. Aber wenn man ihn nur einmal so erzählen hört, dann hat man ihn auch schon ziemlich gut kennengelernt. Denn so wie seine Erzählung ist auch seine ganze Art. Kurz und bündig. Der Wirklichkeit scharf ins Auge sehend, dabei aber immer weit vorwärts blickend. Er mag es nicht, nur zum guten Durchschnitt zu gehören. Er will an der Spitze liegen. Und wenn ihm einmal jemand die Spitze nimmt, dann ist er auch nicht traurig, sondern versucht, sie sich wieder zurückzuerobern. Und wenn ihm das nicht gelingt? Dann versucht er, auf einem anderen Gebiete etwas Besonderes zu leisten. Er gehört zu den wenigen Persönlichkeiten, die genau wissen, daß man nicht überall vornan liegen kann. Und überdies weiß er auch die wirklichen Leistungen seiner Kameraden neidlos und hoch einzuschätzen. Wie wenige können das doch! Seien wir nur ehrlich!

Man muß wohl zugeben, daß dies schon etwas ist, das einen verlocken kann, die Erzählungen und Berichte dieses Fliegers zu sammeln. Aber etwas anderes ist es, was mich zu Wolf Hirth mit ganz besonderer Verehrung aufsehen läßt.

Bekanntlich können wir doch zweierlei Arten kämpferischer und heldischer Menschen unterscheiden.

Die einen sind diejenigen, die offensichtlich von Natur zum Kämpfer und Helden bestimmt sind. Ich meine die, die an Kraft nur so strohen wie ein Herkules und die auch von Natur aus gar kein Gefühl dafür haben, daß sie beim Kämpfen einmal irgend etwas verlieren könnten, die also gefühlsmäßig „blind“ sind.

Die anderen sind diejenigen, die wohl auch kämpferische Naturen sind, jedoch nicht von vornherein als solche erscheinen, die zum Beispiel einen schwächeren Körper haben als die anderen und die Gefahren, in die sie sich begeben, immer erst innerlich überwinden müssen, weil sie eine viel feiner besaitete Seele haben als die anderen, die in diesem Punkte etwas rauher und vielleicht auch roher sind.

Gewiß gibt es nun in diesen beiden Gruppen Männer, die allen großen Aufgaben gewachsen sind und auch die allergrößten Anforderungen, die an sie gestellt werden, erfüllen.

Doch meine ich, daß wir die Leistungen der zweiten Gruppe weitaus höher einschätzen müssen als die der ersteren. „Mut zeigt auch der Mameluk“, sagt Schiller. Wenn einer blind in die Gefahr hineinläuft, dann ist das an sich noch nicht heldenhaft. Wenn aber jemand die Gefahr sieht und trotzdem hineinläuft, dann ist er unbedingt ein Held.

Und bei Wolf Hirth ist das so. Einerseits gesteht er ganz ehrlich ein, daß er oft erst ein gewisses Stück inneren Schweinehund überwinden muß, wenn er an eine schwierige Sache herantritt. Andererseits gehört er auch zu den wenigen Fluglehrern, die es verstehen können, daß frischgebackene Flieger meist erstmal etwas Angst haben. Er verdankt das niemand und schilt sie deshalb nicht „Schietkerle“. Er tut das höchstens dann, wenn die Angst nicht schließlich doch überwunden wird.

Abgesehen davon, gibt es bei Wolf auch noch andere Gründe, die uns zwingen, seine Leistungen besonders hoch einzuschätzen. Wißt ihr noch nicht, daß er seit seinem 25. Lebensjahre ein Kunstbein trägt? Oh, fragt nur einmal diejenigen eurer Bekannten, die eine ähnliche Verletzung haben! Wie stark ist ein so behinderter Mensch gehemmt! Wie oft muß er Verzicht leisten!

Wolf hat aber auch sehr schlechte Augen, so daß er starke Gläser tragen muß, um die normale Sehschärfe zu bekommen. Drittens ist er wegen eines Magenleidens gezwungen, diät zu leben. Ich weiß schon, daß sich dies alles so einfach hinliest. Aber vergegenwärtigt euch nur einmal andere Menschen, die vielleicht nur nach einer dieser Richtungen gestört sind! Wie stöhnen sie und machen sich und ihrer Umwelt das Leben schwer! Wolf Hirth aber läßt uns niemals merken, welche Schwierigkeiten er zu überwinden hat. Im Gegenteil: oft ist er es, der uns „Gesunden“ neue Kräfte spendet und uns zu neuen Taten anspornt.

Hinzu kommt, daß er fast alles, was er leistete, ohne fremde Hilfe schuf. Nicht wie mancher andere hatte er Gönner, die ihm den Lebensweg ebnen halfen. Nein, er schuf sein Glück auf eigene Faust, mit eigener Tüchtigkeit im Kampfe gegen unzählige Widerstände.

Ein Nachkomme des Ulmer Schneiders Verblinger?

Zweierlei aber bekam er in seiner Erbmasse von zu Hause mit: eine Dosis Genialität und ein Stück ewig frischen Draufgängertums. Denn wie sein Bruder Hellmuth hat auch Wolf Hirth sehr vieles mit seinem Vater gemein.

Und wer Vater Hirth ist, können wir sehr anschaulich in einem Aufsatz nachlesen, der am 23. Juli 1911 in der „Frankfurter Zeitung“ veröffentlicht wurde. Es steht da nämlich geschrieben:

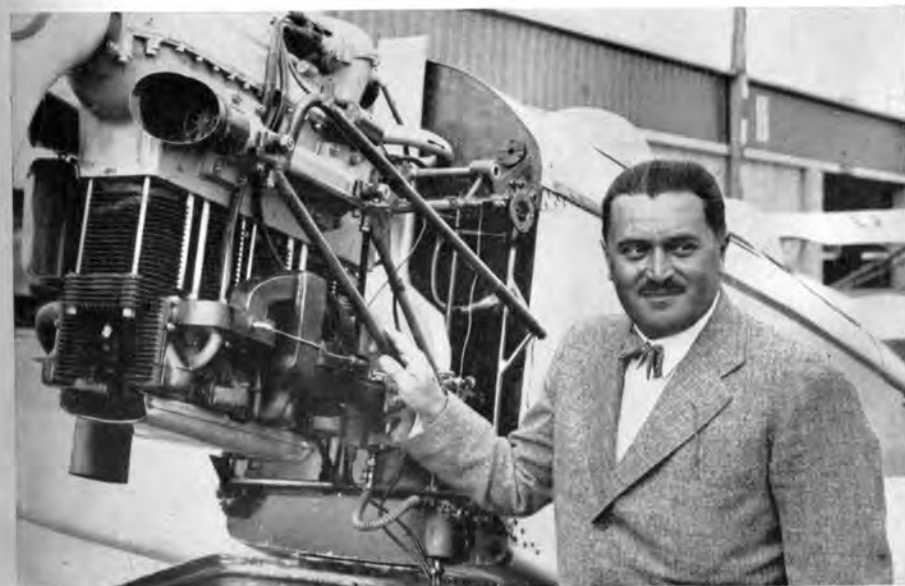
„Es ist nicht ganz sicher, ob die Hirths in gerader oder ungerader Linie vom Ulmer Schneider Verblinger abstammen, der jetzt vor hundert Jahren in die schöne blaue Donau flog. Doch kann die Tatsache nicht geleugnet werden, daß bei den Hirths die Fliegerei eine familien-traditionelle Rolle spielt. Und wenn in diesen Tagen der junge Hirth (gemeint ist hier Wolfs Bruder, auf den wir gleich noch zu sprechen kommen werden) und Landsmann Zeppelins veranlaßte, daß die Leute an der Waterkant Mund und Augen aufrißen, als er da in mehr als siebenfacher Eiffelturmhöhe flog, so kann er gar nichts dafür: das ist ‚erbliche Belastung‘. Als Papa Hirth, der heutige angesehene Industrielle, noch ein ganz kleiner Mechanikerlehrling war, ging ihm schon ein Propeller im Kopf herum: er träumte vom Fliegen und vom Erfinden wie der kleine Verblinger, des Altschulmeisters Sohn. Er hat so manches erfunden: unter anderem einen vorsintflutlichen Rollschuh, mit dem er noch vor dem Siebziger Kriege das Stuttgarter Pflaster ruinierte. Er ist auch ‚hochgekommen‘, denn sein Lebensmotor war von der deutschen Marke ‚Tüchtigkeit‘, und die beste seiner Stabilitätsflächen war der Fleiß.

Es wird nun gewiß interessieren, auch etwas über seinen ersten Flug zu erfahren, der unter sehr merkwürdigen Umständen vor sich ging. Eines Sonntags in aller Herrgottsfrühe wollte nämlich der kleine Mechanikerlehrling einen ‚Ausflug‘ unternehmen. Der Wecker rasselte zur rechten Zeit, und alles ging nach Wunsch; nur der Hausschlüssel



Phot. Scherl.

1911: Der „Aviatiker“ Hellmuth Hirth (X) flog mit Alfred Dierlamm im „Aeroplan“ (einer Strich-Taube) von München nach Berlin-Johannisthal. Die 550 km lange Strecke wurde in 5 Stunden 39 Minuten zurückgelegt. Für damalige Verhältnisse eine Rekordzeit. Er gewann damit den „Kathreinerpreis“ von 50 000.— Mark.



Phot. Presse-Photo.

1931 — nach 20 Jahren: Der inzwischen auch als Flugmotorenkonstrukteur weltberühmte Flieger vor seiner ersten, erfolgreichen Motorenkonstruktion, dem berühmt gewordenen HM 60 R.



Phot. Hirth.

Drei Männer der deutschen Luftfahrt: Hellmuth Hirth, der bedeutende Vorkriegsflieger, Dr.-Ing. h. c. Albert Hirth, der Freiballonsfahrer, und Wolf Hirth, unser Meister im Segel- und Motorflug.



Phot. Scherl.

Von allen Motorsports, die man zu Lande durchführen kann, schätzt Wolf Hirth das Motorradfahren als den männlichsten. Deshalb setzt er sich immer wieder gern auf sein Motorrad, obgleich er keine Rennen mehr fährt. Und er versteht es auch, daß Männer wie Mussolini und Oberst Lawrence, der „ungekrönte König von Arabien“, begeisterte Anhänger des Motorrades sind.

fehlte, der in die Freiheit führte. Ein „Stift“ hat Rücksichten zu nehmen, und es ist klug, Frau Meisterin nicht zu wecken. Aber der Zug wartet nicht. Was tun? spricht Albert Hirth. Er reißt den Wand-schrank auf, nimmt seinen schönen neuen Regenschirm und den des „Oberstiftes“ dazu, schwingt sich aufs Gesims des offenen Fensters, spannt die zum Glück damals noch ziemlich umfangreichen Parapluis auf, hebt sie mit beiden Armen hoch und schwingt sich wie weiland der Ulmer Schneider von der Adlerbastei in die schauerliche Tiefe. Es waren zwei Stockwerke, aber es ging ohne Arm- und Beinbruch mit einer Fußverstauchung noch glimpflich ab, und auch der Frühzug wurde noch erreicht...

Das war Hirths erster Flug, und so ist es zu erklären, daß die Familie Hirth die erste war, die in der zweiten Generation flog."

Nicht wahr, diese kleine Begebenheit zeigt uns sehr trefflich, daß es sich schon bei Wolf Hirths Vater um einen Mann handelt, der das Herz am rechten Fleck trägt. Aber diese Geschichte soll noch durch ein paar Worte ergänzt werden.

Wohl einige hundert Patente gehen auf das Konto von Dr.-Ing. h. c. Albert Hirth. „Die Luftreise“ schreibt: „Eine Zeitlang gab es kaum eine Industrie, an der der alte Hirth nicht irgendwie maßgeblich beteiligt war. Und in unzähligen Erfindungen unserer Tage spürt man immer noch seinen Geist. Bei Patentanmeldungen muß man sich höflich in acht nehmen, um nicht mit irgendeiner seiner Arbeiten oder seinen Rechten zu kollidieren. Er konstruierte und baute an den ersten Benzinmotoren der Welt, er schenkte dem Automobilbau die Schneckenradlenkung, uns allen den überaus praktischen Vierfarbstift, den man heute in den Schreibwarenhandlungen oder Juwelierläden von Berlin genau so kaufen kann wie etwa in den Läden von New York oder Tokio. Wenn einer einmal mit seinen Erfindungen nicht weiterkommen konnte, kam er zu Gebrüder Hirths Vater, der stets Rat wußte und auch stets mit der Tat zur Seite stand.“ Übrigens wurde Albert Hirth schon frühzeitig Freiballonsfahrer, der mit der „aufgeblasenen Konkurrenz“ manche lange Fahrt durchführte.

Hellmuth Hirth aber, Wolfs älterer Bruder, war der erfolgreichste deutsche Vorkriegsflieger

Ja, dies kann man, ohne zu übertreiben, sagen. Und sicher ist es da am Platze, auch etwas über diesen Mann zu berichten.

Genau wie Wolf bastelte und konstruierte auch schon Bruder Hellmuth, als er noch ein kleiner Junge war. Mit 6 Jahren hatte Hellmuth sein erstes Fahrrad. Mit 12 Jahren nahm er bereits ein Motor-Dreirad, genau wie zuerst das Fahrrad damals noch ein viel bestauntes Weltwunder, vollkommen auseinander und baute es ordnungsgemäß wieder zusammen. „Ja, des öfteren hat er sich sogar schon als kleiner Junge auf die ‚gefährliche Maschine‘ gesetzt“, erzählt Wolf Hirth, „und ist mit ihr wie ein alter Fachmann in unserer Vaterstadt Stuttgart auf dem bekannten Braunbeckschen Velodrom oder durch die Straßen gefahren.

Als mein Bruder dann die Schule beendet hatte, ging er in eine Maschinenfabrik in die Lehre, um das Mechanikerhandwerk zu lernen. Mit 17 Jahren reiste er mit einem Geschäftsfreund unseres Vaters nach New York und arbeitete zunächst in der in aller Welt berühmten Nähmaschinenfabrik von Singer. Hier konnte man ihn eine Zeitlang als geschickten Stückarbeiter der Schiffchen-Abteilung sehen. In anderen Werken vervollkommnete er sich immer mehr, bis er dann eines Tages in einer Automobilgarage als Leiter der Reparaturanstalt auftauchte und hier zu dem Motorsportsmann wurde, der er bis heute geblieben ist.

Verständlicherweise gefiel es ihm in dieser Reparaturwerkstatt nicht sehr lange. Kurz, bevor es in jenem Jahre winterte, wechselte er in Orange wieder in eine Fabrik hinüber, um erneut als Mechaniker zu arbeiten. Doch dieser Betrieb war nicht eine der vielen durchschnittlichen Fabriken in USA. Nein, es war vielmehr ein Werk des genialsten Erfinders, der je gelebt hat, des großartigen Thomas Alva

Edison. Und als in des hervorragenden Mannes Privatlaboratorium eine Stelle frei wurde, holte man ohne Zögern und ohne viel Federlesen Hellmuth in das Allerheiligste, wo er vielleicht bis an sein Lebensende geblieben wäre, wenn ihn nicht unsere Mutter wieder bei sich in Deutschland haben wollte. Denn selbstredend fühlte sich mein Bruder sehr glücklich, in einem Raum mit diesem Heroen unseres technischen Zeitalters zusammenzuarbeiten, ganz abgesehen davon, daß man ihn dort sehr gern hatte.“

Und was tat der Bruder in Deutschland?

„Ach, er blieb nicht sehr lange hier. Unser Vater brauchte ihn als Betriebsleiter in England, wo er in Leicester eine Zweigfabrik für seine in Großbritannien patentierten Maschinen eröffnet hatte.“

Und nach England?

„Da kam Hellmuth nach Deutschland zurück, um hier in die ‚Aeroplanfabrik‘ von August Euler einzutreten, die von der französischen Firma Voisin die Lizenz für Deutschland erworben hatte.“

Aber wieso interessierte er sich denn plötzlich für die Luftfahrt?

„In England trat bei meinem Bruder die entscheidende Wendung in seinem Leben ein. Hier war es, wo er zum ersten Male etwas vom Fliegen hörte und wo er die ersten ‚Flugapparate‘ sah. Santos Dumont, Farman, Voisin, die Gebrüder Wright und Bleriot wurden ihm hier bald vertraute Namen und Begriffe. Und Otto Lilienthals klassisches Buch ‚Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst‘ wurde seine Lieblingslektüre. Und da ihm sowieso schon immer vorschwebte, einmal etwas Besonderes zu werden, sah er in dem neuesten Zweig der Technik, eben der Fliegerei, für sich alle Möglichkeiten.

So war es auch ganz natürlich, daß er nicht allzulange bei August Euler blieb, sondern zu unserem Vater zurückkehrte und sich in Cannstadt bei Stuttgart ein eigenes Flugzeug baute, eine Bleriot-Kopie. Doch damit hatte er nicht viel Glück. Seine ‚Kiste‘ wollte nicht mehr leisten als ein paar Sprünge. Da dies meinem Bruder nicht genügte und er im wahrsten Sinne des Wortes ‚höher hinauf‘ wollte, gab er seine eigenen Konstruktionsversuche bald wieder auf, um als Flieger in eine schon bestehende Flugzeugfabrik einzutreten.

Nachdem er bei Jgo Etrich in Wien vergeblich versucht hatte, den

Lizenzbau für die Etrich-Tauben zu bekommen, weil ein gewisser Herr Rumpler ihm ein paar Tage zuvorgekommen war, setzte er sich mit diesem in Verbindung. In Berlin hatte Rumpler seine Bureaus und Werkstätten, und hier wurde nun Hellmuth 'Pilot', wie man damals sagte.

Es war dies im Jahre 1911, und man kann wohl sagen, daß es ein historisches Jahr nicht nur für ihn, sondern für die ganze Fliegerei geworden ist. Mein Bruder erwarb sich das deutsche Flugzeugführerzeugnis Nr. 79 (inzwischen werden es Zehntausende geworden sein) und schloß in diesem Jahre Bekanntschaft mit der Rumpler-Taube, die er und die ihn später zu großen Taten fliegen sollte.

Tatsächlich, mit dieser Etrich-(Rumpler-)Taube erflog er sich Erfolg um Erfolg. Im Mai 1911 stellte Hellmuth in Cannstatt den deutschen Passagierhöhenrekord auf. Einen Tag später machte er den ersten Passagierflug von Stuttgart nach Baden-Baden. Ende desselben Monats feierte man meinen Bruder als den Sieger des 1. Deutschen Zuverlässigkeitsfluges am Oberrhein. Im Juni erflog er einen neuen Höhenweltrekord mit Passagier (1680 Meter über dem Flugfeld Johannisthal). Ende Juli wurde er Sieger im Kathreiner-Preis durch einen Flug von München nach Berlin (550 Kilometer in 5 Stunden 39 Minuten — heute fliegt das eine flugplanmäßige Luftkutschmaschine in rund 2 Stunden). Zwischendurch wurde er schnell noch Gewinner des großen Preises der Stadt Kiel und des Stafettenpreises Kiel—Eutin—Kiel bei der Flugwoche in der Marinestadt. Im Herbst des gleichen Jahres stellte er schließlich während der 6. Nationalen Flugwoche zu Johannisthal mit 2475 Meter einen neuen Höhenrekord auf."

Und dadurch wurde Wolfs Bruder berühmt?

"Ja wohl, so war es. Sein Name und der seines Flugzeuges waren in aller Munde. In Zeitungen, Zeitschriften und Büchern hagelte es nur so von Gedichten, die auf die beiden gemacht worden waren. Auf Hellmuth, seine Taube und beider Erfolge wurden Schlager komponiert. Die Photographien der Taube fand man in allen Zeitungen."

Und die darauffolgenden Jahre?

"Auch da lag mein Bruder immer an der Spitze. So gewann er

1912 den 2. Deutschen Zuverlässigkeitsflug am Oberrhein. Und im Juni dieses Jahres wurde er Sieger des Streckenfluges Berlin—Wien. In Kiel überreichte ihm der Kaiser an Bord der 'Hohenzollern' persönlich den Kronenorden vierter Klasse. Seinen letzten großen Sieg mit seiner Taube errang er beim Süddeutschlandflug, für den er den Ehrenpreis des Prinzregenten von Bayern bekam. Dann wechselte er zu den Albatrosflugzeugwerken über, um die Erfolge mit der Taube auch mit deren Fabrikaten zu erfiegen. Ich nenne nur die schönen Erfolge beim Italienischen Wasserflugzeugmeeting in Como und bei der Wiener Flugwoche im Juni 1914, nach deren Beendigung er mit seinem Flugzeug Frankreich und England besuchte, um auch hier großes Aufsehen zu erregen und neue Erfolge heimzubringen.

Als der Krieg kam, meldete sich Hellmuth — da er im Frieden nicht gedient hatte — als Zivilflieger mit seiner eigenen Maschine. Und genau wie im Frieden war er auch an der Front erfolgreich. Gehört er doch mit zu den ersten Fliegern, die das Eiserne Kreuz erhielten.

Und auch nach dem Krieg ist er bekanntlich unserer deutschen Luftfahrt treu geblieben."

Aber muß uns das Wolf Hirth wirklich erst erzählen? Wer mit unserer deutschen Luftfahrt nur etwas Fühlung hat, kennt ja alle die zuverlässigen Luftfahrtzubehörteile der Elektronmetallwerke, die Hellmuth Hirth gegründet hat: Motorkolben, Flugzeugräder, Fahrgestellteile und manches andere für Flugzeug und Automobil. Vor allem aber haben doch in den letzten Jahren die Hellmuth-Hirth-Sportflugzeugmotoren sehr starken Anklang gefunden, nicht nur durch ihre treuen Dienste in vielen Fliegerschulen, sondern auch bei vielen Flugreisen (Elli Weinhorns Afrikaflug!) sowie bei den Deutschlandflügen, wo die ersten dreißig Siegerflugzeuge 1934 und 1935 mit Hirth-Motoren ausgerüstet waren.

Wolfs erster Flug

Aber warum erzählt uns Wolf Hirth gerade dies und nicht von seinen berühmten Flügen, denkt vielleicht mancher voreilig. Oh, das hat schon seinen Grund. Es ist ja nichts Neues, wenn wir hier fest-

stellen, daß wir alle Dinge viel besser begreifen, wenn wir sie in Zusammenhang sehen. Und Vater Hirth, Hellmuth Hirth und Wolf Hirth gehören nun einmal zusammen. Hätte der Vater nicht Verbindungen zu August Euler gehabt, wäre Hellmuth vielleicht niemals Flieger geworden. Und dann hätte es Wolf vielleicht auch niemals zu dem gebracht, was er uns geworden ist. War es doch sein Bruder, der ihn zum ersten Male ins Wunderreich der Lüfte entführte.

Wolf Hirth erzählt:

„Als ich noch ein schrecklich frecher Schulbub war, ein Junge von 11 Jahren (Wolf Hirth ist am 28. Februar 1900 geboren) und das Realgymnasium meiner Geburtsstadt Stuttgart besuchte, machte mein Bruder Hellmuth eines schönen Tages mit seiner Etrich-Taube, die jetzt im Deutschen Museum zu München hängt, als erster Mensch eine Luftreise von München nach Berlin. Als er dafür einen bedeutenden Preis gewann und man ihn plötzlich wie einen kleinen Fürsten ehrte, wurde ich sehr stolz auf ihn und nahm mir vor, auch Flieger zu werden. Weil das indessen noch in sehr weiter Ferne lag, beschäftigte ich mich vorerst einmal mit dem Bau von Flugmodellen, um überhaupt einmal irgendeine Fühlung mit der Fliegerei zu bekommen.

Mein Bruder fand das sehr lobenswert und wollte mich dafür recht zünftig belohnen. Was versprach er mir also? Einen Flug über Stuttgart! Und nachdem bei unseren Eltern allerlei Widerstände überwunden waren (meine Mutter wollte natürlich nicht, daß auch noch ein zweiter Junge sich dem furchtbaren Berufe eines 'Aviatikers' verschrieb), kam es dazu. Zwar hatte es erst geheißt, ich solle mit meinem Bruder ganz allein fliegen, aber daraus wurde nichts. Wir flogen zu dritt, d. h. ich mußte auf dem Schoße eines Freundes meines Bruders Platz nehmen. Aber das machte mir ja nichts aus. Selbstredend wurde mir der Flug trotzdem ein mich vollkommen aufrüttelndes Erlebnis, das meinen Wunsch, ebenfalls Flieger zu werden, nur noch mehr anstachelte. Und wem hatte ich auf dem Schoße gesessen? Einem Manne, der heute mit zu den führenden Persönlichkeiten unter denen gehört, die ihr Lebenswerk Deutschlands Geltung im Lustreich gewidmet haben: Ernst Heinkel, dem genialen Sport- und Verkehrsflugzeugkonstrukteur, dem

Erbauer der Katapultanlage auf dem Flugstützpunkt 'Westfalen', der den ersten Europa—Südamerika-Luftverkehr ermöglichte, und vieler anderer epochemachender flugtechnischer Neuerungen.“

Keine Aussicht in der Fliegerei

„Für viele Jahre blieb das aber mein einziger Flug, obwohl ich 1918 nach Bestehen des Notmaturums Soldat bei der Fliegertruppe wurde. Ich hatte Pech, weil ich kurzsichtig war und Augengläser tragen mußte, also für Flugausbildung als 'völlig untauglich' nicht in Frage kam.

Und so stand ich manches Mal unten auf unserem Exerziergelände auf dem Militärflugplatz Stuttgart-Vöblingen traurig in Reih und Glied und durfte beim Kommando 'Stillgestanden!' nicht einmal die Augen hinaufgleiten lassen zum Himmel, wo meine vielbeneideten Kameraden sich fröhlich herumtummelten — unter ihnen als einer der Besten Eugen von Löffl, der 1920 beim 1. Rhön-Segelflugwettbewerb tödlich verunglückte Segelflieger.

Als der Krieg zu Ende war, endete natürlich auch mein Traum vom schneidigen Kampfflieger, den ich während des Krieges doch noch so manches Mal geträumt hatte.

Wie sag' ich: ganz aus war die Hoffnung aufs Fliegen? Nein, das stimmt nicht. Aus war die Hoffnung aufs Fliegen nur für die, die nicht mit ganzem Herzen und unzerstörbarem Wollen an der Fliegerei hingen. Bei mir hat es eigentlich keine drei Monate gedauert, da begann ich mit zwei Kameraden den Bau eines selbstentworfenen motorlosen Flugzeuges.

Freilich, ohne es zu vollenden. Denn dazu waren unsere Kenntnisse vom Flugzeugbau nicht gründlich genug, und mein Bruder war ja ständig auf Reisen. Abgesehen davon, daß noch das Abenteuer einer Freiwilligenzeit als Baltikumsoldat dazwischen lag. Im Baltikum lag ich im Frühjahr 1919 als Wache lange Zeit auf einem großen Flugplatz und phantasierte so manches Mal mit offenen Augen von

großen Flügen, die ich trotzdem ausführen wollte. Und ich zeichnete, wenn es niemand sah, auf meinem kleinen Taschenatlas Striche von Europa nach Amerika und sah mich im Geiste über den Atlantik schweben — als erster selbstredend.

Kann man sich denken, daß ich nun wieder einmal sehr traurig wurde, als ich gerade in dieser Zeit von der ersten Ozeanüberquerung hören mußte, die einer englischen Fliegermannschaft gelungen war? Ach, warum doch waren die mir zuvorgekommen?

Aber allzulange brauchte ich nicht mehr traurig zu sein. In einer besonders lichten Stunde entschloß ich mich, die erste beste Möglichkeit zu ergreifen, die mich der Fliegerei nahebringen konnte. Und die erste Möglichkeit kam auch schon im Sommer 1920: der erste Rhön-Segelflugwettbewerb."

Mit einer „Muckepiße“ zum 1. Rhön-Segelflugwettbewerb

Wolf Hirth arbeitete im Sommer 1920 bei den Daimler-Motoren-Werken in Untertürkheim als junger Maschinenbaupraktikant.

„Es waren sehr unruhige Zeiten“, erzählt er. „Streik lag dauernd in der Luft. Sonst leider nichts anderes, denn die deutsche Fliegerei gab es ja nicht mehr. Bekanntlich waren die deutschen Flugzeuge und alles, was dazu gehörte, von der Abrüstungskommission kreuz und klein geschlagen und mit Schweißbrennern unbrauchbar gemacht worden.

Nur in einer einzigen deutschen Luftfahrtzeitschrift war noch nicht alles Leben, aller fliegerische Geist erloschen: in der von dem sehr verdienstvollen Frankfurter Zivilingenieur Oskar Ursinus herausgegebenen Zeitschrift „Flugsport“. Ja, gerade damals wurde von dieser Zeitschrift zusammen mit anderen Segelflugbegeisterten sogar ein fliegerischer Wettbewerb vorbereitet, ein Treffen von Gleitflugzeugen in der Rhön."

Wolf Hirth interessierte das natürlich alles sehr. Und man hatte es auch gar nicht nötig, noch lange weitere Erkundigungen einzuziehen.

Denn im „Flugsport“ war wirklich alles Wissenswerte abgedruckt. Sogar die genauen Bahnverbindungen waren angegeben!

Er erzählt weiter: „Wie gern wäre ich nun am liebsten gleich im blauen Schloßeranzug in die Rhön gefahren! Aber es stand mir kein Urlaub zu, und ohne Urlaub konnte ich mich natürlich nicht davonmachen."

Doch da kam dem sehnächtigen Lehrling von anderer Seite Hilfe. Wie so oft in jener unruhigen, disziplinlosen Zeit, gab es plötzlich wieder einmal Generalstreik. Die Fabriken wurden geschlossen, und die Arbeiter und Angestellten konnten nach Hause gehen.

Wenn Wolf Hirth nun auch gar nichts mit den Streikenden gemein hatte, so war er ihnen doch zu Dank verpflichtet. Sie allein schenkten ihm die Freizeit, die er so dringend ersuchte.

Zeit hatte er also jetzt, sogar mehr als genug. Dafür aber fehlte es ihm um so mehr an Bargeld. Und wie sollte er, ohne auch nur ein paar Groschen zu haben, die weite Reise antreten?

Wenn er nun aber auch kein Geld hatte, so besaß er seit kurzer Zeit etwas anderes: sein großer Bruder hatte ihm ein uraltes und höchst originelles Motorrad geschenkt, ein wassergekühltes Zweitakt-Zweizylinder-Scottmaschinchen, so eine richtige „Muckepiße“, wie man seinerzeit sagte, ehe das lustige Wort „Chausseefloß“ aufkam.

Und dieses Motorrad erwählte sich Wolf Hirth als Kameraden, mit dem zusammen er auf die Rhön ziehen wollte.

Leider waren durch das lange Stehen über den Krieg einige Teile des Motorrades abhanden gekommen, zum Beispiel der Magnet und die Kette. Indes das störte Wolf nicht. Den neuen Zünder beschaffte er sich aus einer anderen alten Maschine. Und die Kette? Weil Deutschland damals noch keinen neuen Handelsverkehr mit England, dem Heimatland des Scottrades, aufgenommen hatte, behalf er sich einfach mit einer Fahrradkette. Nicht wahr, wenn man jung ist und Optimismus hat, geht alles!

Selbstredend dauerte die ganze Montage nicht lange. Und als auch noch eine halbstündige Probefahrt zur völligen Zufriedenheit des jungen Herrn stattgefunden hatte, ging die Reise los.

„Auf dem einen Trittbrett waren fünf Liter Öl verstaubt, auf dem

andern zehn Liter Benzol. Weil es damals aber weder Tankstellen noch sonstwo auf 100 bis 200 Kilometer Benzol und erst recht nicht Benzin zu kaufen gab, hatte ich in meinem Riesenrucksack zwei weitere Kannen mit je zehn Liter Benzol verpackt. Mein eigentliches Gepäck dagegen war über dem Hinterrad mit Wäscheleinen festgeschnürt, denn Lederriemen waren ja auch eine Rarität damals.

Die erste Überraschung nun, die mir der gluth heiße Augustnachmittag, an dem ich losfuhr, brachte, kam von dem Rucksackbenzol, das bei jeder Erschütterung durch den Holzstopfenverschluss ein paar Spritzer in meinen Nacken jagte.

Hat der Herr Leser schon einmal kennengelernt, wie Benzol auf der Haut juckt? Wenn nicht, sollte er es gleich einmal ausprobieren, um nachfühlen zu können, was ich damals durchmachen mußte. Man wird dann sicher auch verstehen können, daß ich dem Himmel dankbar war, als mich nach 15 Kilometer Fahrt der erste Kettenbruch zum Schieben meines Rades zwang. Ja, ich sagte mir, lieber Blasen an die Füße bekommen und lieber wie ein Wüstenreiter schwitzen, als dauernd den Benzolbrand auf dem Nacken und im Rücken.

Doch nachdem ich in dem kleinen Ort Vietigheim einen Fahrradmechaniker gefunden hatte, der mir meine Kette wieder in Ordnung bringen half und die Benzolkannenverschlüsse dichtete, ging die Fahrt flott weiter. Sie endete für diesen ersten Tag in Heilbronn. Dort überraschte mich nämlich die Nacht. Und da ich an meiner Karre natürlich keinerlei Beleuchtung hatte, mußte ich hier also nach einer Tagesleistung von 42 Kilometer anhalten und übernachten.

Der nächste Morgen schenkte mir dafür eine prächtige Frühfahrt. Leise summend brauste ich auf meiner Scott erst durch das Neckartal, dann durch den schattenspendenden Odenwald. Oh, wie zog das Maschinchen jetzt in der sauerstoffreichen Waldblut! Wie ein Eichhörnchen erkletterte es die Berge.

Doch es ist eine alte Geschichte, daß man den Tag nicht vor dem Abend loben soll. So schön nämlich der Tag begann, so traurig hörte er auf. Und das kam so:

Als der Benzintank des Rades einigermaßen leer geworden war, kippte ich mein Rucksackbenzol hinein. Da, so in der Gegend zwischen

Mittenberg und Aschaffenburg, gab es auf einmal ein kurzes Plupp-Plupp, Plupp-Plupp — — — und plötzlich stand mein Motor.

Manu, was soll denn das heißen? dachte ich und untersuchte die Scott, so sachmännisch ich es vermochte. Und das Anhalten sollte auch gar nicht viel heißen. Denn bald fuhr das Rad wieder ordentlich weiter. Aber nicht lange. Alle paar Kilometer blieb es stehen. War ich 5 Kilometer gefahren, mußte ich die Kerzen untersuchen. Nach 8 Kilometer Fahrt hatte ich den Zündapparat zu kontrollieren. Waren 3 Kilometer zurückgelegt, konnte ich nicht umhin, die Ansaugleitung einmal unter die Lupe zu nehmen. Nach 10 Kilometer ging es nicht anders, als daß die Übergangskanäle geprüft oder die Siebe gereinigt wurden. Und kaum hatte ich weitere 6 Kilometer hinter mich gebracht, war es höchste Zeit, wieder die Kerzen zu pugen.

Beinahe war ich so bis nach Hanau gekommen, als kurz vor Einbruch der Dunkelheit ein Hufnagel meine Vorderraddecke und den Vorderradschlauch zerriß, so daß nun erst diese wieder geflickt werden mußten, und schließlich war ich so erschöpft, daß ich etwa beim zwanzigsten Stillstand meines Motors mich zum Schieben der letzten 10 Kilometer entschloß. So kam ich wenigstens überhaupt noch in Hanau an.

Dort fand ich dann mit sachmännischer Hilfe das Übel. In meinem Rucksackbenzolkannen, die mir in Stuttgart geschenkt worden waren, war einstens vor langer Zeit Asphaltlack gewesen. Der nun hatte sich beim Reinigen der Kannen nicht ganz entfernen lassen und war, in feinste Teilchen aufgelöst, alle Augenblicke in der Vergaserdüse festhaft geworden. — Ach, warum hatte ich das nicht eher gefunden! —

Das Herummontieren an meiner Scott kostete einen ganzen Vormittag, so daß ich erst nach dem Mittagbrot zum Endspurt starten konnte. Ich erreichte wohl auch am Abend meines dritten Reisetages die Rhön, aber so einfach, wie sich das hier vielleicht anhört, ging es auch jetzt noch nicht. Zwischendurch gab es noch einen weiteren Kettenbruch, zweimaliges Ketteabspringen, dreimaliges Kerzenreinigen, einmaliges Schlauchflicken und eine zwei Stunden dauernde Magnet-reparatur.“

Aber Wolf Hirth machte das alles nichts aus. Noch heute denkt er gern an jene von Hindernissen reich gesegnete Motorradreise zurück.

Und er weiß genau, daß er einen Großteil seiner Motorkenntnisse auf solche Weise auf der Landstraße gewonnen hat. Und das ist ja wahr: wer immer nur mit einem einwandfreien Gerät zu tun hat, wird sich kaum die Mühe machen, es einmal zu untersuchen und zu studieren. Wer dagegen... ja, ja, „Per aspera ad astra!“ ist nicht umsonst ein alter Fliegerleitspruch. Auch Simon Bolivar hatte ganz recht: „Die Kunst, zu siegen, wird durch Niederlagen erlernt.“

Die Rhön tut's ihm an

Wenn man jetzt denken sollte, daß sich Wolf auf der Rhön erst einmal von den Motorradstrapazen ausruhte, irrt man. Gleich der erste Abend wurde noch dazu benutzt, die Nase hierhin und dorthin zu stecken, um wegzubekommen, was hier eigentlich los sei. Und auch den ganzen nächsten Tag noch war er ständig unterwegs, um den Betrieb auf der Wasserkuppe kennenzulernen, auf der neben „Rhönvater“ Ursinus schon andere Rhönindianer hausten, die auch jetzt noch manches Mal hinaufkommen, zum Beispiel Peter Riedel, Espenlaub, Drube, Prof. Hoff, und viele andere, die jetzt nicht mehr dabei sein können, wie Regierungsbaumeister Hackstätter aus Würzburg, der damals besonders tatkräftig mitgeholfen hat.

Aber als dieser eine Tag vorbei war, hatte Wolf Hirth genug. Er wußte jetzt, um was es hier ging. Er fühlte: hierhin, zu diesen jungen Fliegern, die sich trotz des unglückseligen Versailler Diktates und trotz all der anderen die deutsche Luftfahrt knebelnden Bestimmungen der herrlichen Kunst des Fliegens widmeten, gehörte auch er. Seit Kriegsschluß war er von einer Unruhe geplagt gewesen, und er sehnte sich in einen Kreis von Kameraden, die wie er voller Tatendrang und Begeisterung dem Flugsport lebten. Hier hatte er diesen Kreis gefunden! Ja, das Herz dieser Männer schlug denselben Rhythmus wie das seine. Und es ging ihm, wie so manchem, der auf die Rhön gekommen ist. Es setzte sich in ihm jene Stimmung fest, die ihm sagte: „Hier gibt es nur eins: mitmachen. Und zwar sofort! Jeder Tag, der noch gezögert wird, ist ein verlorener.“

Und statt mit den neuen Kameraden auf besseres Wetter und Wind zu warten, setzte er sich noch die folgende Nacht samt seinem Stahlrost auf die Eisenbahn, um nach der Heimatstadt zurückzubaufen.

Wolf Hirth hatte es jetzt beinahe unheimlich eilig.

Was er vorhatte?

Er wollte sich noch an diesem Wettbewerb mit einem eigenen Flugzeug beteiligen!!!

Raum daß er in Stuttgart auf dem Bahnhof angekommen war, rannte er ans nächste Telephon und rief seinen Freund Paul Brenner an, mit dem er früher viele Flugmodelle gebaut hatte.

Der Freund sagte zu. Ja, auch ihm war der Plan, den sich Wolf noch im Zuge zurechtgelegt hatte, sehr recht. Und er versprach, auch gleich noch drei weitere Kameraden mitzubringen.

So konnte also bereits am nächsten Morgen bei Sonnenaufgang die Arbeit beginnen.

„Als Werkstatt diente uns die Autogarage meines Vaters“, erzählt er. „Hier lagen sowieso noch verschiedene Teile eines bereits vor einem Jahre begonnenen Hängegleiters.“

Die Spieren wurden in einer Klavierfabrik aus vollen Brettern ausgefäkt. Und auch die Holme waren massiv. Wir kannten also noch nicht die geringsten Feinheiten vom Flugzeugbau. Aber wir scherten uns nicht darum. Uns war es auch so recht.

Und nun wurde geklopft und gehämmert, gefeilt und geschraubt. Der eine war dauernd damit beschäftigt, frischen Tischlerleim zu kochen. Ein anderer holte mit dem Motorrad neue Baumaterialien herbei, während wir übrigen mit dem Zusammenbau beschäftigt waren.

Drei Tage und drei Nächte lang arbeiteten wir so wie die Verserker, indessen draußen der Generalstreik weiterging. Doch der interessierte uns gar nicht mehr. Uns interessierte überhaupt nichts mehr außer unserem Flugzeug. Höchstens, daß wir hin und wieder einmal auf den Generalstreik schimpften, weil er uns wohl Freizeit verschafft hatte, doch auch allerhand Bequemlichkeiten nahm. So gab es feinetwegen kein elektrisches Licht. Wir mußten uns also mit Karbidfunzeln behelfen. Nur gut, daß hier in Stuttgart das Wetter halbwegs schön war und daß es hier nicht wie auf der Wasserkuppe regnete. So konn-

ten wir unseren Flugzeugbau aus der Garage heraus auf die Straße verlegen, wenn das auch manche Verkehrsstörung und manche unliebsame Menschenansammlung verursachte.

Am vierten Tage unserer Zusammenarbeit wurden wir fix und fertig, und noch am selben Tage verfrachteten wir uns samt unserem merkwürdigen Vogel, dessen Tragflächen übrigens mit Packpapier bespannt waren, auf die Eisenbahn. So kamen wir zwei Tage vor Schluß des 1. Rhön-Segelflugwettbewerbs auf die Wasserkuppe und hatten noch die Möglichkeit, im Rahmen des Wettbewerbs, wenn auch „außer Konkurrenz“, außer einigen kleinen harmlosen Versuchsprüngen einen schneidigen Gleitflug vorzuführen.“

Wolf war überglücklich, es soweit gebracht zu haben. Und auch nach dem Wettbewerb blieb er noch auf der Wasserkuppe, um mit seinen Kameraden zu üben und die Grundlage zu seinem jetzigen fliegerischen Können zu legen.

Lassen wir uns aber darüber hinaus auch noch etwas vom Zustand der damaligen Rhön erzählen. Wie anders als heute sah es doch damals auf der Wasserkuppe aus!

„Es war hier oben ein richtiger Wildwestbetrieb, wie er jedes echten deutschen Jungen Herz begeistern mußte. Als Rhönindianer, wie man sich nannte, trug man eine Art Räuberzivil, das urkomisch und auf alle Fälle sehr übermütig anzusehen war.

Schon bei der Ankunft in Gersfeld fielen uns die besonderen Lagerstätten auf. Kaum saßen wir da im Gasthof beim Frühstück mit am Tische der Oberleitung, sahen wir zu unserem großen Erstaunen ein an einen Faden gebundenes leeres Hühnerei von der Decke herunterbaumeln. Was sollte das wohl bedeuten? Ich erkundigte mich mehrmals. Immer erhielt ich eine andere Antwort. Schließlich begnügte ich mich mit der, die besagte, daß aus diesem Ei die deutsche Segelflugbewegung ausgeschlüpft sei.

Dann gab es einen ganz merkwürdigen Gruß. Wenn man sich traf, sagte man nicht „Guten Tag!“ oder „Servus!“ oder „Grüß Gott!“, sondern „Fudenazu!“ Ich glaubte die erste Zeit immer, ich hätte die Kameraden nicht richtig verstanden. Schließlich konnte ich meine Neugierde nicht länger befänstigen und fragte also, was das seltsame Wort zu

bedeuten habe. „Was das bedeutet?“ wurde mir geantwortet. „Ganz einfach, das ist eine Abkürzung. Jawohl, Fudenazu ist die Abkürzung des Sages: Für um der Entente nicht aufzufallen. Du weißt doch, daß es uns an und für sich verboten ist, zu fliegen. Fliegen wir nun motorlos, so ist dies doch in erster Linie ein Ersatz für das Motorfliegen. Und so entstand eben Fudenazu. Den Humor kann man uns ja nun doch nicht auch noch rauben.“

Das Fliegerlager selbst war natürlich längst nicht so großzügig wie heutzutage. Ja, das Lager von früher ist mit dem heutigen überhaupt nicht zu vergleichen. Die einzige Unterkunftsmöglichkeit beim ersten Wettbewerb boten drei Zelte, in denen die Flugzeuge wie die Führer, die alle auch selbst ihre Konstrukteure waren, sowie die Mannschaften — vor Wind und Wetter nur notdürftig geschützt — untergebracht waren.

Wenn ich mich recht erinnere, war einer der Originellsten der damaligen Rhönindianer der alte Schwarzwälder Heinzmann, der von Beruf Holzbildhauer war. Heinzmann hatte Jahre geopfert, um seine Luftfahrtideen zu verwirklichen. Es waren bestimmt auch gute Gedanken bei seiner Konstruktion. Leider aber fehlten ihm die nötigen Fachkenntnisse. Es war deshalb kein Wunder, daß der Erfolg ausblieb. Um so mehr war dafür sein guter Humor zu bewundern, mit dem er jeden, wenn es einmal schief ging, aufzuheitern wußte. Und auch für sein eigenes Schicksal hatte er noch viel Humor übrig. Als nach achttägigem Nebelwetter die Leimstellen seines Flugzeuges aufweichten und die ganze Konstruktion buchstäblich auseinanderfiel, nahm der Alte kurzerhand das Beil und schlug das Werk langjähriger Arbeit zu Brennholz, damit sich die Kameraden in der Gemeinschaftsküche damit das Essen heiß machen konnten.

Eine andere unvergeßliche Type war auch unser Koch, der in einer kleinen Rinderbude werkte.

Fanden wir da eines Tages einen toten Hasen, der sicherlich einem Fuchs oder einem anderen Räuber abgejagt war, sonst aber noch ganz gut aussah. Unser Koch nahm ihn, wie spaßeshalber, an den Löfeln und schleppte ihn mit.

Am anderen Tage gab es eine Art Gulasch für die 12—15 Mann, die damals noch das Lager bewohnten.

Bestand das sogenannte Gulasch aus dem Fleisch des Hasen?

Die Frage ist meines Wissens nie geklärt worden. Doch hat es einer der Kameraden steif und fest behauptet.

Ferner war damals auch schon mein Freund Peter Nibel da, der in letzter Zeit oft mit segelfliegerischen Höchstleistungen von sich reden machte und neuerdings auch als Verkehrspilot der Deutschen Luft Hansa im Dienste der deutschen Luftfahrt seinen Mann stellt. Peter war damals erst vierzehnjähriger Gymnasiast und daher mit seinem Vater gekommen, dem Stadtpfarrer von Aschersleben. Sein selbstgefertigter Doppeldecker war genau wie meine Maschine mit Packpapier bespannt und zeigte trotzdem eine Reihe schöner Flüge.

Viel wichtiger ist aber eine andere Erinnerung:

Schon bei diesem ersten Rhönwettbewerb mußten der Entwicklung unserer herrlichen Segelfliegerei Opfer gebracht werden. Der schneidigste und begeistertste Flieger, den ich damals kannte, Eugen von Löffel, stürzte tödlich ab. Er war mittags 12.15 Uhr bei 8 Sekundenmeter zu einem Talflug, der ihn über die Täler der Rhön hinweg hinaus ins Land führen sollte, gestartet. Nach wenigen Metern Anlauf kam die Maschine vom Boden frei und schwebte, ohne merklich an Höhe zu verlieren, über Täler und Waldhänge dahin. Begeistert folgten die Zuschauer dem Flugzeug, als diesem plötzlich, nachdem es schon beinahe einen Kilometer zurückgelegt hatte, in 150 Meter Höhe das linke Höhensteuerteil brach. Am 26. Todestag Otto Lilienthals, des Vaters der Fliegekunst, erreichte so seinen eifrigsten Jünger dasselbe Schicksal.

Aber — und das war für mich das Eindrucksvollste — deshalb legte jetzt niemand die Hände in den Schoß, und keiner gab klein bei. Nein, sowie die schlichte, aber würdige Trauerfeierlichkeit für unseren lieben Kameraden vorbei war, ging es wieder ans Werk. Oskar Ursinus gab die Parole: „Es wird weitergeflogen!“, die sich bis in unsere Tage erhalten hat und die uns auch heute noch an unsere Pflicht gemahnt, wenn es das Schicksal einmal etwas hart mit uns meint.“

„Es wird weitergeflogen!“ Das wurde den jungen Leuten damals aber nicht nur zum Leitspruch für die Fliegerei, sondern eigentlich für ihre ganze Einstellung zum Leben. Wer zu ihnen gehörte, sei Pionier, sagten sie. Und wenn ihnen — um einmal ein Bild Nietzsche's zu ge-



Phot. Stöder.

Als sich Wolf Hirth 1920 das erstmal der Luft anvertraute, benutzte er einen Hängegleiter wie Otto Lilienthal, der „Vater der Fliegekunst“.



Archiv Hirth.

Erst danach bestieg er 1922 einen Sitzgleiter vom jetzt schon historischen Typ Harth-Messerschmitt.



Archiv Hirth.

Den jungen Flugbegeisterten ruft Wolf Hirth immer wieder zu: „Kerls, treibt Flugmodellbau! Selbst das kleinste und einfachste Flugmodell lehrt euch immer neue Geheimnisse des Fliegens.“



Phot. Stöder.

Hier können Sie einen Blick auf die Instrumente werfen, die ein Segelflieger mit sich führt. Es sind dies das Variometer, der Wendezüger für Blindflug in den Wolken, der Höhenmesser, der Fahrtmesser und Kompaß.

brauchen — der Vesuv zehnmal ihre Häuser verschüttete, bauten sie diese doch immer wieder auf. Ja, sie setzten sie dann sogar an den Krater des Vesuvs. Ganz bewusst wollten sie „gefährlich leben“. Sie wußten genau, daß sie nur so zu Leistungen für das Vaterland kommen konnten.

Weitere Entwicklung

Aber wenn es die Rhön auch dem jungen Wolf Hirth angetan hatte, so machte er sich nun trotzdem nicht gleich daran, sich die Rhön und damit die deutsche Segelfliegerei zu erobern. Wie heißt es bei Shakespeare: „Wer hastig läuft, der fällt; drum eile nur mit Weil.“ Und so ging auch Hirths Entwicklung langsam, Schritt für Schritt vorwärts. Immerhin blieben trotzdem schwere Rückschläge nicht aus.

Vom 1. Rhönwettbewerb zurückgekehrt, meldete er sich nicht wieder in der Werkstatt zum Dienst, sondern begann im Wintersemester 1920/21 in München ein Ingenieurstudium, das er später in Stuttgart fortsetzte und am 1. März 1928 mit dem Bestehen des Diplom-Ingenieur-Examens beendete, nachdem er in langen Pausen immer wieder praktisch im Flugzeug- und Motorenbau tätig gewesen war.

Nebenher oder besser gesagt gleichzeitig ging die weitere praktische und erfolgreiche Arbeit in der Fliegerei selbst.

So baute er 1921 zusammen mit einem Arbeiter das Segelschulflugzeug Harth-Messerschmitt S 10, auf dem er Anfang 1922 in der Rhön das Segelfliegen erlernte und mit dem er sich auch im gleichen Jahre abermals am Rhönwettbewerb beteiligte. Allerdings hatte er in diesem Jahre auch zweimal — erst im August, dann im Oktober — das Pech, mit dieser Maschine wegen eines Baufehlers schwer abzustürzen. Beim ersten Sturz zog er sich eine schwere Kehlkopfverletzung zu, die ihn noch heute am vollen Gebrauch seiner Stimme hindert. „Nur dadurch ist es unserem Hirth nicht vergönnt, uns Schafsköpfe und überkompensierte Esel zu schimpfen, wenn wir beim Schülen Blöd-

sinn machen“, kann man daher gelegentlich im Segelfliegerlager Hornberg, wo Hirth gegenwärtig Flugleiter ist, hören. Doch Wolf machte sich nichts daraus. Als hätte er schon damals gewußt, was ihm noch blühen sollte, war bereits nach diesen ersten Unfällen seine Devise: „Solange noch zehn Pfund Fleisch und Knochen beieinander sind, wird weitergeflogen!“

Und es wurde weitergeflogen! Von März bis Juli 1923 war er wieder auf der Wasserkuppe. Der bekannte Segelflugezeugbau Harth-Messerschmitt, Bamberg, hatte ihn als Einflieger und Fluglehrer in die Rhön geholt. So lernten schon damals einige junge Leute bei dem künftigen Meisterpiloten, der selbst noch kaum fliegen konnte, und wurden recht brauchbare Schüler. Eine — wie es so heißt — pädagogische Ader scheint ihm mitgegeben zu sein. Ganz besonders spürt man das ja erst recht heutzutage, wenn man Wolf Hirth in der Technischen Hochschule zu Stuttgart hört, wo er als erster Dozent Vorlesungen über den Segelflug hält, die ungemein beliebt sind. Selbst die schwierigsten Probleme versteht er leichtverständlich zu machen, so daß man ihm immer folgen kann und auch nicht ermüdet.

Aber zurück zum Thema!

Zwischendurch begab er sich unter anderem auch nach dem Segelfluggelände auf der Kurischen Nehrung, nach Rossitten, das insbesondere durch den Namen Ferdinand Schulz ruhmreich in die Geschichte der deutschen Luftfahrt eingegangen ist, um hier beim 1. deutschen Küsten-Segelflug-Wettbewerb als Helfer tätig zu sein und gleichzeitig das Gelände kennenzulernen, das dazumal neben der Rhön eigentlich das einzige Segelfluggelände war.

Als er mit vielen neuen Erfahrungen auf die Rhön zurückgekehrt war, wollte ihm das Schicksal nur wenige Tage gut. Es kam zu seinem dritten Sturz, der aber nicht so glimpflich verlief wie die vorhergehenden; er fesselte ihn beinahe fünf Monate ans Bett. Ursache war die Ausknickung einer Höhensteuer-Stoßstange. Die Maschine wurde dadurch steuerlos und stürzte ab. Die Folgen? Das Flugzeug war in tausend Stücke zerschmettert. Der Führer zog sich einen schweren Beckenbruch mit Nervenentzündung zu, was wiederum im Gefolge hatte,

daß der rechte Fuß für zwei Jahre gelähmt und nunmehr vier Zentimeter kürzer war als der linke.

Die Erholungszeit, die diesem Krankenlager folgte, benutzte Wolf, um sich theoretisch im Luftfahrzeugbau und insbesondere in allgemeiner Motorenkunde weiter auszubilden.

Und er mied nun das praktische Fliegen und auch das Lenken von Motorrädern und Automobilen? Aber nein, dann wäre er ja nicht Wolf Hirth gewesen. Gar bald saß er also wieder am Lenker, am Volant und am „Knüppel“. Da ihm die Leitung zweier fliegerischer Organisationen übertragen wurde, flog er jetzt sogar mehr als vorher. Ja, beim Rhönwettbewerb 1924 holte er sich auf den Flugzeugen „Roter Teufel“ und „Djävlar anama“ sogar seine ersten fliegerischen Preise, während seine Ärzte, die ihm bald gute Freunde geworden waren, unten auf der Erde standen und stöhnten: „Anstatt daß der Kerl im Bett liegt und seine Knochen kuriert, spielt er Luftkutscherei. So eine Frechheit ist wirklich noch nicht dagewesen!“

Damit aber nicht genug! Als müßte das nach solchen Unfällen so sein, widmete er jetzt seine ganze Freizeit dem Motorrad- und Motorenbau. Und da er von jeher auf dem Standpunkt stand, Theorie habe erst Sinn, wenn ihr Nachbar die gute Praxis sei, beteiligte er sich im selben Jahr auch noch an mehreren schweren Motorradrennen. So sah man ihn zum Beispiel auf der Opelbahn, beim Swinemünder Bäderrennen, beim Feldbergrennen, auf der Solitude. Zehnmal war er am Start. Achtmal holte er sich erste Preise. Konnte man unter seinen Verhältnissen mehr verlangen?

Bei einer Zuverlässigkeitsfahrt leistete er sich übrigens ein kleines „Husarenstückchen“, das gewiß nicht jedermanns Sache wäre. Der Motor seines Motorrades hatte einen neuen Kolben bekommen, der noch nicht eingefahren war und demzufolge dauernd klemmte, so sehr, daß Wolf nur schlecht vorwärts kam und nahe daran war, aufgeben zu müssen. Das aber wollte er unter allen Umständen vermeiden, zumal die Fahrt gerade erst begonnen hatte.

Was tun? Wolf überlegte sich alles mögliche, während er so langsam dahinrollte und immer mehr ins Hintertreffen kam. Plötzlich kam ihm ein großartiger Gedanke. Er sagte sich, daß auf irgendeine Art und

Weise in den Zylinder Staub gebracht werden müsse, damit dieser den Kolben beim Auf- und Abarbeiten „einschleife“. Wie aber Staub in den Zylinder bekommen? Ganz einfach! Wolf fuhr von nun an nur noch im dicksten Staub hinter Lastwagen her. Was geschah dadurch? Die Luft, die der Vergaser ansaugte, war nicht rein, sondern voller Staubkörnchen. Diese drangen zusammen mit dem Gas-Luft-Gemisch in den Zylinder und bildeten dort einen Schmirgel, der den Kolben wirklich in der gewünschten Weise abnutzte, so daß der Motor bald schneller und schneller lief. Gewiß, diese Gewaltkur war für den Motor nicht gut. Aber sie verhalf dazu, daß der Fahrer ohne Strafpunkte das Ziel erreichte. Und das war ihm schließlich fürs erste die Hauptsache...

Mit Wolfs Erfolgen sollte es aber noch ganz anders kommen, und zwar seit dem Jahre 1925.

War 1924 sein Name hauptsächlich durch seine Rennfahrersiege in die Presse gelangt, ließ er jetzt gleich am Anfang des Jahres 1925 durch seine motorlosen Flüge von sich hören, die er zusammen mit einigen Kameraden anlässlich des Zugspitzenfluges bei Garmisch-Partenkirchen durchführte. Seine Flüge, die ganz bewußt Schauflüge waren, begeisterten das breite Publikum und die Presse dermaßen, daß man erneut mit großem Interesse von der Kunst des motorlosen Fluges Kenntnis nahm.

Ferner beteiligte er sich im Mai 1925 als Flugzeugführer am 3. deutschen Küstensegelflugwettbewerb zu Rossitten. Mit einem Flug von 2 Stunden 34 Minuten erwarb er sich nicht allein den Segelfliegerausweis C, sondern er stellte damit zugleich eine neue deutsche Jungfliegerbestleistung auf.

Trotz der noch nicht ganz ausgeheilten Nervenentzündung, die noch von dem Beckenbruch herstammte, hatte sich Wolf Hirth also glänzend emporgearbeitet. Und es läßt sich denken, daß er innerlich heilfroh war, trotz des schweren Unfalls doch kein Krüppel zu sein.

„... mit einem Bein“

Doch abermals wollte Fortuna anders als der unermüdlige junge Kämpfer. Als Angestellter der Firma Hirth-Versuchsbau, also des Werkes seines Bruders Hellmuth, probierte er eines Tages ein Motorrad aus. Er verunglückte. Mußte schon wieder einmal ins Krankenhaus. Und was geschah dort mit ihm? Sein linkes Bein mußte ihm von oberhalb des Knies an abgenommen werden. Es gab keine andere Rettung!

Gewiß ließt sich das leicht: Wolf Hirth wurde ein Bein abgenommen. Aber denkt sich dabei auch jeder, was das bedeutet? Kann sich jemand, der nicht selbst amputiert ist, überhaupt vorstellen, was Amputation heißt? Erinnere man sich nur einmal solcher Zeiten, wo man vielleicht einer Blutvergiftung halber einen Arm hochgebunden tragen mußte! Wie hat uns das gehindert, wie ungeschickt waren wir da, wie dumm stellten wir uns da an! Aber dies nun gleich fürs ganze Leben! Ach nein, es ist schwer vorzustellen. Und um so mehr sind diejenigen Invaliden zu bewundern, die sich mit ihrem Schicksal nicht einfach abfinden, sondern alles überwinden, um einem Gesunden, einem Nichtinvaliden keinesfalls nachzustehen.

Aber es muß zugegeben werden, daß wenige Invaliden derartig ihr Gebrechen überwunden haben wie gerade Wolf Hirth. Dies muß festgehalten werden — anderen Invaliden und erst recht uns sogenannten Gesunden zum Ansporn.

Wolf Hirth erzählt hierzu: „Als ich durch den türkischen Motorradunfall mein linkes Bein verloren hatte und niedergeschlagen im Krankenhaus lag, war meine größte Sorge allein die: Wirst du wieder fahren und fliegen können?“

Um diese für mich so wichtige Frage etwas zu klären, griff ich zu einem Mittel, das der Mensch immer benutzt, um sich zu trösten, wenn er in Not ist: ich suchte nach Leidensgefährten und befragte mich bei ihnen über die Möglichkeit, mit einem Bein Motorsport zu treiben. Der Erfolg einer entsprechenden Anzeige in den Motorsportzeitschriften

war ausgezeichnet. Von fünfzehn einbeinigen Motorsportlern wurde mir versichert, es gehe alles wieder, freilich nicht bei jedem gleich gut. Doch wurden andererseits auch Wunderdinge berichtet vom Fahren mit Sozius über große Strecken, zum Teil mit sehr schweren Maschinen. Daß es auch Sportsleute gibt, die mit einem Bein Ski laufen, boxen oder Tennis spielen können, sei nur nebenbei bemerkt. Freilich, sagte ich mir, kann das kein besonders großer Genuß sein, und nahm mir vor, zu vergessen, daß ich bisher ein begeisterter Skiläufer gewesen war. Aber Motorsport treiben, das mußte wieder im alten Schwung oder noch besser klappen, das stand schon fest, als ich noch — von den Ärzten bewacht und gehütet — im Krankbett lag.

Zum Abschied vom Krankenhaus im Dezember 1925 erhielt ich vom Arzt aus Gips und einem Stück Besenstiel ein Stelzbein als Provisorium angefertigt, das natürlich kein Knie hatte, sondern durchweg steif war. Von dem trauervollen Hause, in dem ich einige meiner besten Knochen zurücklassen mußte, wurde ich in einem Kleinauto abgeholt. Nicht in jedem Wagen kann man mit diesem 'Sperrgut' sitzen, weil für dies 'ausgestreckte' Bein einfach kein Platz da ist. Dies auch noch zu berücksichtigen, kann man ja billigerweise von den Auto konstruktoren nicht verlangen. In besagtes Kleinauto kam ich aber hinein, sogar auf den Führersitz, obwohl meine besorgte Pflegechwester sich heftig dagegen wehrte."

Wohl hatte Wolf Hirth jetzt erst verschiedene Schwierigkeiten zu überwinden, ehe er mit dem einzigen ihm verbliebenen Bein Kuppungs- und Gaspedale so recht bedienen konnte. Aber mit der Zeit klappte es doch, so daß er also schon vom Krankenhaus selbst wegfahren konnte. Und bald fuhr er wieder durch den dichtesten Berliner Verkehr mit solcher Sicherheit und Geschicklichkeit, daß seine Mitfahrer nie merkten, daß ein Einbeiniger fuhr.

Etwas schwieriger war es nun allerdings beim Motorradfahren.

Wolf Hirth erzählt, daß es hier ganz andere Momente sind, die Schwierigkeiten bringen. „Zu Anfang stört sehr wesentlich der Gedanke: bloß nicht auf die Seite des fehlenden Beines fallen. Ich selbst hatte mir anfänglich vorgenommen, bei nassem Wetter nicht mehr Motorrad zu fahren. Aber es kam sehr schnell anders. Nachdem ich

zwei Monate aus dem Krankenhaus heraus war, bekam ich an einem schönen Vorfrühlingstag Lust, eine kleine Motorradfahrt zu versuchen. Mit Seitenwagen hatte ich es schon früher wieder versucht. Eine passende Maschine, die keinen Fußhebel auf der 'gestörten' Seite hatte, war bald gefunden. Schon saß ich drauf und ließ mir den Motor antreten. Nun konnte es losgehen, aber schon lag ich auf der Seite und hatte mein Stelzbein so unglücklich eingeklemmt, daß ich allein nicht wieder hätte aufstehen können. Beim zweiten Male ging es schon besser, und da mir bei diesem ersten Versuch der Motor noch öfters stehenblieb, hatte ich das Antreten und das Anfahren bald so gründlich geübt, daß es tadellos klappte (um es vorwegzunehmen: schwierig ist das Langsamfahren, also Anfahren und Anhalten). Da ich noch kein Kunstbein, sondern nur das steife Stelzbein hatte, war das Fahren sehr anstrengend, weil ich dieses ja nicht aufstützen konnte, sondern wie ein steifes Bein an der Vordergabel vorbei ausgestreckt halten mußte. Ich beließ es deshalb bei diesem Versuch und wartete, bis ich Anfang Mai mein Kunstbein erhielt. Immerhin hatte ich bei diesem ersten Fahrversuch festgestellt, daß ich wieder Motorrad fahren konnte. So entschloß ich mich denn gleich, mich auf alle Fälle einmal zum Solituderennen zu melden, da der Meldeschluß nahe war.

Es kostete mich einige Mühe, den Sportleiter zu überreden, mir eine Lizenz zu besorgen. Ich ließ mir diese auf das Pseudonym Kurt Ehrhardt ausstellen, weil ich mir sagte: Du fährst nur, wenn du vorher festgestellt hast, daß du wieder so sicher bist wie früher. Ist dies nicht der Fall oder ist das Wetter zu schlecht, dann bleibst du einfach weg, und niemand wird den unbekannten Kurt Ehrhardt vermissen.

Dann hatte ich aber auch noch einen anderen, sehr triftigen Grund, unerkannt zu bleiben. Meine Angehörigen hätten mich nicht oder nur nach großen Auseinandersetzungen fahren lassen. Und das wollte ich mir ersparen.

Acht Tage vor dem Rennen bekam ich mein Kunstbein, und nun wurde noch einige Tage geübt, wobei ich feststellte, daß ich das Fehlen eines Gliedes völlig vergaß."

Bekanntlich spürt der Amputierte das verlorene Glied infolge der abgeschnittenen Nerven sein ganzes Leben über, etwa in der Art

wie ein „eingeschlafenes“ Glied. Die medizinische Wissenschaft nennt es das Phantomglied, und in gewissen psychologischen und psychoanalytischen Romanen spielen ja solche Phantomglieder oft eine Rolle.

Diese Tätigkeit des Erinnerungszentrums im Hirn ist aber vielleicht ein Glück, denn wenn man nicht an die Tatsache denkt oder durch einen Umstand daran erinnert wird, vergißt man den Verlust tatsächlich, wissen viele Amputierte zu berichten. Ja, dies Vergessen kann bekannterweise sogar sehr weit gehen. Gibt es doch aus dem Kriege Berichte, daß Einbeinige Läuferleistungen vollbracht haben, die an das Phantastische grenzen. Einen anderen Fall erlebte Wolf Hirth. Wir wollen uns von ihm darüber erzählen lassen. Die Sache ist so merkwürdig, daß sie gewiß auch das Interesse der Allgemeinheit beanspruchen darf.

„Es war beim Großen Preis von Deutschland. Ich mußte die 270 Kilometer lange Strecke dieses Rennens wegen eines kurz nach dem Start eingetretenen Vergaserfehlers nicht nur mit einem Bein, sondern auch mit einer Hand fahren, um den Vergaser mit der anderen Hand festzuhalten.

Es war nun mitten im Rennen, und ich war ganz und gar in Gedanken, wie ich mit meinem Vergaser durchkommen sollte, als ich plötzlich erschreckt nach dem Kühler meiner Maschine sah, weil ich gespürt hatte, wie heißes Wasser auf meinen Unterschenkel lief. Es war aber alles in Ordnung, und ich dachte schnell wieder an meinen Vergaser. Erst eine halbe Stunde nach dem Rennen, also etwa zwei Stunden nach diesem Vorfall, erinnerte ich mich an die nassen Tropfen und begann zur großen Verwunderung meiner Freunde anscheinend grundlos laut zu lachen. Meine Feststellung war aber auch tatsächlich lächerlich. Ich hatte das heiße Wasser nämlich mit meinem Kunstbein gefühlt, allerdings an derselben Stelle, an der ich es früher oft gespürt hatte, wenn das Wasser im Kühler kochte und überlief. Alles war also Einbildung gewesen, hervorgerufen durch einen Reiz der bei einem Rennen mehr als sonst angespannten Nerven.“

Doch wollte Wolf Hirth ja noch vom Solitude-Rennen berichten!
„Wie ich also schon vorher sagte, halte ich dieses Vergessen oder

vielleicht besser gesagt, die Einbildung, das verlorene Glied wäre noch da, für sehr wichtig. Zweifellos wird man erst dadurch wieder zum sicheren Fahrer. Ich hatte also zum Solituderennen, das mein erster Wiederrennversuch werden sollte, gründlich geübt, aber immer beim schönsten Wetter, und nun kam das Rennen näher und damit ein Schweinewetter sondergleichen. Regen, dicker Nebel und nasse Straßen, ein Dreiklang, der mir die Lust am Rennen doch beinahe genommen hätte. Aber nachdem ich die Strecke am Vortage noch einmal abgefahren hatte und merkte, daß ich auch auf nassen Straßen wieder sicher fuhr, sagte ich mir: Jetzt erst recht!

Ich fuhr das Rennen und konnte es unter 26 erstklassigen Konkurrenten bei Dreck und Nebel als Dritter beenden. Wenn auch nur Dritter, so hatte ich doch das Rennen zu Ende gefahren und — was mir das Wichtigste war — das Vertrauen zu mir selbst wieder gewonnen.“

Und als kaum ein knappes Jahr nach seinem Beinverlust zum Großen Abusrennen für Motorräder gestartet wurde, war Wolf auch wieder mit in der Reihe. „Mit altem Schneid und einem neuen Holzbein erschien Wolf Hirth“, schrieben die Fachzeitungen und konnten einfach nicht darüber hinwegkommen, daß der junge Mann mit seinen 25 Konkurrenten schwer abrechnete, d. h. also trotz seines Beinverlustes glatter erster Sieger wurde. Ja, das war in der Motorradgeschichte noch nicht dagewesen!

Ist es verwunderlich, daß Hirth zu gleicher Zeit auch wieder mit Fliegen anfang? Nein! Zumal ja die Verhältnisse beim Fliegen viel einfacher liegen. Während man beim Auto alles mögliche mit den Beinen zu bedienen hat: Kupplung, Gashebel, Bremse, Dunkschalung, ist die Sache beim Flugzeug wesentlich einfacher. Alles Drum und Dran bewegen die Hände. Die Beine sind einzig für das Seitensteuer reserviert, das aber lange nicht dieselbe Rolle spielt wie das Lenkrad beim Auto. Also nur eine kleine Änderung am Seitensteuerhebel, ein Blech- oder Lederbügel, um das Abrutschen des Kunstbeines zu verhüten, und alles geht, als müßte es so sein.

Und Wolf Hirth möchte den Motorsportverbänden vorschlagen, unter den Invaliden mehr als bisher für den Motor- und Flugsport

zu werben. Gerade für Invalide ist ein Motorfahrzeug von großem Vorteil. Und ob es nicht angebracht wäre, als Werbeveranstaltung einmal ein Rennen für Invalide zu veranstalten — wie es die Engländer bereits mit glänzendem Erfolg durchgeführt haben?

Mit neuem Eifer weiter — Segelfliegerische Höchstleistungen in Frankreich

Daß sich Wolf Hirth trotz seines neuen Sturzes nicht einschüchtern ließ, wurde bereits gesagt. Wir erwähnten u. a. seine siegreiche Beteiligung am Avusrennen. Aus dem gleichen Jahre wäre dann noch die sechsmonatige Tätigkeit bei der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt zu nennen, wo er in der Abteilung für Materialprüfung als Assistent wirkte und sich gleichzeitig im Motorflug ausbilden ließ, ferner eine erneute Beteiligung am Rhönwettbewerb, wo er sich besonders durch mehrere Höhenflüge auszeichnete.

Dagegen gehörte das Jahr 1927 hauptsächlich der Studierstube und dem Zeichenbrett. Die schon genannte Diplom-Ingenieur-Prüfung sollte abgelegt werden und erforderte noch allerhand Vorbereitungen. Nach Ablegung dieser Prüfung war er endlich der freie Mann, der zu sein er sich so lange gewünscht hatte.

Die Europarundfahrt 1928 legte er mit seinem Motorrad völlig strafpunktfrei zurück, während die drei Kameraden, die dasselbe Fabrikat fuhren, alle ausschieden. Und im Juli ging er dann auf seine erste Segelflugerpedition. Sie führte von Stuttgart nach Frankreich.

Das Ziel war das Segelfliegerlager Maneyrol — genannt nach einem berühmten französischen Segelflieger — bei Bauville, dies wiederum bei Cherbourg in der Normandie gelegen. Führer der Expedition war in Abwechslung mit Oskar Ursinus „der Professor“, Prof. Dr. Walter Georgii, auch einer der ältesten und verdienstvollsten Rhönkämpfer, der während des Krieges für unsere Bombenangriffe auf England „das Wetter machte“. Als Piloten waren u. a. mit: Max Regel, der durch seinen bahnbrechenden Gewitterflug bekannte

„Gewittermaxe“, „Bubi“ Mehring, gleichfalls einer der ältesten Rhönindianer, ferner Mageruppe, Bachem und Proken. Obgleich die Gastgeber dieser ausgezeichneten Mannschaft sehr gute französische Piloten gegenüberstellten, stand die deutsche Mannschaft beinahe den ganzen Wettbewerb hindurch mit ihren Leistungen im Vordergrund und konnte auch zuletzt am besten abschneiden.

Und wem verdankte sie das? Dem Jungflieger Wolf Hirth, den man als Invaliden eigentlich nur ungern mitgenommen hatte, zumal er bis dahin — trotz verschiedener beachtlicher Leistungen — als „Bruchpilot“ verschrien war. Wolf Hirth holte sich alle vier ersten Preise und konnte mit einer völlig unbeschädigten Maschine und einer Preissumme von 52 000 Fr. nach Hause reisen. Ja, er hatte nebenbei einen neuen französischen Rekord im motorlosen Streckenflug aufgestellt.

Da gerade dieser Rekordflug manches Besondere bot, soll uns Wolf von ihm erzählen:

„Als der windarme, französische Segelflugwettbewerb von Bauville beinahe beendet war, gab es am Vorschlußtage plötzlich prächtigen Westwind von 7 Sekundenmeter Stärke.

Meine Kameraden Regel und Mageruppe flogen schon eifrig, als ich mich anschickte, an den Start zu denken.

Die Flugbedingungen waren an jenem 25. Juli 1928 etwas eigenartig. Fast direkt über der Küste entstand eine Wolkendecke, die mit dem Aufwind hochstieg und in etwa 60—80 Meter Höhe über den Flugplatz Maneyrol, der ungefähr 1 Kilometer von der Küste entfernt liegt, hinwegzog. Sobald der Segler also in diese Höhe kam, saß er in Wolken und Nebel. Da die Wolkenschicht aber nicht sehr dick war, stieg man in etwa 20—30 Sekunden durch und flog dann über den Wolken oder richtiger, zwischen zwei Wolkenschichten, da in etwa 2000 Meter Höhe nochmals eine Bedeckung vorhanden war.

War man durch die Wolken durchgeklettert, dann konnte man das Meer sehen, dagegen nicht den Startplatz und nur in größerer Höhe die Küste.

Nachdem ich nach meinem ersten Start durch die dünne Wolkenschicht geflogen war, machte es mir riesig Spaß, über der blendend

weißen Milchsuppe herumzufliegen. Nach meinem Höhenmesser erreichte ich eine Höhe von ungefähr 300 Meter über Start, somit 420 Meter über der See. Unwillkürlich kam mir der Gedanke, zu versuchen, den Streckenrekord, den Mehring erst vor wenigen Tagen von 8 auf 25 Kilometer verbessert hatte, zu überbieten.

Als meine 'Württemberg' aber gegen 6 Kilometer vom Flugplatz entfernt über der Gegend von Siouville schwebte, wo kurz vorher Max Regel gelandet war, zog mich der Abwind vor dem Cap de Flamanville rasch nach abwärts. Sofort erkannte ich, daß mir mein Versuch mißlingen mußte, und ich versuchte deshalb, zur Startstelle zurückzufliegen, was mir gerade noch gelang. Mit einigen Schleifen schraubte ich mich wieder in die Höhe und erreichte 337 Meter über Start. Mit dieser Höhe als Kraftreserve flog ich, nun aber nach einer anderen Taktik, los. Um dem gefährlichen Abwind des Caps de Flamanville, welches umflogen werden mußte, zu entgehen, flog ich 2—3 Kilometer weit hinaus auf die See, ohne Motor, aber mit einem guten Höhenmesser zur Kontrolle.

Unter mir wogte leise das klarblaue Wasser der Bucht von Bauville, so daß ich weit auf den Grund hinuntersehen konnte. Links unter mir war der Hafen von Siouville, aus dem soeben ein Fischkutter auslief. Neben der Mole war eine Sandbank, die ich als Notlandegelände vorsah, falls die Umfliegung des Caps mißlingen sollte. Vor mir nur Wasser und Wolken, rechts weit weg im Dunst das Cap la Hague.

Langsam fiel der Höhenmesser immer mehr, aber immer näher kam ich auch der Spitze des Caps de Flamanville, das steil aus dem Meer aufstieg, weit und breit kein Landeplatz mehr. blieb der erwartete Aufwind auf der anderen Seite des Caps aus, dann mußte ich wohl oder übel schwimmen. Aber mein Plan gelang. Durch Umfliegung des Abwindgebietes kam ich in 50 Meter Höhe über Flamanville an und konnte nun mit Leichtigkeit im neuen Aufwindgebiet meinen Weg nach Süden fortsetzen. Ein weiteres, kleines Cap wurde in 40 Meter Höhe umflogen, dann ging es wohl 10 Kilometer in 20—30 Meter Höhe die Dünen entlang.

Schon hatte ich die Landungsstelle von Mehring überflogen, da tauchte in meiner Flugrichtung ein neuer, riesiger Felsen auf, das Cap

de Carteret. Steil und mit überhängenden Felsen fällt es übergangslos ins Meer ab. Sollte ich vorher landen oder trotz meiner geringen Höhe es zu umfliegen versuchen? Es blieb mir nicht viel Zeit zur Überlegung. Vor dem Cap wurden die Dünen höher, so daß auch mein Segler wieder etwas Höhe gewann und ich mich schnell entschloß, einmal nachzusehen, wie es auf der anderen Seite des Felskolosses aussähe. Hatte ich zu Beginn der Umfliegung etwa 30 Meter Höhe gehabt, so hatte ich nach der Hälfte noch etwa 10 Meter. Als ich dann an der letzten Ecke in 2—3 Meter Höhe unter überhängenden Felsen flog und die Spritzer der Brandung bis zu mir hinaufzischten, da klopfte mein Herz doch etwas heftiger, als normal war. Diese letzte Ecke werde ich nie vergessen, denn sie brachte mir eine große, freudige Überraschung. Vorher hatte ich auf dem ganzen Flug durch die einsame Gegend fast keinen Menschen gesehen und schon betrübt daran gedacht, wie weit ich wohl bis zum nächsten Telephonanschluß gehen müsse, um meinen Landeort zu melden. Jetzt aber hatte ich plötzlich, mir völlig unerwartet, einen großen, reich bevölkerten Badestrand vor mir (mit Bademänteln und Kostümen in bunten Farben, mit Hotels, Strandkörben und allem Komfort). Aus vollem Hals 'Attention!' brüllend, flog ich über die Köpfe einiger Kinder hinweg und setzte die Maschine auf einen freien Fleck. Wohlbehalten, mit einem neuen französischen Streckenrekord von fast 30 Kilometer, war ich am Badestrand von Carteret gelandet.

In kürzester Zeit war ich nun von Hunderten umringt und hatte nur dafür Sorge zu tragen, daß mein Flugzeug nicht beschädigt wurde. Von allen Seiten wurde mir Hilfe angeboten und gegeben. Sogar der 200-Meter-Gang zum Telephon blieb mir erspart, der Bürgermeister selbst eilte herbei, um mir Zeit und Ort meiner Landung zu bestätigen.

Ein fröhlicher Abend beschloß meinen erfolgreichsten Flug von Bauville, der 45 Minuten gedauert und meiner Fliegergruppe 5000 Mark eingebracht hatte, da ich auf ihm auch die höchste Höhe des ganzen Wettbewerbs, 337 Meter über Startstelle, erreicht hatte.

Die französische Presse brachte das Ereignis am nächsten Tag unter

der Überschrift: Les planeurs survolent la mer — Die Segelflugzeuge fliegen übers Meer!“

Und wenn Wolf Hirth besonders gut aufgelegt ist, erzählt er dazu gern noch folgende Erinnerungen:

„Für uns deutsche Segelflieger war es schön, zu erleben, wie leicht sich alles aufeinander einspielen kann, wenn nur ein Verständigungswille da ist. Und unter uns deutschen und französischen Segelfliegern war dieser vorhanden. Niemals gab es irgendwelche Auseinandersetzungen. Man half sich gegenseitig, wo man konnte. Was wir von den Franzosen lernen konnten, lernten wir von ihnen, wenn es auch nicht viel war. Sie dagegen lernten auch gern von uns. Viel Spaß machte es uns zum Beispiel, wie die französischen Segelflieger unsere Startregeln übernommen hatten. Da sie selbstredend nicht anders starteten als wir, benutzten sie auch unsere Ausdrücke, d. h. sie hatten sie nur übersetzt. Während sie ursprünglich genau wie wir „Achtung! Ausziehen! Laufen! Los!“ gerufen hatten, brachte eines Tages ein französischer Kamerad folgende Übersetzung auf: „Attention! Marchez! Courez! Lâchez!“

Unvergeßlich werden mir auch noch zwei kleine, nette Erlebnisse von meinem französischen Aufenthalt sein. Als ich bei meinem Streckenrekordflug so völlig ruhig und geräuschlos dahinflog, hatte ich sehr viel Muße zur Umschau. So sah ich u. a. auch eine Bäuerin auf dem Felde, die einen Jungen ganz gehörig mit einem Stock verdrosch. Als ich dies sah, bekam ich Mitleid mit dem armen Kerl und schrie ganz impulsiv ein kräftiges „Hallo!“ hinunter, soweit das mein defekter Kehlkopf zuließ. Und mein Ruf hatte Erfolg. Die Mutter erschrak nämlich dermaßen, daß sie ihr Opfer sofort losließ. Das, nicht dumm, nutzte die Gelegenheit und machte, daß es auf und davon kam.

Bald danach beobachtete ich einmal eine andere Frau, ein sicher ziemlich altes Mütterchen, das Holz sammelte. Um einmal zu sehen, was sie machte, wenn ich sie anrief, schrie ich ihr ebenfalls mein „Hallo!“ zu. Als ich dies getan und die Alte mich geräuschlos Segler erblickt hatte, fiel sie plötzlich in die Knie auf den Boden nieder und versteckte beinahe wie ein Vogel Strauß ihren Kopf. Ich bin sicher, daß sie gebetet hat, der Heiland möge sie vor dem Teufel bewahren, der sie an-

scheinend holen wolle. Denn da die Alte wohl noch nie davon gehört hatte, daß es auch motorlose Flugzeuge gibt, die ruhig wie ein Vogel dahinfliegen, mußte sie ja annehmen, ich käme direkt aus dem Fegefeuer.“

Luftwandern

War Wolf Hirths Name durch die erfolgreiche Beteiligung an dem französischen Wettbewerb zum ersten Male durchs ganze deutsche Land, ja, durch ganz Europa getragen worden, so sollte die fliegerische Erfolgskette jetzt nicht wieder abreißen. Schon bei dem sich jetzt unmittelbar anschließenden 9. Rhönwettbewerb ließ er wieder von sich hören. Er wurde Zweitbesten im Distanzflug. Ferner machte er im Oktober den ersten Dauer- und Streckenflug in Süddeutschland, indem er nämlich vom Dreifaltigkeitsberg (bei Spaichingen) aus nach einem schwierigen Start über einen Steilhang 30 Kilometer zurücklegte und 1½ Stunde motorlos in der Luft blieb. Und ein paar Tage danach gehörte er zu den zwei Flugzeugführern, die als einzige mit der 20-PS-Klemm-Daimler den 1. D.V.-Zuverlässigkeitsflug strafpunktfrei zurücklegten. Im Jahr darauf focht er im Entscheidungskampf beim Rheinischen Flugturnier das Endgefecht gegen ganz große Klasse allein mit Gieseler aus. Und wenn er auch den späteren Weltmeister im Kunstflug nicht besiegte, so war sein zweiter Platz doch nicht weniger ehrenvoll. Endlich wäre noch sein Stundenflug zu erwähnen, den er als erster Segelflieger über der See ausführte, sowie, daß er beim Rhönwettbewerb 1929 die ersten Preise im Fernziel- und Streckenforschungspreis erhielt. — Nun aber müssen wir überhaupt einmal etwas bei dem Motorflieger Wolf Hirth verweilen.

Gewiß, Wolf Hirth hat den zum Schlagwort gewordenen Satz: „Segelflug ist schön!“ geprägt. Doch hat er auch den Motorflug sehr gern betrieben. Zumal Reisen hat er voll Begeisterung mit dem Motorflugzeug unternommen. Er wurde so einer der ersten Verfechter des Tourenflug(oder besser: Luftwander)gedankens in Deutschland.

Soll er uns doch gleich jetzt einmal etwas vom Luftwandern berichten! Wolf Hirth erzählt: „Anfang Januar 1930, Sonnabend mittag!

Mein Kleinauto schnurrt über die spiegelnde Landstraße von Stuttgart nach Böblingen zum Flughafen. Glatteis — Normalzustand dieser Strecke im Winter. Und die Folge? Reizvolle Bilder am Straßen-graben. Reifenspuren zeichnen sich in lieblichen Kurven und Linien auf der glatten Straßenoberfläche ab. Wenig weiter ist am Graben ein Stück aufgerissen, der Grund zerwühlt. Noch nicht lange mag es her sein, da hat man hier ein Auto herausgeschafft.

Die Kreuzung nach Sindelfingen ist erreicht. Aufgeregte Leute mitten im Weg geben Signale. Ich muß bremsen, um sie nicht zu überfahren, komme ins Schleudern und kann den Wagen gerade noch halten. Eine Limousine liegt hier im Graben, eine Frau wird soeben verbunden. Und die Leute auf der Straße? Wollten mich warnen, weil es sooo glatt sei, daß es die Limousine hinausgetragen habe.

Na, ich habe diese Herren in nicht gerade freundlicher Weise über Warnungsmethoden aufgeklärt.

Nun hatte ich die gefährliche Strecke, auf der ich persönlich in Jahresfrist über 50 Autos und Motorräder im Graben liegen sah (an einem Tage 6 hintereinander), hinter mir und freute mich, bald in meinem Klemm-Liefdeckel zu sitzen und durch die sonnige Winterluft zu steuern, unbesorgt um Glatteis und Straßengräben.

Ob heute auch andere fliegen? überlegte ich.

Wie konnte ich zweifeln! Vier Maschinen begrüßten mich von oben, als ich den Stuttgarter Flughafen erreichte. — Schulflugbetrieb! —

Frisch abgestaubt lachte mich mein liebes Maschinchen an.

Während ein Monteur der Flugzeugpension 40 Liter Betriebsstoff einfüllte und das Öl mit einem elektrischen Heizkörper vorwärmte, ließ ich mich durch Abstempeln des Bordbuches bei der Flugpolizeiwache nach Konstanz abfertigen.

Auf dem Platz meines Flugzeuges ließ ich meinen Wagen stehen, setzte die gefütterte Fliegerhaube auf den Kopf und mich in die „Kiste“. Zuerst anschnallen, dann mit der Einspritzpumpe zwei Füllungen in die Saugleitung, zwei Kommandos: „Aus!“, danach „Frei!“, und schon lief der kleine Salmson-Neunzylinder im Leerlauf sich langsam warm.

Endlich ging es los! — Zwei Platzrunden, um Höhe zu gewinnen und den Motor abzuhorchen. — Schließlich in 250 Meter Höhe ab



Phot. Hirth.

Hier geht es mit dem Leichtflugzeug D 1753 in Richtung Nordamerika. Eben ist die Küste von Island erreicht worden. — Beim Knipsen dieses und einiger weiterer Photos gab es übrigens eine kleine Szene. Hirth flog freihändig und widmete sich ganz der Bedienung seiner Kamera. Als dies sein Begleiter sah und obendrein bemerkte, daß das Flugzeug direkten Kurs auf den Felsen zu nahm, begann er aufgeregt mit den Händen zu fuchteln. Aber seine Besorgnis war unnötig. Hirth steuerte die kleine Klemm sicher an den Klippen vorbei.



Phot. Norddeutscher Lloyd.

Luftaufnahme New Yorks, über dem Wolf Hirth als erster einen Segelflug ausführte.



Archiv Hirth.

Dieses Bild stellt nicht etwa Goldgräber aus Alaska dar, sondern es zeigt Wolf Hirth mit amerikanischen Freunden in einer Blockhütte am Stake Lake in New Jersey, auf dessen zugefrorener Oberfläche Flüge mit Autoschleppstart unternommen wurden.

nach Südwesten. — Früher flog ich höher, aber seit ich eine so zuverlässige Maschine habe, ist es in geringer Höhe kurzweiliger. Hauptsache, ich war über der die Erde bedeckenden Dunstschicht und damit in der schönsten Sonnenwärme, während sie unten froren und sich über das Glatteis auf den Straßen ärgerten.

Nach kurzer Zeit besah ich mir Tübingen, das wohlbekannte, von oben.

Ein Rakensprung, und unter mir lag Hechingen. Links grüßte eine stolze Burg, die Hohenzollern, und nach einigen weiteren Minuten zog ich drei Kreise über Balingen, um bei dieser Gelegenheit für Freunde einen an einem großen Seidenpapierwimpel befestigten Brief abzuwerfen.

Munter flatterten die Papierschlängen hinter dem Päckchen im Sonnenlicht und wurden sofort von Fußgängern aufgehoben, um, wie ich hoffte, an die richtigen Empfänger weitergeleitet zu werden.

Weil ich bis auf 50 Meter heruntergekurvt war, mußte ich nun wieder Vollgas geben, denn jetzt flog ich über die Schwäbische Alb, die dort 900—1000 Meter hoch ist.

Noch vier weitere 'Flugpostbriefe' flatterten währenddessen an Freunde und Bekannte hinunter. Als mein Vogel sich mit 110 bis 120 Stundenkilometer über den tiefeingeschnittenen Tälern des Gebirgszuges bewegte, gab es trotz des stillen Wetters einige plötzliche Böen, die etwas Abwechslung in den ruhigen Flug brachten. Obendrein hatte ich eine ausgezeichnete Fernsicht, so daß ich die Alpen in breiter Front vor mir liegen sah. Die Hegauberge mit dem Hohentwiel, auf dem Deutschlands größte Ruine steht, waren Wegweiser für mich, weil ich ohne Karte flog. Bald darauf fauste ich in 30—40 Meter Höhe über den 'Zeller See' genannten Arm des Bodensees, auf dem Tausende von Wildenten schwammen, die ich vorher nicht gesehen hatte. Während einige tauchten, versuchten die meisten, sich durch Fliegen vor mir zu retten. Das gab mit einem Schlag ein wildes Leben da unten. Weil es windstill war, brauchten die Tiere einen sehr langen Start, um in die Luft zu kommen. Dadurch entstanden auf dem Wasser eigenartige Zeichnungen, deren Striche aus den Startbahnen der flüchtenden Vögel entstanden.

Nach glatter Landung fand die Klemm in der verwaisten Halle des Konstanzer Flugplatzes liebevolle Aufnahme, während ihr Steuermann von einem nagelneuen weißen Sportkabriolett 'entführt' wurde.

So schön und harmonisch wie dieser kleine Wochenendausflug verliefen die vielen anderen Luftreisen, die ich im gleichen Sommer nach Friedrichshafen, Konstanz, Prag, Paris, London und anderen Städten unternahm, nicht immer. Aber schön und interessant sind sie alle gewesen. —

Als ich begann, praktisch zu fliegen, flog ich in einer Höhe von 1000 Meter oder mehr, doch entdeckte ich bald, daß das sehr 'langweilig' werden konnte. Man sah die Gegend wie eine Landkarte, alles sehr klein und ohne Leben. Später bekam ich bessere Maschinen, wurde auch vertrauter mit Motor und Zelle und begann nun mehr und mehr, so niedrig zu fliegen, daß der Betrieb auf der Erde für mich sichtbar wurde. Das ist in Höhen von 50—300 Meter über Grund.

Jeder einzelne Mensch ist da in seiner Tätigkeit zu erkennen. Autos kann man nach der Form unterscheiden, auf den Bahnhöfen sieht man die Fahrgäste warten und heraufstarren, ja, man kann die Ortsbezeichnung lesen, wenn sie nicht gerade unter dem Dach angebracht ist.

So haben mich einige Bahnhöfe wieder auf den rechten Weg gewiesen. Besonders dankbar bin ich Treuenbriegen und Ingolstadt-Mord, die mir wieder den roten Faden zurückgaben, als ich mich einmal 'verfranz' hatte.

Übrigens habe ich bei einigen anderen Flügen mehrmals die Richtung nach meinem Ziel nach Anrufen von 'Erdbewohnern' zugewinkt erhalten.

Ganz besonders interessant ist beim 'Niedrigfliegen' das Verhalten der Tiere. Man sieht in letzter Zeit sehr viel weiße Hühner, und zwar, wie ich mich erkundigte, weil die Art, die am meisten Eier legt, zufällig weiß ist. Diese weißen Punkte auf grünem Grund verhalten sich immer gleich, sie rennen blindlings aufs Hühnerhäuschen zu und verstopfen dort sofort den Eingang in wilder Panik. Das sieht immer wieder amüsant aus. In einem Hof beobachtete ich einmal ein Pferd; das rannte immer auf die Seite des Hauses, auf der es mich nicht sehen konnte. Ich umkreiste den Hof dreimal, immer wieder dasselbe Spiel. Sonst kümmern sich Pferde und auch andere Tiere im allgemei-

nen wenig um das Flugzeug. Nur in der apulischen Tiefebene in Italien sah ich große Herden von Pferden, Ziegen und Schafen, die sich in ihrer Ruhe stören ließen. Während die halbwilden Pferde zu großen Haufen zusammengaloppierten, liefen Ziegen und merkwürdigerweise auch Schafe nach allen Richtungen auseinander oder flohen im Rudel.

Oft hatte ich Begegnungen in der Luft, wobei die Raubvögel sich sehr verschieden verhielten. Meistens kreisten sie ruhig weiter. Daß ein Flieger schon einmal von ihnen angegriffen worden wäre, habe ich so lange nicht geglaubt, bis mir mein Sportskamerad Freiherr von König-Warthausen erzählte, wie er bei seinem Weltflug bei der Überfliegung des Kaukasus von Steinadlern angegriffen wurde, die auf sein Flugzeug regelrecht herabstiegen.

Einzigartig bleibt aber wohl das Erlebnis Ernst Udets in Afrika. Man lese nur nach, wie es unser großer Flugdichter Peter Supf in seinem Buche 'Das neue Welterlebnis' schildert: Udet fliegt auf einem Filmflug über die Serengetisteppe, hinter ihm her sein Kamerad Suchobk. Da liegt eine Löwenfamilie unter ihnen, die sich ruhig sonnt. Herrliche Beute für Udets Kamera! Gegen den Wind stoßen die Flieger mit gedrosseltem Motor auf die Löwen herab. Plötzlich aber verwandelt sich das friedliche Bild. Die Tiere ducken sich lauernd, und das größte springt Udets Motte an. Er verfehlt das Flugzeug. Doch als Udet sich umblickt, sieht er, wie das Tier sich zum zweiten Male abschnellt und seine Pranken in die Stirnseite der Tragfläche der tiefer hinter ihm folgenden leichten Klemm-Maschine Suchobks schlägt. Glücklicherweise ist der Anprall so stark, daß der Löwe sich überschlägt und zu Boden stürzt. Aber ein schwarzes Loch klappt unter dem rechten Flügel, und die Segen der Stoffbespannung flattern im Wind. Man muß Supf recht geben: dieser symbolhafte Kampf zwischen Flieger und Löwe wird unvergessen bleiben!

Ganz ungefährlich ist aber der niedrige Flug auch in unseren heimatischen Zonen nicht. Bei einer Gelegenheit wäre es auch mir bald schlecht bekommen, als mir in 40 Meter Höhe ohne jede Voranmeldung der Motor stehenblieb. Aber mit etwas Dufel brachte ich die Maschine auf dem einzigen Landeplatz, der erreichbar, wenn auch sehr klein war, glatt herunter. Schuld an diesem 'Motorversager' war übrigens mein

ahnungsloser Fluggast, der beim Heraussehen den Kurzschlußhebel der elektrischen Zündung mit dem Ellbogen umgelegt hatte.

Oft ist man aber auch gezwungen, hoch zu fliegen, zum Beispiel bei Bodennebel oder niederziehenden Wolken oder auch bei Überfliegen von Gebirgen, großen Wäldern, Seen. Um im starken Rückenwind schneller vorwärtszukommen, wird man ebenfalls in größeren Höhen fliegen.

Leider ist das Luftwandern heute noch etwas Seltenes in Deutschland. Das Warum ist nicht allein mit dem Wort 'teuer' abgetan, es gibt noch andere Gründe. Da ist vor allem die Flugplatzfrage, sie spielt eine Hauptrolle. Gewiß ist zumal in den letzten Jahren der Bau von vielen neuen Flugplätzen gefördert worden. Aber noch sind es deren nicht genug. Noch viel mehr Städte und Gemeinden müssen ihre Ehre daransehen, schöne Flugplatanlagen zu haben. Wie da mit gutem Willen und ohne viel Aufwand abzuhelpen wäre, soll folgender Vorschlag zeigen:

1. Eine Wiese in der nötigen Größe, an einer Hauptstraße gelegen, wird sich in der Nähe der meisten Gemeinden finden.

2. Die Gemeinde baut am Rand dieser Wiese nächst der Hauptstraße eine kleine Halle von 10×18 Meter oder ähnlichen Abmessungen mit angebautem Wohnhaus und Werkstatt.

3. Dieses Gebäude wird an einen Monteur mit Autoreparatur vermietet. Oft wird ein am Platz schon bestehendes Autogeschäft einen Angestellten dorthin setzen und die Sache gewissermaßen als Filiale betreiben.

4. Dieser Mann betreibt als Hauptberuf Autoreparatur und mit seiner angeschlossenen Tankstelle Benzinverkauf für Straßenfahrzeuge.

5. Ist der Platz vom Ort mehr als 5 Kilometer entfernt, sollte die Frau des Mieters einen kleinen Kaffee- oder Restaurationsbetrieb haben. Auch wäre es zweckmäßig, wenn ein Zimmer mit zwei Betten als Übernachtungsgelegenheit zur Verfügung stände.

6. Im Nebenberuf aber, und das ist der springende Punkt, wäre dieser Autoreparaturanstalt-Besitzer: Flugplatzdirektor, Flugleiter, Werkmeister, Flugpolizeistellvertreter, Tanker, Wirt, Taxichauffeur, Gepäckträger, Monteur, Kellner, Rauchofenheizer und was es sonst auf einem Normalflugplatz alles noch gibt.

Was würde sich nun bei Landung eines Sportflugzeuges auf einem solchen Flugplatz abspielen? Nehmen wir an, die Maschine wäre glatt gelandet und vor die Halle gerollt oder geschoben worden. (Landen kann man mit einer modernen Maschine ohne weiteres auch im hohen Grase!) Will die Besatzung nach Einstellung des Flugzeuges in die Stadt fahren, wird der Flugplatzleiter Taxichauffeur. Falls der Sportflieger, was die Regel sein dürfte, selbst fahren kann, wird es genügen, wenn man ihm einen Wagen oder ein Motorrad leiht.

Als Pfand steht das Flugzeug in der Halle. Auch bei anderen Dingen kann der 'Flugplatzwart' helfen. Beim Wiederstart kann eine Grasbahn in einer Stunde ausgemäht werden. Alle anderen Fragen beantworten sich von selbst.

Man wird vielleicht sagen: Es gibt nicht viele Monteure, die so vielseitig sind, daß sie alle die genannten Posten ausfüllen können, oder der Monteur hat vielleicht gerade eine Autoreparatur, wenn er einem gelandeten Flugzeug helfen soll. Auch werden Autos nicht gern verliehen oder vermietet. Aber darauf ist zu erwidern:

Mit 'gutem Willen' geht das alles. Der Betreffende hat sicher wenigstens einen Lehrling oder Gehilfen oder auch beides. Die können dann aushelfen. Autovermietungen gibt es schon lange. Sie sollen sogar guten Gewinn abwerfen.

Gerade der Punkt: Straßenverkehrsmittel am Landeort ist sehr wichtig. Deshalb sieht man auch so oft Phantasieprojekte, bei denen man ein Flugzeug in ein Auto verwandeln kann. Diese Aufgabe wird aber nicht so schnell vollkommen gelöst werden. Weit aus richtiger wird es sein, im Flugzeug ein Leichtmotorrad mitzunehmen oder einen 'Motorroller', dessen Einbau vom Flugzeugkonstrukteur vorgesehen werden kann.

Zusammenfassend möchte ich über den 'Touristikflug' sagen, daß er bei uns in Deutschland noch viel zu selten ist, während England ihn außerordentlich fördert und unterstützt. Überall findet man Engländer mit ihren 'Motten'. Auch gibt es auf der Insel selbst schon eine große Zahl Leichtflugzeugklubs mit eigenen Geländen, Hallen und Plätzen.

Es liegt nur bei Deutschlands Jugend, noch reger als bisher mitzuhelfen, daß diese Gedanken Wirklichkeit werden. Flugsport ist ja

heute wirklich nichts Unerreichliches mehr. Wie leicht wird es jetzt gemacht, daß man das Fliegen erlernen kann! Und um wieviel billiger werden von Jahr zu Jahr die Sportflugzeuge! Dabei kann man doch diese Maschinen nicht nur als Sportsmann, sondern erst recht auch als Geschäftsmann benutzen — sommers wie winters! Es gibt ja kaum noch Flugzeugwerke, die beim Kauf von Flugzeugen nicht auch Schneekufen mitliefern. Ja, sogar Schwimmer für Wasserlandungen sind für viele Typen ohne weiteres zu haben."

Ein Ausflug zur T. T.

Gewiß werden Wolf Hirths Ideen manchen Leser bewegen und vielleicht auch anspornen, sich künftighin etwas mehr mit dem Gedanken des Luftwanderns zu beschäftigen. Um diesen guten Vorsatz zu verstärken, wollen wir uns von Wolf Hirth gleich noch von zwei größeren Luftreisen erzählen lassen, zumal diese auch genau in die Zeitfolge hineinpassen, die wir bis jetzt einzuhalten bestrebt waren, ganz abgesehen davon, daß diese beiden Flüge, um die es sich hier handelt, seinerzeit viel Aufsehen erregten. Heutzutage mögen solche Flüge nicht mehr etwas so ganz Außergewöhnliches darstellen. Aber man muß sich immer wieder vergegenwärtigen, in welchen Riesenschritten unsere Fliegerei in den letzten Jahren vorwärtsgestürzt ist. Dann wird man vielleicht ein klein wenig einschätzen können, was Wolf Hirths Flüge darstellten.

Wir haben in der Überschrift zwei geheimnisvolle „T's!“ stehen. Mögen nun diese beiden „T's“ für den Laien auch ein großes Fragezeichen bedeuten, so sind sie doch für den Motorsportler kein Rätsel.

Aber das soll uns Wolf Hirth selbst erklären!

„T. T. ist die Abkürzung für das berühmteste Motorradrennen der Welt, die Tourist Trophy auf der Isle of Man. Seit über 20 Jahren versammelt sich im Juni jeden Jahres eine Woche lang Englands Motorradsporgemeinde zu dieser klassischen Veranstaltung. Weitere Teilnehmer, Zuschauer und Berichterstatter kommen aus aller Welt, aus Australien, Südafrika, aus Italien, Indien oder Amerika.

Halbwegs von Liverpool nach Irland liegt die Insel Man mit der Hauptstadt Douglas. Sie war mein Ziel, als ich im Juni 1929 eines Sonntags um 13.15 Uhr mit einem ausgeliehenen Klemm-Leichtflugzeug auf dem Stuttgarter Flughafen startete. Am ersten Tage sollte es bis London gehen.

Vor mir im Fluggaststisch saß mein junger Freund Illg mit Karten und Proviant.

Der Morgen war trübe gewesen, jetzt war es heller geworden. Los ging's! Noch eine Runde um den Platz, ein letztes Winken den Freunden unten, bei ihnen mein lieber Kamerad Laubenthal, der ausgezeichnete Konstrukteur, den ich nie wiedersehen sollte, weil er während meiner Abwesenheit den Fliegertod starb.

Schnell nun zum Schwarzwald, dann weiter zum Rhein! Rechts drunten liegt Karlsruhe, nachher sehen wir Weisenburg. Später, in schweren Dunst gehüllt, das Saargebiet. Saarumschlungen grüßt der Flugplatz von Saarbrücken herauf. Nachher Saarlouis: glühende Feuerschlünde, qualmende Schloten!

Der ominöse Grenzstrich auf der Landkarte naht. Ich glaube, mein Begleiter wird unruhig. Das französische Konsulat war so voll gewesen, daß er nicht auf sein Visum warten konnte. Also bloß keine Notlandung in Frankreich!

Erfreulicherweise gibt es auch gleich andere Gedanken. Veranlassung dazu: Dunst und Regen. — Durch? Oder drum herum? — Ich entscheide mich für Drumherum, weil die Sonne gleich links drüben so lieblich die Gegend bescheint. Nach einer halben Stunde Sonnenschein kommt allerdings ein neues ausgedehntes Regengebiet. Diesmal wird es rechts herum umschlichen. Trotzdem langt es doch noch zu einigen Tropfen, so daß wir eine halbe Stunde lang in nur 20 Meter Höhe über den Ardenner Wald brausen. Das ist ein recht eigenartiges Gefühl, so nahe an ungezählten Baumgipfeln vorbeizujagen, während der Regen schmerzhaft ins Gesicht peitscht und Dunst und Nebelschleier die Sicht erschweren. Aber wie oft noch später, so ist auch jetzt unser unablässig und regelmäßig summender Motor der gute Freund, der Trost zuspricht und Zuversicht einhämmert.

Von unverwischten Spuren des Krieges konnte man bisher nicht

viel sehen, das kam erst später in Arras und Umgegend. Nur Granatrichter konnte man bei genauem Hinsehen an vielen Stellen noch entdecken. Ein ziemlich lebhafter Autoverkehr ist heute, am Samstagmittag, auf den Straßen festzustellen.

Schon waren wir sechs Stunden ununterbrochen in der Luft, als eine tiefe Wolkenschicht die Nähe des Meeres ahnen ließ. Da diese bis auf den Boden hing, flog ich höher als bisher, so etwa 800 Meter hoch. Gutgelaunt und scharf im richtigen Kompaßkurs steuerte ich nun England zu. Nebel und Wolken unter uns wurden aber immer dichter und ballten sich über England zu beträchtlichen Bergen zusammen. Deshalb hielt ich es für besser, ein kleines Wollenloch zum Tiefergehen zu benutzen. In einigen Kreisen näherten wir uns dem Wasser. Dabei ist es gar nicht so einfach, über dem Meer die Höhe zu schätzen. Als ich einmal kurze Zeit nach dem Kompaß gesehen hatte und nun wieder hinausspähte, konnte ich gerade noch die Maschine hochreißen. Sie war kaum 5—10 Meter vom Meeresspiegel entfernt gewesen.

Des dunstigen Wetters wegen mußten wir aber auch weiterhin niedrig fliegen, um die Sicht nicht zu verlieren. In 20 bis höchstens 50 Meter Höhe rauschten wir also mit 120 Kilometer Geschwindigkeit über den Kanal, überall unter uns Wasser mit kleinen Wellen, nichts als Wasser. Die Minuten wurden lang. Endlich etwas Abwechslung, vor uns ein heller Streifen! Aber es war noch nicht England, sondern nur eine Anzahl Sandbänke. Weiter...! Da, ein Schiff! Ein Dampfer! Ist das ein Totenschiff? — So ruhig, kein Rauch, kein Mensch an Deck? — Wir Landratten hatten uns den Kanal eben ganz anders vorgestellt, so ein bißchen mit Amerikadampfern belebt, auf denen Hunderte von Passagieren herumstehen und an Deck faulenzten. Und nun war das erste große Schiff ein öder Frachtdampfer! Weiß Gott, das war eine kleine Enttäuschung.

Gleich kamen wir nun auch ans Land. Das konnte freilich nicht Dover sein, denn dort gibt es Kreidefelsen, das wußte ich zufällig. Hier dagegen war Flachland. Gerade in unserer Flugrichtung lag weit ins Meer hinein ein Landesteg. An seinem Kopf eine Menge Menschen, die anscheinend auf die Fähre warteten. Als ich, zur Orientierung in niederer Höhe fliegend, nach einer Ortsbezeichnung suchte, streckte unten

ein Mann beide Arme aus. Ich vermutete Richtung London und flog los.

Bald hatte ich auch den roten Faden wieder, der mich nach London führte, als, schon bei Einbruch der Dämmerung, plötzlich mein Olanometer ein Zurückgehen des Oldruckes anzeigte. Eine Minute später saßen wir auf einer kleinen Weidefläche und kontrollierten die Olleitungen. Nachdem unsere Verschraubungen nachgezogen waren, wurden unsere 2 Liter Reserveöl in den Tank gekippt, der Motor angeworfen und ... der Oldruck stimmte. Es war also nach 7 $\frac{1}{2}$ stündigem Flug Olmangel eingetreten.

Die inzwischen versammelten 50 Zuschauer gaben auf unsere Anweisung sofort in mustergültiger Weise die Startbahn frei, und nach kurzem Aufenthalt ging es in die Dämmerung hinein — Richtung London.

Wir flogen in 50 Meter Höhe weiter. Das ist in England sehr gut möglich, weil das ganze Land bekanntlich aus Parks mit grünbewachsenen Schlössern und kleinen Seen oder Weideflächen besteht. Bebaute Felder oder Wiesen mit hohem Gras konnten wir fast gar nicht bemerken. In diesem Gelände kann man überall notlanden, so daß es unnötig ist, besonders hoch zu fliegen.

Dieser Abendflug ließ deshalb eine gründliche Bodenbeobachtung zu. Ungezählte Autos und Motorräder huschten, alle schon mit Licht, über die zahlreichen Straßen. Überall waren Zelte der 'boy scouts', der berühmten englischen Pfadfinder, aufgestellt. Aber auch viele erleuchtete Rummelplätze mit Karussells, Berg- und Talbahnen lagen verstreut im Gelände.

Mit der Zeit wurde es dunkler, und noch immer war London nicht zu sehen. Endlich, kurz vor 10 Uhr, erkannte ich große Hallenanlagen und Rollbahnen. Ich wußte sogleich: das ist Croydon, Londons Verkehrsflughafen.

Bald war die Maschine unter Dach, die Besatzung gewaschen und mit gutem Appetit beim ersten englischen Abendessen. Das war ganz brauchbar; die Rechnung aber brachte eine Sensation. Kaum konnten wir sie bezahlen!

Im Londoner Luftflughafenhotel schläft man gar nicht schlecht. Nachdem

wir uns gut ausgeruht hatten, wurde am anderen Morgen unser treuer Vogel gereinigt und gefüttert, sein Motorchen mit Öl und Fett liebevoll eingesmiert.

Um 1 Uhr hatte uns dann die Luft wieder, ohne daß irgendein Mensch sich weiter für uns, unser Gepäck oder unsere Pässe interessiert hätte. Zu meiner größten Überraschung gab es in England keine Flugpolizei.

Windsor mit dem großen Königsschloß, Stratford on Avon, Oxford zogen jetzt unter uns vorbei. Quer durch England ging es, über das Industriegebiet von Birmingham nach Liverpool. Dort wollte ich ursprünglich zwischenlanden, aber mein Motor hatte wieder 4½ Stunden lang so rund und einwandfrei gedreht, daß ich ohne Aufenthalt weiterflog.

Es kamen jetzt 120 Kilometer übers Meer. Wenn mich auch nicht das geringste Mißtrauen gegen meinen Eindecker und meinen vierzigpferdigen Motor beschlich, so kostete es doch gerade den Motorfachmann große Überwindung, sich stundenlang allein auf einen Motor zu verlassen. Er weiß besser als viele andere, welche kleine Ursachen und lächerliche Zufälle das Wunderwerk aus tausend Teilen oft ohne Übergang zum Stehen bringen können.

In 800 Meter Höhe verließ ich also das Land zwischen Liverpool und Blackpool. Das Wetter war nicht ungünstig, nur verfolgte uns auf der ganzen Strecke bisher ein hartnäckiger Gegenwind.

Nach viertelstündigem Flug war die englische Küste hinter uns verschwunden. Ich steuerte langsam tiefer, weil erfahrungsgemäß der Wind in niederen Höhen oft weniger stark ist. Mitten auf unserem Weg trafen wir nach etwa halbstündigem Flug einen prächtigen Dreimastsegler, der mit gebauschter Leinwand südostwärts rauschte.

Endlich tauchte so ganz allmählich vor uns ein dunkler Streifen aus dem Wasser: die Insel. Und nach ¼ Stunden erreichten wir sie. Da uns in diesem Augenblick die bewußten Steine vom Herzen fielen, konnte die erleichterte Maschine nicht umhin, ein paar Freudenkurven zu drehen.

Das erste, was uns nun auf Isle of Man in die Augen fiel, war die aus Zeitschriften wohlbekannte Rennstrecke. Als wir ihr nachflogen,

kamen wir bald zum Startplatz, an dem große Tribünen und Zelte errichtet waren. In nächster Nähe liegt die Hauptstadt Douglas. Wir besichtigten sie eine halbe Stunde lang von oben und hielten dabei eifrig Ausschau nach einem geeigneten Landeplatz, wo wir die Maschine gleichzeitig unterstellen könnten. Aber Scheunen oder ähnliche Schuppen gibt es dort in der ganzen Gegend nicht.

Endlich entschloß ich mich, auf einer Bergwiese neben der Stadt zu landen. Dies ging einwandfrei, nur hatte die Nähe der Stadt den Nachteil, daß nach kurzer Zeit eine große Menschenmenge versammelt war. Ach, daß es gerade Sonntagabend war, kam mir auch erst jetzt zu Bewußtsein! Zum Glück waren die „Manxmen“, wie sich die Bewohner des Eilandes nennen, nicht nur neugierig, sondern auch hilfsbereit. Der Besitzer eines neuen, vornehmen Chrysler nahm mich mit zum Polizeichef, der uns beraten sollte, wo wir die Maschine hinstellen könnten. Nach gut zweistündiger Beratung, bei der immer wieder neue Ratsmitglieder mit neuen Ideen und Reden auftauchten, hatten wir uns geeinigt. Ich sollte am Berg starten und am Strande landen. Dies ging gerade gut, weil die Ebbe eingetreten war.

Ich war recht froh, als diese Angelegenheit geregelt war. Denn der Polizeichef hatte mich längere Zeit mit sehr mißtrauischen Augen betrachtet, weil ich keinen Stempel von Croydon in meinem Paß hatte. Zum Glück erklärte dann ein Motorsportsmann, ich sei ein bekannter deutscher Rennfahrer, er kenne mich dem Namen nach. Das war sehr freundlich, wenn auch sicher geschwindelt. Immerhin übertraf die Hilfsbereitschaft der Männer von Man ihr Mißtrauen. In wenigen Minuten hatte mich der Chrysler zum Landungsplatz gebracht. Der Motor lief an, und mit Vollgas startete ich steil bergab. Das hatte selbst die anwesenden Fachleute etwas überrascht, dieses selbstverständliche Bergabstarten von einem 50 Meter langen Platz. Aber für einen Segelflieger war es nichts Ungewohntes.

Zum Dank für die schonende Behandlung meiner Klemm führte ich der Menge einige nette Sachen vor und landete dann auf dem Strand von Douglas vor Tausenden von Spaziergängern der Strandpromenade.

Trotz des ungeheuren Andrangs der Schaulustigen konnte ich mit

meinem Kameraden und einem deutschen Sportsmann, behütet von drei Polizisten, in 10 Minuten die Flügel meines Eindeckers abmontieren und seitlich an den Kumpf hängen. Dieser Vorgang war von der Menge mit Erstaunen betrachtet worden, und als dann noch Illg den Schwanzsporn auf den Rücken nahm und das Flugzeug fast allein zur nächsten Garage schob, gab es lautes, allgemeines Beifallsgemurmel.

Ein gemütlicher Abend mit meinen neuen Bekannten beschloß den ersten Tag auf Isle of Man. Man hatte uns in kürzester Zeit mit den nötigen Ausweisen für das Rennen am folgenden Tage versehen und zugleich in gedrängter Form eine Übersicht über englische Kochkunst gegeben. Die englischen Gerichte fand meine Zunge nicht gerade sehr reizvoll. Doch das gehört wohl ebensowenig hierher wie ein Bericht über die 'T. T.', die tatsächlich das schneidigste und interessanteste von den vielen Rennen war, die ich überhaupt je zu beobachten Gelegenheit hatte. Das Bedauerliche war für mich nur, daß gerade einer der mir befreundeten Engländer, Ashby, tödlich verunglückte. Ich war in Deutschland schon zwei Rennen mit ihm zusammen gefahren.

Nach der Sportveranstaltung sah ich mir die Stadt Douglas an, die eine recht interessante Mischung ist aus Hafenstadt und Fremdenverkehrsplatz. Ganz besonders auffallend ist die Zahl der Motorräder mit und ohne Seitenwagen unter den Verkehrsmitteln. Auf der anderen Seite war hier noch ein ganz altertümliches Vehikel zu sehen, nämlich eine Pferdebahn. Daß es das irgendwo auf der Erde noch gäbe, hatte ich vorher nicht gewußt.

Es galt noch, mein treues kleines Flugzeug mit Benzin und Öl zu versehen, dann konnte ich den Rest des Tages mit netten Sportskameraden zusammen sein.

Aber am Dienstag früh 4 Uhr ging es wieder fort. In einer halben Stunde war die kleine Klemm wieder startbereit, einschließlich einer Reparatur, die die Unvorsichtigkeit eines Helfers beim Herausziehen aus der Garage nötig gemacht hatte. Viele Hände winkten ihren letzten Abschiedsgruß, als es um 6 Uhr in die Frühsonne übers Meer hinausging zum Rückflug in die Heimat.

Anstandslos erreichten wir Liverpool und sahen diesmal auf der

Seestrecke eine größere Anzahl von Dampfern und Segelschiffen. Wir landeten programmäßig zum Tanken in London gerade zu der Zeit, als der berühmte englische Flieger Cobham auf einer großen Verkehrsmaschine den Flughafen zum Start nach der Renninsel verließ, von der ich gekommen war. Wieder war mir das Verblüffendste an diesem Flugfeld, das übrigens nicht größer ist als das einer deutschen Mittelstadt, der riesige Flugverkehr. Nicht nur viele kleine Privatflugzeuge, 'Motten', kamen und flogen ohne jede Unterbrechung ab, auch Militärflugzeuge mischten sich in den Luftverkehrsbetrieb, und all dieser Verkehr wurde geleitet durch einen einzigen, unsichtbaren Mann auf dem Startturm, von dem er mit einem Scheinwerfer das Startsignal gab. Weit und breit kein Flugpolizeibeamter oder sonst ein Ordnungsmann.

Wir starteten zum Flug in die Heimat. Der Wind wehte wieder einmal sehr kräftig schräg von vorn, als wir von London der Küste zu flogen. Wir kamen diesmal über hohe Felsen über den Kanal hinaus. Noch einmal wurde das Gelände unter uns mit Flugrichtung und Kompaß kontrolliert, und dann nahm ich Kurs auf die See. Höchstens eine halbe Stunde kann die Überfliegung des Kanals dauern, hatte ich mir während des Herflugs nach Strecke und Windgeschwindigkeit ungefähr ausgerechnet. Es war wieder so dunstig, daß man nur etwa 1000 Meter Sicht vor sich hatte. Wir trafen wieder einige Frachtdampfer und Segelschiffe, aber immer noch keinen von den großen Ozeandampfern, die wir so gern einmal aus der Luft betrachtet hätten.

Fünfundzwanzig Minuten sind um. Nun mußte doch bald das Land erscheinen? Es werden aber 35 Minuten, 40 Minuten. Ich frage: Calais, wo bleibst du? Wir fliegen streng unseren Kompaßkurs weiter, und ich kontrolliere drei-, viermal die Richtung auf der Karte mit unserem Kompaß. Nach 45 Minuten noch kein Land. Ich nehme Gas weg und schreie zu meinem Kameraden vor: 'Da stimmt was nicht.' — Jedoch, was tun? Fliegen wir zu weit rechts? Ja, wir können auch zu weit nach links fliegen. Wir hatten zwar etwas Seitenwind, aber den hatten wir von vornherein durch eine Verlegung des Kompaßkurses berücksichtigt.

Es werden 50 Minuten, da taucht vor uns langsam ein dunkler

Streifen auf. Aha, das ist endlich das Land! Wir atmen schon auf, als wir zu unserem nicht geringen Erstaunen, um nicht zu sagen Erschrecken, merken, daß der dunkle Streifen nur dichter Dunst ist als der, in dem wir uns bisher bewegten. Weiter geht's, die Stunde ist um und noch kein Land. Jetzt verstehen wir so richtig, was ein Lindbergh, Chamberlin, ein Köhl und andere Ozeanflieger geleistet haben, die 33, 38, ja über 40 Stunden mit einer Landmaschine über Wasser geflogen sind. Wir wissen, daß das, was wir eben leisteten, eine lächerliche Kleinigkeit dagegen ist, aber gemütlicher wird es uns deshalb trotzdem nicht.

Nach 1 Stunde 10 Minuten wird endlich links neben uns langsam ein gelber Streifen im Dunst bemerkbar. Doch wollen wir der Sache noch gar nicht recht trauen und denken zuerst, das ist eben mal wieder eine andere Sorte Dunst; aber es war wirklich Land, richtiger echter weißgelber Sandstrand, nur war es nicht in der Nähe von Calais, sondern so ungefähr bei Etaples, wohin uns der heftige Seitenwind über den Kanal getrieben hatte.

Ich muß schon sagen, daß das die angestrengteste halbe Stunde meines kleinen Englandfluges war, der uns nun über Belgien und Holland in einem Schuß weiterführte bis Essen-Mühlheim, das unseren kleinen Vogel bei Einbruch der Dämmerung nach 13 Flugstunden aufnahm.

Ohne große Aufregung erlebte unsere kleine Maschine dann die letzten Flugetappen: Berlin und Stuttgart. Nur die Kapriolen, die ihr Lenker über der Wasserkuppe machte, ließen das neunzylindrige Herzchen noch einmal schneller schlagen und verwundert aufstöhnen. Sie konnte ja nicht wissen, daß da unten ein Stück von Herrchens Heimat lag.

Nach einigen tausend Kilometern in 40 Flugstunden flogen wir schließlich unsere Begrüßungsrunde über Stuttgart."

Abenteuerlicher Herbstflug nach Süden

Wir kündigten schon an, daß uns Wolf jetzt von zwei Reiseflügen erzählen würde. Da er es sich jetzt einmal bequem gemacht hat und so

freundlich lächelnd aus dem kleinen Pfeifchen raucht, das er sich aus einem Knochen seines amputierten Beines anfertigen ließ, und wir Zuhörer nicht minder bequem um ihn herumgruppiert sind, wollen wir uns nicht bei langen Vorreden aufhalten, sondern unseren Kameraden gleich selbst weitersprechen lassen.

Also, Wolf Hirth erzählt:

„Oktober 1929. —

In bunten Farben glänzend stand mein Klemm-Leichtflugzeug in der Halle in Böblingen. Es sehnte sich nach neuer Betätigung. Da mein Motor schon von seinen ersten Tagen an einen Stimmfehler hatte und an nervösen Zuckungen litt, beschloß ich, ihn einmal von seinen Eltern in Paris untersuchen zu lassen. Am Sonntag, der der 13. des Oktobers war, verließ ich deshalb beim schönsten Sonnenschein in Begleitung zweier Freunde, die in einer anderen Maschine flogen, den von einer prächtigen Hochspannungsleitung sorgsam umhögten Flughafen. Aber schon nach einer halben Stunde winkte ich der Besatzung meines Begleitflugzeuges Abschied. Sie mußten zurück. Mich jedoch lud die Hornisgrinde im Morgensonnenschein zur Besichtigung. Was wäre das für ein prächtiges Segelfluggelände!

Dann weiter, zum Rhein! Zum Rhein! Auf der westlichen Rheinseite gibt es links und rechts von Straßburg 'Sperrgebiete'. Ich mußte also unbedingt über Straßburg, das, da ich keine Karte hatte, links oder rechts von dem Punkt sein konnte, an dem ich den Rhein gefunden hatte. Weil ich nicht lange suchen wollte, machte ich es mir einfach, nahm Gas weg und schrie einem Sonntagsspaziergänger und seiner Frau zu: 'Straßburg?' Der Mann begriff sofort und winkte stromauf. So kam ich nach 15 Minuten über Straßburg und nahm von da ab den bekannten Weg nach Paris, wo ich nach 4¼ Stunden auf dem riesigen Verkehrs-, Militär- und Weltflughafen Le Bourget glatt landete.

Als mein Motorchen nach 3 Tagen Fabrikaufenthalt wieder in der Maschine saß, war sein chronisches Leiden behoben. Fröhlich zwitscherte es vor mir durch die Pariser Abendluft. Am nächsten Morgen ging es nun auf Wanderschaft, und zwar gleich ein tüchtiges Stück vorwärts. Am Abend, der sehr regnerisch war, umkreiste ich bereits den Mai-

länder Dom. Dabei war nur bis an die Alpen gemüthliches Wetter gewesen. Von Besancon bis an den See von Neuchatel gab es Spiel mit den Wolken. Mal drunter, mal drüber!

Vom Jura ab hatte ich zu steigen begonnen — 1000 Meter, 2000 und dann langsam bis 3000 Meter. Da kamen auch schon hohe und noch höhere Bergriesen. Wie komisch, hatte ich gedacht, jetzt bin ich 3000 Meter hoch, und dabei gucken diese Höhenprossen noch stolz 1000 Meter auf mich herunter! Zuerst wollte ich in einem falschen Tal über die Berge. Das ging aber nicht, weil zuletzt alles um mich her höher war.

Weit unter mir sah ich erstmals riesige Hotelpaläste. Fremdenverkehr! — die Goldgrube der Schweiz!!! An mir könnt ihr jedoch heute nichts verdienen, stellte ich fest und ließ mir von einem sanft geschwungenen Gletscher, dessen Schwanz gerade auf Brig deutete, den Einflug zum Simplon weisen.

Der Paß ist angenehm niedrig, „nur“ etwa 2000 Meter hoch. Aber eine andere, unangenehme Überraschung erwartete mich dort: Wolken und Nebel. Alles auf der anderen Seite war „zu“. Da flog ich erst fünf, dann nochmals zehn Minuten spazieren, überlegte und wartete. Nicht umsonst. Endlich hatte sich ein Wolkenloch aufgetan, durch das ich Tal und Straße sehen konnte. Ohne langes Besinnen begab ich mich jetzt durch das Loch im steilen Gleitflug hinab in das Tal, das mich gen Italien führte. Vorerst fühlte ich mich in dieser gelobten Gegend freilich nicht wohl, als ich in 20—30 Meter Höhe der Gebirgsstraße nach immer tiefer rutschte. Denn die Wolken rutschten parallel der Straße auch immer tiefer, und im Zwischenraum zogen mir neckische Nebelschwaden entgegen, während rechts und links die Berge nichts an Steilheit zu wünschen übrig ließen. Wieder zurückfliegen war ausgeschlossen, denn so steil, wie das Tal herabfällt, konnte meine Maschine niemals steigen. Also durch!

Und es ging, auch später, als das Tal ganz eng wurde, so eng, daß man nicht hätte umdrehen können. Alles hat ein Ende. Das Tal wurde auch wieder breiter, und der Regen begann, damit es mir nicht zu wohl werde.

Es lag da ein Städtchen: „Domodossola“. — Liebliche Lautmalerei!



Archiv Hirth.

In USA.: Links der berühmte amerikanische Rekordflieger Hawley Bowlus, rechts Wolf Hirth. Beide wünschen dem in ihrer Firma angestellten Fluglehrer vor einem Flugzeugschleppflug über New York „Hals- und Beinbruch“.



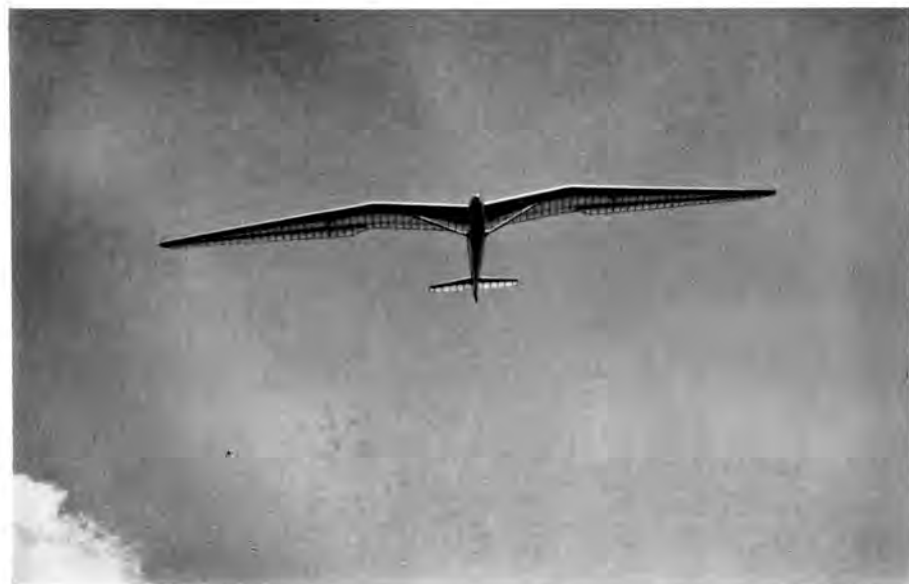
Phot. Hirth.

Wolf war mit einer „Klemm“, dem „Musterle“ und einem „Prüfling“ in Rochester zum Flugtag gewesen. Von dort aus stattete er den Niagara-Fällen seinen Besuch ab.



Phot. Klemm.

Es sind doch wunderschöne Vögel — dieses Klemm-Flugzeug, mit dem Wolf Hirth seine Reiseflüge machte — — —



Phot. Edert.

— und sein Segelflugzeug „Moazagost“, das er so manches Mal siegreich durch das Äthermeer steuerte! 1934 flog er damit 352 km. Es war der erste Flug über die 300-km-Grenze und damit ein Weltrekord.

Domm, Domm, Dossola! trommelte der Plagregen auf Tragflächen, Rumpf und Windschugscheibe. Finster war es über dem Tal, das ich nur so ungefähr sehen konnte, weil sich das Wasser auch hinter der Schutzbrille anzusehen begann. Ich bekam Angst für Motor und Schraube, aber die ließen sich nicht aus der Ruhe bringen. Freilich, ein Durchkommen war ausgeschlossen. Ich mußte also umdrehen, nachdem ich zwei Hochspannungsleitungen im Hindernissprung genommen hatte. Und auch der zweite Durchbruchversuch mißlang.

Jetzt bei 50—100 Meter Sicht noch weiterzufliegen, wäre mehr als Leichtsinns gewesen. Endlich, beim drittenmal, nach einer guten halben Wartestunde, konnte ich in 20 Meter Höhe der Eisenbahn nachfliegen und nach endlos scheinender Zeit das Tageslicht am Lago Maggiore wieder erblicken. Das war sicher der schönste Augenblick dieses Flugtages, als ich, links und rechts schwarze Bergkolosse, über mir eine noch schwärzere Wolke, den Dunst vor mir erst braun, dann gelb, dann immer heller werden sah, um endlich wie durch ein großes Tor auf die hellspiegelnde Wasserfläche hinauszufiegen.

Nachher fand ich zufällig die Autostrada, die Spezial-Autostraße, die vom Lago Maggiore nach Mailand führt. Da wieder Regen, diesmal ein trüber, gleichmäßiger Landregen eingesetzt hatte, war ich froh, einen so schnurgeraden Wegweiser zu haben, und flog der Straße in 20—30 Meter Höhe nach. Zur Sicherheit fragte ich einen reparierenden Automobilisten, ob es hier nach ‚Milano‘ gehe, und bekam sofort die erwartete Richtung zugewinkt.

Mein Motor lief mustergültig, sein Ton war beinahe einschläfernd — seit sieben Stunden schon bruttelte er unverdrossen seine 2000 Schläge pro Minute in die Höhenluft. Und kurz vor Mailand ereignete sich noch ein Zwischenfall, der wohl den meisten Menschen wie im Roman ‚das Blut in den Adern hätte erstarren lassen‘. Weiß nicht mehr, ob das bei mir auch der Fall war. Die Gegend war spiegeleben, die Autostraße kurvenlos, die Sicht voraus ungefähr 500 Meter. Da man im Flugzeug nicht senkrecht nach unten sehen kann, flog ich rechts neben der Straße, um bequem meine Richtung behalten zu können. Des Regens wegen blinzelte ich mit einem Auge hinter der Windschugscheibe vor, sonst ganz in den Rumpf geduckt. So ging es viele Kilo-

meter weit. Da sah ich nun zur Abwechslung einmal mit dem anderen Auge nach rechts heraus und dachte in demselben Augenblicke: jetzt ist alles aus! Riesengroß ragte kaum 50—80 Meter vor mir ein nach allen Seiten verspannter Radiomast in die Höhe. Sein oberes Ende verschwand fast in Dunst und Wolken. Seile und Drähte konnte ich nicht sehen, doch wußte ich nach der Bauart, daß sie da sein mußten. Weiter rechts war ein kleines Monstrum dieser Art gerade noch zu sehen. Mit dem hingeworfenen Blick hatten die Hände schon reagiert. Während die Linke den Gashebel auf Vollgas stieß, riß die Rechte den Steuerknüppel zurück — dann voll links Seitensteuer, und ein Turn (Rehrtwendung) war fertig. Das ging alles so selbstverständlich, daß mir erst in den folgenden 30 Sekunden die Gefahr restlos klar wurde, in der ich geschwebt hatte. Ich konnte keine 50 Meter mehr von den Stahltauen entfernt gewesen sein, die den schlanken Turm aus Eisen aufrecht hielten. Nur eine halbe Sekunde auf der alten Bahn weiter, und meine treue Maschine wäre ein Trümmerhaufen gewesen. Denn 'Seiltänzen' kann man schließlich auch von einer Klemm nicht verlangen.

Die nächsten Minuten schaute ich fleißig links und rechts aus der Maschine, wie mein Fluglehrer es mich einst gelehrt hatte. Nach kurzer Zeit war ich mitten über Mailand, knapp 30 Meter über den Häusern. Der Regen war noch stärker geworden. Mein treuer künstlicher Vogel flog am Dom mit dem dicken Turm vorbei. Aufgeregt suchte ich auf der anderen Seite, ob dieses stolze Bauwerk nicht noch einen schlanken hohen Turm habe. Glücklicherweise nicht. Schornsteine und andere Kirchtürme zogen in nächster Nähe vorbei, dann wieder Felder und Wiesen. Wo war der Flugplatz? Nach der Karte mußte es am jetzt erreichten Punkte einen geben. Ich suchte hin und her, flog zurück und eine Eisenbahn entlang. Nun kam eine Kreuzung, ich verglich die Richtung der Bahnen nach dem Kompaß mit den Richtungen auf der Karte und flog dabei Kreise. Endlich war mir klargeworden, wo ich weiter suchen mußte, ich konnte nicht weit weg sein, sah auf und war jetzt tatsächlich über dem Flughafengebäude. Immerhin hatte ich infolge der schlechten Sicht eine halbe Stunde verloren.

Herr Ettlinger, der als alter Flugkamerad jeden deutschen Sport-

flieger, der nach Mailand kommt, gern berät, erwartete mich schon oder vielmehr noch. Er hatte nicht geglaubt, daß ich bei dem Wetter noch ankommen würde, und wollte nach zweistündigem Warten gerade wieder gehen. Schnell war mein Tiefdecker aus dem strömenden Regen in die trockene Halle geschleppt. Längere Zeit nahmen die Formalitäten, besonders die Zollerledigung, in Anspruch. Dann ging es mit einem schnittigen Alfa Romeo ins gastliche Mailand, um meinen weiteren Flug vorzubereiten.

Nachdem ich alles erledigt und mir auch die Stadt angesehen hatte, die bekanntlich viele unermesslich wertvolle Kunstschätze birgt, konnte es nach einigen durch das schlechte Wetter verursachten Verzögerungen weitergehen. Und zwar startete ich nicht vom Zivilflugplatz Linate, sondern von dem großen Militärplatz Cinisello, wohin meine Maschine umgezogen war.

Der Morgen des Starts kam. Die italienische Wetterberatung war damals, an der deutschen und französischen gemessen, noch nicht sehr gut. So hatte ich nichts Genaues über die Windverhältnisse meiner Flugstrecke erfahren können. Ich war darüber nicht sehr erfreut. Der Abflug verzögerte sich bis um 10 Uhr, weil nicht alles so klappte, wie ich es mir gedacht hatte. Da ich ohne Zwischenlandung einen 3000-Kilometer-Flug durchzuführen beabsichtigte, brauchte ich verschiedene Leute, so zum Beispiel hatte ein Sportkommissar alle Tanks zu plombieren, ein Zollbeamter mußte indessen einige Stempel auf Paß und Zollpapiere drücken. Als alles endlich soweit war, schnurte ich glücklich und zukunfts froh von dannen. Der Flugplatzkommandant hatte den Flugbetrieb freundlicherweise für 5 Minuten gesperrt. Ich konnte mit besonderer Sicherheit meinen schwer belasteten Vogel vom Boden heben. Nach einer großen Plagrunde verließ ich in 100 Meter Höhe Mailand und bewegte mich mit etwa 130 Stundenkilometer dem Adriatischen Meer zu, das über Cremona und Bologna bei Rimini erreicht wurde.

Hier ließ mein Motor etwas nach, vielleicht wegen der anderen Luftzusammensetzung am Meer. Doch bald akklimatisierte er sich und zeigte keinerlei Beschwerden mehr.

Wunderschön fand ich jetzt Ancona, das auf einem bergigen Ge-

lände ins Meer hineingebaut ist. Auch die vielen im Laufe der folgenden Stunden unter mir vorbeiziehenden Städte machten in ihrer immer südlicher werdenden Architektur und ihrem blendend weißen Aussehen einen bedeutenden Eindruck auf mich.

Bis Termoli war es mit leichtem Rückenwind gut vorwärts gegangen, dann wurde es aber windstill, und in der apulischen Tiefebene fand ich heftigen Gegenwind, der mich meinen bisherigen Streckengewinn wieder einbüßen ließ.

Auf den riesigen Steppen und Weiden grast weit zerstreut große Pferdeherden. Dort konnte ich, wie bereits erwähnt, beobachten, was ich in der Schule einst gehört, aber noch nie erlebt hatte, daß die Tiere bei meinem Herannahen alle zusammengaloppierten und dann, einen großen Kreis bildend, stehen blieben. Die Ziegen und Schafe dagegen flohen im Rudel.

Als ich schließlich sieben Stunden in der Luft war, wurde es schnell dämmerig und dann dunkel. Bari erreichte ich im scheidenden Tageslicht. Dort warf ich einen Wimpel ab mit einem Brief, in dem Geld und ein Telegramm waren mit der Bitte an den Finder, das Telegramm an meine Fliegerortsgruppe aufzugeben. Danach jagte ich weiter hinein in die Nacht.

Als schon kaum mehr das Land vom Wasser zu unterscheiden war, wurde es streckenweise neblig. Dabei begann der Himmel sich zu bedecken. Es wurde überall so finster und schwarz, daß ich gar nichts mehr sehen konnte als von Zeit zu Zeit die Lichter von Dörfern und Städten. Das Licht, das meinen Kompaß beleuchtete, war obendrein zu hell, so daß ich von ihm etwas geblendet wurde. Um diese Zeit, als es mir schon gar nicht mehr gemächlich war, entdeckte ich, daß meine Benzinpumpe kein Benzin mehr förderte.

Was tun? Im Falltank hatte ich noch für eine Stunde Betriebsstoff. Ich beschloß daher, zu versuchen, Brindisi zu erreichen und dort, wo meines Wissens ein Flugplatz sein sollte, zu landen.

Der Weiterflug wurde nun zeitweise überaus schwierig, weil Nebel vom Meer herzog und mir jede Sicht auf die Lichter am Boden raubte. Als endlich im Nebel unter mir ein großes Lichtmeer auftauchte und Scheinwerfer den Nebel zu durchdringen suchten, dachte ich in Brindisi

zu sein und suchte eine halbe Stunde lang dort, wo ich die Scheinwerfer gesehen hatte, nach dem Flugplatz. Aber meine Bemühungen waren vergeblich. Bald zeigten sich auch die Lichtkegel nicht mehr, dagegen wurde ich gewahr, daß das Lichtmeer unten auf einem Berge liegen müsse.

Konnte das überhaupt Brindisi sein? Im Licht meiner Kompaßbeleuchtung studierte ich die Karte. Dabei flog ich über der erleuchteten Nebelbrühe hin und her, leider unfreiwillig viel kurvend, weil ich ja nicht mehr wußte, was waagrecht und was schief war. 'Horizont' gab es ja schon lange nicht mehr. So kam ich oft in Schräglagen und zu unfreiwilligen Wendungen. Ehe ich auf der Karte Brindisi gefunden hatte, mußte ich wieder auf- und hinaussehen, um nicht 'abzuschmieren'. Mein einziger Haltepunkt war die erleuchtete Milchglasglocke unten, die, wie mir allmählich klar wurde, nicht Brindisi sein konnte.

Dabei hatte ich aber nur noch für eine halbe Stunde Benzin und keine Ahnung, wie das Gelände unten aussah. Und in welcher Richtung lag überhaupt Brindisi, an das ich mich klammerte, weil dort ein Flughafen sein mußte? Erschrocken fuhr ich plötzlich in diesen Überlegungen auf, als ich wenige Meter unter mir ein Licht sich im Wasser spiegeln sah. Vorsichtshalber flog ich jetzt wieder über den hellen Fleck im Dunst. Es war mir gar nicht mehr wohl in meiner Haut. Schweißtropfen rannen über die glühende Stirn, die Brillengläser beschlugen sich, obwohl ihnen das in meinem Führerschein ausdrücklich verboten ist. (Der Passus heißt wörtlich: 'Inhaber hat seine Brille gegen Beschlagen und Abfliegen zu sichern.') Nun, das Beschlagen hat nicht viel geschadet, denn sehen konnte ich ja sowieso fast nichts mehr. Gerettet hat mich in dieser Lage einzig und allein mein Gefühl, das mich das Richtige tun ließ. Ich sprach einige beruhigende Worte zu mir selbst, tappte automatisch nach der rechts von mir liegenden Mappe, holte einen großen Apfel heraus und verspeiste ihn langsam und bedächtig.

Und siehe da, die Schweißtropfen hörten auf. Klar und kalt konnte ich über meine Lage nachdenken. Zuerst versuchte ich, wieder Benzin zu pumpen. Es ging in der Tat, wenn auch mit Versagerpausen. Da war die größte Sorge verschwunden. Freilich wurde es mir nie völlig

klar, worauf das erste Versagen zurückzuführen war, da ich nach meinen Notierungen noch 60 Liter Benzin im (erst geleerten) Tank haben mußte.

Wohl eine halbe Stunde oder etwas mehr hatte das planlose Suchen und Umherirren gedauert, bis mein Flugzeug, von neuem Mut beseelt, nur von seinem kleinen Kompaß geleitet, den alten Kurs weiterverfolgte.

Und das war in der Tat das einzig Richtige! Gewiß, ich mußte des schauerhaften Wetters wegen und vor allem, weil irgend etwas mit dem Betriebsstoffverbrauch nicht in Ordnung war, den Rekordversuch aufgeben. Immerhin fand ich jetzt in kaum 20 Minuten Brindisi mit seinem großen, klar sichtbaren Lichtermeer. Wohl dauerte es noch eine Stunde, bis ich glücklich gelandet war, aber diese Stunde war mir eine Erholung im Vergleich zur vorhergehenden.

Wie mein nächtliches Erscheinen über der süditalienischen Hafenstadt unten aufgefaßt wurde, zeigt folgender Bericht, der in dem 'Giornale de Brindisi' veröffentlicht wurde.

L' avventura d' un Aviatore tedesco.

Das Abenteuer eines deutschen Fliegers.

Dienstag gegen 8 Uhr wurde die Aufmerksamkeit der Stadtbewohner vom Lärm eines Flugzeuges angezogen, welches ganz niedrig über der Stadt flog. Die meisten Bürger der Stadt schenken anfänglich den Wendungen des Flugzeuges, welches die meiste Zeit in einer Höhe von kaum mehr als 30 Meter über der Stadt kreiste, keine Beachtung. Es streifte fast die Dächer der Paläste und den Draht der Antenne der Radiostation, an welcher es wie durch ein Wunder nicht hängen blieb. Die Merkwürdigkeit und Ausdauer dieser Kreise erweckten endlich lebhaftes Neugier bei den Bürgern. Einige hörten in den Augenblicken, in welchen der Motor des Flugzeuges aussetzte und die Maschine den Bahnhof überflog, laute Rufe aus dem Flugzeug.

Nach einiger Zeit sah man auf dem Cairoli-Platz, und zwar in der Nähe des Bureaus unserer Zeitung, aus der Höhe ein kleines Päckchen fallen, welches eine Nachricht in französischer Sprache enthielt, in welcher der Flieger Signale erbat, um den Flugplatz zu finden. Die Nach-

richt, aufgehoben von Armando Accetulli, dem Bruder unseres Direktors, wurde dem Polizeibeamten Montanile übergeben, der sich, nachdem er seinen Vorgesetzten von dem Vorfall benachrichtigt hatte, in einem Auto auf den Flugplatz von S. Vito begab, versehen mit brennenden Fackeln, die den Flieger zum Landungsplatz führen sollten.

Gleichzeitig benachrichtigte unser Redaktionsbureau sofort durch Telephon den Flugplatz, welcher rasch mit drei Benzinfeuern beleuchtet wurde, um dem Flieger Gelegenheit zu geben, glücklich zu landen.

Das Flugzeug, ein Klemm-Eindecker mit einem Motor von 40 PS, wurde geführt von dem deutschen Flieger Wolfram Hirth, welcher gestern vom Flugplatz vom Cinisello (Mailand) zum Versuch aufgestiegen war, den Weltrekord für leichte Flugzeuge zu schlagen. Der Führer, welcher ein bekannter Segelflugzeugführer ist, hatte beim Abflug beschlossen, einen Flug von etwa 3000 Kilometer auszuführen. Aber in der Nähe von Brindisi, als die Nacht schon hereingebrochen war, bemerkte er, daß er zuviel Benzin verbraucht hatte und daß das noch vorhandene Benzin ihm nicht gestatten würde, das gesteckte Ziel zu erreichen. Da beschloß er, in Brindisi zu landen, sich mit den oben genannten Mitteln helfend, weil es ihm unmöglich war, bei Nacht die Stelle zu finden, an welcher sich unser Flugplatz befindet. Der deutsche Flieger wird mit seinem Eindecker nach Mailand zurückfliegen.

Soweit die italienische Zeitung. Ich möchte dem aber ausdrücklich hinzufügen, daß die Bevölkerung und die italienischen Fliegerkameraden, die damals noch unter dem Befehl des hervorragenden späteren Luftmarschalls Italo Balbo standen, mir nicht allein ein Interesse entgegengebracht haben, das von der Neugier und Sensationslust gespeist war, daß ich vielmehr überall aufrichtige Berater fand, die mir in freundschaftlichster Weise zur Seite standen.

In Brindisi selbst hat mir besonders Riccardo Ponicelli, der Direktor der Luftlinie Venedig—Brindisi, geholfen. Nie werde ich den Abend voll südlichen Zaubers vergessen, den ich mit ihm und seiner Familie auf dem Flugplatz S. Vito erlebte. Seine jugendliche Tochter sang zusammen mit einigen Freundinnen unermüdlich stimmungsvolle Volkslieder, hie und da abgelöst von einem stimmungswaltigen Bauern-

tenor in der Zwillichhose. Daß das elektrische Licht nicht wollte und deshalb eine Petroleumampel, periodisch vom Sturm gelöscht, die Gegend erhellte, erhöhte nur die Stimmung der kleinen Gesellschaft, die sich in einem herrlichen Mischmasch von Deutsch, Italienisch, Französisch, Englisch und Lateinisch unterhielt.

So verließ ich nur ungern die Südspitze Italiens, flog aber nicht nach Mailand zurück, sondern über Neapel nach Rom, wo ich übrigens zu meinem großen Erstaunen, als ich meinen Tiefdecker in die Halle schob, ein aufmontiertes Gleitflugzeug vom deutschen Typ 'Zögling' sah. Der große Flugzeugschuppen in Rom-Littorio hat zwei Stockwerke. Zum oberen, hauptsächlich benutzten, führte eine leicht geneigte Rollbahn hinauf, auf der man prächtige Gleitflugstarts ausüben kann. Dazu war auch der 'Zögling' angeschafft worden.

Veniero de Pisa hieß die etwas abenteuerliche Figur, die in Rom mein treuer Helfer war. Einst Flugzeugführer in Italien, Polen und Spanien, hatte er sich nach einer längeren Dienstzeit bei den Weißrussen in Sibirien in allen Ländern der Erde herumgetrieben. Seinen Beziehungen hatte ich es zu verdanken, daß mir der spanische Konsul ausnahmsweise die Wege zum Einflug nach Spanien ebnete. Sonst ist dies nicht ganz einfach. Man muß sich in der Heimatstadt außer beim spanischen Konsul noch bei Ärzten und einigen anderen Stellen melden.

Auch der Abschied von Rom fiel mir nicht leicht. Außer de Pisa hatte ich noch einen Jugendfreund aus der Heimat gefunden, Carlo Steck, der in Rom die Interessen des großen deutschen Unternehmens Robert Bosch-A.-G. vertrat. Aber die Zeit drängte. Spätestens am 31. Oktober mußte ich wieder zu Hause sein. Da war der Urlaub aus.

Am 26. um 6 Uhr startete ich also nach Barcelona, wobei ich, um abzuschneiden, streckenweise übers Meer fliegen wollte. Aber wieder einmal sollte es anders gehen, als ich gedacht hatte. Wind war schon beim Start von der See her gekommen, bis zur Insel Elba wechselte er sehr in der Stärke, manchmal wurde es fast windstill. Es war sehr klar, und ich konnte sehr deutlich Montecristo und Korsika erkennen, weshalb ich mich entschlossen hatte, über Elba und Korsika direkt Richtung St. Raphael zu fliegen. Als ich aber Elba erreicht hatte, kam ich langsamer vorwärts und sah auch schon Rauchfahnen tiefgedrückt übers

Wasser fliegen. Ich stellte fest, daß es bald Sturm geben mußte, und flog deshalb über Livorno an Pisa vorbei. Und richtig: bald ging auch der Tanz los. Bei Spezia riß mich ein Wirbel aus 200 Meter Höhe auf 30, 20, ja sogar 10 Meter zum Wasser hinunter. Ich betrachte es als ein Wunder, daß ich heil an dem kleinen Felsenfort an der Nase der Bucht von Spezia vorbeikam. Bis Rapallo gab es ohne Gas, mit leerlaufendem Motor, saufenden Segelflug die Berge entlang, von da direkt nach Savona.

Bei Porto Maurizio indessen begann der allerschwerste Teil des Fluges. Ein immer stärker werdender Sturm schräg vom Land her erzeugte ein Wirbelgebiet, das 5—8 Kilometer aufs Meer hinausreichte. Um in ruhigerer Luft zu fliegen, ging ich 10—15 Kilometer vom Land weg. Und das wäre mir beinahe schlecht bekommen. Es herrschte wirklich ein nicht beschreibbarer Sturm. Nur erwähnen möchte ich, daß an diesem Tage in Marseille ein Bodenwind von 100 Kilometer in der Stunde gemessen wurde. Ein englisches Wasserflugzeug ging mit 7 Mann bei Spezia verloren, und die Luftthansa-Junkers von Marseille nach Barcelona drehte nach 3 Stunden um. Ich dagegen hing 12—15 Kilometer draußen auf See in Höhe von Cap d'Antibes und kam bei Vollgas nicht merklich vorwärts.

Eine Zeitlang überlegte ich schon, ob ich mit Rückenwind wieder nach Korsika oder Italien zurückfliegen sollte. Aber ich kam noch durch. Nach sehr unruhigem Flug, bei dem ich in der letzten Stunde mit Vollgas höchstens noch 25—30 Kilometer machte, war ich heilfroh, als ich in St. Raphael glatt gelandet war.

Am nächsten Morgen ließ der Teufelswind nach, doch versäumte ich viel Zeit mit meinem Motor, der 100 Touren zu wenig machte, weil er in Rom einen für ihn viel zu schweren Brennstoff erhalten hatte. Nur mit Hilfe meiner Segelflugerfahrung konnte ich, die Berge entlangsegelnd, die nötige Höhe gewinnen, um den Paß zu überfliegen und Marseille zu erreichen. Die Küste entlang zu fliegen, war wegen großer 'Sperrgebiete' nicht gestattet.

In St. Raphael hatte ich Leutnant Paris, dem Azorenflieger, der Offizier vom Dienst war, versprechen müssen, in Marseille die Zollformalitäten nachzuholen. Da es aber Sonntag war, waren dort stun-

denlang keine Zollbeamten zu finden, und mir ging dieser vom Wetter begünstigte, für einen Barcelona-Abstecher bestimmte Tag verloren. Am Montagmorgen tobte dann wieder ein 90- bis 100-Kilometer-„Mistral“, so daß ich schweren Herzens den Flug nach Barcelona ganz aufgab, meinen Motor gründlich nachsah und besseren Brennstoff tankte.

Am Dienstagmorgen um 8 Uhr trat ich endlich bei anfänglich günstigem Winde die Heimreise an. Nach 2½ Stunden zog sich aber überraschenderweise schon wieder einmal die Gegend vor mir zu. Noch war die Rhone nicht erreicht, als ich im schönsten Regen und in niederziehenden Wolken in einem allseitig verhängten Tal eine gute halbe Stunde lang Kreise zog. Da meine Karte im Maßstab 1:5 000 000 gedruckt war, konnte ich nicht allzu genau bestimmen, wo ich war. Als ich aber dann in einem lichten Augenblick dem Tal entwichte und an einer Eisenbahn entlang flog, erkannte ich bald an einem Exerzierplatz, der mir von früher her bekannt erschien, die Umgegend von Lyon.

Nun ging es wieder Kompastkurs Heimat. Das Wetter wurde jedoch abermals ganz schlecht, die Gegend bergig, so daß der durch Zufall gefundene Flugplatz Ambrérieu zu einem Aufenthalt benutzt wurde. Hier war die Flugschule von Caudron. Eine große Schar von Flugschülern nahm mich freundlich auf, versorgte mich mit Karten und einem Mittagessen, dann kämpften wir uns durch bis nach Genf. 2½ Stunden brauchte ich für die etwa 70—80 Kilometer nach dort, weil die Berge in Wolken, die Täler voll Nebel waren.

In Genf landete ich nicht. Ich wollte noch viel weiter. Wegen Dunkelheit mußte ich dann aber doch herunter. Und dann machte ich bei Freiburg eine Landung in offenem Gelände, die ebensogut verlief wie mein Start am folgenden Morgen. Meine Route lief über Zürich nach Friedrichshafen, wo ich noch einmal haltmachte, um am 31. des Abflugmonats — genau, wie ich es mir schon vor Wochen vorgenommen hatte — den Endspurt nach Böblingen zu fliegen.

Dieser letzte Flug war nochmals sehr schwierig, da die Schwäbische Alb in Wolken steckte. Oft flog ich bloß 10 Meter über den Landstraßen entlang. Das Verkehrsflugzeug von Zürich sollte umgedreht haben, wurde mir in Böblingen gesagt. Doch wie immer hielten mein treues

Maschinchen und ich durch und kehrten heiterster Laune nach etwa 5000 Kilometer Reiseflug endgültig im sicheren Heimathafen ein.“

Übrigens fühlte sich Wolf Hirth bei dieser Heimkehr einem Manne zu besonderem Dank verpflichtet: dem Konstrukteur seines kleinen Flugzeuges, dem Regierungsbaumeister Hans Klemm, Begründer und Leiter der Klemm-Flugzeugbau G. m. b. H. in Stuttgart-Böblingen. Zweifelsohne erwies Regierungsbaumeister Klemm der Sportfliegerei einen ähnlichen großen Dienst, wie ihn Prof. Dr. h. c. Hugo Junkers durch Schaffung seiner ausgezeichneten Ganzmetallflugzeuge der Verkehrsluftfahrt erwiesen hat. Seine Leichtflugzeuge erfreuen sich mit Recht einer großen Volkstümlichkeit und internationalen Beliebtheit. Wolf Hirth schätzt sich glücklich, die Klemm-Flugzeuge, die heute bekanntlich zu einem großen Teil mit Motoren aus dem Werke seines Bruders Hellmuth ausgerüstet werden, schon frühzeitig kennengelernt zu haben. Viele wunderbare fliegerische Erlebnisse verdankt er allein den kleinen „Klemms“. Daher versteht er es auch, warum Freiherr von König-Warthaufen für seinen Weltflug, Elly Weinhorn für ihre Welt-, Afrika- und Südamerikaflüge, der neueste Hindenburgpokalpreisträger Karl Schwabe für seine drei Afrikaflüge und unzählige andere in- und ausländische Flieger bei den größten Unternehmungen stets wieder zu diesen Flugzeugen greifen. Es handelt sich hier in der Tat um eine bahnbrechende Leistung. Mit Recht fand kürzlich auch das erste Leichtflugzeug, Typ L 15, das Regierungsbaumeister Klemm schuf, einen Ehrenplatz im Deutschen Museum zu München.

Nicht vergessen sei auch Hirths später im Dienst der deutschen Luftfahrt gefallener alter Segelflugkamerad Martin Schrenk, der als Assistent von Hans Klemm an der Konstruktion der ersten Leichtflugzeuge maßgeblich beteiligt war.

25 Stunden allein in der Luft

Aber jetzt einmal weiter in unserer Chronologie!

Das Jahr 1930 sollte für Wolf Hirth ein ganz besonderes Erfolgsjahr werden. Schon im Januar begann eine eifrige Tätigkeit.

Angeregt durch den Fliegermajor Massaux, der 1925 in Bauville (Frankreich) den Segelflugdauerrekord auf 10¹/₂ Stunden hinaufgeschraubt hatte, wurde infolge der Initiative des belgischen Verkehrsministers Mr. Lippens, der mit seiner flugbegeisterten Tochter Susanne mehrmals auf der Wasserkuppe weilte, der Plan einer Segelflugexpedition nach Belgien zur Wirklichkeit. Und sie wurde ein voller Erfolg für die deutsche Sache. Eine gute belgisch-deutsche Fliegerkameradschaft wurde geschlossen. Durch verschiedene eindrucksvolle Leistungen (z. B. den ersten Stundenflug in Belgien) wurden der Segelfliegerei viele neue Freunde gewonnen. Klubs entstanden. Neue Gelände wurden erschlossen. Ja, einen der beiden Segler, die Wolf Hirth, der allein mit einem Monteur in Belgien war, mitgebracht hatte, kaufte man gleich an. Belgiens Jugend konnte es kaum erwarten, diesen herrlichen Sport nun auch selbst auszuführen.

Im April dann bekam Wolf Hirth die höchste Auszeichnung überreicht, die ein deutscher Sportflieger erhalten kann. Für seine verschiedenen großen Wanderflüge in dem kleinen Klemm-Flugzeug wurde ihm der „Hindenburgpokal 1929“ zugesprochen.

Keine Frage, daß Wolf darauf ganz besonders stolz war, zumal ihm ja der Pokal vom greisen Reichspräsidenten selbst überreicht worden war. Doch davon wollen wir uns noch bei anderer Gelegenheit erzählen lassen. Jetzt sei nur gesagt, daß der Pokal das erreichte, was er erreichen sollte: er spornte seinen Gewinner mehr als alle anderen Auszeichnungen zuvor an. Er wollte sich der Ehrung würdig erweisen und durch neue, besondere Leistungen dem Ansehen der deutschen Fliegerei dienen.

Die erste Tat, die er im Verfolg dieses neuen Programms vollführte, war ein 25-Stundenflug ohne Zwischenlandung.

Wolf Hirth erzählt:

„Seit über einem halben Jahre war mein 40-PS-Klemm-Salmson-Tiefdecker ein Einsitzer, obwohl er ursprünglich wie alle anderen seines Geschlechts zweisitzig das Licht der Welt auf sich hatte erstrahlen lassen.

Aber im Oktober des Jahres 1929, als sein Besitzer die Absicht hatte, von Mailand aus den 3000-km-Rekordflug zu machen, kamen

in den Fluggaststiz zwei dicke Benzinbehälter und oben drauf ein Deckel. Niemand konnte mehr ahnen, daß dort früher noch ein zweiter Sitz war.

Jetzt wollte ich die Maschine endlich wieder zweisitzig machen lassen, aber vorher, damit der Einbau nicht umsonst war, wenigstens einmal den fliegenden Benzintank in der Luft leerlaufen lassen. Auch wollte ich mich für zukünftige Langstreckenflüge üben.

Drei freie Tage zwischen zwei Reisen mußten genügen. Am Vorabend wurde die Maschine fertig gemacht und mit 400 Liter Benzin und 30 Liter Öl versehen; am Morgen des 11. Juni wurde noch der versiegelte Barograph eingebaut und in Bewegung gesetzt, dann konnte um 7.37 Uhr der Start vonstatten gehen.

Er klappte verblüffend leicht. Nach 400 Meter Rollstrecke und einer Platzrunde ging ich auf die Reise: Richtung Würzburg. Bis Löwenstein war genügend Beschäftigung vorhanden. Meine in viele Teile zusammengelegte Karte von Europa im Maßstab 1:800 000 mit einer Hand in dem beschränkten Raum zurechtzulegen, war ein kleines, zeitraubendes Geduldspiel. Dann kramte ich meinen Papierblock aus der neben mir liegenden Mappe und versuchte, Notizen zu machen. Die erste Eintragung lautet: „Nach einer Stunde 20 Liter Benzin gepumpt, bin zwischen Künzelsau und Mergentheim. Halte Kompaßkurs 40. Bald kommt Würzburg in Sicht. Besuch mit Platzrunde auf dem Flugplatz.“ Zweite Notiz: „War nach 1 Stunde 25 Minuten über Würzburg. Warf Zettel Nr. 1 ab. Jetzt, 9.35 Uhr, fliege ich in 600 bis 700 Meter Höhe Richtung Wasserkuppe.“

Da die Sicht recht gut ist, sehe ich bald die Rhönberge vor mir und versuche schon von weitem die altbekannten Segelhänge zu unterscheiden. Über den Kreuzberg mit Gasthof und Kloster weg ziele ich nach der Wasserkuppe, auf der ich eifrigen Schulbetrieb antreffe. Um 9.45 Uhr werfe ich dort Zettel Nr. 2 ab mit der Bitte um Notierung meiner Überfliegszeit. Unten fliegen „Zöglinge“ und „Hangwindsegler“. Wie in Würzburg wird mein Zettel sofort geholt. Da ich niedrig fliege, erkenne ich einzelne Fliegerkameraden.

Aber dann geht's weiter nach Kassel, dort laut schriftlicher Festlegung um 11 Uhr. Den Zettel Nr. 3 hebt Hauptpolizeiwachtmeister Max Regel, mein Freund, der berühmte „Gewittermare“, selbst auf.

Ohne langen Aufenthalt nehme ich wieder Richtung Wasserkuppe, frühstücke mal ein wenig, eine Banane, sonst nichts. — Nach 45 Minuten wieder Wasserkuppe. Dort leichter Südwestwind, wie der neue, große Windpfeil auf dem 'Pferdskopf' erkennen läßt. — Durch Aufwind holen wir uns schnell mal 100 Meter Höhengewinn und stecken dann die Nase direkt nach Böblingen. Es ist warm geworden in der Zwischenzeit. Sonnenkumuli bevölkern den Luftraum und geben Gelegenheit zum Spiel mit Aufwinden. Im Maintal großer Betrieb. Rauchende Schöte, Schiffe, Eisenbahnen.

12.30 Uhr wurden mal wieder 20 Liter Benzin nach oben in den Falltank gepumpt.

Um 1.30 lag der Neckar unter mir, und 1.45 Uhr war Böblingen wieder erreicht. Kurz vorher hatte ich mich entschlossen, nun in eine Gegend weiterzufliegen, die mir von oben noch nicht so sehr bekannt war. Als ich deshalb Böblingen umrundet und meinen Meldezettel abgeworfen hatte, nahm ich Kurs Karlsruhe, das über Pforzheim bald erreicht war.

Um 14.25 Uhr flatterte dort ein Zettel vor die Beine des allein anwesenden Luftpolicymannes. Hier in der Rheinebene war es drückend heiß geworden, so daß mein Motor etwas nachließ, als ich mit Vollgas Höhe zu gewinnen suchte. Eine Kurzschlußprobe ergab Glühzündungen. Langsam mogelte ich mich höher in kältere Luftschichten. Gleich ging alles wieder gut. Ein Blick nach Baden-Baden, später Offenburg, schließlich Freiburg im Breisgau, dessen Flugplatz ich noch nicht kannte. Es war 15.25 Uhr geworden, als ich nur 20 Meter hoch über der Halle dort 'schnirpste', um einen 'Meldezettelaufheber' herauszulocken.

Nach Freiburg mit Vollgas auf den Schwarzwald los, am Feldberg vorbei über Tannen weg, nichts als Tannen. In der Rheinebene hatte ich bei der drückenden Hitze zum erstenmal einen 'toten Punkt' zu überwinden. Jetzt war alles wieder vorbei. Froh und munter schweiften die Augen durch die herrliche Gegend, und vergnügt schmunzelte ich vor mich hin, als 4.10 Uhr rechts der Hohentwiel auftauchte und vor mir der schöne Bodensee.

Als ich mit meiner L 25 um 4.30 Uhr über Meersburg wegzog, beneidete ich die Badenden unten, denn immer noch war es mir reich-

lich warm in meiner Lederjacke. Friedrichshafen war erreicht, der Platz umrundet, und alte Bekannte waren auf Entfernung gegrüßt. Schnell überschlug ich Strecken und Zeiten. Jawohl, es mußte noch vor Nacht-einbruch über München nach Böblingen reichen. Aber ehe die Nase meiner D 1753 sich nach München drehte, machten wir zusammen schnell einen Besuch bei meinem lieben Mutterle im Lindauer Krankenhaus. Lebhaftes Winken zeigte mir, daß ich erkannt worden war und daß mein Besuch Freude gemacht hatte.

Die Reise nach München wurde lang — Gegenwind! Während meine Kurven am Morgen über der Wasserkuppe wegen der schwerbeladenen Maschine noch sehr vorsichtig gewesen waren, konnten wir in München-Oberwiesfeld schon eher wieder etwas zeigen.

10 bis 15 Kilometer vor Augsburg raucht es in der Gegend. Ein Bauernhaus fängt eben an zu brennen. Das muß ich mir mal näher ansehen. Die Feuerwehr ist gerade im Anfahren. Bauernfeuerwehr! Ich drehe Kreise. Das Feuer nimmt zu. Unten sind Schläuche gelegt. Jetzt wird es wohl gleich losgehen? Aber bloß keine falsche Einbildung! Der Spritzenmann zieht um, auf die andere Seite. — Am Bach, 200 Meter weit weg, beginnt man ein wildes Pumpen. Aber am Schlauch kein Spritzer! Man hält deshalb Kriegsrat. — Ich drehe indessen meine 15. Runde. Fäuste drohen herauf. Manu, denke ich, ob die sich von mir gestört fühlen? — Als vorsichtiger Mann empfehle ich mich auf dem kürzesten Wege in Luftlinie, sonst bin ich letzten Endes noch schuld, daß das Haus abgebrannt ist. —

12 Stunden hänge ich nun schon oben ohne irgendwelche Beschwerden. Die Nacht allerdings kann recht nett werden. Gewitter waren prophezeit. Vielleicht kann man mit Leerlauf frontensiegeln? Behaglich wird mir freilich nicht bei dem Gedanken. Um 8 Uhr bin ich zwischen Teck und Neckar und pumpe, laut Bordbuch, Benzin, bald darauf wieder in Böblingen. Und nun habe ich nur noch undeutliche Erinnerungen an ein ewiges 'Pendeln' zwischen Ludwigsburg und Böblingen. Immer dunkler wird's, die Lichter flammen auf. Die eifrige Luftpolizei beleuchtet den Flugplatz. In Richtung Ludwigsburg ist der Bahnhof Kornwestheim mein Wegweiser.

Hin und her, immer über die Solitude weg oder nah dran vorbei.

— Nacht. — Mit Taschenlampe und Innenbeleuchtung kontrolliere ich alle paar Minuten die Instrumente und den Benzinmesser. Unten ist alles grau. — Jetzt bloß nicht an Notlandung denken, wo man den Wald nicht von der Wiese unterscheiden kann! In Ludwigsburg wacht ein Häuflein Kameraden. Die werden einen schönen Betrieb machen da unten. Ich bilde mir ein, die Gläser klingen zu hören in der kleinen Bude am Hallenende. Hier und dort wird mit Raketen geschossen, in Böblingen manchmal auch noch „ein blendendes Radieschen“ zu mir heraufgejagt. Auch im Flugplatzrestaurant in Böblingen ist bis 1 Uhr Betrieb. Dann wird es aber stiller. Und viele Lichtlein löschen aus. In der Ferne blitz es. Aber die schweren, angekündigten Gewitter bleiben aus. Und so schön und ruhig ist die Luft, daß meine Maschine von selbst fliegt. Ich könnte fast schlafen, wenn die Wendepunkte nicht wären.

Und so vergeht Stunde um Stunde. Der Morgen bricht an, und ich beginne wieder, eigentlich mehr zum Zeitvertreib, Notizen zu machen und Zettel hinunterzuwerfen. Um 7.30 Uhr waren es 24 Stunden. Wie ich Benzin nachpumpe, läßt auf einmal der Widerstand nach. Aus! Nun langt es vielleicht noch 1—2 Stunden.

Die letzte halbe Stunde bleibe ich in einiger Höhe über dem Böblinger Pfah.

Als die 25. Stunde vorüber und nur noch ein kleiner Rest Benzin übrig ist, lande ich, um wenigstens bis an die Halle rollen zu können. —

Dies war ein langer Tag, aber ich müßte lügen, wollte ich behaupten, daß irgendwelche Schwierigkeiten dabei gewesen seien. Meine Achtung vor dem Dauerflieger ist wesentlich gesunken, seitdem ich selbst diesen kleinen Versuch gemacht habe. Viele andere Flüge in Motormaschine und Segelflugzeug waren ungleich schwieriger und gefährlicher als mein Dauerflug von 25 Stunden 11 Minuten.“

Mit dem Leichtflugzeug in Richtung Amerika

Doch Wolf Hirth lockte noch etwas ganz anderes. Ihn hatte gerade zu dieser Zeit wieder die alte Reiselust gepackt: Er wollte, was alle Flieger damals reizte, mit dem Flugzeug Amerika erreichen.



Phot. Lange.

So entsteht ein Segelflugzeug! — Und zwar handelt es sich hier um den Bau eines „Grunau-Baby“, bei dessen Entwurf und Konstruktion Wolf Hirth sehr wesentlich beteiligt war.



Phot. Pressebild.

Vier Prominente auf der Wasserkluppe. — Von links nach rechts: Prof. Georgii, der bedeutende deutsche Segelflugwissenschaftler, Peter Riedel, der schon seit 1920 zur Rhön kommt und u. a. auch Preisträger des Hindenburgpokals ist, Hanna Reitsch, die beste Segelfliegerin der Welt, und Wolf Hirth, „Hanna's“ Lehrer.



Phot. Stöcker.

Konstruktion und Herz eines modernen Reiseflugzeuges für jedermann: 8-Zylinder-Motor der Hellmuth-Hirth-Werke in einem Klemm-Tiefdecker vom Typ KL 32.



Phot. Stöcker.

„Start frei!“ — Wolf Hirth startet mit seinem Begleiter Jäg zum Europarundflug auf dem Berliner Flughafen Tempelhof.

Wie ja schon allgemein bekannt geworden ist, gelang ihm diesmal seine Unternehmung nicht. An ganz merkwürdigen Umständen scheiterte sein Weiterflug, nachdem er schon Island erreicht und damit die Hälfte seines Weges nach Amerika zurückgelegt hatte. Damit jedoch künftige Wanderflieger auch hier ihre Lehren ziehen können, wollen wir auf diesen Flug ebenfalls kurz eingehen.

Wolf erzählt:

„Schon seit Jahren plante ich eine Besuchsreise nach Nordamerika, die immer wieder aus Zeitmangel verschoben werden mußte. Freunde hatten mich eingeladen, mit einem Segelflugzeug hinüberzukommen, um die verschiedensten Gegenden der Staaten und Kanadas auf ihre Segelflugeignung hin zu untersuchen. Da ich in den letzten Jahren beinahe alle meine Reisen mit dem Leichtflugzeug gemacht hatte, kam mir ganz von selbst der Gedanke, hinüberzufliegen. Dieses Vorhaben wurde noch unterstützt, als eines Tages der Sportschriftsteller Oskar Weller mit einem ähnlichen Flugplan an mich herantrat. Von mir selbst war der Flug also keineswegs als sportliche Sonderleistung gedacht, sondern als Mittel, mich und meine Klemm billig nach den Vereinigten Staaten zu bringen. Zu einem Forschungsflug hatte ich gar nicht die Mittel, da ich die Unkosten aus eigener Tasche bezahlte.“

Während ich mich der Vorbereitung meiner Maschine widmete, den Motor nachsehen und sparsam einstellen ließ, sowie mich selbst durch einflüchtige Dauer- und Nachtflüge trainierte, hatte Weller die Vorbereitung der Strecke übernommen. Da mein Salmson-Motor nur bei Verwendung von ‚Siedegrenzbenzin‘ der DAPG restlos befriedigend arbeitete, mußte dieses auf den Hauptetappenpunkten bereitliegen.

Über Landeplätze auf Island und in Labrador waren günstige Nachrichten eingelaufen, dagegen war es Weller trotz fünfmonatiger Verhandlungen mit dem Dänischen Aero-Klub nicht gelungen, ein Bild über die Landemöglichkeiten in der dänischen Kolonie Grönland zu bekommen.

Während von allen anderen Ländern freundliche Unterstützung zugesagt war, ließ man uns von Dänemark aus, wie man so sagt, ‚links liegen‘. Die Gründe dieses Verhaltens sind mir heute noch nicht bekannt, man kann nur vermuten. Als dann gar noch eine Forderung der

Dänen auf Bezahlung von 1000 Kronen Einfluggebühren eintraf, die am Abend vor der Abreise vorsorglich auf 10000 Kronen erhöht wurde, wollte ich den Plan schon aufgeben, ließ mich aber schließlich doch überreden, einfach loszufliegen. Freunde wollten inzwischen von Berlin aus versuchen, diese Bedingungen herunterzudrücken.

So ging es denn an einem regnerischen Morgen los von Berlin nach Köln und nachmittags weiter nach St. Inglevert bei Calais, nach London und von dort nach Kirkwall auf den Orkneyinseln, wo ich auf einem Fußballplatz landete. Während wir dort auf günstiges Wetter warteten, kam unter anderem auch ein Telegramm, daß mit Grönland alles in Ordnung sei, worauf wir in 9 Stunden über ein Stück Ocean flogen, um nach insgesamt 12 Stunden bei Kaldadarnes, 50 Kilometer vor Reykjavik, dem Sitz der isländischen Regierung, zu landen.

Die erste Hälfte des Weges von meiner Heimatstadt zum amerikanischen Kontinent lag hinter mir. Während aber der Flug selbst keine großen Schwierigkeiten gemacht hatte, begann nun wieder von neuem der Ärger wegen des Einfluges nach Grönland. Einmal war mein Benzin nicht da, das schon vor 6 Wochen abgegangen sein sollte. Dann kamen wieder Telegramme des Inhaltes: Zahlt 10000 Kronen, oder Ihr bekommt weder Benzin noch andere Hilfe in Grönland!

Mit uns fragten sich noch viele in Island, warum das? In der Presse hieß es, die dänische Regierung halte unser Unternehmen für zu gefährlich und wolle es verhindern. Ob es nach Bezahlung der 10000 Kronen weniger gefährlich geworden wäre? Die unmöglichsten Vermutungen nach den wahren Gründen tauchten auf, aber auch heute noch, nachdem laut einer Nachricht aus Island die dänische Regierung unseren Einflug jetzt (1931) gestattet, ist es mir unklar, warum damals deutsche, englische und isländische amtliche Stellen alles taten, um uns zu helfen, die Dänen aber das Gegenteil.

Es wird überall behauptet, die Gegend sei für Leichtflugzeuge zu stürmisch. Das konnte ich in den 8 Tagen, die ich dort in der Gegend war, nicht feststellen. Jeden Tag hätte ich fliegen können. Da war ich im Vorjahr bei ganz anderen Stürmen in der Mittelmeergegend in der Luft gewesen. Mit dem Dampfer fuhren wir später unweit der

grönländischen Südspitze vorbei, wo es wohl windig war, aber nie so, daß meine Klemm nicht dagegen angekommen wäre.

Als nach mehrtägigem Aufenthalt in Reykjavik feststand, daß mein Benzin nicht kam und auch die Mittel nicht zu bekommen waren, mit denen die Einfluggenehmigung gekauft werden konnte, verzichtete ich darauf, wochenlang in Island herumzusitzen, und fuhr mit dem kanadischen Dampfer 'Minnedosa' nach der kanadischen Hauptstadt Montreal, von wo die Reise dann mit der treuen Klemm weiterging nach den Vereinigten Staaten.

Wie schon manches Mal früher, so hatte sich auch diesmal wieder gezeigt, daß der Flug selbst ein Kinderspiel war gegenüber der Überwindung des 'Formalitätenkrams', der sich im vorliegenden Fall freilich in einer Größe zeigte, die vermuten ließ, daß irgendein Interesse vorlag, uns auf keinen Fall nach Grönland fliegen zu lassen.

Zweifellos ist das, was ich vorhatte, also ein Flug mit einem zuverlässigen Leichtflugzeug von England über die Orkneys, Island, Grönland und Labrador zwischen August und September möglich, meinen Erfahrungen nach sogar unschwer.

Aber... das gilt nur für den 'Flug'. Für 'das andere' braucht man Zeit, Beziehungen und Geld."

Wolf Hirth in USA.

Über das Thema „Zeit, Beziehungen und Geld“ könnte man ja nun ein ganzes Buch, dick wie eine handgeschriebene Bibel, verfassen. Und zumal Tatmenschen von der Art Wolf Hirths hätten hierüber sehr viel zu berichten. Man kann ja wirklich sagen, was man will: Beziehungen und Geld sind beim Vorwärtskommenwollen von großer Bedeutung. Und wenn man sie nicht hat, muß man sie sich eben erkämpfen.

Wolf Hirth hat sich ebenfalls beides, soweit es bei seiner Bescheidenheit möglich war, immer wieder erkämpft, auch in den Vereinigten Staaten. Ja, er brachte es sogar fertig, in New York eine Segelflugschule und in Pittsburg einen Segelflugeugbau zu gründen. Na, und

daß solche geschäftlichen Unternehmungen oftmals zähmere Happen sind als segelfliegerische Höchstleistungen, die er drüben auch aufstellte, klingt vielleicht seltsam, ist aber unbestreitbar.

Aber da in diesem Buche immer nur das Allerwesentlichste aus dem Leben unseres Kameraden erzählt werden soll, so können wir auch jetzt, wenn wir bei seinem Nordamerikaufenthalt sind, nur ein paar Punkte herausgreifen.

Und so soll zuerst einmal davon gesprochen werden, daß man auch in USA tüchtig arbeiten muß, um es zu etwas zu bringen.

Hier ein paar Tagebuchaufzeichnungen über die erste Zeit, die Wolf Hirth jenseits des großen Teiches verbrachte:

„Am 10. August kam ich mit dem Dampfer 'Minnedosa' von Island in der größten Stadt Kanadas, dem am St.-Lorenz-Strom gelegenen Montreal an. Nachdem die verschiedenen Formalitäten erledigt und meine Klemm durch ein Auto nach dem Flugplatz St. Hubert geschleppt war, machte ich einen Besuch beim deutschen Konsul und flog dann am 14. August in 5 Stunden nach Syracuse. Am folgenden Tage ging's mit dem Auto nach Rochester zur Paßerledigung, von dort nach New York, um mein Segelflugzeug, das am 17. August in Begleitung von Fritz Ackermann ankam, nach Syracuse zu holen. In Syracuse wurde aus mitgebrachten Einzelteilen in 3 Wochen ein 'Prüfling' zusammengebaut. In dieser Zeit machte ich mit meinem Motorflugzeug eine größere Zahl von Passagier-, Versuchs-, Vorführungs- und Wettbewerbsflügen, sowie einen längeren Flug zur Suche von Segelfluggeländen. Mit dem Segelflugzeug wurden nur einige kurze Versuchsflüge auf ebenem Gelände ausgeführt, da die hier nötige Zulassung noch nicht aus Washington eingetroffen war.

Mitte September flog ich nach New York, um Augustus Haller abzuholen, der von der Wasserkuppe mit dem dort erworbenen Segelflugzeug, 'Schloß Mainberg' eintraf. Während der Hinflug in Luftlinie durchgeführt war, mußte ich auf dem Rückflug wegen sehr schlechten Wetters den Hudson entlang über Albany und Shenektady fliegen. Zum 'Franzen' (bekanntlich nennt so der Flieger das Orientieren aus der Vogelperspektive) benutzt man hier Eisenbahn- und Straßenkarten.

In den verbleibenden Zwischenzeiten schrieb ich verschiedene Aufsätze für amerikanische Magazine und bereitete meine Segelmaschine für den Segelflugwettbewerb von Elmira vor.

Am 21. September flog ich nach Elmira, wo an diesem Tag der Wettbewerb begann. Nachmittags angekommen, konnte ich noch am selben Abend bei praktisch völliger Windstille im abendlichen Wärmeaufwind der bewaldeten Hänge meinen ersten Segelflug in Amerika vorführen. Weil große Zuschauermengen den ganzen Tag auf Segelflüge gewartet hatten, eine große Zahl bedeutender Persönlichkeiten der USA-Luftfahrt anwesend waren und die Amerikaner nur Gleitflüge bis 5,5 Minuten zeigen konnten, machte deutscher 'Segelflug' sofort guten Eindruck.

Da die Hälfte meines einstündigen Fluges bei völliger Dunkelheit stattfand und die Landung auf dem mit Autoscheinwerfern und Benzinfeuern beleuchteten Flugplatz ausgeführt wurde, kamen auch die Laienzuschauer auf ihre Kosten.

Am folgenden Sonnabend flog ich meine Maschine für 7 Stunden und 7 Minuten die 15 Kilometer lange Hügelreihe östlich Elmira entlang, während die längste Flugdauer eines Amerikaners 3,5 Stunden war. Die Windbeschaffenheit konnte man mit 'sehr böig' bezeichnen. In der folgenden Woche wurde täglich geflogen, und die Amerikaner verbesserten ihre Leistungen von Tag zu Tag. Wegen des einzigen, für mich erreichbaren Geldpreises von 100 Dollars für die größte Zahl der Flüge über 30 Minuten mußte ich mich leider hauptsächlich auf diese Sache verlegen, weshalb ich bei meinen weiteren Flügen (insgesamt 26) nur die Höchstdauer von 2,5 Stunden erreichte. Der bedeutendste Flugtag war der vorletzte, Sonnabend, der 4. Oktober 1930, an dem bis zu 9 Maschinen gleichzeitig in der Luft waren und auch einmal ein Flugzeuganhängelflug mit vier hintereinander gekuppelten Franklin-Maschinen ausgeführt wurde, dabei Start auf dem Motorflugplatz mit Weiterflug aller Maschinen am Segelhang. Die Amerikaner schlugen zweimal an diesem Tage meine Dauerleistung um 13 bzw. 33 Minuten, während ich auf meinem einzigen Streckenflug in 2,5 Stunden 52 Kilometer erreichte und damit einen neuen amerikanischen Streckenrekord aufstellte.

Dabei ist zu berücksichtigen, daß große Strecken dieses Fluges gegen den Wind geflogen werden mußten, weil es sich um einen Zielflug nach Norwich handelte. Die Aufgabe konnte allerdings bei der gegebenen Windrichtung nicht gelöst werden. Das Wetter war für bisherige Segelflugverhältnisse eigenartig: Windstärke etwa 8 Metersekunden. Himmel klarblau, wolkenlos bei kräftigen, aber nicht sehr ausgedehnten Aufwindschläuchen.

Nur in Anbetracht dessen, daß es mir durch Anwendung einer bis dahin unbekannten Segelflugtechnik gelang, 3 solcher Schläuche bis aufs letzte auszunutzen, konnte ich dreimal über verschiedenem Gelände Höhen von 850, 950 und 1000 Meter erreichen. (Siehe auch das Kapitel: „Flying high.“)

Während des Wettbewerbs machte ich außerdem den ersten Versuch, einem Kameraden beim Dauerflug ein Päckchen mit belegten Broten zu überbringen, und zwar mit Hilfe einer 300 Fuß langen Angelschnur. Der Versuch mißlang wegen der zu verschiedenen Geschwindigkeit der beiden Maschinen, wurde aber später mit gleichartigen Maschinen zweimal gut durchgeführt. Ferner warf ich an zwei Tagen über dem Startplatz, dem Motorflughafen und der Stadt Elmira je zweihundert Rosen ab als Dank für die überaus freundliche Aufnahme, die ich gefunden hatte.

Auf dem Rückflug nach Beendigung des Wettbewerbs landete ich in der Universitätsstadt Ithaca und hielt an der Cornelluniversität meinen ersten Vortrag in Englisch über ‚Segelflug‘. — Am 11. und 12. Oktober nahm ich an einem Wettbewerb in Le Roy bei Rochester teil, wobei ich mit meinem ‚Prüfling‘ erstmals Autoschleppflüge bis zu Höhen von 150 Meter und einer Dauer von 1 Minute 45 Sekunden machte. Hierbei gewann ich zwei erste und einen zweiten Preis. Mit meiner ‚Klemm‘ zeigte ich Ballonrammen und „crazy flying“ (verrücktes Fliegen) sowie einen Gleitflug mit stehender Schraube aus 500 Meter Höhe. Aufnahme und Kameradschaft ausgezeichnet. Zuschauer, besonders aus Rochester: 25 000 (viele Deutsche). Rückflug auf Umweg über die Niagarafälle, die von oben freilich nicht so imposant wirken, wie wenn man ‚drunter‘ steht. —

Vom 15. bis 22. Oktober Überholung meines Klemmflugzeugs

(selbst ausgeführt), ebenso Motor. Am 23. Oktober zweiter Flug nach New York, dort interessante Besprechungen über Probleme des amerikanischen Segelflugs. Am 25. Oktober Besichtigung der weltberühmten Wright-Motorenwerke in Paterson.

Am 26. Oktober als Zuschauer beim großen Flugtag bei Newark N.J. Halte kurze Rede am Radio. Treffe interessante Persönlichkeiten der USA-Luftfahrt. Am 27. Oktober Flug nach Norwich, dort Vortrag vor Rotaryclub, sowie vor 500 Schülern und Schülerinnen. Besichtigung verschiedener Fabriken. Heimflug. Morgen Flug nach Pittsburgh, später Cleveland, Akron, Detroit, Ann Arbor, Chicago, St. Louis. Am 18. November Vortrag vor Ingenieurverein von Massachusetts. In Pittsburgh voraussichtlich Segelflüge.“

7 Stunden im Segelflugzeug über Elmira (USA.)

In diesen Tagebuchblättern lasen wir bereits von dem 7-Stunden-Flug über Elmira, bei dem Wolf zum ersten Male einen amerikanischen Rekord schlug. Wir hörten auch bereits von seinen Höhenflügen. Über beide Flüge muß er uns noch Einzelheiten erzählen, damit der Nichtfachmann sich diese Leistungen besser vergegenwärtigen kann, der Jungflieger und die „Kanone“ vielleicht neue Anregungen daraus erhalten. Nicht wahr, niemand kann jemals auslernen!

Also, Wolf Hirth erzählt zuerst von seinem Dauerflug:

„YMCA ist eine in ganz USA wohlbekannte Abkürzung für: Vereinigung christlicher junger Männer (Young Man christian association). So viel ich von diesem Klub kennengelernt habe, tritt man ihm bei, um in allen Städten billig zu wohnen, im Klubfessel seine Zeitung zu lesen, nebenbei im Radio die neuesten Baseballergebnisse zu hören und, was mir persönlich das Wertvollste war, frühmorgens in einem wunderschönen ‚Schwimmbad‘ wach zu werden.

Am ersten Sonnabend des 1. amerikanischen Segelflugwettbewerbs 1930 kam ich aber um diesen Genuß, weil mich die Sportleitung um

6 Uhr früh zwecks Geländeausswahl holen ließ. Sie ließ mir sagen, es wehe ein sehr kräftiger Wind.

Howley Bowlus, ein prächtiger Kerl und Amerikas Segelflugmeister, war mit seiner leichten Maschine schon da und montierte seine Kiste eben auf. Der Wind war erfreulich frisch, aber auch erheblich unruhig. Stoßweise brauste er über den Startplatz, der etwa 500 Meter hinter dem eigentlichen Segelflughang lag.

Bowlus startete und wurde gleich ordentlich durchgeschüttelt, so daß ihm nach einer Stunde der Sitz brach und er schleunigst wieder an der Startstelle landete. Da auch meine Maschine in der Zwischenzeit angekommen war, wurde sofort montiert, und, kurz nach Bowlus, der repariert hatte und wieder gestartet war, ließ auch ich mich mit dem Gummiseil in die Luft schleudern.

Da war es alles andere, bloß nicht gemütlich. Nicht nur auf und ab ging es, auch seitlich gab es scharfe Stöße in die Maschine. Dafür war das Höhegewinnen ein Kinderspiel. Rasch hatte ich 300 bis 400 Meter erreicht und damit einen schönen Ausblick auf das reizend im Tal gelegene Elmira, den langjährigen Wohnsitz des köstlichen amerikanischen Humoristen Mark Twain, gewonnen.

Bald kam noch ein weiterer Segler vom Startplatz, der des Sturmes wegen auf ein 3 Kilometer entferntes Feld verlegt worden war, herbeigeschossen, so daß wir nun also zu dritt im turbulenten Aufwind vor den 'Pferdeköpfen' (horseheads) schaukelten. Vorerst hatte ich aber nicht viel Zeit, Ausschau zu halten. Ich hatte im 'Innern' zu tun. Wer schon einmal ein Segelflugzeug sah, weiß, daß der Führer im Kumpf gerade Raum hat zum Sitzen. Irgendeine größere Bewegung ist ausgeschlossen. Freundliche Zuschauer hatten mir kurz vor dem Start fünf Äpfel und zwei Päckchen Kaugummi gegeben, die ich in meine Ledertasche gestopft hatte. Zum Frühstück war ja weder Zeit noch Gelegenheit gewesen. So wollte ich dieses jetzt nachholen. Doch griff ich keineswegs zuerst nach den Äpfeln, im Gegenteil, sie hinderten mich nur, als ich mit der Linken um den rechten Arm, der den Steuerknüppel hielt, herumlangte und nach meinem Taschentuch fingerte, das ganz unten in der rechten Hosentasche wohl verborgen lag.

Es soll Leute geben, die sich Geduldspiele kaufen, wo man sie doch

kostenlos haben kann! Schon hatte ich einen Taschentuchzipfel zwischen zwei Fingern, als eine Fallbö mich vom Sitz hob. Natürlich hält man sich in einem solchen Fall am Griff des Steuerknüppels fest. Das tat ich auch und — hatte den Griff in der Hand, während der Knüppel nach vorn schnappte und die Maschine sich mehr geschwind als gemächlich in eine Sturzfluglage begab. Aus Taschewinkeln heraus, an Äpfeln und Instrumenten vorbei, haschte die Linke, so schnell es ging, nach dem Steuerrohr, während die Rechte immer noch, sozusagen: sprachlos, untätig ob der Überraschung, den Holzgriff festhielt, der dann vorläufig den Äpfeln Gesellschaft leisten durfte.

Von neuem begann nun die Jagd nach dem Taschentuch, um meiner armen Nase endlich Erleichterung verschaffen zu können.

Nach einer halben Stunde war es geschafft, der genussreiche Augenblick kam, während die Zuschauer am Startplatz ob des Trompetentones aus lustiger Höhe erstaunt lauschten.

Mit der Zeit drückte mich der Holzgriff in meiner Tasche. Wie konnte ich ihn wieder festmachen? Mein erster Kaugummi war sowieso ausgelutscht, also schmieren wir diesen gut durchgekneteten Kitt in den Holzgriff, ringsum, immer an der Wand lang. — Und noch heute sitzt mein Griff wie angegossen. Endlich ein Verwendungszweck für durchgekauften Gummi! —

Die Luft ist noch unruhiger geworden, der Himmel ist klarblau, und die Sonne wärmt wenigstens etwas bei der Kälte. Es ist Mittag geworden, und der rote Segler ist verschwunden, während Bowlus in seinem silbergrauen Albatros weit unter mir seine Schleifen zieht. Auf dem Golfplatz in der Mitte meines Kurses ist jetzt reger Betrieb, und auch das Sportgelände nahe der Stadt scheint heute noch ein Spiel zu erwarten. Da wird es mir wenigstens nicht so langweilig werden.

Nach zweieinhalb Stunden ist plötzlich Bowlus nicht mehr zu sehen. Hoffentlich ist ihm nichts passiert. Man weiß von seiner Maschine, daß sie manchmal die Verwindungsklappen verliert. Und bei dem unruhigen Wind wurde sie sowieso oft bedenklich umhergeworfen.

Ich suche auf allen Wiesen im Tal, in Waldwinkeln und in Äckern, oben am Hang. Aber nichts ist zu sehen. Dagegen taucht nach einiger Zeit wieder der rote Cadet mit Jack O'Meara am Steuer auf, um

aber bald wieder für den Rest des Tages zu verschwinden. Wohin, kann ich nicht feststellen. So bin ich längere Zeit ganz allein, mache Ausflüge über die Stadt und den Sportplatz, der sich allmählich zu füllen beginnt.

Am Hang finde ich schließlich eine kleine Gruppe damit beschäftigt, Steine zu einem Buchstaben zusammenzulesen. Bald lese ich „Bowlus?“ und ersehe daraus, daß man auch unten um sein Schicksal besorgt ist.

So laut als möglich schreie ich hinunter: „Ich kann ihn nirgends sehen!“

Da ich immer noch eine Höhe von 300 bis 500 Meter über dem Startplatz habe, mache ich zum erstenmal nach drei Stunden den Versuch, die ganze, ununterbrochene Hügelkette von 12 bis 15 Kilometer Länge entlangzufliegen, um dabei vielleicht Bowlus zu entdecken. Der Versuch gelingt auch, aber von Bowlus gibt es keine Spur.

Am neuen Startplatz ist inzwischen reger Betrieb. Zeitweise sind dort drei der amerikanischen Einheitssegler (mit 12 Meter Spannweite, Stahlrohrumpf und einem Mädchen) gleichzeitig in der Luft. Auch der Deutsche Dr. Wolfgang Klemperer, der Sieger des ersten Rhönsegelfluges 1920, seit Jahren bei der Goodyear Zeppelin Comp. in Akron tätig, macht hier heute seinen ersten Segelflug in dieser Gegend.

Ich fliege weiter, an meinem Startplatz vorbei, über das Golfeld hinaus, zum nördlichen Wendepunkt. Rund 50 Minuten brauche ich, um die Bergkette entlang einmal hin und zurück zu fliegen. Immer gibt es wieder Neues zu schauen. Einer landet im Fluß, ein anderer macht Bruch; auf dem Fußballplatz ist ein Rugbyspiel im vollen Gange, und, was man schnell gewöhnt wird, auf den Straßen überall Auto hinter Auto.

Bei mir oben ereignet sich dagegen gar nichts. Mein Holzgriff hält gut, meine Äpfel sind verzehrt, der Wind wird jetzt zeitweise ruhiger. Es wird Abend. Der letzte Kaugummi gelangt an seinen Bestimmungsort.

Da ich nicht genau weiß, wieviel über 6 Stunden der amerikanische Rekord beträgt, will ich mindestens sieben Stunden fliegen. Bei Nacht zu fliegen, ist mir bei 500 Dollar Strafe verboten, es sei denn, ich

montiere die für die Nacht vorgeschriebene Lichtanlage an meine Maschine. Trotzdem hatte ich am ersten Tage des Wettbewerbs einen einstündigen Flug nach Sonnenuntergang mit einer schaurig-schönen Nachlandung auf dem durch Autos und Benzinfeuer erleuchteten Flugplatz ausgeführt. Aber das war noch vor dem offiziellen Nachtflugverbot.

Als die Sonne halbkugelig vom Horizont geschnitten wird, mache ich mich also mehr gezwungen als freiwillig zur Landung bereit. Sie ist wegen einer Hochspannungsleitung, und weil ich genau gegen die Sonne zu fliegen habe, nicht ganz einfach. Gerade im letzten Eck eines Maisfeldes setzt mich mein treuer Vogel heil auf den Grund. Etwas steif, aber sonst wohl und munter, klettere ich aus meinem Rumpf und frage zuerst nach Bowlus. Gott sei Dank gibt es eine beruhigende Nachricht. Er hatte einen kleinen Streckenflug unternommen und war nach 14 Kilometer glatt gelandet, einige Zeit später in der Nähe auch Jack O'Meara.“

Der amerikanische Dauerrekord stand damals auf 6 Stunden 48 Minuten. Wolf hatte ihn also durch seinen Flug gebrochen, und er wäre jetzt sein gewesen — — — wenn sein Barograph geschrieben hätte. Dummerweise hatte dieser aber ausgelegt.

Selbstredend war Wolf hierüber erst traurig. Doch er tröstete sich bald. Bei allen Kämpfen kommt es ja letzten Endes hauptsächlich darauf an, wie man gekämpft hat. Und wenn man ehrlich und tapfer gestritten hat, ist es doch ziemlich gleichgültig, ob man siegt oder nicht.

Mit Recht schrieb Baron de Coubertin, der Schöpfer der modernen Olympischen Spiele gelegentlich: „The important thing in the Olympic Games is not winning, but taking part. The essential thing is not conquering, but fighting well.“ („Das Wichtigste bei den olympischen Spielen ist nicht, zu gewinnen, sondern teilzunehmen. Nicht der Sieg ist die Hauptsache, sondern der ehrliche Kampf.) Daran dachte Wolf damals und fand sich mit seinem Geschick ab.

Flying high

Und jetzt mag Wolf von seinem Flug erzählen, der für die ganze weitere Entwicklung in der Segelfliegerei grundlegend war. Wohl kannte man schon von früher her das Thermikfliegen, doch dies nur in allgemeiner Form mit Hilfe der Cumuluswolken. Durch gründliche Überlegungen und viele Vorübungen vor und während des Wettbewerbes von Elmira kam nun Hirth zu dem Ergebnis, daß es eine ganz neue Art des Segelfliegens geben müsse, wenn man die vielen, überall vorhandenen kleinen thermischen Aufwindgebiete durch „enges, gleichmäßiges Kreisen“ auszunützen vermöchte. Und gleich beim ersten Versuch gelang ihm ein glänzender Flug nach dieser neuen Methode, die als solche in der Geschichte des Segelfluges hier zum ersten Male auftaucht.

Er erzählt von diesem ersten Thermikflug ohne Wolken mit seiner heute allgemein üblichen „Steilkreistechnik“, der im Oktober 1930 durchgeführt wurde, folgendes:

„In den Vereinigten Staaten von Amerika hat man sich in den letzten Jahren viel Mühe gegeben, den Fluggedanken in die Masse zu tragen. Lindberghs Transatlantikflug gab den Anstoß zu einem überaus schnellen Aufschwung, dem nach drei Jahren ein schwerer Rückschlag folgte. Deshalb arbeitet man nun mit allen Mitteln daran, die Fliegerei wieder volkstümlich zu machen.

So wurde sogar in vielen Theatern eine Revue aufgeführt, die einen ganzen Abend lang eine Geschichte vom Flugplatz behandelt: 'Flying high' („Höhenflug“).

Das Neueste aber ist das Wiedererwachen des Segelfluggedankens, von dem man und wohl nicht mit Unrecht hofft, daß er dem Volke den 'Flug' näherbringt. —

Das Geheimnis eines erfolgreichen motorlosen Überlandfluges ist die Kunst, jeden im Flugweg liegenden Aufwind zu finden und so lange als möglich auszunützen, jeden Abwind möglichst zu vermeiden oder doch so schnell wie möglich wieder zu verlassen.

Aber wie macht man das? Mit der Zeit hat der Segelflieger verschiedene Arten von aufwärts blasenden Windströmungen entdeckt, die bekannteste davon ist der „Hangwind“, der entsteht, wenn der Wind in seinem Weg auf einen langen Berg stößt, über den er hinübergezwungen wird. Eine andere Art von Aufwind entsteht durch die ungleiche Sonnenerwärmung der Erde, durch die ja letzten Endes alle Winde entstehen. Dazu gehört vor allem der wohlbekannte „Wolkenaufwind“. Endlich sei der Gewitteraufwind erwähnt, eine für Streckensegelflüge aussichtsreiche Aufwindart.

Zwar war in den USA schon mancher Streckenflug versucht worden, aber größere Erfolge wurden erst während des Segelflugwettbewerbes bei Elmira N. Y. im Oktober 1930, von dem ich bereits gesprochen habe, erzielt. A. Haller, ein Deutschamerikaner, der in Deutschland Segelfliegen gelernt hatte, flog erst 25 und dann 33 Kilometer weit.

Mir selbst gelang am letzten Wettbewerbstag der nachfolgend beschriebene Flug, der kein Langstreckenflug in irgendeiner beliebigen Richtung war, sondern ein Fernzielflug mit dem Ziel Norwich, einer 150 Kilometer entfernten Stadt. Der dortige Segelflugverein hatte nämlich dafür einen Preis ausgesetzt, um den ich mich bewerben wollte.

Schon vor Beginn des Wettbewerbs hatte ich mir zwei Möglichkeiten für die Durchführung dieses Fluges ausgedacht, die freilich beide das Vorhandensein von Wolken zum Auffinden thermischer Aufwinde zur Voraussetzung hatten.

Sechs Maschinen waren schon in der Luft, als ich mich in meinem Segler über den Südhang des Segelfluggeländes bei Elmira hinaus schnellen ließ. In wenigen Minuten war ich über die Übungssegler hinausgestiegen und erreichte nach 20 Minuten auch Haller, der in etwa 350 Meter Höhe durch die Gegend zog. Eine Zeitlang flog mein „Musterle“ zusammen mit Hallers „Schloß Mainberg“ langgezogene Achten weit über den anderen Seglern, da gewahrte ich plötzlich bei einer Wendekurve, wie mein Kamerad am anderen Ende des Hanges fahrradartig in die Höhe stieg. Sofort lenkte ich meinen Vogel in diese Gegend und konnte auch zu meiner Freude ein ausgedehntes thermisches Aufwindgebiet erreichen, in dem ich innerhalb zehn Minuten in einer Steilspirale auf beinahe 1000 Meter über Start stieg. Dies

war die größte, während des Wettbewerbs und überhaupt in Amerika bisher erreichte Höhe. Dabei war jedoch an diesem schönen Sonnentag von Wolken keine Spur zu sehen. Die lieblichen, weißgeballten Nebelhaufen fehlten gänzlich.

Noch überlegte ich mir kurz, ob es einen Sinn habe, ohne diese Aufwind-Wegweiser loszuziehen und dazu mit Seitenwind auf die vorgeschriebene Strecke zu gehen. Dann aber lockte mich die reizvolle Aufgabe gar zu sehr, und so war mein Segler gleich darauf unterwegs, das breite Chemungtal abwärts. Freilich ging in den nächsten 15 Minuten wieder viel von der schönen Höhe verloren, als ich nicht weit von Waverly zwei Raubvögel kreisend rasch Höhe gewinnen sah.

Was hatten denn die so hoch da oben zu suchen? Im allgemeinen fliegen diese Landstreicher doch nur, um Beute zu finden. Aber manchmal macht es ihnen vielleicht Spaß, zum Vergnügen höher und höher zu schweben. Nun, ihre Lust war auch meine Freude; denn sie zeigten mir, wo ich neuen Auftrieb finden würde. Ein kleiner Umweg brachte mich über sie, und schon ging es auch wieder kurze Zeit aufwärts. Die Vögel ließen sich nicht stören, möglicherweise haben sie mein Sperrholzgeräusch gar nicht gesehen, weil sie doch auch lieber nach unten sehen, als sich den Hals zu verrenken.

Weit unten lag Waverly. Von nun an ging es das Susquehannatal aufwärts. Haller war um die größte Strecke mit Rückenwind das Tal abwärts nach Süden geflogen. Er war schon nicht mehr zu sehen. Wieder ging gleichmäßig Meter für Meter der wertvollen Höhe verloren. Gar kein Aufwind mehr zu finden? Der Boden kam immer näher. Der nächste, Aufwind versprechende Hang lag weit voraus. Zum Glück war unten nicht wie sonst oft in dieser Gegend viele Kilometer weit Wald, sondern mehrfach geeignet scheinendes Landegelande.

Eine schöne, lange Wiese voraus hatte ich schon endgültig zum Landen vorgesehen, als in einer Gegend, die nach Hangwindregeln hätte Abwind geben müssen, plötzlich wieder ein ausgezeichneter Aufwind zu spüren war. Und wieder ging es nun in steilen Kreisen höher. Freilich nicht lange, denn dann hatte ich den unsichtbaren Aufzug verloren, um allerdings bald darauf einen noch stärkeren zu finden. Mein Variometer zeigte wie vorher beim Steigen $1\frac{1}{2}$ —2 Metersekunden Stei-

gung, der Höhenmesser stieg sichtbar, so daß ich nach kurzer Zeit wieder 900 Meter über Start hatte.

Es ist mir so frisch in Erinnerung, als wäre es erst vor fünf Minuten gewesen, daß ich in dieser Höhe tief aufzuatmen versuchte, weil mich ein glückliches, stolzes Gefühl beseelte. Ich sagte: 'versuche', denn ich war so in den engen Kumpf meiner Maschine hineingezwängt, daß es für eine ganze Lungenfüllung nicht langte. Dafür fühlte ich mich ein Stück mit meinem treuen Vogel und hätte ihn in diesem Augenblick nicht gegen die schnellste und teuerste Motormaschine der Welt eingetauscht.

Tieftraurig war ich nur darüber, daß es seinem geistigen Schöpfer, der selbst ein begeisterter Segelflieger gewesen war, nie vergönnt war, dieses einzig schöne Gefühl mit ihm zu erleben. Schon über ein Jahr war es her, daß der Fliegertod Paul Laubenthal dem Kreise der Segelfliegerkameraden für immer entrisen hatte.

Allerlei Erinnerungen nachsinnend, stießen meine ziellosen Blicke zufällig auf eine Bergkette im Süden. Bei der fabelhaften Sicht, die wohl bis zu 80 Kilometer betrug, fiel mir jetzt erst auf, daß sich dort, in Richtung Rückenwind, ein langgestreckter, wunderschöner Segelhang erstreckte. Er mochte freilich 50 bis 60 Kilometer entfernt sein, aber sein Aussehen versprach stundenlanges, einfaches Hangsegeln.

Ich hatte leider keine sehr gute Übersichtskarte der weiteren Umgebung erhalten können, und so erfuhr ich erst später, daß diese Berge der nördlichste Zug der Alleghanies waren. Immerhin kam mir unwillkürlich der Gedanke, noch jetzt den Flug nach Norwich abubrechen und einen Versuch zu machen, diese Berge zu erreichen. Aber ich setzte dann doch den Flug in der alten Richtung fort und erreichte, unterwegs wieder alle Höhe verlierend, einen schönen Hang bei Owego. Dort segelte ich wohl zwanzig Minuten lang und sah wieder einmal dem Leben und Treiben auf einem typisch amerikanischen Golfplatz zu. Die Gestalten mit den schneckenlangsamen Bewegungen da unten hatten zweifellos keine Ahnung von dem stillen Menschengesflügel über ihnen. Unentwegt spazierten sie auf dem grünen Rasen mit den gelben Flächen hin und her. Ich wollte sie auch nicht anrufen. Die Lautlosigkeit des leichten Fluges war zu schön.

Nach einiger Zeit ruhigen Hangsegelns und genußreichen Ausschauhaltens blies mich ein Steigwind wieder ein paar hundert Meter nach oben. Während des Ausruhens am Hang hatte ich mir überlegt, daß es doch wohl zu spät sei und zu sehr ein Flug gegen den Wind, um die alte Richtung nach Norwich fortzusetzen. Dies verleitete mich zu einem Fehler; ich versuchte kurze Zeit der Fata Morgana im Süden nachzufliegen, merkte aber bald, daß dies erst recht zu spät sei.

Es wurde nämlich Abend, und deshalb ließen die thermischen Aufwinde nach. Wieder streckte mein Schmalflügler seine Nase nach Osten, aber auch dies zu spät. Hätte ich meinen Flug von Oswego aus die Talberge entlang fortgesetzt, so hätte es wahrscheinlich bis Binghampton, sicher aber bis auf den Flugplatz von Endicott gereicht. So mußte ich, kurz ehe die rettenden Talberge bei Apalachin erreicht waren, bei dieser kleinen Siedlung eine wohlgelungene 'Notlandung' vornehmen, bequemerweise 50 Meter neben einem Farmhaus, das eine Telephonverbindung mit der Wettbewerbsleitung ermöglichte. Mein erster motorloser Flug über uraltem Indianerland war damit zu Ende. Schnell ein Blick auf den Barographen. O. K. (amerikanischer Ausdruck für: Alles in Ordnung'), er hatte einwandfrei gearbeitet.

Wenn auch das schwere Ziel Norwich nicht erreicht war, so hatte ich doch das schönste sportliche Erlebnis gehabt, hatte nebenbei einen neuen amerikanischen Höhen- und Streckenrekord aufgestellt und dazu den ersten 'Wolkenflug' bei klarblauem Himmel durchgeführt."

Ja, das will Wolf ausdrücklich betont haben: dieser, sein erster Thermikflug, der erste Kreistechnikflug überhaupt, war ihm das größte und erhabenste Erlebnis in der Segelfliegerei.

Gleichzeitig sah er schon damals voraus, daß durch diese neue Art des Segelfliegens die Bahn frei sei zum Segelflug als Volkssport, weil er jetzt endgültig und wahrhaftig von den Bergen und überhaupt von der Bodenbeschaffenheit, aber auch vom Wind unabhängig geworden war.



Phot. Hirth.

Heini Dittmar auf „Condor“ über São Paulo. Die Aufnahme wurde von Wolf vom „Moazagott“ aus aufgenommen.



Phot. Hirth.

Wolf Hirths Segelflugzeug-Transportwagen auf der Reise von Rio de Janeiro nach São Paulo (über 500 km) im Innern Brasiliens. Obwohl die Straßen neben guten Strecken auch unglaublich schlechte Stücke mit eingefallenen Brücken hatten, hielt der Wagen den Strapazen stand. Links im Vordergrund Hanna Reisch mit einem Negerknaben.



Phot. Hirth.

Von der deutschen Südamerika-Segelflug-Expedition: Einheimische bestaunen die deutschen Flieger. Wolf Hirth dagegen staunte immer wieder, daß bei allen Gelegenheiten mehr Zuschauer zu Pferde als zu Fuß angerückt kamen. — Der bekannte Segelflieger Peter Riedel füllt Benzin in das Schleppflugzeug ein, um sich nach einem Überlandflug mit dem „Safnit“ von Wolf Hirth nach Buenos Aires zurückschleppen zu lassen.



Phot. Hirth.

Am Strand von Santos (Brasilien). — Ein Neger versucht sich beim Durchdrehen des Motors.

Der erste Segelflug über New-York-City

Wolf Hirth hatte Deutschland, wie wir gesehen haben, in Amerika in jeder Hinsicht hervorragend vertreten. Er war ein ausgezeichneter Propagandist für deutsches Können gewesen und hätte nach diesen schönen Flügen zufrieden die Heimreise antreten können. Doch er hatte sich noch etwas Besonderes ausgedacht. Und dies wollte er noch vollbringen, ehe er die Neue Welt verließ: einen Segelflug über New York.

Bereits in Europa hatte er sich mit diesem Plan beschäftigt. Aus Karten von New York hatte er die Möglichkeit, diesen Flug durchzuführen, erkannt. Trotzdem gab es jetzt noch allerlei Schwierigkeiten. Wohl fand er nach langem Suchen einen zum Gummiseilstart (das Hochschleppen von Segelflugzeugen durch Motorflugzeuge war damals in USA noch verboten) geeigneten Startplatz am „Riverside Drive“, der wunderschönen Autostraße am Ufer des Hudson, jedoch es fehlte ein Landeplatz.

In New York angekommen, beschäftigte er sich erneut mit seinem kühnen Plane und brachte ihn dann endlich zur Durchführung.

„Durch Besuche bei den maßgeblichen Männern des Departement of Commerce, der New-Yorker Polizei und des Departements of Parks of New York hatte ich endlich nach wochenlangen Bemühungen um die Mittagszeit des 10. März 1930 alle notwendigen schriftlichen Genehmigungen in der Tasche“, erzählt Wolf Hirth. „Ein Blick zu den Wolken und ein Anruf beim Wetterbureau sagten mir, daß der Wind günstig sei. Damit stand für mich fest: schnell starten! Wer weiß, was sonst noch dazwischen kommt.“

Und sofort wurden alle vier Telephone, die mir zur Verfügung standen, in Tätigkeit gesetzt, mein Segler auf den Weg zum Startplatz gebracht und die Polizei benachrichtigt. —

Wir fahren den „Riverside Drive“ stadtaufwärts. — Straße gesperrt durch Polizei. — Manu, gerade vor meinem Startplatz? — Ein Lastwagen mit Steinen darf durch. Vermutlich Straßenreparatur. — Ich versuche nun auf Umwegen zum Ziel zu kommen. Aber auch in den

engen Nebenstraßen stauen sich die Autos. Ungeduldige lassen die sonst selten benutzten Alarmpfeifen ertönen.

Langsam geht mir da ein Licht auf. 'Menschenskind, das ist ja deines Fluges wegen.' Ich lenke meinen Wagen deshalb wieder um und werde nach Anfrage bei dem 'Cop' (Spitzname der New-Yorker Polizisten) anstandslos durchgelassen.

Endlich habe ich den schmalen Startplatz, ein Stück des Uferparks, erreicht. Mein Segler ist schon aufmontiert. Hohe Polizeibeamte, die auch einmal einen richtigen Segelflug sehen wollen, begrüßen mich und erzählen mir, daß 60 Mann Polizeitruppen die Ordnung ringsherum aufrechterhalten werden. Daß im Hintergrund schon ein Krankenwagen mit Arzt und Tragbahre bereitstand, sagten sie mir freilich erst nach der Landung.

Ich verspreche nochmals, das Fluggelände nicht zu verlassen und nicht eher über die Wolkenkräner der Umgegend zu fliegen, als bis ich 1000 Fuß Höhe erreicht hätte. Dann kann es losgehen.

Das Schwanzende der Maschine ist an einem auf der Straße stehenden Wagen verankert, am doppelten Gummiseil stehen 20 Mann, die aber nur etwa 30 Meter weit rennen können. Dann kommt nämlich der steile, 25 bis 35 Meter hohe Abhang zum Hudsonfluß hinunter. Photo- und Kinoleute eröffnen ihre Schnellfeuer, dann spannen sich die Gummiseile. Als die rennenden Startmänner fast am Ende des Platzes sind, löse ich die Schwanzfesselung aus, und mit Schwung geht es hinaus in das Aufwindfeld.

Viel stärker, als ich selbst vermutet habe, ist die hebende Kraft des Hangwindes. Nach 10 Sekunden bin ich schon mindestens 30 Meter hoch, und als ich nach einer halben Minute über den Startplatz zurückkurve, habe ich gut 50 bis 60 Meter Höhe. Ruhig und gleichmäßig steigt mein Segler weiter, so daß ich bald auf alle Dächer der hinter mir liegenden 12 bis 15 Stock hohen Gebäude hinabsehen kann. Vor mir liegt der Hudson mit seinem regen Dampferverkehr. Fährboote eilen hinüber und herüber. In den Straßen unten dichtes Autogewimmel. Viele Kinder, die von allen Seiten herbeilaufen, um sich den 'Glider' anzusehen. Zweifellos verstehen sie viel mehr von der ganzen Sache als die unbeteiligten Erwachsenen, die sicher zum über-

wiegenden Teil keine Ahnung davon haben, daß der Vogel da oben ohne Motor fliegt. Hundert andere Eindrücke bringen dauernd noch Abwechslung.

Mein Höhenmesser zeigt mittlerweile 200 Meter über Start. Ich beginne kleine Ausflüge zu machen. Flußabwärts bis zur 150. Straße, hinauf bis zur Hudsonbrücke bei der 172. Straße. Weiter darf ich ja nicht, um mein der Polizei gegebenes Versprechen nicht zu brechen. Schade, es wäre kein Kunststück gewesen, das ganze Hudsonufer entlangzufliegen bis zur Battery, der Südspitze von New York. Als ich vorübergehend etwas über 300 Meter Höhe erreicht habe, reizt mich dieser Plan ungeheuer, aber ich beherrsche mich und gebe mich damit zufrieden, in der anderen Richtung etwas vorzustößen und den Pfeiler der riesigen Hudsonbrücke zu umrunden.

Es ist jetzt eine halbe Stunde seit dem Start vergangen, und ich bemerke bei meinem nächsten Blick nach dem Hauptquartier, daß drei Mann mit roten Flaggen aufgeregt winken. Was ist denn da passiert? — Hören kann ich in dieser Höhe und bei dem Brausen des Windes nichts. Also wollen wir mal etwas tiefer gehen! Um Höhe zu verlieren, fliege ich aus dem Aufwindfeld heraus über den Hudson. Als ich ihn halb überquert habe, bin ich immer noch 250 Meter hoch. Es würde mir also leicht gefallen sein, vollends nach New Jersey hinüberzufliegen.

Mitten über dem Fluß kurvend, verliere ich mehr und mehr Höhe, komme dadurch aber auch in ein sehr böiges Gebiet, so daß mein weit-schwingiger Vogel öfters sehr hart geschüttelt wird.

Am Park wird immer noch gewinkt. Die Zeichen sind nicht mißzuverstehen, ich soll landen. Das ist hart. Ich wollte zumindest zwei Stunden fliegen, und jetzt sind es erst 40 Minuten. Aber es geht auf 5 Uhr, die Betriebe schließen. Zweifellos will die Polizei bis dahin die Hauptstraße unten wieder auf haben. Ich darf die 'Cops', die mir so großzügig entgegengekommen sind, nicht ärgern und entschließe mich deshalb schweren Herzens zur Landung.

Das war der schwerste Teil des Fluges und ist bis heute eine der schwierigsten Aufgaben geblieben, die mir in meinem Segelfliegerleben überhaupt gestellt worden sind.

Mit aller Erfahrung aus vielen hundert Segelflügen und etwas Glück gelingt aber auch dies, und sanft abbremsend steht mein flachgleitender Segler schließlich am Ende des kleinen Plages. —

Von dem, was nun in 15 weiteren Minuten folgte, ist mir nur eine schwache Traumerinnerung geblieben. Tausend Jüngens, begeisterte Segelfluganhänger, beglückwünschende Freunde, voran mein treuer Kamerad Hawley Bowlus, Amerikas Segelflugmeister!

Und sehr zufriedene Polizeigesichter. Es war ja nichts passiert! —

Eine kleine Episode sei noch erwähnt, typisch für die New-Yorker Jugend, die man aber nicht verallgemeinernd als „amerikanische Jugend“ bezeichnen darf. Wie immer bei solchen Anlässen, fing ein Junge an, mich um ein Autogramm zu bitten. Ich schrieb meinen Namen auf seinen dicken Notizblock. Hundert neidische Blicke. Wenn man jetzt ein Papier hätte! „Gib mir auch ein Blatt!“ „Ne!“ „Bezahl dir 'n Cent (4 Pfennig).“ Kein Besinnen, der Geschäftsgeist erwacht. In einer Minute ist der Block ausverkauft. Ich muß weiterschreiben, bis ich nicht mehr kann. Wie werde ich die verzweifelten Augen und das Jammergeschrei von zwei kleinen Jungen in meiner nächsten Nähe vergessen: „Mister, Mister!“ Gestreckte Arme, leeres Papier. Ein Cent für ein leeres Blatt ist ein schlechtes Geschäft, für sie eine Minute lang der Untergang der Welt.

Am selben Abend wurden meine Autogramme gehandelt, 5 Cent, 10 Cent für ein sauber geschriebenes. Heute, ein paar Tage später, ist alles vergessen, und ein zertrümmertes Auto an der Straßenecke ist die kleine Sensation des neuen Tages. — New York! —

Weiter interessiert vielleicht, daß das, was ich erreichte, zwar alle anderen völlig befriedigte, für mich jedoch nur den ersten Schritt zu einem großen Flug bedeutet hätte, wäre nicht durch meine Abreise in die Heimat und die Unmöglichkeit, weitere Starterlaubnis zu erhalten, der Plan vereitelt worden.

Ich bin nämlich der Überzeugung, daß es möglich ist, über New York selbst auch ohne Hangwind zu segeln. Auf diesem kleinen Stück Erde wird von Millionen Menschen, Tausenden von Autos, Tag und Nacht geheizten Wolkenträgern derart viel künstliche Wärme erzeugt,

daß eine kleine Überlegung schon zeigt, daß der hierdurch ausgelöste thermische Aufwind vollaus genügen würde, ein hochwertiges Segelflugzeug zu tragen.

Flüge mit der Klemm mit leerlaufendem Motor bewiesen mir meine Theorie, und ich wäre jederzeit bereit, es mit dem Segler auch zu beweisen, wenn die dazu nötigen Voraussetzungen erfüllt wären. Vielleicht kann es ein Segelflieger später einmal ausführen. Hier nur die Idee.“

Wieder in Europa

Wie es so ganz zu seiner schlichten Art paßt, hat Wolf vergessen zu erzählen, daß sein Flug selbst für das an und für sich schwer aus der Ruhe zu bringende New York wirklich eine Aufregung sondergleichen brachte. So muß es vom Herausgeber nachgeholt werden. Es liegen ihm eine größere Anzahl amerikanischer Zeitungen aus jenen Tagen vor, und er kann nur sagen, daß sie von Berichten und Bildern über Wolfs Flug nur so angefüllt sind. Jede Sekunde der Unternehmung ist in Wort und Bild festgehalten. Und man sparte auch nicht damit, dem schneidigen Flieger seine vollste Anerkennung auszusprechen.

Die schönste Anerkennung wurde Wolf aber gerade in jenen Tagen von Deutschland aus zuteil.

Die führenden Männer des deutschen Segelflugs (Rhönvater Ursinus, Professor Georgii, Flugleiter Frits Stamer, Ingenieur Alexander Lippisch und Graf Hensburg) hatten im Rahmen der bestehenden Segelflug-Organisationen die Verleihung eines „Abzeichens für hervorragende Leistungen im Segelflug“ oder — wie es kurz heißt — ein Leistungsabzeichen in Aussicht gestellt. Und die ersten beiden Leistungsabzeichen wurden gleichzeitig Wolf Hirth und dem österreichischen Flieger Robert Kronfeld zugesprochen. Konnte es für Wolf eine größere Ehrung geben? Nein, gewiß nicht. —

Wer eigentlich nach Hirth und Kronfeld das Leistungsabzeichen erhielt? — Es möge hier die aufschlußreiche Liste der ersten zwölf Aus-

gezeichneten folgen. Warten auch die Segelflieger, die heutzutage ihr Leistungsabzeichen „machen“, mit ganz anderen Zahlen auf, so hat doch diese Liste ein gewisses „segelflughistorisches“ Interesse:

| | Strecke: | Dauer: | Höhe: |
|--|----------|----------|--------|
| 1. u. 2. { Wolf Hirth, Segelfliegerlager Hornberg (Württemberg) | 53 km | 7.07 St. | 1025 m |
| { Robert Krenfeld, 3. St. Dunstable, (England) | 164 „ | 7.34 „ | 2160 „ |
| 3. Günther Grönhoff, Frankfurt (+) | 130 „ | 5.16 „ | 1225 „ |
| 4. Kurt Stark, Darmstadt | 75 „ | 6.17 „ | 1000 „ |
| 5. Otto Fuchs, Berlin | 75 „ | 7.50 „ | 1000 „ |
| 6. Hermann Mayer, Aachen (+) | 125 „ | 8.22 „ | 1840 „ |
| 7. Peter Riebel, Berlin-Tempelhof. | 153 „ | 8.49 „ | 1027 „ |
| 8. Martin Schempp, Göppingen (Württem- berg) | 102 „ | 6.00 „ | 1636 „ |
| 9. Heini Dittmar, Griesheim bei Darmstadt | 65 „ | 8.31 „ | 1070 „ |
| 10. Paul Steinig, Grunau | 83 „ | 5.51 „ | 1180 „ |
| 11. Erhard Muschik, Dresden | 126 „ | 6.53 „ | 1500 „ |
| 12. Jack K. O Meara, New York | 107 „ | 8.18 „ | 1457 „ |

Nach Europa zurückgekehrt, wollte sich der Amerikafahrer ursprünglich erst einmal etwas erholen. All die Flüge und vielen neuen Eindrücke hatten ihn stark mitgenommen. Man darf ja nie vergessen, daß ein so vielfach schwer operierter Mann wie Wolf Hirth unter derartigen Strapazen immer besonders leidet. Aber zu Ruhe und Schonung kam er nicht. Er fand einfach keine Zeit. Neue Aufgaben harrten seiner.

So zum Beispiel in der Segelflugschule Grunau bei Hirschberg im Riesengebirge. Für den 1. April 1931 wurde Wolf Hirth hier als Fliegerschulleiter erwartet. Das war ja überhaupt der Grund, weshalb er USA verließ. Was blieb dem Rastlosen also anderes übrig, als schnell nach Schlesien überzusiedeln? Abgesehen davon, daß seine kleine Frau, die er sich (ich vergaß wohl, es zu sagen) bereits im Jahre vorher als Lebensgefährtin gewählt hatte, sich sehr darauf freute.

Einige Hundert deutscher Jungflieger sind in Grunau durch Wolf Hirths Hände gegangen, wie er ja auch in der Segelfliegerschule Hornberg, die er dann übernahm, schon einige Hundert junger Leute ausgebildet hat. Sicher wird sich niemand über den Lehrer Hirth zu beklagen haben. Man sehe sich nur einmal sein Buch „Die hohe Schule des Segelfluges“ an, das nicht allein in Deutschland, sondern auch im Ausland als der beste Leitfaden für die Segelflugschulung der Fortgeschrittenen angesehen wird! Er hat wirklich eine ausgezeichnete Art, sein Wissen und seine Erfahrungen weiterzugeben. Und ist nicht auch dies ein Zeichen für seine Persönlichkeit? Seien wir nur ehrlich: es gibt viele Flieger, die sich hüten, eins ihrer Geheimnisse preiszugeben, wie sie zum Beispiel diesen oder jenen Rekord erflogen. Wolf Hirth jedoch plaudert über alles, was man von ihm wissen will. Er scheut keine Konkurrenz. Er glaubt an sich und weiß andererseits, daß er nicht für sich fliegt, sondern für die deutsche Segelfliegerei, deren Fortschritt ihm wie nichts anderes am Herzen liegt. Deshalb ist es ihm ja auch nie schwer gefallen, flugbegeisterte Kameraden gelegentlich materiell oder gar finanziell zu unterstützen, soweit das sein Einkommen zuließ.

Wir wollen aber jetzt hiermit abbrechen und uns dafür ein paar größeren Flügen Hirths zuwenden. Nur eins sei noch erwähnt: als Wolf seinerzeit Leiter der Fliegerschule Grunau war, führte er unter anderem in Deutschland trotz mancher Widerstände den Autoschlepp ein.

Ja, ja, Wolf hat den Kopf immer voller neuer Ideen. Er ist der rechte Sohn seines Erfindervaters. Ist es übrigens allgemein bekannt, daß er auch schon manches Mal sehr witzige Sachen erfunden hat? Beim Rhönwettbewerb 1931 zum Beispiel erschien er als erster mit einem Radioapparat im Segelflugzeug. „Ach, Kinder, das ist eine wunderbare Sache!“ erzählte er nach seinem ersten Radioflug. „Ich kreiste schon eine Stunde lang über der Kuppe und mußte schon gar nicht mehr, wo ich vor lauter Langeweile hinsehen sollte. Schwupp, schaltete ich mir mein Radio ein und empfing nacheinander die verschiedensten Stationen, bis ich eine Darbietung gefunden hatte, die mir am meisten Spaß und Vergnügen bereitete. Wenn wir mal dazu übergehen werden, mit dem Segelflugzeug Geschwaderflüge zu veranstalten, dann müssen wir uns unbedingt Großlautsprecher einbauen. Was denkt ihr,

wie die kleinen Erdenwürmer staunen werden, wenn wir mit Musik dahergerauscht kommen!“

Auch Briestauben hat Hirth schon mitgenommen, eine Idee, die von seinem Freund und Kameraden Erich Bachem stammt.

Schließlich erdachte er sich noch etwas viel „Wichtigeres“! Bekanntlich überkommt einem Menschen, der viele Stunden im Segelflugzeug sitzt und kurz vor dem Aufstieg etwa gerade gut gefrühstückt hat, manche natürliche Druckempfindung. Um nun unter dieser nicht zu sehr zu leiden, ja, um ihretwegen nicht etwa landen zu müssen, erfand Wolf eine Einrichtung, um auch im Segelflugzeug den Kreislauf aller Dinge beschließen zu können. Auskunft hierüber erteilt er jedem Flieger bereitwilligst und kostenlos. Jawoll, Flieger sind humane Leute.

Veronika, die Front ist da!

Bei dem eben genannten Rhönwettbewerb 1931 machte Wolf gemeinsam mit Günther Grönhoff einen interessanten Streckenflug. Auch hierüber möge er uns einiges erzählen. Diese Flugschilderung gibt ebenfalls einen Begriff von den wunderbaren Erlebnissen, die uns der motorlose Flug schenken kann. Zugleich aber sollen diese Seiten dem Gedenken unseres großen Kameraden Günther Grönhoff geweiht sein, der nicht mehr unter uns weilt, da er am 23. Juli 1932, nachmittags gegen 6 Uhr, den Fliegertod starb, dessen Geist aber in uns allen lebt, die wir der deutschen Fliegerei verschrieben sind.

Wolf Hirth erzählt:

„Veronika, die Front ist da,
Die Flieger singen trallala,
Das ganze Lager pennt,
Nur der Professor rennt.“

Dieser Vers des neuen Fronten-Liedes entstand an einem schönen Vormittag während des Rhönsegelflugwettbewerbes 1931. Sein Urheber, der bekannte Stuttgarter Segelflieger Erich Bachem, schrieb dazu als Randbemerkung: „Der Brust eines viel zu früh Aufgestandenen jäh entsprungen.“

Und das kam so:

Zu einer Tageszeit des 25. Juli 1931, zu der in normalen Zeiten auf der Wasserkuppe alles wegen Knoke (Nebel) noch schläft, hörten wir Segelflieger die wohlbekannte Stimme des Professors (Professor Georgii, Darmstadt) durch das Ringfliegerhaus erschallen: „Hallo, aufstehen, große Front im Anzug!“ Schlafrunken fragte ich zurück, ob im Sportanzug oder in grauen Windhosen? Der Wetterprophet war aber schon weitergerannt, um auch den abseitswohnenden Kameraden die beglückende Nachricht zu bringen. Gewitterfront, das bedeutet doch wandernden Auftrieb, Motor und Betriebsstoff für den Segelflieger, Langstreckenflug, Rekord, ersohntes Wetter eines Segelflugwettbewerbes.

Oh, wie schnell man heute aufstehen konnte, wie sich gleich alles im engen Gange drängte, und was da alles gefragt wurde! Wo ist sie jetzt? Wie breit ist sie? Wann wird sie da sein? Noch war nichts Genaues zu erfahren, aber ohne an Frühstück und andere Nebensächlichkeiten zu denken, zog man mal auf alle Fälle die Sperrholzvögel aus der Halle, um startbereit zu sein.

Von mir aus konnte es nun losgehen. Aber die Front kam nicht, es wurde Mittag, und es wurde Nachmittag, ohne daß die ersohnte schwarze Wand gesichtet worden wäre.

In der Zwischenzeit war mein Bruder Hellmuth mit einem Klemmflugzeug gelandet, in das sein neuester Motor eingebaut war.

An die Front glaubte kein Mensch mehr, und so benutzte ich die Gelegenheit, um mit Benzinaufwind zu einem Erkundungsflug nach dem Deichsenberg bei Bacha zu fliegen, für dessen Umrundung mit dem Segler ein Sonderpreis ausgesetzt war.

Nach einem halbstündigen Fluge war ich schon fast bis zur Wasserkuppe zurückgekehrt, als ich fern im Westen eine schwarze Wolkenwand wahrnahm. — Aha, also doch noch! —

Das Ungeheuer schien noch unendlich weit entfernt, so war wohl noch Zeit, ihm mal mit der Motormaschine entgegenzufliegen.

Ich überflog die Kuppe und konnte unten allgemeinen Hochbetrieb feststellen. Auch mein Musterle war, von der treuen Startmannschaft vorsorglich in Marsch gesetzt, wieder auf dem Weg zum Start.

Etwa 20 Kilometer von der Kuppe entfernt, über der Stadt Fulda, erreichte ich die langgestreckte Wolkenwalze, deren mächtiger Aufwind durch ein schnelles Steigen der 'Klemm' trotz völlig gedrosselten Motors sofort festzustellen war.

Mit Vollgas brauste mein Leichtflugzeug wieder der Wasserkuppe zu, verfolgt von dem schnell nachziehenden Gewitter.

Keine Minute zu früh landete ich auf dem 'Pelznerhang', rollte zur Motorhalle, ließ mir ein Motorrad, das dort an der Wand stand, und jagte den Kuppenhang hinauf zum Startplatz.

Dort war Hochbetrieb, Durcheinanderrennen, Verwirrung. — Meldezettel wurden geschrieben, die Sportleitung mit hundert Fragen bestürmt. Wer startet zuerst? — 12 Maschinen wollten gleichzeitig los. —

Der ganze Kuppenkranz war von 8 Maschinen besetzt, die nach drei verschiedenen Richtungen, teils mit Seitenwind, starten wollten. Die übrigen vier hatten keinen Startplatz, stellten sich deshalb in die zweite Reihe.

Ich war zuletzt gekommen, hätte zuletzt starten müssen, fand aber im letzten Moment einen Ausweg. Lieber unter den ersten starten und dafür 50 Meter tiefer, als oben und zuletzt.

Ein Ruf zur Sportleitung, genehmigt, gut. Mit Saß und Pack zog ich im letzten Augenblick um, ein Stück hangabwärts.

Meine gut instruierte Startmannschaft arbeitete mustergültig. Während einige in aller Eile die Gummistartseile auslegten, halfen mir andere in den Fallschirmgurt. Mein Instrumentenmann setzte den Barographen in Marsch, hinten schlug einer den Haltenagel in den Boden, zwei hielten die Flügel, ein weiterer meine Instrumentenhaube. Als ich einstieg, begann der Sturm, zugleich brauste Grönhoff im 'Fasnir' 5 Meter hoch schon über mich weg. Das Rennen hatte begonnen. — Festgeschnallt. Startkommandos. Auslösung. —

Heidi — Veronika, ihr Jungens, wo seht ihr euch wieder? — Eia, war das ein Wind! Man stand über dem Hang in der Luft, stieg wie im Fahrstuhl, nur schneller. —

Die schwarze Welle, noch höher, war schon über uns weg, weit voraus. — Wo waren die 12 Maschinen? — Nur noch 3, 4 zu sehen.

— Aha, weit rechts noch einige. Im Abtsrodaer Tal. — Ob die keinen Fehler gemacht haben? — Ich hielt mich lieber links. Da war ein schwefelgelber Gewitterrand hinter mir, als Nothang die hohe Rhön. — Jetzt, 450 Meter hoch, in den Rückenwind, die hohe Rhön kam näher. Über dem roten Moor schwere Abwindböen — ungemütlich! Mein Gehäuse war auf dem kurzen Stück 200 Meter tiefer gerutscht, der Höhenmesser log nicht. — Wo aber waren all die anderen? — Aha, da unten einer! Siehe da, mein Kamerad von 1928, die 'Württemberg'! Hatte mich einst zum ersten Sieg geführt — in Frankreich. Später flogen wir an der Rhön und an der Schwäbischen Alb. Heute führte sie ein Freund von der 'Kasflieg-Stuttgart'.

Und da war ja auch wieder der 'Fasnir', viel höher, näher dem Ziel, dem Kopf der Front.

Plötzlich noch einer, in nächster Nähe, auch ein alter Bekannter, Stark auf der 'Darmstadt'.

Der mußte hinter mir gewesen sein. Jetzt stand er kaum 50 Meter neben mir, noch näher, 25 Meter. Stark winkte. Doch schön, hier oben nicht ganz allein zu sein! —

Aber jetzt wurde es höchste Zeit, abzuhausen. Es fing an, ganz fein zu regnen; fein, aber schmerzhaft, wenn es ins Gesicht traf.

Stark wurde es sichtbar unbehaglich. Ich dagegen hatte es gut in meiner 'Limousine' mit den großen Fenstern. Der Regen trommelte fast 'gemütlich'.

Aber dann kam ein Herpentanz. — Mit 120 Kilometer Stunden- geschwindigkeit über Boden zischten wir im Rückenwind durch die Gegend. Oho, die ersten Abwindböen! Wie das herunterging! Bis 4 Meter pro Sekunde zeigte der Fallgeschwindigkeitsmesser. Die kurz vorher langsam erkämpfte Höhe ging im Nu wieder verloren. Der Ostabfall der Rhön saugte uns herunter wie ein Strudel.

Der Boden kam rasend näher. — Ja, das durfte es doch nicht geben. Hier schon landen, noch keine 30 Kilometer weit! — Auch unten jagte sichtbar der Sturm, die Bäume bogen sich, lange Staubbahnen säumten die Straßen und verschleierten Wiesen und Felder.

Bei diesem Orkan mußte ja der kleinste Hügel Aufwind geben. Aber die 'Geba' lag zu weit seitlich, der 'Dolmar' noch unerreichbar

fern. — Doch vorn war irgendein kleiner 'Maulwurfshäufen' von Berg zu sehen. Besser an seinem Fuß landen, als kampflos auf einer schönen Wiese aufgeben.

Oh, die Böen! — Das ging schlagartig immer gleich 50 Meter hinauf und herunter. —

Vor dem Zwerghang unter Gipfelhöhe eine Steilkurve und dabei gleich einen ordentlichen Wischer aufs Dach. — 10 Sekunden Ruhe. Die Kiste steigt wie die Glaskugel auf dem Springbrunnen. 100 Meter höher eine Schüttelbö. Armes 'Musterle', die Bö hat ja einen Rüttelfalken aus dir gemacht! Die Flügellenden schwingen um 20 Zentimeter auf und ab. Mein haskenbemühtes Haupt bekämpft das Limousinendach. — Tiefatmen gelingt immer nur halb. — Sonst schöne Gegend, es geht immer noch höher, aber die Böen sind zum Graue-Haare-Kriegen, so hart und überraschend.

Der Frontkopf ist immer noch weit voraus, hat's eilig, zum Thüringer Wald zu kommen.

Kein anderer Segler mehr zu sehen. Wo bleiben sie wohl alle?

Darf keine Zeit verlieren; 'ran an die ersehnte Aufwindfront! Im Notfall gibt's am Dolmar wieder Aufwind.

Gerade stand ich noch unbeweglich über einem Fleck, dem 'Maulwurfshäufen'; jetzt geht es wieder mit Sausfahrt über Wald und Feld. — Viel hinunter, wenig hinauf. Da kommt ja das Meininger Tal, der Dolmar wird greifbar. Aber ehe ich mich für seinen Hangwind interessieren kann, mitten über dem Nordzipfel von Meiningen, kommt die Erlösung aus dem Kampf um ein paar Meter Höhe. Ein thermisches Aufwindfeld von seltener Intensität trägt mich in paradisiischer Ruhe höher und höher. — Mein großer Vogel beginnt sein ruhiges Kreisen. Das Variometer zeigt 3, 4 und 5 Meter pro Sekunde Steiggeschwindigkeit. Dann steht der Zeiger am Anschlag an. Wieviel mögen es gewesen sein?

5 oder 6 große Kreise sind nötig gewesen; dann habe ich 1000 Meter Höhe über der Wasserkuppe erreicht; die schwarze Wolke über mir ist nahe gekommen, Meiningen unter mir winzig klein geworden. — Jetzt aber vollends durch an die Front. Zu spät! Mein Flugwerkzeug steigt rettungslos, kein Entrinnen. 1200 Meter, 1300,

1400, und schon bin ich in der Wolke drin. Jetzt kommt der Wendezeiger zu seinem Recht. Es tut gut, sich im Blindflug sicher und geübt zu fühlen. Immer dem Kompaß nach haarscharf nach Osten und am Wendezeiger kontrolliert, daß keine Abweichung sich einschleicht. Grau in Grau alles um mich herum, zum Glück aber auch still und unbewegt.

Die Minuten werden lang, aber endlich wird es vor mir wieder klar. — 1700 Meter über dem Startplatz stoße ich aus der Frontwolke.

Mein treues 'Geflügel' fliegt nun von allein, so ruhig ist die Luft. Ich kann ohne Aufregung spazieren sehen. — Und was, ja, was sehen da meine erstaunten Augen?

Ein paar hundert Meter schräg unter mir fliegt seelenruhig und selbstverständlich Grönhoff mit seinem 'Fasnir'. Schwungvoll und graziös, in sanften Kurven — wie Sonja Henie auf einer spiegelnden Eisbahn — zieht er seine Bahn. — Warum bin ich ihm nicht einfach nachgeflogen? Ob ich da den ganzen Kampf nicht hätte vermeiden können? — Aber schöner ist es schon, man frist sich allein durch. —

Und nun? — Nun kamen schöne, genußreiche Stunden. Gemütlich mit Grönhoff zusammen fliegend, zog ich, immer an der Front lang, über den Thüringer Wald weg. — Zum Zeitvertreib tauchten wir abwechselnd in die Wolkenwand. Abwechselnd, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. — Erfurt lag 2½ tausend Meter unter uns. Blumenbeete waren nicht mehr zu erkennen, wohl aber der Flugplatz. — Und dann wurde es ganz langsam dämmerig.

Nach einigen Stunden Flugdauer verließ ich die Front und begab mich in einem nicht endenwollenden Gleitflug nach Nordosten vor das Gewitter. Eine Karte hatte ich nicht mit, doch schienen mir einige Punkte bekannt. So auch ein größerer See, den ich etwa gerade in der Mitte überflog. Ich wußte, daß ich ziemlich genau auf dem Weg nach Berlin war, nicht allzu weit von Halle. Die Saale erreichte ich an einer Stelle, wo sie in ein kleines Hügelgebiet einschneidet und das Tal deshalb sehr eng wird. Ich überflog den dort liegenden Ort zweimal in 30 bis 40 Meter Höhe und schrie den Dorfbewohnern zu: 'Hallo, muß notlanden, bitte, Werkzeug mitbringen!'

Beides klappte. Sowohl das Landen zwischen Heurietern, als die

Hilfsmannschaft mit dem Werkzeug. Eine halbe Stunde nach der Landung war meine Maschine sicher im Trockenen, und als das nachgezogene Unwetter losbrach, saß ich schon frisch gewaschen und mit gutem Appetit beim Abendessen im 175 Kilometer von der Wasserkuppe entfernten Schloß Friedeburg, dessen Bewohner mich eingeladen hatten und sehr gastfreundlich bewirteten.

Mein kleines Auto aber schnaufte über Nacht mit dem schweren Anhänger zum Landeort, so daß es am folgenden Tag in einer schönen Sonntagsfahrt zurückgehen konnte zur Wasserkuppe und zu neuen Flügen.

Daß Grönhoff noch 45 Kilometer weiter gekommen war, konnte meine Freude über den schönen Flug nicht trüben. — Als wir das nächstmal zusammen auf Strecke gingen, kam ich 80 Kilometer weiter als er. So gleicht das Glück gerechterweise immer wieder aus.“

Und noch eins weiß Wolf: in kommenden Jahren werden die Segelflieger nicht nur zu zweit von der Wasserkuppe aus hinausziehen in die Lande. Nein, in Ketten, Schwärmen und Staffeln werden sie es tun. Der Rhönwettbewerb 1935 brachte schon den Auftakt dazu. Man erinnere sich nur des Tages, an dem 4 Segelflieger über 500 Kilometer weit bis zum Flughafen in Brunn flogen! Oder man denke auch an den Tag, da mehr als ein halbes Duzend von der Wasserkuppe nach Kassel segelten!

Pech beim Europa-Rundflug

Ehe Wolf Hirth zu diesem Rhönwettbewerb gezogen war, von dem er eben erzählte, hatte er sich am Deutschlandflug beteiligt und war aus ihm als Sieger seiner Klasse und als Zweiter der Gesamtwertung hervorgegangen. Auch beteiligte er sich in jenem und dem nachfolgenden Sommer eifrig an zahlreichen Flugtagen und allen möglichen Segelflugwettbewerben, schließlich auch am Europa-Rundflug. Leider verfolgte ihn hier das Pech.

„Bereits zu Beginn des Europa-Rundfluges“, erzählt ein Kamerad, „beobachtete alles mit besonderer Spannung, wie Wolf Hirth mit

seiner neuen ‚Klemm-Hirth‘ abschnitt. Bekanntlich war dieses Flugzeug mit dem neuen 8-Zylinder-V-Motor, einer Konstruktion seines Bruders Hellmuth, ausgerüstet. Bei den technischen Prüfungen konnte Hirth auch ausgezeichnet abschneiden, so gelang es ihm zum Beispiel, mit 91 Meter die kürzeste Anlaufstrecke bei der Startprüfung zu erreichen. Ohne irgendeine Störung machte der noch warm von der ‚Bremse‘ kommende Motor die 7500 Kilometer des Streckenfluges mit, das Entscheidungsrennen am darauffolgenden Sonntag ließ die Spannung der in Tempelhof versammelten Zuschauer aufs höchste ansteigen, handelte es sich doch darum, ob Hirth den 6 Minuten vor ihm gestarteten Polen Zwirko überholen würde. Inzwischen donnerten die Motore der auf der Strecke liegenden Flugzeuge, aufs letzte angespannt, ihr gewaltiges Lied.

Versetzen wir uns im Geiste in Hirths Kabine: Frankfurt a. O. hinter ihm — vor ihm: sein Kamerad Posz — da, schon ist er eingeholt — jetzt also nur noch Zwirko vor ihm.

In knapp 30 Meter Höhe jagt die Maschine über den Boden. — Ist der Punkt da vorn am Horizont schon der Pole? — Noch 20 Minuten! — Wird Hirth ihn einholen können?

Die Hitze in der kleinen Kabine nimmt zu. Ein Fenster kann man aus Luftwiderstandsgründen nicht öffnen. Aber was macht das? Bald ist ja Tempelhof erreicht.

Doch, fehlgeschossen! Noch sind wir nicht so weit. Kümmeren wir uns lieber erst mal darum, warum es plötzlich in der Kabine Benzin-geruch gibt! Und warum tropft es auf einmal aus allen Rissen?

Benzinrohrbruch?

Bergaserdefekt?

Um Gottes willen, nur das nicht, nur jetzt nicht!

Nur noch 15 Minuten aushalten!!!

Aber alles Flehen hilft nichts. Der Benzinengeruch nimmt zu. Hirth reißt ein Fenster auf, zieht am Knüppel, damit die Maschine steigt, um gegebenenfalls etwas mehr Ausschwebegelande zu haben. Der Motor fängt an zu meckern. Durch den Steigflug hat man gewaltig an Geschwindigkeit verloren. Wenn die Kiste nur nicht brennt! Kaum 20 Zentimeter vor den kurzen Auspuffstutzen strömt das Benzin aus

der Motorhaube. Was soll denn dann werden, wo man doch aus Gewichtsparasparkeitsgründen keinen Fallschirm mitgenommen hat!?

Wie gesagt, gleich zu Anfang war Pöb überholt worden. Jetzt überholt dieser wieder Hirth, und 8 Minuten lang liegt Hirth hinter ihm. Dabei dieses ewige Meckern des Motors und diese ewige Brandgefahr! Wenn es zündet, kracht die ganze Kiste auseinander!

Nun, bis zum Ullsteinturm vor den Toren von Berlin hält der Motor durch. Dann steht er plötzlich still, und Hirth kann gerade noch im Gleitflug das Tempelhofer Feld erreichen, ohne allerdings die letzte Wendemarke zu umrunden. Der Traum vom Sieg ist also aus.

Armer Hirth — armer Motor, beide hattet ihr eure Pflicht getan! Aber was war eigentlich losgewesen?

Man kann es ruhig sagen, ja, man muß es sogar sagen!

Vor dem Flugzeugrennen hatte man durch Spezialmonteure etwas an der Betriebsstoffpumpe ändern lassen, weil sie einen zu hohen Druck erzeugte. Dabei war in der Eile vergessen worden, die Mutter eines Flansches, wie sonst üblich, durch Splinte zu sichern. Und dieses kleine Versäumnis also brachte Hirth und damit Deutschland um den Sieg."

Man sieht, auch in der Fliegerei kommt es auf Kleinigkeiten an. Vielmehr, es gibt gar keine Kleinigkeiten. Auch scheinbar nebensächliche Dinge können sehr bedeutungsvoll sein. —

Aber wir wollen uns hierbei nicht länger aufhalten, sondern noch von einem Höhepunkt aus Wolf Hirths reichem Leben berichten.

Gespräch mit dem Vater des Vaterlandes

Wie der Leser bereits erfahren hat, erhielt Wolf Hirth im Jahre 1929 die höchste Auszeichnung für Motorflieger, den Ehrenpreis des Herrn Reichspräsidenten Generalfeldmarschalls Paul v. Hindenburg, nachdem ihn vor ihm der jugendliche Weltflieger Freiherr v. König-Warthausen erhalten hatte.

Während nun im Jahre 1930 Robert Kronfeld und im Jahre 1931 Günther Grönhoff Gewinner des Hindenburgpokals für Segel-



Phot. Hirth.

Das schnittige „Moazagott“ über einem Palmenhain bei São Paulo.



Phot. Hirth.

43 Grad im Schatten auf dem Flugplatz von Rio de Janeiro. Während das Schleppflugzeug getankt wird, ruhen sich Hanna Reitsch und Peter Nibel aus.



Phot. Pressephoto.

Zwei „König: der Lüfte“ — Wolf und sein abgerichteter Bussard, der zu den besten Seglern unter den Vögeln gehört und von dem die Segelflieger manches lernen können.

flug gewesen waren, erhielt Wolf Hirth diese Auszeichnung zugleich mit der Adlerplakette des Deutschen Reichsausschusses für Leibesübungen im Jahre 1932. Er ist damit der einzige Flieger, der die beiden Hindenburgpokale erhalten hat.

Über seinen denkwürdigen zweiten Besuch beim unvergeßlichen letzten Reichspräsidenten weiß er folgendes zu erzählen:

„Als die Stunde näher und näher rückte, zu der ich in Berlin in die Wilhelmstraße ins Reichspräsidentenpalais bestellt war, machte ich mich zu Fuß auf und langte nach einem Spaziergang, bei dem ich mir genau überlegte, wie ich mich diesmal sicherer benehmen könnte, nachdem ich beim ersten Besuch etwas nervös gewesen war, bei den Wachen vor dem Reichspräsidentenpalais an.

Nachdem ich meine Garderobe abgelegt und die schwarze Krawatte zum wiederholten Male geradegerückt hatte, ging es zuerst einmal zu Herrn Staatssekretär Meißner. Wir unterhielten uns ein paar Minuten. Dann meldete mich dieser beim Reichspräsidenten an, der uns beide daraufhin sofort in seinem Arbeitszimmer empfing.

Hindenburg begrüßte mich mit den Worten: „Guten Tag, Herr Hirth. Wir kennen uns ja schon!“

„Jawohl, Herr Reichspräsident!“ erwiderte ich und dachte an meinen Empfang bei ihm vor drei Jahren.

Dann überreichte mir Hindenburg den wunderbaren, vornehm gravierten silbernen Pokal. Er sagte dazu: „Sie bekommen ihn ja nun schon zum zweiten Male. Das freut mich ganz besonders! Trinken Sie aber auch ordentlich daraus!“

Ich erwiderte hierauf pflichtbewußt: „Jawohl, Herr Reichspräsident, das wird besorgt werden.“ Und ich drückte ihm dankbar die Hand, als er mir leutselig die seine bot.

Hindenburg setzte sich daraufhin an seinen riesigen schwarzen Schreibtisch, der in seiner Monumentalität so recht zu der Würde des greisen Generalfeldmarschalls paßte.

Herr Staatssekretär Meißner und ich setzten uns ihm gegenüber. So konnte ich ihn jetzt in großer Ruhe beobachten, und ich muß unbedingt sagen, daß Hindenburg damals noch einen sehr frischen, rüstigen und außerordentlich interessierten Eindruck auf mich machte. Beson-

ders fesselte mich seine ruhige, tiefe und volle Stimme, die ja den breitesten Kreisen durch seine verschiedenen Rundfunkansprachen an das deutsche Volk bekannt geworden ist.

Das erste, was mich Hindenburg nun fragte, war, für welche Leistung ich den Pokal zugesprochen bekommen hätte. Ich könne wohl verstehen, daß er, der mit Staatsgeschäften überlastet sei, nicht genau Bescheid wisse. Die Wahl habe er natürlich nicht selbst vorgenommen, sondern das hätten seine Fachmitarbeiter, seine Fachberater, die er für alle einzelnen Gebiete habe, getan.

Ich erzählte ihm jetzt, daß ich den Pokal nicht für eine einzelne Leistung erhalten hätte, sondern für eine Reihe von Flügen und allgemeine Arbeiten für die deutsche Segelflugbewegung, so zum Beispiel wegen meiner Arbeiten um die Nutzbarmachung der Thermik, d. h. der Auftriebsbewegungen erwärmter Luft. Diese Möglichkeiten seien bisher nur wenig untersucht und ausgenutzt worden. Ich hätte sie als erster planmäßig erforscht und ausgebaut.

Hindenburg hatte sehr aufmerksam zugehört und mehrmals mit dem Kopfe genickt, während ich gesprochen hatte. Als ich am Ende war, erhob er seine rechte Hand, die bisher auf der Schreibtischplatte geruht hatte, und zeigte auf mich, indem er fragte: Sagen Sie mal, Herr Hirth, wie kommt es, daß die Menschen noch nicht früher auf diese Ideen gekommen sind? Man beschäftigt sich doch eigentlich schon seit Urzeiten mit dem großen Wunder, das wir Sonne nennen.

Ich erwiderte: Das ist nicht so merkwürdig, Herr Reichspräsident! Zwar haben schon die alten Griechen, wie Dädalus und Ikarus, sich mit dem Flugproblem befaßt. Vielleicht ist auch irgendwie schon einmal Gleitflug betrieben worden, denn die Materialien zum Bau einfacher Gleit- und Segelflugzeuge waren ja vorhanden. Aber vieles fehlte unseren Vorfahren noch. Insbesondere sind erst jetzt Instrumente erfunden und konstruiert worden, die man früher noch nicht gekannt hat, die aber von sehr großer Wichtigkeit sind. Das erkennt man schon daraus, daß die neueste Forschung mit ziemlich großer Sicherheit nachweisen kann, daß selbst Vögel, die nämlich den Thermikflug kennen und denen wir Flieger oft, wenn sie kreisen, neidisch nachsehen, solche Instrumente, mutmaßlich in den Ohren, haben.

Wir sprachen im Anschluß hieran über verschiedene andere Probleme der Segelfliegerei und kehrten dann nochmals zum Thermikflug zurück. An diesem schien der verehrungswürdige Mann besonderes Interesse gefunden zu haben. So fragte er mich auch nach meinen Thermikflügen.

Ich erzählte ihm einiges, was mir so gerade einfiel. Unter anderem erwähnte ich auch meinen Streckenflug, den ich im Sommer vorher von den Hängen der Wasserkuppe aus über den Rhein, über Koblenz hinweg, bis an die Mosel hatte ausführen können.

Hindenburg wollte wissen, wo ich gelandet sei. Ich mußte es ihm ganz genau beschreiben. Am liebsten hätte ich dazu eine Karte gehabt. Da ich aber einem so tüchtigen Generalstäbler gegenüber saß, bemühte ich mich, meinen Flug auf soldatische Art auch ohne Karte möglichst genau zu beschreiben, und ich hoffe nur, daß ich damit keinen zu dummen Eindruck hinterlassen habe.

Bei dieser Gelegenheit wollte Hindenburg auch wissen, wie weit ich mit dem Segelflugzeug nach Osten gekommen sei. Ich war etwas betreten, nicht viele Flüge nach Osten aufzählen zu können. Ich weiß genau, daß ich dem Herrn Reichspräsidenten damit eine ganz besondere Freude bereitet hätte. Dem Osten gehörte ja nun einmal des Siegers von Tannenberg ganzes Interesse.

Jetzt griff übrigens auch Herr Staatssekretär Meißner in das Gespräch ein. Er berichtete, daß er schon verschiedentlich im Segelfliegerlager auf der Wasserkuppe gewesen sei. Wörtlich sagte er: Man kommt ja in Sonderomnibussen von den umliegenden Ortschaften sehr gut hinauf. Und immer werde ich gern an die Rhön zurückdenken. Ich habe mich stets sehr gefreut, daß die Segelfliegerei das Kameradschaftsleben so sehr fördert. Nicht wahr, Herr Hirth, in der Segelfliegerei sind doch alle Schichten des Volkes vertreten? Herr Reichspräsident würde hierüber sehr gern etwas hören.

Ich sagte daraufhin: Ja, der Segelflug führt alle Klassen zusammen und fördert die Kameradschaft, überhaupt den Gedanken der Volksgemeinschaft in ungeahnter Weise. Historiker werden wohl nicht daran vorbeigehen können, daß nach dem Weltkriege zuerst auf der Wasserkuppe, der Geburtsstätte der Segelfliegerei, ein Gemeinschaftsgefühl sich ausbildete, wie es jetzt für die Gesamtheit des Volkes an-

gestrebt wird. Einer für alle, alle für einen, war auf der Rhön immer die gültige Parole.'

Nachdem ich ihm noch einiges Statistisches von der deutschen Segelfliegerei erzählen durfte, fragte mich Reichspräsident von Hindenburg, was ich machen würde, wenn ich Berlin wieder verlassen hätte.

Ich sagte: „Dann gehe ich wieder nach der Segelfliegerschule Grunau zurück, wo meine Schüler schon auf mich warten.“

Hindenburg erwiderte darauf, indem er sich gleichzeitig vom Plaze erhob und mir über den Schreibtisch hinweg nochmals die Hand reichte: „Grüßen Sie alle Ihre Schüler und überhaupt alle Ihre Fliegerkameraden von mir, Herr Hirth! Ich freue mich sehr über den Fortschritt der Segelfliegerei und wünsche ihr wie unserer gesamten Luftfahrt von ganzem Herzen alles Glück. Das Flugwesen ist etwas ganz Neues, an das in meiner Jugend überhaupt noch nicht zu denken war. Aber das macht nichts. Ich weiß, daß der fliegende Mensch das Symbol unserer Zeit ist. Deshalb interessiert er mich, und deshalb bin ich für ihn begeistert. Es ist die höchste Pflicht von uns Alten, den Jungen Platz zu machen, ja, ihrer Zukunft den Weg zu ebnen. Das ist nun einmal der Lauf der Dinge: wenn das eine kommt, muß das andere gehen. Daran ist nichts zu ändern. Zumal es der Allmächtige so will.“

Es ist vielleicht müßig, zu sagen, daß dieses Gespräch mit dem inzwischen in die Ewigkeit eingegangenen großen Führer des deutschen Volkes dem Flieger Wolf Hirth trotz der vielen aufregenden Erlebnisse, die er gehabt hat, zum unvergeßlichsten Erlebnis geworden ist. Immerhin sei erwähnt, daß an dem Tage, da die Nachricht vom Dahinscheiden Hindenburgs das Segelfliegerlager Wasserkuppe erreichte, wo eben der 15. Rhönsegelflugwettbewerb stattfand, dem Herausgeber kaum ein anderer so erschüttert schien wie Wolf Hirth. —

Es war ein regnerischer, nebelreicher Morgen. Alles ging, bedrückt über die Nachricht, still umher, während auf allen Gebäuden die Flaggen auf Halbmast gesetzt wurden.

Ich suchte Wolf Hirth und brauchte lange, um ihn endlich aufzufinden.

„Nun, Wolf, Sie lassen sich ja heute gar nicht blicken. Wissen Sie

noch nicht, daß nachher großer Trauerappell ist? Das ganze Lager tritt an. Der Professor wird sprechen.“

„Ja, ja, ich komme schon. Will nur noch eine Weile allein sein. Sie können sich vorstellen, es geht einem bei solcher Gelegenheit allerlei durch den Kopf.“

„Natürlich, das versteh' ich. Immerhin denke ich mir, daß es bei Ihnen so ist wie beim Militär. Mit Trauermusik geht es hin zum Friedhof. Aber auf dem Rückweg wird schon wieder ein frischer Marsch gespielt.“

„Jawohl, das ist gut so“, meinte Wolf. „Ich bin ganz der Meinung unseres Rhönvaters: Was auch immer geschehen mag — es wird weitergeflogen. Trotzdem beeindruckt einen doch solch ein Ereignis. Schließlich — schließlich — — —“

Wolf wußte scheinbar nicht recht, was er sagen sollte. Aber ich wußte genau, was er meinte: „Schließlich haben ja auch wir Flieger ein Herz. Auch wenn wir dieses meist nicht so zeigen.“

Motorlos von der Rhön über den Rhein an die Mosel

Aus dem Gespräch mit Hindenburg erfuhren wir von einem sehr wichtigen Segelfluge Wolf Hirths, den wir bislang unerwähnt ließen. Gewiß können wir in diesem kleinen Buche, wie schon an anderer Stelle ausgeführt wurde, aus mancherlei Gründen nicht vollständig sein. Immerhin seien Wolf Hirths Aufzeichnungen auch über diesen Segelflug schnell noch wiedergegeben, zumal wir ja nun, Leser und Erzähler, sowieso langsam Abschied nehmen müssen.

Wolf Hirth erzählt:

„Für nicht ganz Eingeweihte waren die reinen Thermikflüge des 12. Rhönsegelfluges eine Überraschung. — Für Grönhoff, Kronfeld und mich war es die Probe, wie weit Vorbereitetes, Durchdachtes auszubauen sei. Einer, der ein gewichtiges Wort mitgesprochen hätte, war leider durch ein bedauernswertes Unglück außer Gefecht gesetzt worden, Otto Fuchs.“

An anderer Stelle habe ich schon von meinem amerikanischen Streckenrekordflug von Elmira nach Apalachin im Oktober 1930 erzählt, der mich $2\frac{1}{2}$ Stunden lang bei wolkenlosem Himmel in Höhen von 600 bis 1000 Meter über Start durch die Lande geführt hatte. — Er war der erste reine Thermikflug gewesen, in Eigenart und Durchführung völlig gleich den Flügen des Jahres 1931 von der Wasserkuppe, die freilich infolge größerer Erfahrung wesentlich weitere Streckenleistungen ergaben. —

Am 2. August war eine für den Rhönwettbewerb seltene Wetterlage eingetreten, frischer Ostwind.

Infolge eines besonderen Umstandes kam ich erst um die Mittagszeit an den Start, nachdem andere, voran der Breslauer Pfeiffer vom Eube-Osthang aus schon Höhen von fast 1000 Meter über Start erreicht hatten.

Auch Grönhoff war in großer Höhe verschwunden. Als ich startete, hatte der Wind bereits wesentlich nachgelassen, so daß sich mein Segler nur mit Mühe halten konnte.

Zu dreien krebsten wir in niedriger Höhe an den Baumwipfeln entlang und wurden nur manches Mal durch einen Thermikstoß höher übers Oberhausener Tal hinaufgehoben. —

Endlich, etwa nach einer halben oder dreiviertel Stunde, fand ich einen Aufwindkanal, der zwar keine große Steiggeschwindigkeit hatte, aber doch ausgedehnt genug war, um sich darin halten zu können.

Nach der von mir im vorhergehenden Jahre in Amerika erstmals versuchten Methode des steilen Kreisens im thermischen Aufwind, die ich bei fünf Flügen in Grunau gründlich geübt hatte, gelang es mir auch dieses Mal wieder, ohne Wolkenhilfe und unabhängig vom Hangwind gleichmäßig weiterzusteigen. — In etwa 200 Meter Höhe verließ ich die Kuppenhänge und gelangte in stetigen Kurven auf 600 Meter. — Die Wasserkuppe war schon etwa 6 bis 8 Kilometer entfernt, als die erste Thermikblase restlos erschöpft war und keinerlei Aufwind mehr spendete. Aber bald schon zeigten mir einige hochgetriebene Schmetterlinge, daß ein neues Aufwindfeld in der Nähe sei. — Dies brachte mich zwar nicht viel höher, aber wenigstens ohne Höhenverlust einige Kilometer weiter.

Es war dann in der Nähe, etwas südlich von Fulda, wo ein hundert Meter tiefer fliegender Raubvogel mich auf neue hochdrängende Luftmassen aufmerksam machte. Als ich einige Kreise gedreht hatte und mich in der weiteren Gegend umsah, sah ich eine Maschine aus Norden in geradem Fluge auf mich zukommen. Zum zweiten Male war es Grönhoff mit seinem 'Fasnir', den ich, ohne irgendeine Verabredung, unterwegs traf.

Diesmal war es aber doch ein großer Zufall, der uns, die wir zu verschiedenen Zeiten gestartet waren, nach stundenlangem Fluge zusammenbrachte. (Was der Vogel für mich gewesen war, war ich jetzt für Grönhoff, nämlich ein 'Aufwindwegweiser'.)

Natürlich blieben wir nun beisammen, was sich als Vorteil herausstellte, weil einmal dieser, einmal jener einen Aufwind fand, den dann beide ausnutzen konnten. — So zogen wir oft zehnmal in engem Kreise umeinander herum und hintereinander her. Auch hieraus ergibt sich wieder, wie gut es ist, bei größeren Segelflügen nicht allein, sondern zusammen auf Strecke zu gehen. Das Fliegen im kleinen Verband kann also wirklich nicht genug gefördert werden.

Von unten muß das beinahe wie 'Luftkampf' ausgesehen haben. Tatsächlich war es aber eine 'Luftzusammenarbeit'.

Die Gegend unter uns war mir mittlerweile fremd geworden. Ich nahm gber an, daß Grönhoff sie kenne und daß es, der allgemeinen Richtung nach, Frankfurt zugehe. — Wir bewegten uns meistens in Höhen von 900 bis 1100 Meter über der Wasserkuppe, wobei öfters, bei der Suche nach neuen Aufwindgebieten, größere Strecken zwischen uns lagen und auch manches Mal der eine 100—200 Meter höher flog als der andere. — Als wir aber schon etwa 1 bis $1\frac{1}{2}$ Stunden zusammen gesegelt waren, hatte ich plötzlich, gerade in dem Augenblick, da wir einen größeren Fluß überquerten, den 'Fasnir' aus den Augen verloren und konnte ihn auch trotz eifrigen Suchens nicht mehr entdecken. — So mußte es nun also allein weitergehen. —

Den Fluß hatte ich zuerst für den Main gehalten, merkte aber bald, daß das nicht stimmen könne. —

Bisher hatten feine, weiße Wolkenschleier gelegentlich noch die Kro-

nen der Thermiksäulen angezeigt, jetzt, es ging gegen Abend, hörte das ganz auf. —

Bald, nachdem ich Grönhoff verloren hatte, war ich bis auf zweihundert Meter über Start heruntergefallen. — Es war dies, wie ich erst später feststellte, bei Limburg an der Lahn. — Dort waren große, teils abgeerntete Getreidefelder, von denen ich neuen Aufwind erhoffte. — Mit Recht hatte ich meinen Kurs geändert, als ich mitten auf sie zuhielt. — Ein neuer, sehr dauernder und gleichmäßiger Aufwind brachte mich viele Kilometer weit und auch wieder so hoch, daß ich die vor mir neu aufgetauchten Berge leicht übersteigen konnte. — Um diese Zeit, etwa 3½ Stunden nach dem Start, erblickte ich dann fern in meiner Flugrichtung ein breites, silbernes Band, das sich in Schlangenlinien durch die Landschaft zog. Eine Ahnung wurde mir bald zur Gewißheit. Tiefbeglückt und von einem stolzen Gefühl befeelt, flüsterte ich mir selbst zu: 'Junge, Junge, bis dorthin muß es noch reichen, bis an den Rhein.'

Das Gelände unter mir wurde freilich bald unfreundlicher.

Langsam verlor ich Höhe. Die Berge vor mir wuchsen. Bei Bad Ems war ich nur noch wenige hundert Meter über Grund. Sorgenvoll streifte der Blick umher. Schwer wurde die Entscheidung, wie weiterfliegen? — Aber noch einmal half mir das Glück. — Nachdem ich kurze Zeit im Hintergrund eines der muldenförmigen Lahnberge gesegelt war, fand ich noch einmal eine recht brauchbare Wärmeblase, mit der ich, eine endlose Spirale fliegend, stieg und weiterzog.

Wohl 1000 Meter über dem Rhein überquerte ich den deutschen Strom zwischen Oberlahnstein und Koblenz. Dampfer qualmten den Fluß hinauf. Oberhalb Koblenz lagen Tausende von Menschen lustbadend am Ufer. — Viele sahen wohl das erste Segelflugzeug im Fluge. Kennzeichnend die Frage eines der Badenden, den ich auf der Rückfahrt am anderen Morgen in Koblenz traf: 'Kann man im Segelflugzeug eigentlich auch geradeaus fliegen?' — Er und die vielen anderen hatten mich ja im gleichmäßigen Kreisen über den Uferbergen auftauchen und ebenso in Richtung Mosel wieder verschwinden sehen. —

Als ich die Mosel überquerte, war es aus mit dem Aufwind. Etwas mehr nordwärts zeigte nun die Nase meines großen Holzvogels; denn

ich kannte die Gegend von früheren Motorradfahrten und wußte, daß wegen Nachlassens der Thermik am Abend nur noch der Hangwind der Eifel weiterhelfen konnte.

Aber die Eifel war zu weit. — Schneller, als mir lieb war, verlor ich jetzt meine Höhe und lenkte deshalb zurück zur Mosel, also mehr südwärts. —

Allerdings wartete meiner noch eine schwere Arbeit, die Landung in einer Gegend, die nur kleine, von Obstbäumen und elektrischen Leitungen umsäumte Felder kennt.

Aber mit dem — ach! — so nötigen Glück konnte ich auch meinen 23. motorlosen Streckenflug, wie alle vorhergehenden, bruchlos beenden.

Weniger glücklich war freilich die Wahl meines Landortes Brohl. — Gibt es doch noch drei weitere Brohls in der Umgegend, so daß mich meine Transportmannschaft erst auf einigen Umwegen am anderen Morgen erreichte. —

192 Kilometer ergab die Vermessung der Strecke. Wichtiger aber als die Streckenleistung war mir die Tatsache, von der Rhön an den Rhein geflogen zu sein. Zum ersten Male in der Geschichte der Rhönsegelflüge flogen wir diesmal weit nach Westen."

Die deutsche Segelflugexpedition nach Südamerika

Als nach der nationalen Erhebung im Januar 1933 die gesamte deutsche Luftfahrt Hermann Göring unterstellt wurde, galt es vor allem, immer breitere Kreise für den Fluggedanken zu begeistern und immer mehr junge Menschen fliegerisch auszubilden. Wie für manchen gab es nun auch für Wolf Hirth manche neue Aufgabe zu lösen. Nachdem er sich jahrelang als Leiter der Segelflieferschule Grunau im Riesengebirge verdient gemacht hatte, wurde er im Juni 1933 in seine schwäbische Heimat zurückgerufen und mit der Leitung der Segelflieferschule auf dem Hornberg, etwa 70 Kilometer vor Stuttgart, betraut.

Unnütz zu sagen, daß die Schule unter seiner Führung bald eine der angesehensten im Reiche wurde.

Aber so in aller Ruhe konnte er auch hier nicht schaffen. Anfang 1934 wurde deutscherseits eine große Segelflugexpedition nach Südamerika ausgerüstet. Es war selbstverständlich, daß man auch Wolf Hirth mitnehmen wollte.

Wie es zu der Expedition überhaupt kam?

Die Dinge lagen folgendermaßen: Prof. Georgii, der verdienstvolle Leiter der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug (DFS), hatte schon seit Jahren den Wunsch, die Segelflugmöglichkeiten in den Tropen zu erkunden. Endlich war es ihm nun gelungen, die Mittel zusammenzubringen, die zwar nicht sehr groß waren, aber bei sparsamer Wirtschaft doch genügen konnten. Abgesehen davon hatte er eine Mitarbeiter-schaft gefunden, auf die unbedingt Verlaß war. Als Flugzeugführer waren aus gewählt: Hanna Reitsch, Peter Nidel, Heini Dittmar und Wolf Hirth. Als Helfer Prof. Georgiis war Dipl.-Ing. Harth ausersuchen, als Helfer für alle, gewissermaßen „Mädchen für alles“, der unermüdliche Tischler und Mechaniker Mihm.

Neben den vielen wissenschaftlichen Instrumenten begleiteten die Expedition die Segelflugzeuge „Fafnir“, „Condor“ und „Moazagotl“ sowie für Kunstflüge ein „Grunau-Baby II“. Als „Schlepper“ sollte ein 80 PS-BFW-Motorflugzeug Dienst tun.

Aber von alledem soll Wolf Hirth selbst erzählen:

I.

An Bord der „Monte Pascoal“
und in Rio de Janeiro.

Wir waren alle froh, als wir endlich an Bord waren. Prof. Georgii als Expeditionsleiter, Dipl.-Ing. Harth, der für die Weiterbearbeitung der wissenschaftlichen Forschungen mitreist, und wir Segelflieger, Hanna Reitsch — die ein so wertvoller Segelflugkamerad ist, daß man sie auch als „Segelflieger“ bezeichnen darf —, Heini Dittmar, Peter Nidel und ich, der sich in der Gluthitze am Rande der Äquatorzone abmüht, Ihnen den Verlauf der Reise zu schildern.

Es war immer etwas los: Nach der Fahrt durch den Kanal, mit schlechtem Wetter und Nebel, kamen sonnige Tage mit interessanter Reisebegleitung: Möwen — Möwen in einer solchen Anzahl, wie ich es nie für möglich gehalten hätte. Oft flogen mehrere hundert um das Schiff herum und hinter diesem her. Ja, in den ersten Tagen waren es bis zu dreihundert, die manchmal in richtigen „Formationen“ am Schiff entlang zogen. Das hat mich veranlaßt, dieses eigenartige Bild festzuhalten, weil aus dem Photo ersichtlich, daß das Formationenfliegen nicht nur eine militärische Einrichtung, sondern eine durchaus „natürliche“ Sache ist.

Fliegeraugen beobachten die Flugkünstler des Meeres und der Küste

Wir konnten bald vier verschiedene Möwenarten unterscheiden, von denen jede einzelne ihre besondere Flugweise hatte. Oft, wenn wir starken Wind hatten, konnten wir gut das sogenannte „Windsprungsegeln“ beobachten, das der bekannte Pariser Professor Idzac in seinem Buche beschrieben hat. Der Flugsegler nützt dabei den Unterschied in der Windgeschwindigkeit aus, der durch die Wellentäler erzeugt wird und bis zu einer Höhe von zirka zwanzig Meter reicht. — Für uns Menschen wird diese Flugart wahrscheinlich nie eine besondere Rolle spielen, weil wir infolge unseres Gewichtes zu große Flugwerkzeuge brauchen, um in dieser geringen Höhe noch kurven zu können! — Es ließ sich bei längerer Beobachtung übrigens auch ganz genau feststellen, daß keineswegs alle Möwen gleich gut fliegen können, sondern daß einzelne leichter, spielender, andere mühsamer und schwerer kurven und schwebten.

Las Palmas

Gestern sind wir im Hafen von Las Palmas an der Küste von Gran Canaria, der größten der Kanarischen Inseln, vor Anker gegangen. Der Aufenthalt für die „Monte Pascoal“ war nicht lange. Er dauerte nur etwa drei bis vier Stunden. Für unsere Expedition wurde er deswegen interessant, weil die bekannte „schwimmende Insel

Westfalen" mit einem Dornier-BMW-Wal an Bord ebenfalls dort lag. Einige von uns waren dort und wurden von einem der „Luftansa-Seebären“, der zur Besatzung gehörte, freundlich aufgenommen. Ich konnte leider nicht von Bord gehen, weil ich in meinem einzigen Bein eine unangenehme Venenentzündung habe und mich schonen muß. Die anderen, die beweglicher und wissbegieriger waren, haben Las Palmas aus der Nähe gesehen und kennengelernt. Für mich zeigte es sich im schimmernden Sonnenglanz, umflossen von schmeichelnder „Naiwärme“. Die Baumlosigkeit der Berge wirkte auf mich sehr wenig aufmunternd; ich möchte in einem solchen Lande nicht lange wohnen. Die Städtchen und Häuser jedoch wirkten aus der Entfernung entzückend.

Um unsere „Monte“ herum bildete sich selbstredend sehr schnell das bekannte Treiben der Händler in Booten, die Obst, Affen, Kanarienvögel, junge Hunde und seidene Pyjamas auf fünfzehn Meter Entfernung anboten. Natürlich kamen auch einige an Bord. Die besonders Schlaunen unter uns erwarben die Kaufobjekte erst in den letzten fünf Minuten vor dem Ankerlichten. Dieser späte Kauftermin setzte den Preis erheblich herab.

Nicht ein Flugzeug, sondern die „Venus“ steht hoch am Himmel

Als Flieger sind wir zur Zeit unbeschäftigt. Einige von uns kamen heute mittag aufgeregt mit der Meldung, sie hätten hoch am Himmel ein Flugzeug glänzen sehen. Der Navigationsoffizier belehrte sie aber eines Besseren und erklärte ihnen, daß es die „Venus“ sei, die man hier auch bei Sonnenschein, mittags 14 Uhr, sehen könne.

Ein gutes Drittel des Atlantik haben wir nun überquert. Viele hundert Kilometer von der Küste entfernt flog plötzlich eine Libelle über Deck. Was tut das Tier hier, so weit ab von der Küste? — Es stecken noch viele Geheimnisse in den fliegenden Geschöpfen der Natur, die zu enträtseln noch viele kluge Menschen Gedanken brüten müssen!

Fliegende Fische haben wir hier noch keine zu sehen bekommen, aber dafür Delfine. — Hierbei fällt mir ein, daß ich kürzlich irgendwo die Behauptung gelesen habe, die fliegenden Fische seien die eigentlichen

Vorbilder der Segelflieger. Ich möchte nicht versäumen festzustellen, daß hier wieder einmal jemand Gleit- und Segelflug verwechselt hat. Wir Segelflieger bleiben schon lieber bei den Vögeln, die sind uns wesentlich sympathischer.

Gestern segelte ein riesiger Vogel auf das Schiff zu; er setzte sich auf die Rah des Signalmastes, um auszuruhen. Unsere Schiffsbesatzung bezeichnete ihn als „Döskopp“. Er war ein guter Segler, der uns demzufolge stark interessierte.

Wir sichten einen mächtigen Hammerhai

Heute morgen um 10 Uhr gab es wieder einmal eine Abwechslung. Unweit der Schiffswand tauchte ein mächtiger Hammerhai auf. Hanna Reitsch war allerdings auf ihn wütend, weil sie sich „veräppelt“ fühlte, als wir ihr erzählten, daß die kleinen Fische, die ihn begleiteten, seine „Piloten“ seien — und dabei haben wir diesmal Hanna wirklich nicht „veräppelt“. Somit ist der Beweis erbracht, daß das Sprichwort „Wer einmal lügt, dem glaubt man nicht, und wenn er auch die Wahrheit spricht“ doch einen wahren Kern enthält.

Die milden Frühlingslüfte von Las Palmas — die man dort genießen konnte, wenn man nicht zu nahe an die Stadt heranging — sind hier einer drückenden Sommerhize gewichen. Wie mag das in Rio werden? Wenn man dort im Sporthemd ohne Jacke erscheint, wird man aus der Straßenbahn gewiesen, hat man uns erzählt. Ich bin froh, daß ich mein kleines Motorrad mit habe, mit dem ich mir einige Kühlung verschaffen kann.

Wir laufen in Rio de Janeiro ein

Es ist 11 Uhr nachts (am 22. 1. 1934). Wir nähern uns Rio. Die Schiffsleitung teilt uns mit, daß wir nachts nicht einlaufen, sondern vor Rio vor Anker gehen und den Morgen abwarten würden.

Diese tropische Nacht mit dem reichgestirnten Firmament des Südens ist ein unbeschreiblich eindrucksvolles Bild! Vor uns erkennt

man die Lichter an Land, und auf dem Corcovado, einem 700 Meter hohen Berg bei Rio, steht der Ihnen sicher aus Reisebeschreibungen bekannte beleuchtete Christus, eine ungefähr 40 Meter hohe Figur aus Eisenbeton, die von ihrem Fuße aus mit Scheinwerfern beleuchtet wird und so wie ein Geist am dunklen Himmel über Rio schwebt.

Am nächsten Morgen um 7 Uhr schon kamen Arzt und Polizei an Bord. Alles ging hier ein bißchen sehr umständlich vonstatten. Der Arzt guckte uns unters Augenlid, dann wurden von allen Fingern Abdrücke gemacht, so daß das brasilianische Verbrecheralbum nicht in Bezugsschwierigkeiten kommen kann. Nachher mußten wir warten — ziemlich lange warten —, dann erschien ein anderer Arzt und schaute uns noch einmal unters Augenlid — wer kann wissen, ob die Behörden hier einem einzelnen Arzt vertrauen können? Besser ist schon, zwei schauen nach. — Und dann kamen Reporter. Wir haben nachher sogar gelesen, was sie geschrieben haben; die örtliche Beschreibung war ganz gut, aber über Segelfliegen haben sie Dinge geschrieben, die uns über die Massen merkwürdig vorkamen.

Die „Monte Pascoal“ hatte sich in der Zwischenzeit an den Kai verholt, so daß wir gegen zehn Uhr an Land gehen konnten.

„Manjana“ — das meistgebrauchte Wort Südamerikas

Wir waren jedoch noch lange nicht fertig, sondern mußten in der Bruthize erst unser Gepäck und unser anderes Zeug kontrollieren lassen. Na, ich glaube, das ist anderswo auch nicht anders.

Das „Condor-Syndicat“ — eine Luftverkehrsgesellschaft, an der die deutsche Lufthansa beteiligt ist — hat hier ausgezeichnet für uns vorgesorgt. Dipl.-Ing. Wachsmuth erwartete uns mit einem Wagen und brachte uns in unsere Wohnung. Ich bekam mit Heini Dittmar zusammen ein Zimmer im Garten, so daß ich nicht Treppen steigen muß. Von der Gartenterrasse aus haben wir einen herrlichen Blick aufs Meer, auf die prächtigen Straßen und Parkanlagen, die sich an der Bucht entlangziehen, und auf Rios berühmte Hügel und Berge.

Nachdem ich mich etwas durch kaltes Waschen zu erfrischen versucht hatte, galt mein erster Weg wieder der Zollbehörde, um mein Motor-

rad herauszubekommen, da ich sonst zu unbeweglich bin. — Ich bitte zu entschuldigen, wenn ich der weiteren Erzählung etwas vorgehe; aber ich muß an dieser Stelle sagen, daß ich diesen Weg noch sehr oft gemacht und dabei die Bedeutung des spanischen Wortes „manjana“ leider nur zu gut kennengelernt habe. „Manjana“ — es klingt so hübsch, wenn die Brasilianer es hier sagen, und doch kann es in der Brust eines Europäers einen Sturm von Entrüstung erzeugen. „Manjana“ heißt nämlich „morgen“ und wird jedem einige Male gesagt, der irgend etwas von der Zollbehörde herausbekommen will. So gab es auch für mich viele „manjana“, bis ich endlich meinen Motor anspringen lassen konnte und damit auch in Rio de Janeiro die Beweglichkeit eines normalen Sterblichen erreicht hatte.

Vor die Speisen haben die Götter den Schweiß gesetzt

Eins möchte ich noch erwähnen: In bezug auf die Kleiderfrage halte ich das ganze Land für etwas verdreht. Da sind wir „Segelflieger“ doch freiere Menschen. Wie gut haben wir uns in unseren Lagern der Temperatur angepaßt, und wie leicht verstanden wir uns zu kleiden! Gewiß, hier darf man zwar im Bademantel auf der Straße gehen, dafür aber muß man in der Straßenbahn, im Autobus und bei jedem gemeinsamen Essen oder Beisammensein die Jacke anziehen. Das Kragenaufmachen ist schon völlig unmöglich. M. E. müßte ein energischer Mann hier einmal gründlich Wandel schaffen! Wir saßen, der Landessitte entsprechend, in voller Kriegsbemalung beim ersten brasilianischen Mahl — und schwigten dabei glitzernde Perlenketten. Ist das etwa schön und angenehm? Aber man wird es gewöhnt, wenn man genügend Zeit hat, und ohne viel Zeit sollte man eigentlich nicht in die Tropen reisen.

II.

In Rio de Janeiro, Februar 1934.

Endlich haben wir die Zollschwierigkeiten hinter uns und können zu unseren Flugzeugen gelangen. Auch mein Motorrad habe ich; nachdem es aus dem Zoll war, mußte ich mir erst in achtfündiger, ununterbroche-

ner Arbeit und Rennerei die Papiere beschaffen, die notwendig sind, um die Fahrerlaubnis zu erhalten.

Dieses Rio ist eine ganz eigenartige Stadt! Wir haben uns einen sechssitzigen Wagen mit einem italienischen Fahrer gemietet, mit dem wir heute acht Mann hoch durch die Stadt fuhren. Die Fahrt war äußerst interessant. Rio ist eine Weltstadt mit fast zwei Millionen Einwohnern; die vielen Neger und Mischlinge fallen unter den Passanten im Straßenbild auf. Bei diesen Schattierungen der Hautfarben weiß man manches Mal nicht, zu welcher Klasse man die einzelnen rechnen soll. In Deutschland wird behauptet, daß hier in Südamerika, vor allem in Rio, Frauen nur in Begleitung auf der Straße zu sehen seien. Das ist Unsinn. Es sind vielleicht etwas weniger Frauen im Straßenbild zu beobachten, aber das fällt kaum auf und ist wohl darauf zurückzuführen, daß es hier heiß ist und jeder um Mittag herum nur auf die Straße geht, wenn er unbedingt muß.

Zum Schluß fuhren wir auf den Corcovado, jenen über 700 Meter hohen Berg bei Rio, auf dessen Spitze die große, weiße Christusfigur steht, die uns schon bei der Ankunft auffiel. Man hat von dort aus einen herrlichen Blick über ganz Rio und den Strand.

Die Fliegerei beginnt

Einen Tag darauf: Flugzeugführer Wachsmuth vom Condor-Syndicat hat uns heute schon um $1\frac{1}{2}$ 6 abgeholt, und dann sind wir mit einem deutschen Motorflugzeug vom Typ Junkers W 33 von 7—9 Uhr vormittags in der Gegend umhergeflogen, damit wir uns nach Landeplätzen umsehen konnten. Der Flug war wunderschön. Leider sieht es aber mit den Landemöglichkeiten sehr dürftig aus. Nur am Strand wird man wohl an vielen Stellen landen können.

Unsere Segelflugzeuge in ihren Transportwagen erregten natürlich großes Aufsehen, als wir sie heute durch die Straßen der Stadt fuhren, um nach dem besten hiesigen Flugplatz, dem Campo dos Afonsos, zu gelangen. Das ist zwar der Militärflugplatz, aber dafür auch der beste, den es hier gibt. Wir sind in einer der Militärhallen (von Junkers-Dessau geliefert), in der auch amerikanische Jagdflugzeuge



Phot. Natori.

Wolf Hirth als erster Segelflieger der Welt über dem heiligen Berg der Japaner, dem Fudzi.



Phot. Hirth.

Der Jungfrauenverein von Ueda zu Besuch bei dem Segelfliegerkursus. Eine Zeitlang hatten sie für die Verpflegung der Kursusteilnehmer zu sorgen. Sie verfielen tagelang in Lachkrämpfe, weil Wolf der „Oberjungfrau“ zur „Belohnung“ einen Kuß geben wollte.



Phot. Hirth.

In Ueda wurde aus japanischen Tagelöhnern eine Startmannschaft gebildet.



Phot. Baur.

Die deutschen Flieger bei einem japanischen Frühstück. Links: zwei japanische Journalisten. Rechts: von Karl Baur, Wolf Hirth, Major Kondo, der militärische Begleiter und Berater des Kursus.

stehen, untergebracht. Die Militärflieger brachten unseren Flugzeugen großes Interesse entgegen, ohne freilich vorerst viel vom Fliegen damit zu halten.

Unsere ersten Segelflüge bringen die halbe Stadt in Aufregung

Ich kam mit dem raffigen Grunau-Baby „D-Christiane“ zu meinem ersten Segelflug in Südamerika. Wachsmuth schleppte mich mit der BFW hoch, in einigen hundert Metern löste ich aus, flog auf eine Gruppe segelnder Geier zu und konnte, mit diesen segelnd, 150—200 Meter Höhe gewinnen. Mit Aufwind war nicht viel los an diesem Tag. Ich entschloß mich deshalb bald, zum Platz zurückzuflogen, und hatte das Vergnügen, den dort wartenden Offizieren und Gästen einige Turns, Männchen und Loopings vorzufliegen, die ihnen beweisen sollten, daß man Segelflugzeuge dieser Art nicht nur zur Anfängerschulung, sondern ebensogut auch zur Weiterbildung und Flugverfeinerung für junge Flugzeugführer verwenden kann. Und nun erlebten wir einen seltsamen Stimmungsumschwung: Unsere Kunstflüge im Segelflugzeug lösten freudige Beifallskundgebungen der Militärflieger aus. Jetzt sahen sie die motorlose Fliegerei schon mit anderen Augen an. So etwas von Begeisterung habe ich noch nicht gesehen. In unserer deutschen Heimat habe ich den Anfang der Kunstflugvorführungen mit Segelflugzeugen miterlebt und auch Freude und Beifall beobachten können, aber der Südländer ist eben noch temperamentvoller und heißblütiger als der kritische Deutsche. Am liebsten hätte man uns hier umarmt. Ja, als dann auch noch Hanna Reitsch mit Kunstflügen aufwartete, stand es nach Ansicht der brasilianischen Flieger unumstößlich fest: „Die Deutschen sind die besten Segelflieger der Welt — das, was sie hier gezeigt haben, wird man ihnen höchstens nachmachen, aber übertreffen wird man sie nie.“

Aber es sollte noch viel mehr kommen! Wenn die guten Leuten damals geahnt hätten, daß schon einige Tage später unser Heini ihnen einen 4200-Meter-Höhen-Weltrekord vorflog... na, dann wären sie bestimmt überhaupt nicht zu bändigen gewesen.

Wie Heini Dittmar seinen Weltrekord flog

Das hat er mir selbst ganz genau erzählt. Heini ist ja, wie ich wohl schon sagte, mein Stubengenosse, und da wir Bett an Bett schliefen, hatten wir reichlich Gelegenheit, uns über diesen Weltrekordflug auszusprechen. Ich will versuchen, seine eigene Schilderung möglichst getreu wiederzugeben.

„Da ihr drei anderen (Hanna, Nidel und du) alle schon über Rio umherflogt und ich das gleichzeitige Fliegen in Wolken aus begreiflichen Gründen ebensowenig schätze wie du, hielt ich mich mehr südlicher in Richtung auf Santa Cruz zu. Auch dort lag die Wolkenbasis in etwa 800 Meter Höhe.

Da sich in meiner Gegend einige prächtige, allein stehende Wolken aufstürmten, gab ich mir innerlich einen Ruck, sagte mir, heute gilt es, und schnallte mich während des Fluges noch fester mit meinen Gurten an. Wir wissen ja aus früheren Flügen zur Genüge, wie toll es uns in den Wolken manchmal schüttelt. Zu meinem 'Condor' habe ich ja alles Vertrauen, hatte ich ihn doch in über zweitausendstündiger Arbeit Stück für Stück selbst zusammengebastelt. Aber trotzdem fühlte ich nochmals nach, ob auch die Karabinerhaken des Fallschirms eingehakt seien. Ja, alles war in bester Ordnung.

Zuerst stieg ich gleichmäßig, im Blindflug kreisend, aber nur langsam. Immerhin erreichte ich 1500 Meter Höhe und kam wieder ins Freie. Da orientierte ich mich zuerst und sah auch gleich in der Nähe einen wuchtigen Wolkenturm, auf dessen Mitte ich Kompaßkurs nahm, so daß ich bald wieder in der trüben Brühe untertauchte. Leider bekam ich zuerst Abwind und wurde gleich ordentlich geschaukelt, so daß ich schöne Mühe hatte, meine 'Kiste' mit den Instrumenten gerade zu halten. Jedoch ging es. Langsam meldete das Variometer nun auch „steigen“, zuerst wenig, aber bald waren es vier Meter in der Sekunde, so daß ich kurze Zeit später auch diese Wolke durchstiegen hatte und in 2500 Meter Höhe verließ. Ich mußte mir wieder einen Ruck geben und die paar Hemmungen beiseiteschieben, ohne die es bei solchen Versuchen ja nie geht, wenn man nicht gerade ein ahnungsloser An-

fänger ist. Aber es war schließlich bis hierher ganz gut gegangen, also weiter!

Jetzt kam der dritte Teil des Rekordfluges, der sich freilich ganz anders gestaltete, als ich mir jemals gedacht hatte. Zuerst erkundete ich natürlich wieder die allgemeine Lage, sichtete auch schnell einen massigen, hochstrebenden 'Blumenkohlkopf', nahm wieder Kompaßkurs auf seine Mitte und beobachtete mit aller Aufmerksamkeit die Instrumente, den Wendezieger, Kompaß und Fahrtmesser. Kaum war ich aber in dieser Wolke richtig drin, da begann ein lustiger Tanz. Gemeine, harte Böen hoben mich vom Sitz, so daß ich recht froh war, solide angeschnallt zu sein. Dann wurde es plötzlich ruhig, und in wenigen Sekunden stand mein Variometer bei fünf Meter in der Sekunde Steiggeschwindigkeit am Anschlag an. Ich fühlte, wie sich mein Vogel weiter nach oben beschleunigte und konnte den Höhenmesser klettern sehen. In wenigen Minuten stieg ich so auf 4500 Meter Höhe, erreichte also über 4000 Meter über Start, da ich mich in 350 Meter von der Schleppmaschine gelöst hatte.

Nun kam aber so ziemlich der wildeste Tanz, den ich jemals beim Segelfliegen erlebt habe. Plötzlich zeigte mein Fahrtmesser 150 Kilometer-Stunden, um gleich darauf ganz auf Null zurückzugehen und fernerhin zu streifen. Dabei gab es einen so niederträchtigen Ruck, daß ich völlig in den Gurten hing und der sonst friedlich auf dem Rumpfboden versammelte Dreck im Führersitz herumwirbelte, daß mir das Atmen unangenehm wurde. Na, die Spucke blieb mir in diesem Moment sowieso weg, denn ich konnte mir ganz und gar nicht vorstellen, was ich eigentlich für eine Fluglage hatte. Immerhin drückte ich den Knüppel, so weit ich konnte, nach vorn; aber trotzdem klappte mein Gehäuse in irgendeiner Richtung um. Mein einziger Gedanke war: hinaus, wieder was sehen, wissen, wo oben und unten ist! Aber wollen und können ist zweierlei. Der Kompaß drehte sich, während der Wendezieger volle Ausschläge nach links und rechts machte. Variometer und andere Instrumente hatte ich vergessen, sie interessierten mich nicht mehr im geringsten. Hinaus wollte ich! Verdammt und zugenäht, weiter nichts als hinaus! Aber wo war der Ausgang?!

Mein einziges Bestreben war: langsam fliegen. Mein Fahrtmesser

waren die Ohren, in denen es brauste wie unter den Niagarafällen, wo sie am höchsten sind. Aber dann wurde es auf einmal ruhiger, und plötzlich — jawohl, so was begeisternd Schönes gibt es! — sah ich klare Luft, Wolkenränder, Wolkenfetzen, Sonnenschein und tief, tief unten ein Stückchen Land; alles saugten meine starrenden, begierigen Augen glückerfüllt in sich hinein. Höher, als je ein Segelflieger sich bisher erhoben hatte, suchte ich mir jetzt einen Weg zwischen den ziehenden Nebelgebilden, fand Kanäle und Schluchten, die mich sicher und harmlos hinuntergleiten ließen zum Campo dos Affonsos, über dem ich zum Schluß noch ausgelassene Turns und Steilkurven drehte. Was kümmerte mich Auf- und Abwind, ich hatte den Höhenrekord im motorlosen Flug um mehr als 1000 Meter überboten, ich war restlos glücklich!

Nach sauberer Ziellandung meldete ich Professor Georgii meinen Erfolg, der sich nicht weniger freute als ich selbst.“

III.

Rio de Janeiro, Februar 1934.

Unser Flugbetrieb ist jetzt voll im Gange, und am Sonntag entwickelte sich hier so etwas wie ein „Deutscher Flugtag“. Da dieser nicht vorgesehen war, sondern sich sozusagen von selbst ergab, ist er besonders gut gelungen. Tausende von Menschen wanderten hinaus zum Flugplatz Campo dos Affonsos. Hanna Reitsch, Heini Dittmar und Peter Riedel waren schon gestartet, weil sie vor mir auf dem Platz waren und ich mit dem Motorrad erst hinterher kam. Hanna landete bald wieder und überließ mir ihr Grunau-Baby. Mit dem bin ich eine kleine halbe Stunde gesegelt, wobei mir die „Urubus“ geholfen haben.

Was Urubus sind? Das sind die nicht gerade schönen Nasgeier, deren hygienische Aufgabe es ist, die Insel, auf der der Schmutz und die Abfälle von Rio abgeladen werden, durch Auffressen von Nas und sonstigen Abfällen zu reinigen. Dieser Aufgabe unterziehen sie sich mit größter Beharrlichkeit und wären deshalb widerliche Geschöpfe, wenn sie nicht so ausgezeichnete Segelflieger wären. So zeigten sie mir auch

heute schöne Aufwindströmungen, und ich konnte den zahlreichen Zuschauern noch einiges vormachen: Zuerst vier oder fünf Loopings hintereinander, dann Turns, Männchen und Steilkurven, zum Schluß noch zwei Loopings in Bodennähe, abschließend mit Turn, Steilkurve mit Flügelspitze im Gras — Ziellandung! Soweit war das ganz gut, wir alle waren zufrieden. Die Zuschauer freuten sich, und uns gefiel die Fliegerei auch. Dann aber kam:

Mein erstes Pech auf südamerikanischem Boden

Nach dem Flug mit dem „Grunau-Baby“ wollte ich mein „Moazagott“ fliegen. Es wäre an sich am schnellsten startbereit gewesen. Da rollte unsere Motorschleppmaschine in die Halle, der Führer mußte auf das farbige Hilfspersonal achten, das dort herumwimmelte, und übersah den langen Flügel meines „Moazagotts“ vollkommen. Plötzlich flogen die Sperrholzsplitter, denn der Propeller der Motormaschine säbelte wacker in das linke Flügelende hinein — dreiviertel Meter samt Verwindungsklappe waren ab! — Der Propeller vom Motorflugzeug war aber ganz geblieben, und das war im Augenblick das Wichtigere, weil wir nur ein Schleppflugzeug hatten.

Mit recht gemischten Gefühlen überlegte ich mir, daß man den Schaden nur in einer mehrtägigen Reparatur wieder beseitigen könne. So stand ich also als deutscher Segelflieger in Rio, in einer Gegend mit den besten Voraussetzungen für Segelflüge, und hatte kein Flugzeug. Als ich mir nun schon überlegte, daß es wohl das beste sei, bei der großen Hitze eine schattige Felsenecke am Strand aufzusuchen und sich ein bißchen von der Brandung des Atlantik bespülen zu lassen, kam die kleine Hanna Reitsch auf mich zu, war genau wie ich tief geknickt darüber, daß unser „Moazagott“ flügellos war, und — das war nun wieder recht Hanna, ganz der gute Kamerad, als der wir sie alle kennen — bot mir an, sich mit mir zusammen in das Grunau-Baby zu teilen, bis das „Moazagott“ wieder repariert war.

Durch Hannas Kameradschaft kam ich zu einem der schönsten Segelflüge meines Lebens

Flugzeugführer Wachsmuth vom „Condor Syndicat“ schleppte mich mit der BFW hoch. Als mich der Siemens-Motor munter bis auf 400 Meter Höhe gezogen hatte, klinkte ich aus und konnte gleich prächtig weitersteigen. Natürlich war wieder ein Schwarm Urubus in der Nähe, mit dem ich lange zusammen flog. Die Vögel waren oft nur zwei bis drei Meter von meiner Rumpfspitze entfernt. Ich wußte oft nicht, ob ich ihnen oder sie mir folgten, wenn wir gemeinsam Aufwind suchten. Wenn ich schneller stieg, konnte ich beobachten, daß sie auf mich zuslogen.

Zwei Stunden lang trieb ich mich in 600—1500 Meter Höhe zwischen Flugplatz und Rio herum und suchte die mir unten bekannten Straßen und Plätze in Rio herauszufinden. Einige Male war ich so weit über Rio vorgedrungen, daß ich fürchtete, den Flugplatz nicht mehr zu erreichen. Dann fand ich aber über dem Platz einen starken Aufwind von fünf Metersekunden. Sogar ein Blatt Papier war bis in 600 Meter Höhe hochgewirbelt worden und stieg mit mir weiter. Kaum hatte ich zwei Kreise gezogen, da kamen auch schon drei Urubus und drehten mit mir. Diesmal ging es sehr hoch. In 2200 Meter Höhe stieß ich in eine neugebildete Wolke, die ich in einem etwa fünf Minuten dauernden Blindflug kreisend bis fast oben hin durchstieß. Sie war allerdings nicht sehr hoch. Höher als 2500 Meter über den Flugplatz kam ich nicht. Da es unten wieder unmenschlich heiß gewesen war, hatte ich außer dem Hemd und der dünnen Khakihose nichts an und auch die Führersitzhaube nicht aufgesetzt. Zuerst gab es auf diese Weise einen mächtigen Sonnenbrand auf Stirn und Arme, dann aber wurde es in 1500 Meter Höhe kalt, und in den Wolken klapperte ich mit den Gliedern und den Zähnen. Als ich aus der Wolke herauskam, hatte ich einen Anblick, der mir einen gut schwäbischen Zauberer entlockte. Durch Wolkenseßen und -ballen konnte ich auf Rio, das Meer, weit hinüber über Nicteroy bis an den Strand nach Cap Frio sehen. Rechts unter mir lagen die Berge bei Rio, der Corcovado,

Pico de Papageyo, die Gavea und daneben die schöne Küste von Copacobana. Nach Süden zu erstreckte sich die lange Mehrung, die mich natürlich an die Kurische Mehrung erinnerte.

Aber ein solcher Genuß ist nie ganz rein

Irgend etwas muß uns in einem solchen erhebenden Augenblick stören. Den toten Punkt im Kampf mit meiner Sitzgelegenheit (das Gummikissen lag unten im Transportwagen) hatte ich zwar überwunden, aber die Kälte wurde bitter in 2500 Meter Höhe und bei 60 Kilometerstunden Geschwindigkeit.

Als ich noch eine kleine Wolke durchstoßen hatte, ohne viel Höhe zu gewinnen, ließ ich mich wieder in wärmere Gegenden hinuntergleiten und landete schließlich zusammen mit Dittmar, der 4 Stunden 10 Minuten geflogen war; ich genau eine Stunde weniger. — Peter Niedel dagegen landete auf dem Rennplatz des Jockey-Clubs. Dort mußten wir seine Maschine dann abmontieren, weil uns das Wetter zu unsicher aussah. Einige Tage später montierten wir den Vogel wieder auf und holten ihn mit der Schleppmaschine ab. — Ziemlich spät am Abend war es so weit, daß Wachsmuth mit Niedel im Schlepp nach dem Campo dos Affonsos zurückfliegen konnte, von wo aus wir nun wieder nach Hause zogen — allerdings nicht, ohne erst den Fäschingsbetrieb mitzumachen, der gerade in Rio brauste.

Wenn „Heinis“ am Himmel sind, ist gutes Segelflugwetter

Was „Heinis“ sind? — Das können Sie natürlich nicht wissen; aber die Sache ist so einfach wie das Ei des Kolumbus. Seit Heini Dittmar hier seinen Höhen-Weltrekord aufgestellt hat, nennen wir die dicken Kumulus-Wolkentürme, die sich hier an manchen Tagen aufbauen, „Heinis“. — Also diese „Heinis“ sind das sicherste Anzeichen dafür, daß Aufwind in der Gegend vorhanden ist und ohne allzu große Schwierigkeiten Höhen von 1500—2000 Meter zu erreichen sind.

Sehr viel schwieriger sieht es mit den Streckenflügen aus. Hierfür ist die Gegend hier leider nicht sehr geeignet. Die Notlandelegen-

heiten fehlen. Peter Riedel hat gestern mit der Condor-Linie einen Erkundungsflug nach Victoria gemacht, aber er hat auf dieser Strecke auch keine günstigen Beobachtungen machen können. Hoffentlich können wir später von einer südlicheren Basis aus mit mehr Aussicht auf Streckenflug gehen. Bei Porto Alegre zum Beispiel soll es wesentlich günstiger sein. Vorläufig beschäftigen wir Expeditionsmitglieder uns andauernd damit, in der Gegend herumzusehen und Notlandeplätze zu suchen.

Unser Aufenthalt in Rio neigt sich ohnehin dem Ende zu. Wir wollen von der Küste weg etwas weiter ins Innere nach São Paulo und werden von dort aus vielleicht noch nach Buenos Aires ziehen.

IV.

In São Paulo, Anfang März 1934.

Wir reisen von Rio de Janeiro ab und fahren nach São Paulo

Morgens um 5.30 Uhr ging es auf dem Flughafen los. Es wurde aber 9 Uhr, bis wir soweit waren, denn die Anhängervorrichtungen wurden noch an den Autos angebracht. Es kam eine stattliche Autokolonne zusammen, als wir endlich fertig waren: Zwei große Buick-Personenwagen, der eine davon hatte Heini Dittmars „Condor“ im Schlepp, der zweite schleppte mein „Moazagott“ und hatte außerdem Professor Georgii, Hanna und mich im Wagen. Zwei prächtige Ford-Achtzylinder-Lieferwagen waren mit dem Grunau-Baby und dem „Fasnir“ gekoppelt. In der Tat eine wunderliche Karawane!

Nun ging es ans Abschiednehmen. Major Fontenelle hatte drei seiner wundervollen Boeing-Kampfeinsitzer mit ihren 550-PS-Pratt-&-Whitney-Motoren eingesetzt; die kleine Staffel gab uns das Geleit. Fontenelle selbst saß im Führerflugzeug und hatte uns vor dem Start versprochen, die Gastfreundschaft, die wir in seiner Flugzeughalle gefunden hatten, auch noch auf die Straße nach São Paulo auszudehnen. Die drei Flieger begleiteten uns noch lange über der fabelhaften Autostraße. Wir bewunderten den Schneid, mit dem sie ihre schweren Maschinen knapp über dem Boden in allen erdenklichen Kunstflug-

figuren bewegten. Es war ein prächtiges Erlebnis, wenn die Maschinen mit ihren donnernden Motoren im Sturzflug auf uns zubrausten und dann fünf Meter hoch über uns hinzischten. Pferde, Hühner und Vögel verließen in wilder Flucht die Gegend. Uns graute vor dem Gedanken, daß eine von ihnen vielleicht notlanden mußte, denn das Gelände war hierfür so ungeeignet wie nur möglich.

Die erste brasilianische Schlange

Die Straßen waren vorläufig ganz gut. Zeitweise gingen die wüsten, dicken, an krummen Baumstämmen geführten Telegraphendrähte ihre eigenen Wege; dann wurde die Gegend wieder besonders schön. Schön freilich nur für den, der nicht mit Fliegeraugen sah, denn Notlandegelände gab es eben nirgends. Major Fontenelle und seine Begleiter waren oft längere Zeit nicht zu sehen, so daß wir schon dachten, er sei nach Hause geflogen. Plötzlich tauchten sie aber wieder hinter einem Hügel oder Berg auf und jagten direkt auf uns zu.

Nach einiger Zeit kamen wir in die Berge und fanden dort einen prächtigen Aussichtspunkt mit Rückblick auf das Tal von Rio. Fast wie bei uns zu Hause hatten die Brasilianer hier einen Aussichtsturm hingestellt. Dort oben sahen wir beim Umherstreifen unsere erste brasilianische Schlange. Sie war schwarz, ein Meter lang und brachte sich schnelligst in Sicherheit.

Raum war es dunkel geworden, da kam bei Bananal eine besondere Schwierigkeit. Ein schwer beladener Lastwagen war bei der Auffahrt hinter einer Notbrücke, die über ein tief eingeschnittenes Bachbett ging, steckengeblieben. Erst nach langem Hin und Her kamen wir weiter. Wir fuhren nun noch bis São José do Barreiro, wo unsere Karawane viel Aufsehen erregte. Wir mußten sie auf der Straße stehenlassen und teilten daher Wagen ein.

Ich übernachtete im „Moazagott“-Transportwagen

Ich hatte Glück und bekam die Wache von 11 bis 12 Uhr. Hanna brachte mir das Essen auf die Straße hinaus. Als es dann so weit war,

daß auch ich mich schlafen legen konnte, zog ich es vor, bei meinem „Moazagott“ in dessen Transportwagen zu schlafen, denn das Zimmer war mir nicht nur zu heiß, sondern auch zu „dustig“. Es war ja nicht das erstemal, daß ich eine Nacht im Transportwagen meines Segelflugzeuges verbrachte, und ich habe in Südamerika genau so gut darin geschlafen wie früher anderswo.

Am nächsten Morgen ging es weiter über Areias, Lorena, Apparecida. Im letzten Ort sahen wir ein wirklich eigenartiges Gefängnis: Man sah dort auf dem Marktplatz eine Art Käfig mit eisernem Gitter, in dem der Gefangene untergebracht war, der uns ebenso neugierig betrachtete wie wir ihn.

Auch einige andere interessante Begegnungen hatten wir auf unserem Wege noch. Wir sahen viele Reiter, die auf meist huflosen Pferden durch die Gegend galoppierten. Einen besonders erstaunlichen Anblick bot eine junge Frau, die im Damensattel ritt, ihren Säugling auf dem Schoß hatte, mit der linken Hand einen aufgespannten Regenschirm hielt und — dabei aus einer Maiskolbenpfeife lustig qualmte.

São Paulo ist erreicht!

Nach zweitägiger Fahrt, vorbei an riesigen Reisfeldern, Kaffeeplantagen und langen Urwaldstrecken erreichten wir endlich São Paulo, das 60 Kilometer von der Küste im Inneren des Landes liegt. Es ist die Hauptstadt des gleichnamigen Staates. São Paulo ist ferner die „Stadt des Kaffees“ — aber wir sind ja nicht hierhergekommen, um uns um Kaffeepreise, um Angebot und Nachfrage zu kümmern, sondern uns interessieren nun einmal die thermischen Aufwinde in und bei der Stadt mehr als die noch so feinen Unterschiede brasilianischer Kaffeesorten oder die Frage, ob der neue „Baumwollversuch“ ein großes Geschäft wird. Wir glauben hier im Inneren des Landes bessere Segelflugverhältnisse als in Rio zu finden, wo sich der Seewind oft als unser Feind erwies. Es war so, aber auch in São Paulo bekommt man den Küstenwind gelegentlich zu spüren. Er bringt zwar eine Erfrischung in dieser auch hier, in 900 Meter Höhe, noch großen Hitze, aber die Segelflugmöglichkeiten beeinträchtigt er hier und da auch.

São Paulo selbst beeindruckt uns stark. Man könnte sie eine „Stadt der Gegensätze“ nennen: riesige Wolkenkratzer und an der Peripherie ganz primitive Negerhütten aus Brettern und alten Benzinkannenblechen, Maultiergespanne und Ziegenherden neben Automobilen in friedlichem Nebeneinander, auf den Straßen Menschen aller Rassen und Farben, dabei aber doch viel europäischer als Rio, weil hier die weiße Rasse infolge des kühleren Klimas überwiegt.

Ebenso wie in Rio, wo wir viele begeisterte Freunde und neu geworbene Anhänger unseres schönen Segelflugsportes zurückließen, haben wir auch hier in São Paulo eine wundervoll gastliche Aufnahme gefunden, die sehr starke, einträchtige deutsche Kolonie und die Paulistaner Behörden wetteiferten nur so, uns alle nur erdenklichen Aufmerksamkeit und Annehmlichkeiten zu erweisen. Die größte Sorge galt natürlich unseren Segelflugzeugen, die auf dem Campo de Marte, dem „Marsfelde“, untergestellt worden sind. Der Flugplatz liegt wunderschön unterhalb eines alten Benediktinerklosters, ist freilich selbst nicht so gut wie der von Rio.

Eine ganz besondere Freude war es für uns, daß es hier einen Segelflieger-Club gibt, dem auch zahlreiche Deutsche angehören. Unserer Expedition brachte man daher ganz besondere Kameradschaft und fachmännisches Verständnis entgegen. Der „Club Paulista de Planadores“ — so heißt hier die Segelflieger-Vereinigung — hatte dem Gedanken des Segelfluges bereits die Wege geebnet und besaß auch in einiger Entfernung von der Stadt einen großen, mehrere Kilometer langen eigenen Segelflugplatz.

V.

In São Paulo, Mitte März 1934.

Tausende von Kindern jubeln uns zu

Mit den Platzverhältnissen hatten wir uns durch einige Probeflüge bald vertraut gemacht, und die Loopings und Turns, die wir dabei zum besten gaben, rissen die Zuschauer, besonders wenn unsere Hanna flog, zu wahren Begeisterungstürmen hin, von deren „Windstärke“

man sich nur einen Begriff machen kann, wenn man das südliche Temperament der Brasilianer kennt.

Zum Wochenende hatten wir die Jugend von São Paulo bei uns, und es zeigte sich wieder, daß das Fliegen überall auf der Welt gerade auf die Jugend eine große Anziehungskraft ausübt. Pfadfinder und andere Jugendorganisationen, viele Tausende von Jungens und Mädels, waren der Einladung gefolgt und zu uns auf das Marsfeld hinausgepilgert. Obwohl das Wetter nicht allzu günstig war, starteten wir alle vier Flugzeuge: Peter Niedel auf dem „Fasnir“, Hanna Reitsch auf dem Grunau-Baby, Heini Dittmar auf seinem „Condor“ und ich auf dem „Moazagott“, das sich von seinem Unfall in Rio gut erholt hat.

Es war ein unvergeßliches Bild: Unter uns eine vieltausendköpfige Menge von Kindern, die sich vor Begeisterung kaum halten konnte. Die Leiter des Pfadfinder-Zentral-Verbandes, an der Spitze Präsident Dr. Hilario Freire, sowie die Führer der Einzelorganisationen sprachen uns ihren Dank dafür aus, daß die ihnen anvertraute Jugend den modernsten und zukunftsreichsten Sport durch unsere Vorführungen kennengelernt habe. — Bis in den Abend hinein machten wir über dem Flugplatz und in der Nähe Segelflüge bis zu siebenstündiger Dauer.

Der Sonntag brachte uns einen geradezu überwältigenden Erfolg, denn auf dem Marsfeld wurde ein „Allgemeiner Flugtag“ veranstaltet, während die bisherigen Darbietungen stets nur einem ausgewählten Kreise galten. Schon am frühen Morgen drängten sich gewaltige Besuchermassen auf dem Campo de Marte, das einem wahren Heerlager glich. Es war ein Volksfest im echten Sinne des Wortes, das die Bevölkerung von São Paulo feierte. In der Nähe des Flugplatzes waren zahlreiche Erfrischungsbuden aufgeschlagen, die die Besucher während des ganzen Tages mit Speise und Trank versorgten, denn die Menge wich nicht und wollte immer Neues sehen. Besonders beliebt war das Bier der beiden großen deutschen Brauereien.

Niedel fliegt 125 Kilometer im unbekannten Brasilien

Peter Niedel startete um 10.15 Uhr zum ersten Male. Er hatte die Absicht, in einem zweistündigen Fluge die Wetterverhältnisse zu

prüfen. Da das Wetter aber so überaus günstig war, faßte er kurzerhand den Entschluß, einen größeren Überlandflug zu wagen. Er landete wieder und beriet sich mit Professor Georgii über die Möglichkeiten, den „Fasnir“ nach einem gelungenen Überlandflug wieder aus dem Inneren des Landes zurückzubringen. Kurz nach ein Uhr mittags ließ er sich vom Flugkapitän Wachsmuth vom „Condor-Syndicat“ hochschleppen und traf über der Stadt bereits so gute Aufwinde an, daß er schon in 300 Meter Höhe ausklinken konnte. Wie er später erzählte, gelang es ihm, mit einer Geschwindigkeit von zwei Meter pro Sekunde an die Wolkenbasis heranzukommen, die in 1800 Meter Höhe über São Paulo und der Umgegend lag. Niedel orientierte sich in dem ihm unbekannten Lande an Rauchfahnen, an dem Verlauf der Gebirgskzüge, am Lauf der Flüsse und an den Schienen der Eisenbahn. Von Wolke zu Wolke lotste er sich hindurch, wobei ihm die Urubus, wie schon oft, gute Dienste leisteten. Der günstige Ostwind führte ihn nach Westen; an der Bahnlinie entlang segelte er in Richtung Sorocaba.

Bei uns lag um 4 Uhr nachmittags noch keine Landemeldung vor, so daß wir schon etwas unruhig geworden waren. Wachsmuth stieg daher mit Professor Georgii als Beobachter zu einem Erkundungsflug auf; sie flogen ebenfalls bis Sorocaba, ohne jedoch etwas vom „Fasnir“ zu sehen, und traten unverrichteterdinge den Rückflug an. Um 6 Uhr erhielten wir dann zu unserer Erleichterung die telephonische Meldung, daß Niedel in Zatuhy — das in der Luftlinie 125 Kilometer vom Marsfelde entfernt liegt — glatt gelandet sei. Die Freude war natürlich sehr groß bei uns. Bei diesem Langstreckenflug, der eine ganz außerordentliche Leistung angesichts der gänzlich unbekannten Verhältnisse und der Ungewißheit der Landemöglichkeiten war, konnte Peter Niedel über der Hochebene von Itu bis zu einer Höhe von 2400 Meter hinaufklettern. Wenn der Seewind nicht aufgekommen wäre und er sich anstatt nach Süden nach Norden hätte wenden können, wäre es ihm sogar möglich gewesen — wie er später, krebsrot und verbrannt, in einem Vortragsabend der Gesellschaft „Germania“ den Segelfliegern von São Paulo schilderte —, einen noch längeren Flug auszuführen.

Während Peter Niedel diesen Fernflug ausführte, waren aber wir anderen auch nicht faul. Mir gelang es, auf dem „Moazagott“ in ständigem Kreisen in der Nähe des Flugplatzes einen Dauerflug von 7 Stunden und 5 Minuten zustande zu bringen, der von Heini Dittmar auf seinem „Condor“ noch um 15 Minuten überboten wurde. Ich konnte dabei sogar einige sehr nette Aufnahmen von dem unter mir kreisenden „Condor“ machen. Es war gar nicht so einfach, die „Kiste“ im Gleichgewicht zu halten, während ich an meinem Photoapparat herumfingerte und die Instrumente beobachtete.

Auch Hanna Reitsch trug zu dem schönen Erfolge des „Deutschen Flugtages“ bei. Sie führte auf dem Grunau-Baby eine Reihe eindrucksvoller Kunstflüge aus, die außerordentlichen Beifall erhielten.

Neben den praktischen Vorführungen, die jeden Tag von der deutschen und brasilianischen Presse ebenso ausführlich wie begeistert registriert wurden, wurde von der Expedition auch in theoretischer Arbeit viel geleistet. Der wissenschaftliche Begleiter, Dipl.-Ing. Harth, schilderte vor Mitgliedern der deutschen Kolonie die Entwicklung des Segelfluges in Deutschland. Das Interesse am motorlosen Flug ist hier außerordentlich gestiegen. Aus dem ganzen Lande kommen Nachrichten von Club-Gründungen, und von überall ergehen Einladungen an uns, denen wir natürlich in dieser Anzahl nicht Folge leisten können, weil unser Reiseprogramm schon genau vorgeschrieben ist.

Wir hatten in Rio geglaubt, daß die Herzlichkeit und Begeisterung, mit der man uns empfangen hatte, nicht zu überbieten sei. Den Beweis des Gegenteils erlebten wir in São Paulo. In den Familien, auf den Schulhöfen und Sportplätzen ist immer nur von den Segelfliegern die Rede. Die „Deutsche Zeitung“ von Sao Paulo schrieb: „Nicht einen Deutschen gab es in diesen Tagen, der nicht stolz war, ein Deutscher zu sein, und nicht einen einzigen, der nicht zum Freund der Segelflieger wurde.“ Unter diesen Umständen fällt es schwer, an den Abschied zu denken.

VI.

São Paulo, Mitte März 1934.

„Wir sind um Herzen geflogen!“

Unsere braven Silbervögel haben wir heute abmontiert, damit sie nach Santos verfrachtet werden können. Von dort aus soll uns der Hapagdampfer „General Artigas“ nach Buenos Aires bringen. Wir haben also heute Ruhetag, und diese günstige Gelegenheit will ich ausnutzen, um einen Rückblick über die schönen Tage von São Paulo zu geben, die nun vorüber sind. Vierzehn Tage sind wir hiergewesen, Tage, die wirklich wie im Fluge vergangen sind.

Wir können mit unseren wissenschaftlichen und segelfliegerischen Erfolgen sehr zufrieden sein. Ich erinnere nur an den 7-Stunden-Flug Niedels über eine unbekannte Strecke von über 125 Kilometer — aber was ist schließlich die Freude über Rekorde gegenüber dem herrlichen Gefühl, eine Mission für Deutschland erfüllen zu können! Ich berichtete schon einmal von der wundervollen Aufnahme, die uns überall zuteil geworden ist. Wir kamen auch hier als Unbekannte her und verlassen als Freunde der ganzen Bevölkerung die gastliche Stadt. Professor Georgii hat das bei der Abschiedsfeier, die uns die deutsche Turnerschaft gab, so trefflich in Worte gekleidet: „Man kann um Preise fliegen und um Ehre, aber das war nicht unsere Aufgabe. Wir waren gekommen um der Forschung willen; aber wir können etwas viel Größeres und Besseres mit uns nehmen: Wir sind um Herzen geflogen!“ — Es waren aber nicht nur die Herzen unserer Landsleute, die wir gewonnen haben, aller Herzen schlugen uns entgegen.

Bei den Segelfliegern von São Paulo

Die Freude über diese friedlichen Eroberungen übertönt eigentlich alle anderen Eindrücke, so daß ich versuchen will, durch zeitliche Aufzählung etwas Ordnung in die zahlreichen Erlebnisse zu bringen. Da war also am Dienstag das Freundschaftsessen, das uns der Segelflieger-Club von São Paulo zum Abschied gab. Am Vormittag hatten

wir noch sehr schönes Flugwetter. Ich konnte mit dem Grunau-Baby „Christian“ recht beträchtliche Höhen über der Stadt erreichen. Ich folgte dabei wieder den Urubus. Auch Heini Dittmar stieg sehr hoch, er mußte jedoch wegen der Witterungsverhältnisse den geplanten Vorstoß nach Santos aufgeben. Hanna Reitsch — die hier als Vorbild des deutschen Mädchens von heute gefeiert wird — hatte mir wieder einmal ihr Flugzeug geborgt, da das „Moazagott“ versuchsweise von Dittmar geflogen wurde. Sie selbst war einer Einladung des „Aero-Lloyd Iguaçu“ gefolgt, um Curitiba und die dortige deutsche Kolonie zu besuchen, die uns gern alle dort gesehen hätte.

Abends waren wir dann im Club Commercial bei den brasilianischen Segelfliegerkameraden, den „Planadores“, zu Gaste. Ihr Präsident ist Dr. Guilherme Winter, und ein eigenartiger Zufall will es, daß seine deutschen Vorfahren aus Darmstadt stammen, das bekanntlich ein Zentrum der wissenschaftlichen Erforschung des Segelfluges ist (u. a. Sitz der Internationalen Studienkommission für motorlosen Flug). Wie überall in São Paulo, wo wir zu Gaste waren, herrschte auch bei dieser Abschiedsfeier eine ausgezeichnete Stimmung. Es war eine ganz offizielle Sache; die Spitzen der brasilianischen Behörden waren da, der deutsche Generalkonsul Dr. Speiser, der Vorsitzende der deutschen Kolonie, u. a. Dr. Jayme Americano, der im Namen des Segelflieger-Clubs sprach, sagte in seiner Rede, man habe zwar ursprünglich angenommen, daß unsere Arbeit wohl die Flieger und Techniker begeistern könnte, mit der Möglichkeit, daß sich weiteste Kreise mit unserer Segelfliegerei befassen würden, habe man fast gar nicht gerechnet.

Die tiefere Bedeutung unserer Mission kam uns aber so recht zum Bewußtsein, als er das aussprach, was uns stets ehrenvollste Aufgabe sein wird: „Sie haben mit den Flügen Ihrer herrlichen Riesenvögel eine der schönsten Eroberungen für Deutschland gemacht.“ Herr von Hardt, der Vorsitzende des „Verbandes Deutscher Vereine“, sprach uns aus dem Herzen, als er im Namen der deutschen Kolonie für die musterhafte und großzügige Gastfreundschaft und Unterstützung, die man uns gewährte, den Dank aussprach. Professor Georgii aber versicherte den Paulistaner Segelfliegern, daß unsere Erfolge auch die



Archiv Hirth.

„The Gliderking“ und seine beiden Kameraden werden auf dem Bahnhof in Tokio von japanischen Pfadfindern willkommen geheißen.



Phot. Scherl.

Baron Yoshio Sakami vom Kaiserlichen Aero-Club in Tokio ehrt Wolf Hirth durch die Verleihung der goldenen Ehrenmedaille.



Phot. Hirth.

Der Ajama beginnt seine Tätigkeit. — Im Vordergrund ein deutsches Übungs-Gleitflugzeug vom altbewährten Typ „Grumau 9“.



Phot. Hirth.

Unter Lebensgefahr überflogen Wolf Hirth und Karl Baur einige Minuten später den feuer-speienden Berg. — Diese seltene Aufnahme ist in nur 100 Meter Entfernung vom Krater aufgenommen.

ihrigen seien, denn ohne die großzügige Unterstützung des Clubs wäre vieles nicht gelungen. Die Willens- und Entschlußkraft der Segelflieger von São Paulo berechtigte zu den schönsten Hoffnungen für eine erfolgreiche Segelflugbewegung in Brasilien. Professor Georgii schloß seine Rede mit unserem lieben, alten Startwort „Hals und Beinbruch!“ Leider mußte die harmonische Tafelrunde, die zu unserem Leidwesen ohne Hanna stattfand, da man sie in Curitiba nicht wieder fortgelassen hatte, bald aufgehoben werden, da uns die Turnerschaft zum Abschiedsabend eingeladen hatte.

Die Aufnahme bei den Brasilianern war wirklich schon äußerst herzlich, aber bei unseren Landsleuten wurden wir mit noch unbeschreiblicherem Jubel überschüttet. Der Vorsitzende der Turnerschaft begrüßte uns und sagte, daß es anfangs reine Neugierde gewesen sei, die den einzelnen auf den Flugplatz gelockt habe, dort aber habe sich die Neugierde sehr bald in aufrichtige Begeisterung und Bewunderung für die Schönheit des Segelfliegens und für die Leistung der frischen deutschen Jugend gewandelt. Und aus Bewunderung sei nun Freundschaft geworden — Freundschaft für deutsche Arbeit, deutsche Leistung, deutsche Art.

Professor Georgii gab in seiner Dankesrede die Versicherung ab, daß wir wiederkommen und São Paulo nicht vergessen würden. Als sichtbarer Beweis für das Freundschaftsband, daß zwischen Deutschland und Brasilien durch unseren Aufenthalt geknüpft ist, soll das neue Versuchssegelflugzeug des Deutschen Forschungsinstituts für Segelflug nach unserer Rückkehr nach Deutschland den Namen „São Paulo“ erhalten. (Dies ist unterdessen geschehen, und mit guter Wirkung; denn bekanntlich hat Heini Dittmar damit verschiedene neue Welthöchstleistungen aufgestellt.)

VII.

Buenos Aires, Ende März 1934.

Wir richten uns in Buenos Aires ein

Von der Hafenstadt Santos aus hat uns der Hapagdampfer „General Artigas“ in herrlicher Fahrt nach Buenos Aires gebracht.

Auch hier in Argentinien wurde uns ein wundervoller Empfang zuteil. An Bord begrüßten uns die Spitzen der zivilen und militärischen Behörden, eine Kommission des Segelfliegerclubs „Albatros“, Vertreter der deutschen Gesandtschaft und der deutschen Kolonie, so daß wir uns vom ersten Augenblick an geborgen fühlten.

Um die Verbindung mit den argentinischen Behörden aufrechtzuerhalten, wurden uns zwei Vermittlungsleute zur Seite gegeben, während ein Fliegerleutnant zum persönlichen Adjutanten des „Professors“ bestellt wurde. Die ersten Tage hatten wir vollauf zu tun, uns überall für die herzliche Aufnahme zu bedanken. Dann aber wurde das Arbeitsprogramm aufgestellt, und schon am nächsten Tage konnten wir unsere Segelflugzeuge und unsere Schleppmaschine aus dem Zoll holen und nach dem Militärflugplatz El Palomar bringen.

Für mich allerdings war der Einzug in Buenos Aires nicht so angenehm. Ganz unvorschriftsmäßig herrschte hier in den ersten Tagen eine Regenperiode. Das schlechte Wetter verursachte mir ziemliche Schmerzen in meiner alten Beinwunde. Ich mußte also Hanna Reitsch, Heini Dittmar und Peter Riedel die Sorge ums „Moazagott“ überlassen und im Hotel bleiben.

Argentinien — ein einziger Flugplatz

Gott sei Dank wurde das Wetter und damit auch mein Bein bald wieder besser. Am Sonntag entwickelte sich unvorsehen der erste deutsche Flugtag in El Palomar. Noch um 8 Uhr war das Wetter gar nicht erfolgversprechend, aber je mehr die Zeit vorrückte, desto günstiger wurden die Witterungsverhältnisse, und wir konnten bald die ersten größeren Flüge über Buenos Aires machen. Groß war das Staunen der Menschen, als sie plötzlich riesige „Raubvögel“ über der Stadt kreuzen sahen. Schon die ersten Flüge bewiesen uns die Richtigkeit dessen, was unsere argentinischen Verbindungsleute uns prophezeit hatten: Argentinien hat ausgezeichnete Segelflugbedingungen, besonders hier im Osten des Landes, wo sich viele hundert Kilometer nach allen Seiten die Pampas erstrecken. Sie bieten geradezu ideale Lande-

möglichkeiten, und es ist keine Übertreibung, wenn man ganz Ostargentinien als einen einzigen „Flugplatz“ bezeichnet.

Schon das erstemal hatten wir hohen Besuch. Der Generaldirektor des argentinischen Flugwesens, Oberst Zuloaga, war mit einem großen Stab von Offizieren des Heeres und der Marine zu unseren Flugzeugen gekommen, ferner Legationssekretär v. Schubert von der deutschen Gesandtschaft. Viele Mitglieder des Segelflugclubs „Albatros“, dem auch Deutsche angehören, und alle Mitglieder des deutschen Flugvereins „Aerorex“ waren gleichfalls da, um uns zu helfen und — wie sie sagten — zu lernen.

Hanna und Peter

Am Vormittag also begann der richtige Betrieb. Mit ihrem treuen „Christian“ gab Hanna erst einmal als Kostprobe einige Leckerbissen des Kunstfluges zum besten. Etwa 500 Meter ließ sie sich mit der „Messerschmitt“ hochschleppen, klinkte dann aus und vollführte eine Reihe wundervoller Loopings, Turns und andere schöne Sachen, so daß die Zuschauer gar nicht aus der Verwunderung über das deutsche Mädchen herauskamen. Gegen 11 Uhr startete Peter Riedel, unser Langstreckenspezialist auf seinem „Fasnir“ zu einem Dauerfluge, der ihn ostwärts über Buenos Aires führte. Über der Stadt kreuzte Peter fast vier Stunden. Ein großer Raubvogel wurde ihm auch hier, wie er mir später erzählte, zum Führer und Lotsen nach den Aufwindströmungen. Eine Zeitlang folgte er dem Laufe des Rio de la Plata, dann überflog er mehrmals die gewaltigen Anlagen des neuen Hafens.

Welche Unterstützung uns die argentinischen Behörden zuteil werden lassen, geht aus der Tatsache hervor, daß auf dem Hafengelände Soldaten postiert wurden, um den etwaigen Landeplatz von Menschen freizuhalten, die sich zu Tausenden angesammelt hatten. Von 14 Uhr ab zündeten sie Rauchfeuer an, sowie sich der „Fasnir“ näherte, um ihm die Bodenwindverhältnisse erkennbar zu machen.

Aber Peter nützte jede kleine Wolkenbildung aus und dachte gar nicht an Landung, so daß die braven Soldaten sich schon die Köpfe zerbrachen, weshalb er nicht landen könne. Zu aller Erstaunen erfolgte

dann plötzlich, um 17.35, nach siebenstündigem Fluge die glatte Landung. Aus der Luft überzeugten sich Militärflugzeuge, ob alles in Ordnung sei, und flogen sofort nach El Palomar zurück, um dort von der glücklichen Landung Meldung zu erstatten. Und dicht neben dem „Fafnir“ landete nach wenigen Minuten eine Militärmaschine, in der sich der Marineminister persönlich befand. So konnte er Peter an Ort und Stelle gleich beglückwünschen.

Auch Heini Dittmar fliegt sieben Stunden

Bald nachdem Peter unseren Blicken entschwunden war, setzte ich mich in die Schleppmaschine und beförderte Heini Dittmar, der auch schon etwas von Dauerflug gemurmelt hatte, mit seinem „Condor“ 300 Meter hoch. Rasch erreichte er eine Höhe von ca. 1000 Meter — bei seinem Rekord in Brasilien kam er bekanntlich über viermal so hoch — und segelte majestätisch und lautlos durch die weitere Umgebung von Buenos Aires, zur Freude der Bewohner von Santo Lugares, Liniers, Merlo, José C. Paz und wie die Orte sonst hießen, die wie dunkle Tupfen in der Grasfläche der Pampas lagen. Zeitweise flog er aber auch völlig ohne Sicht zwischen den dichten Wolken. Obwohl Heini 200—250 Kilometer zurücklegte, mußte er, ebenso wie Riedel, „auf der Stelle treten“ und konnte keinen richtigen Überlandflug wagen. Der Wind trug sie nämlich beide ständig in Richtung des Rio de la Plata, auf dem die Landung nicht gut möglich gewesen wäre, weil unsere lieben Vögel noch keine Schwimmhäute haben.

Einige Tage später veranstalteten wir in Gegenwart des argentinischen Kriegsministers, General Rodriguez, sowie des deutschen Gesandten Dr. v. Thermann ein sehr gelungenes Schaufliegen für die nationalen Behörden. Als Vorspeise gab es wieder Leckerbissen, serviert von Hanna, und dann hatten wir uns ein für Südamerika neues Kunststückchen ausgedacht: den Zwillingsschlepp!

Ich stieg mit der BFW auf und schleppte gleichzeitig Peter Riedel auf „Fafnir“ und Heini Dittmar auf „Condor“ hoch. Das war gar nicht so einfach und soll von unten ziemlich gefährlich ausgesehen haben. Der Versuch gelang jedoch sehr gut, obwohl die brave Messerschmitt

eigentlich zu schwach für die Zwillinge Peter und Heini war. Nachdem wurden auch Hanna und ich noch hochgeschleppt, so daß wir alle auf Strecke gehen konnten. Riedel schaffte wieder 130 Kilometer und landete bei del Carril, während wir anderen drei rund 70 Kilometer weit kamen. Wie auf Verabredung landeten wir alle gar nicht weit voneinander in der gleichen Gegend von Camuelas.

Ich habe übrigens erst lange mit einem Campwagen fahren müssen, bis ich ein Telephon erreichte, um in El Palomar Kunde von meinem erneuten „Erdenbesein“ geben zu können.

Über 2000 deutschen Schulkindern

An einem der folgenden Tage flogen wir vor der Bevölkerung von Buenos Aires. Unvergesslich aber war der Flugtag für 2000 deutsche Schulkinder, deren Begeisterung keine Grenzen kannte, als die fliegenden Boten der deutschen Heimat stolz über ihnen schwebten. Ich wurde von dem Taumel der Begeisterung so fortgerissen, daß ich vor lauter Freude über das Jubeln und Jauchzen der Kinder aus 1800 Meter Höhe 74 Loops hintereinander drehte, womit ich in diesem „Fack“ einen neuen „Weltrekord“ aufstellte, den ich, wie man an anderer Stelle hörte, später selbst noch höher schraubte.

Bei den Gauchos

Dann folgten wieder Tage, an denen das Wetter zu schön war, als daß wir große Langstreckenflüge unternehmen konnten. Endlich, fast schon am Ende unseres Aufenthaltes in der „Stadt der guten Lüfte“ — mit ihrem vollen Namen heißt sie übrigens „Santa Trinidad y Puerto de la Santísima Virgen de los Buenos Aires“ —, winkte Peter Riedel nochmals das Glück. Gute Winde und Wolken wiesen ihm den Weg am Paranafluß entlang bis nach Perez Millan, etwa 165 Kilometer von Buenos Aires entfernt. Wie schon zweimal zuvor, schleppte ich ihn auch diesmal wieder mit der kleinen Motormaschine den ganzen Weg zurück und sah so ebenfalls neue Gegenden Argentinien.

Ich will eins nicht unerwähnt lassen: Bei diesen verschiedenen Über-

landflügen kamen wir auch in Berührung mit der argentinischen Landbevölkerung, insbesondere den Gauchos, die als prächtige Reiter weltberühmt sind. Tatsächlich waren bei unseren Landungen oft mehr Männer zu Pferde um unsere Segler herum als Fußgänger.

Heini Dittmar brachte einmal eine Nacht mit drei Gauchos zu und erzählte vergnügt von der gemeinsamen Mahlzeit, einem halbrohen, riesigen Stück Fleisch, harten Weißbrotten, die aussahen wie Eier, und die er zuerst nicht zerkleinern konnte, bis er sie auf den Boden legte und mit der Faust drauffschlug, sowie dem Nationalgetränk „Mate“.

Ein ungewöhnliches Erlebnis hatten wir zuletzt noch durch eine Reise ins Innere nach Cordoba und dem reizenden Erholungsort La Falda in der Sierra de Cordoba.

Das Edenhotel dort, das sich in den Händen zweier Deutscher befindet, ist tatsächlich ein Stück deutscher Erde in Südamerika.

Eine Besichtigung der nationalen Flugzeugfabrik in Cordoba, der einzigen in Argentinien, machte einen nicht minder großen Eindruck auf uns. Es ist dies ein sehr übersichtlich aufgebautes Werk, in dem ebenfalls mehrere Deutsche arbeiten.

Nach der Rückkehr nach Buenos Aires packten wir zusammen (das heißt, wir sind gerade noch dabei), um mit dem Dampfer „General San Martin“ die Heimreise nach Deutschland anzutreten. Heini Dittmar werden wir allerdings zurücklassen, da er noch einige Zeit in São Paulo in Brasilien als Segelfluglehrer tätig sein will.

Wir müssen schon sagen, daß wir mit unserer Expedition sehr zufrieden sind. Unsere wissenschaftliche Ausbeute ist groß, denn die einzigartigen Segelflugbedingungen brachten uns ein ganzes Stück vorwärts. Aber wir alle freuen uns sehr, daß wir nicht nur die fliegerisch-wissenschaftlichen Aufgaben, die uns gestellt waren, gelöst haben, sondern daß es uns darüber hinaus gelungen ist, im nationalen Sinne für unser Vaterland in fremden Ländern etwas zu leisten. Das ist und bleibt wohl immer das Schönste!

Wolf Hirth wirbt in Japan für den Segelflug

Im Mai 1934 aus Südamerika zurückgekehrt, widmete sich Wolf Hirth zuerst einmal wieder all den Aufgaben, die er als Leiter der Reichssegelfliegerschule Hornberg zu erfüllen hatte.

Als er sich dann im Sommer mit dem etwas umgebauten „Moazagott“ zum 9. Male am Rhönwettbewerb beteiligte, stellte er einen Weltrekord auf, indem er als erster über 300 Kilometer segelte. In siebenundviertelstündigem Fluge erreichte er eine 8 Kilometer vor Görliß (Schlesien) gelegene Wiese. Gesamtstrecke: 352 Kilometer. Es war ihm bei diesem Fluge zugute gekommen, daß er Wasserballast mitgenommen hatte, den er gegen Abend ablassen konnte, was die Leistungsfähigkeit des Flugzeuges etwas erhöhte. Auch glückte ihm bei diesem Rhönwettbewerb, worauf man schon seit Jahren aus war: er umrundete als erster den von der Wasserkuppe 35 Kilometer entfernten Ohsenberg, und kehrte danach zum Startplatz zurück.

Im September des gleichen Jahres machte er den letzten Europarundflug mit, der von Warschau ausging, und kreuz und quer durch Deutschland, Frankreich, Spanien nach dem in Französisch-Marokko gelegenen Casablanca führte. Von da aus wurden Algier und Tunis angeflogen. Dann ging es über das Meer nach Sizilien und nach Italien: Neapel, Rom, Rimini. Von dort über Jugoslawien, Wien, Prag, Krakau, Lemberg, Wilna wieder nach Warschau zurück.

Inzwischen entwickelte sich die Segelfliegerschule auf dem Hornberg immer weiter zu einer der vorbildlichsten Unternehmungen dieser Art. Und mit dieser Verpflichtung hatte Wolf noch nicht genug. Am 1. Januar 1935 gründete er zusammen mit Martin Schempp, der lange Jahre in den Vereinigten Staaten gelebt hatte und dort segelfliegerisch tätig gewesen war, den Sportflugzeugbau Schempp-Hirth in Göppingen, der Heimat der in aller Welt berühmten und beliebten Märklin-Spielzeuge. Mit 4 Mitarbeitern wurde begonnen. Heute hat das Sportflugzeugwerk eine Belegschaft von über 150 Mann. Dabei geht

die Vergrößerung immer weiter, zumal besonders auch aus dem Auslande immer mehr Bestellungen auf die bewährten Segelflugzeuge Wolf Hirthscher Konstruktion eingingen.

Beim Rhönwettbewerb 1935 war Wolf der zweite, der einen Segelflug von über 400 Kilometer Strecke durchführte. Bei dieser Gelegenheit erreichte er das 420 Kilometer von der Wasserkuppe entfernt liegende Zlabings in der Tschechoslowakei. Er flog dabei die erste in der neuen Firma gebaute „Minimoo“, eine Weiterentwicklung seiner bewährten Konstruktion „Moazagott“ („Minimoo“ heißt Mini[atür] — Moa[zagott]). Minimooas flogen heute in den verschiedensten Ländern der Erde. Man hat diese Maschine scherzhafterweise den Kolls Royce unter den Segelflugzeugen getauft. Beim Rhönwettbewerb 1938 nahmen allein 15 Exemplare dieses Modells teil und stellten seine große Leistungsfähigkeit erneut unter Beweis.

Wolf war 1935 nur wenige Tage von der Rhön zurück, als ihn auf dem Hornberg ein Anruf aus Berlin erreichte.

Er erzählt: „An der anderen Seite sprach Ernst Udet. Er fragte mich: ‚Hirth, wollen Sie nach Japan?‘ Und ob ich wollte. Es sollte ja alles ganz nach meinem Sinn gehen: ich konnte mir meine Helfer und das Fluggerät selbst aussuchen. Sicherlich hat deshalb alles so schön geklappt.“

Dieses Telefongespräch hatte folgende Vorgeschichte: Maßgebliche Persönlichkeiten des ähnlich wie Deutschland autoritär regierten Japan hatten sich mit dem Reichsluftfahrtministerium und dem für derartige Fragen zuständigen Aero-Club von Deutschland in Verbindung gesetzt und um Absendung eines bedeutenden Fliegers gebeten, der geeignet sei, durch Flugvorführungen und Vorträge für den Segelflug in Japan zu werben, ja, eventuell sogar japanische Segelflug-Interessenten auszubilden und Gelände ausfindig zu machen. Sehr bald war man sich in Berlin bei den zuständigen Stellen darüber im klaren, daß für eine derartige ehrenvolle Unternehmung keiner besser geeignet sei als Wolf Hirth, nicht allein seines überragenden fliegerischen Könnens wegen, sondern hauptsächlich auch auf Grund seiner reichen Auslandserfahrungen. Man wußte, daß er es verstand mit Ausländern umzugehen und vor allem auch mit ihnen zu sprechen. In USA. und anderswo hatte er

sich in Englisch so vervollkommen, daß er es heute fast wie seine Muttersprache spricht.

Wenn Wolf Hirths Japan-Reise ein so gewaltiger Erfolg wurde, wie der nachstehende Bericht beweist, waren nicht allein diese Vorteile dafür entscheidend, sondern in erster Linie seine hohen menschlichen Qualitäten, für die die Japaner bekanntlich ein besonderes Feingefühl haben. Auf diese Weise wurde die Expedition nicht allein für die deutsche Fliegerei im besonderen, sondern ganz allgemein für das Deutschtum ein Triumph.

Ehe Wolf nach Japan kam, hatte man da wohl schon vom motorlosen Fluge gehört. Auch hatten einige Pioniere bereits praktisch geübt. Doch letzten Endes steckte alles noch im Anfangsstadium. Es gab noch nicht einmal hundert Gleit- und Segelflieger. Erst 1930 hatte man überhaupt begonnen, sich mit der Segelfliegerei abzugeben, also mehr als 10 Jahre nach Deutschland und anderen europäischen Ländern.

Gewiß der bekannte Motorflieger Shizuru war Anfang 1935 4 Stunden 12 Minuten motorlos geflogen. Doch das war eine ausgesprochene Einzelleistung, die gar nichts besagte.

Reichlich 2 Monate weilte dann Wolf Hirth mit seinen Helfern Baur und Stolz, wie er selbst: Schwaben, in Japan. Diese kurze Zeit genügte, um auf segelfliegerischem Gebiete in Japan einen vollkommenen Umschwung zu erzielen. Noch während Wolfs Aufenthalt entstanden allerorts, vor allem auch an Hochschulen, anderen Schulen und in Sportvereinen Segelfluggruppen und der Bau von rund 100 Segelflugzeugen wurde in Angriff genommen. Winden- und Autoschlepp waren vor seiner Zeit völlig unbekannt. Heute sind sie ebenso populär wie der Flugzeugschlepp. Erst kürzlich flog ein japanischer Segelflug-Propaganda-Schleppzug von Stadt zu Stadt über das ganze Land, ja, nach Korea und Mandschukuo. Den größten Erfolg indessen erlebten die japanischen Segelflieger, als ihr Sport in die großen nationalen Sport-Meisterschafts-Wettkämpfe des Meiji-Schreines eingereiht wurde. Seit 1937 finden auf dem von Wolf Hirth empfohlenen Gelände von Kirigamine, der japanischen Rhön, alljährlich nationale Segelflugwettbewerbe statt. Seit 1868 hat das bis dahin allem europäischen und amerikanischen Einfluß verschlossen gewesene Japan auf allen Ge-

bieten so bedeutende Erfolge erzielt, daß zu erwarten ist, es wird sich in kürzester Zeit auch auf dem Gebiete des Segelfluges international bewähren. Gewisse Beschränkungen sind Japan allerdings von vornherein durch die besonderen geographischen Verhältnisse auferlegt.

Doch nun von Wolfs Reise.

Durch Sowjet-Rußland.

Zweierlei Möglichkeiten gibt es, um von Deutschland nach Japan zu reisen: man kann den Seeweg durch den Suezkanal wählen oder den Landweg durch Sibirien. In beiden Fällen muß man eine Reise von fast 9000 Kilometern unternehmen. Der Schienenweg hat aber den Vorteil, das er zeitlich der kürzeste ist.

Wolf Hirth erzählt: „Wir, das sind also die drei Schwaben Baur, Stolz und ich, sitzen zusammen im Abteil und schauen wie alle gelangweilten Reisenden zum Fenster hinaus. Wir sehen Sowjet-Rußland an uns vorüberziehen, Sowjet-Rußland mit seinen endlosen Wiesen und Wäldern. Seit der Sowjetgrenze haben wir die europäische Spurweite mit der breiteren der russischen Bahn vertauscht. Oh, diese Sowjetgrenze! Ich habe sie in schlechter Erinnerung. Daß man mir meine funkelnagelneue Repetierpistole abnahm, habe ich den Sowjetrussen noch gar nicht einmal so übelgenommen. Doch meinen alten Fallschirm hätte man mir nicht als Waffe abnehmen müssen. Das war ebenso lächerlich wie sinnlos!

Erfreulicherweise sind unsere Abteile gar nicht so unbequem. Die Betten sind nicht, wie in unseren deutschen Schlafwagen, übereinander angeordnet worden, sondern im rechten Winkel zueinander. So gibt es genügend Platz, daß man unten sitzen kann, ohne sich oben zu stoßen.“

Kurzer Aufenthalt in Moskau

In Moskau wurden die drei deutschen Flieger von Mitgliedern der Deutschen Botschaft von der Bahn abgeholt und in einem blißblanken Mercedes Typ „Mürburg“ durch die gut asphaltierten Straßen der Stadt gefahren. Verblüfft betrachteten die drei jungen Deutschen das

seltsame Durcheinander in der Sowjethauptstadt. Neben den entsetzlichsten Bruchbuden, die wahrscheinlich wahre Rattenkönigreiche sind, stehen die schönsten und modernsten Hochhäuser amerikanischen Stils. Den stärksten Eindruck machte auf sie bei dieser Fahrt in Windeseile die Bauten um den berühmten Roten Platz mit dem Grabmal Lenins, der Kreml, der Sitz der russischen Regierung, und die St.-Basil-Kathedrale.

Bei Botschaftsrat von Twardowski wurde schnell ein Mittagsmahl eingenommen. Viel Freude machte den Sportfliegern, einige deutsche Ballonfahrer zu sprechen, die mit dem Freiballon nach Rußland geraten waren und nun in der Deutschen Botschaft Unterkunft fanden.

Schon nach 3½ Stunden Aufenthalt in Moskau mußte die Weiterreise angetreten werden. Mitglieder der Botschaft reichten den Scheidenden Flaschen mit Whisky und Wein und deutsche Zigaretten ins Abteil. Die Japanfahrer nahmen diese Gaben gern an, weil sie ahnten, daß sie ihnen auf der langen Reise eine willkommene Erfrischung sein würden.

„Bei jeder Mahlzeit gab es in rauhen Mengen Kaviar.“

Und nun saßen sie wieder in ihrem Wohnabteil, während draußen die einsame russische Landschaft vorübereilte. Trotz des vorgerückten Herbstes war alles noch ziemlich grün. Manchmal hielt der Zug auf offener Strecke, meist stellte sich dann heraus, daß eine Achse heißgelaufen war. Während der Schaden behoben wurde, verschafften sich die Reisenden etwas Abwechslung durch einen Spaziergang oder Wolf machte seine Reiseaufzeichnungen. Während der Fahrt des „Schüttel-express“ war es nicht möglich.

Das Essen war eigentlich recht gut. Bei jeder Mahlzeit gab es in rauhen Mengen Kaviar, den sich die drei jungen Deutschen dann auch gut schmecken ließen.

Ehe sie aus Rußland herausfahren, erlebten sie noch etwas sehr Überraschendes. In der Nähe der Strecke, auf der der Sibiriexpress fuhr, kreisten einige Segelflieger. Das erinnerte sie daran, daß es sich die sowjetrussische Regierung die größten Anstrengungen kosten läßt, um

auch in ihrem Lande den Segelflug populär zu machen. Jedes Dorf soll seinen Segelflugklub besitzen, auch jede Fabrik. Selbst mit vier-, sechs- und zwölfsitzigen Segelflugzeugen unternimmt man in Rußland Versuche im motorlosen Fluge.

Von einem Einschreibebrief und Kriegsaufrüstung.

Wolf Hirth erzählt in seinem Tagebuch: „Draußen in der vorüberziehenden Landschaft werden jetzt die endlosen Birkenwälder der sibirischen Taiga herbstlich gelb. Bei riesigen Sägewerken liegen mächtige, angeflößte Stämme und gewaltige Bretterstapel. Der Holzreichtum des sibirischen Landes scheint geradezu märchenhaft zu sein.

In Irkutsk brummen ein paar Motorflugzeuge in der Luft. Dann sausen wir durch viele Tunnels, am romantischen und bergeumschlossenen Baikalsee entlang, dem tiefsten Binnensee der Erde. Und nun sind wir auch schon mittendrin in der Mongolei. Am Baikalsee hört der Wald auf. Die graue, staubige Steppe dehnt sich bis zum Horizont. Ich dachte mir eben, daß die riesigen Ebenen einen einzigen idealen Flugplatz darstellen, da mußte ich auch schon feststellen, daß es in der Luft von Flugzeugen nur so wimmelte. Anscheinend ist dieses Gebiet eine Art Manövergebiet für die russische Luftwaffe, die bekanntlich vorläufig als die stärkste der Welt gilt.

In Tschita unternahm ich den verwegenen Versuch, meinen ersten Brief nach Hause abzuschicken. Unter anderem wartete mein Freund Italiaander auf Nachricht von mir, auf Material für die Erstausgabe meiner Lebensgeschichte. Allem Anschein nach geschah es zum ersten Male, daß ein Mensch hier in Ostsibirien einen Einschreibebrief aufgeben wollte. Die Bevölkerung von Tschita, die sich um den Bahnhof versammelt hatte, war in beträchtliche Aufregung versetzt. Dabei saß das hübscheste Mädchen des ganzen Sowjetlandes hinter dem Postschalter des kleinen Bahnhofs! Optimist, der ich von Haus aus bin, habe ich mir eingebildet, mit ihr keine Schwierigkeiten zu haben. Aber man soll sich eben nichts einbilden. Nein, alles hatte sie schon befördert, aber einen Einschreibebrief noch nicht, erklärte mir mein Dolmetscher, mit dem ich englisch und der wiederum mit dem Mädchen russisch sprach. Schließlich gab ich ihn

uneingeschrieben auf. Der Brief, mit vielen, vielen bunten Briefmarken versehen, ging ab und erreichte nie seinen Bestimmungsort.

Mit 10 Stunden Verspätung ging es von Tschita der Sowjetgrenze zu. Obgleich wir eigentlich die Verspätung einholen mußten, blieb der Zug an einer langen Steigung stehen. Bauarbeiten! Hier in diesen Steppen des Grenzlandes ist das strategische Aufmarschgebiet der Sowjetmacht in Ostasien. Es wird alle Sorgfalt darauf verwendet, daß die Bahnanlagen dauernd in bester Verfassung sind. Zu beiden Seiten der Bahn liegt hinter Bretterzäunen versteckt ein riesiges Materiallager. Während wir hielten, beobachteten wir einen schier endlosen Güterzug, der mit grüngrau lackierten, modernsten Lastwagen der russischen Ford-Werke beladen war. Ich habe noch nie in meinem Leben so viele Ford-Wagen auf einmal gesehen. Von einem Mitreisenden wurde ich unterrichtet, welche ungeheuren Ausmaße das Ford-Lizenzwerk, das sich in Moskau befindet, hat. Während ich so sah und staunte, surrten über uns hin Fliegerstaffeln über Fliegerstaffeln. Ich war einfach sprachlos über alles. Da war ich nun im gottverlassensten Winkel Ostasiens, wo sich Hasen und Füchse gute Nacht sagen, und gleichzeitig sah ich die allmodernsten Kriegsvorbereitungen!“

In Mandschukuo

„In Mandschuli verließen wir die Sowjetunion, um in Mandschukuo einzureisen. Im Augenblick hat Deutschland und die übrige Welt diesen neuen Staat noch nicht anerkannt. Aus diesem Grunde mußten wir, um die Einreiseerlaubnis zu erhalten, mit einem Wagen in das städtischen Mandschuli fahren und eine Paßbehörde aufsuchen. Diese versah unsere Pässe mit einem vollen Duzend bunter, ornamental gehaltener Stempel, die mehrere Seiten unserer Pässe bedeckten. Das bunte Wirrwarr machte uns eine ziemliche Freude, wenn wir auch keine Ahnung hatten, was es bedeutete. (Es sei hier eingefügt, daß Deutschland Mandschukuo im Jahre 1938 als selbständigen Staat anerkannte. N. J.)

In Tschita waren wir, wie berichtet, mit 10 Stunden Verspätung abgefahren. Hier hatten wir viel Zeit verloren mit dem Stempel besor-

gen. Das Gesamtergebnis war, daß wir den mandschurischen Expresß verpaßten. Wir mußten deshalb noch einen Tag und eine Nacht in unserem Moskauzug auf einem Abstellgleis wohnen bleiben. Seltsam, an diesem Abend konnte ich nicht recht einschlafen. Was war nur los? Ach so, plötzlich fehlte mir das einschlafende Geschüttel, das uns seit Moskau 8 Tage lang jeden Abend in den Schlaf geschüttelt hatte. Lieber Himmel, was für ein Gewohnheitstier ist doch der Mensch!"

Für alles interessiert, studierte Wolf Hirth an dieser Grenzstation die Menschen, die hier tätig waren oder herumlungerten. Besonders fielen ihm die uniformierten mandschurischen Bahnpolizisten auf. Viele von ihnen hatten ausgezeichnete Charakterköpfe. Wie er später hörte, handelte es sich um Weiß-Russen, die mit der geschlagenen Armee des Generals Kolttschak durch die vorrückenden Sowjetheere vor 15 Jahren hierher nach dem fernen Winkel Ostasiens verschlagen wurden. Wenn Wolf die Gesichter dieser Menschen sah, wurde vor seinem geistigen Auge ein Stück des alten Rußlands lebendig, wie er es aus Büchern und von Bildern aus der Zarenzeit kannte. Tatsächlich, hochintelligente Köpfe sah er unter ihnen. Wer weiß, was diese Männer zur Zarenzeit alles gewesen waren: Fürsten, hohe Offiziere, hohe Staatsbeamte? Jetzt waren sie armselige, kleine Angestellte. Ihr Verdienst war kaum so groß, daß sie sich ernähren konnten, ja, der Untergang war ihnen geradezu ins Gesicht geschrieben.

Beobachtungen durchs Zugfenster

Endlich ging die Fahrt weiter. Auch hier in der Nordmandschurei noch Steppen bis an den Horizont, dazwischen höchstens einmal ein See oder ein paar Baumgruppen. Stundenlang kann man zum Fenster hinausschauen, ohne ein Lebewesen auftauchen zu sehen. Doch dann plötzlich kann es passieren, daß man einen Trupp japanisch-mandschurische Reiterabteilungen genau so üben sieht, wie es vor vielen hundert Jahren die Mongolenhorden des genialen Eroberers Dschingis-Khan auf diesem ausgedehntesten Truppenübungsplatz der Erde taten.

Noch unheimlichere Bilder des Nachts! Oftmals sieht man in der Ferne ungeheure Steppenbrände, die sich zusehends vergrößern. Vom

roten Feuerschein beleuchtet, wirbeln die Rauchsäulen mit beißendem Geruch ihren Funkenregen kilometerweit durch die Nacht. Selbst über die Berge fegen sie und machen vor menschlichen Ansiedlungen nicht halt. Ja, es scheint ihnen geradezu eine Freude zu sein, zu vernichten, was arme Menschen notdürftig aufbauten.

Auch kleinere Feuer sind des Nachts zu sehen. Es handelt sich dann um Lagerfeuer frierender Hirten oder Bahnarbeiter. Für diese Feuer werden meistens alte Bahnschwellen verwendet. Sie sind fast das einzige Brennholz in diesem waldlosen Weideland. Manchmal sind es aber auch Banditen, die auf die Gelegenheit eines neuen Überfalles warten. Wie oft hat man in den Zeitungen lesen können, daß diese Banden bereits Eisenbahnzüge angehalten und ausgeraubt haben.

Ruhepause in Harbin

Wolf Hirth erzählt: „Soweit ich es beurteilen kann, ist Harbin diejenige Stadt in Manschukuo, die sich den russischen Charakter am reinsten bewahrt hat. Am Bahnhof steht blumengeschmückt und im flackernden Schein Hunderter von Wachskerzen ein riesiges altrussisches Madonna-Bild. Diese Erscheinung mutete mich höchst merkwürdig an, bei nahe etwas kitschig — wie in einem schlechten amerikanischen Film.

In anderer Erinnerung habe ich ein sehr modernes Bad, das es in Harbin gibt. Hier wuschen wir drei all den Staub und Dreck herunter, der sich während der sibirischen Bahnfahrt auf unserem Körper angesammelt hatte. Oh, wie das Wasser hinterher aussah. Ich hätte nie gedacht, daß auf der Oberfläche des menschlichen Körpers soviel Schmutz Platz finden kann!

Während des Bades bekam ich den ersten Eindruck davon, welchen unglaublichen Kadau die Menschen Ostasiens hervorzubringen vermögen. Noch mehr hat mich eigentlich erstaunt, daß all dieser Krach niemanden störte. Während ich in meinem Bad saß, hat es draußen unaufhörlich geschrien, getrommelt, gegrummelt, geradiot, mit Glocken geläutet, gesungen, mit Blechschüsseln gerasselt, mit Brettchen geklopft, gehupt, gebrüllt und was weiß ich nicht noch alles."

Das erste japanische Essen

Und dann bekamen die drei deutschen Flieger hier in Harbin durch Vermittlung von japanischen Freunden in Berlin die erste Einladung zu einem japanischen Essen. Der Eindruck war unvergeßlich, weil sie hier alles, was ihnen bei ihrem späteren Aufenthalt in Japan fast zur Selbstverständlichkeit wurde, zum ersten Male erlebten.

Das Haus, das sie aussuchten, war typisch japanisch, mit Wänden und Schiebetüren aus Papier und Strohmatte auf dem Boden. So, wie es sich in Japan gehört, ließen sie am Eingang ihre Schuhe stehen und gingen auf Socken ins Innere des Hauses. Auf diese Sitte wurden sie erst hier hingewiesen. Wie gut, daß sie sich vorher gebadet und umgezogen hatten. So hatten sie auch frische Strümpfe an und es ging ihnen nicht wie einst in Tokio einem berühmten deutschen Luftschiffer. Beim Betreten eines höchst feierlich hergerichteten Bankettzimmers mit vielen hohen Gästen mußte er plötzlich feststellen, daß seine große Zehe, anscheinend licht- und lufthungrig, aus dem Strumpf herauschaute.

Geishas bedienten während des Essens. Sie waren gepudert und geschminkt wie Puppen und trugen phantastisch bunte Kimonos. Ihre Hände befanden sich ständig in zierlichster Haltung, alle ihre Bewegungen waren von äußerster Eleganz.

Und was alles die Geishas servierten. Die Speisenfolge wollte kein Ende nehmen. Meistens gab es winzige Portionen, lauter ausgesuchte Leckerbissen. Sie alle wurden in lackierten Holzschüsseln aufgetragen. Alles in allem war es mehr eine Freude für die Augen als für den Magen. Und natürlich mußten sie die Speisen mit Holzstäbchen zu sich nehmen. Manches Speisestückchen, das sie schon sicher zwischen den Enden der stricknadellangen Eßstäbchen eingeklemmt glaubten, klatzte auf dem kurzen Weg von der Schüssel zum Mund in die Schüssel zurück, um dabei die Soße zu verspritzen, oder auf ihre gekreuzten Beine nieder, um auf ihrem Anzug Flecke zu hinterlassen. Beim japanischen Essen hockt man bekanntlich mit gekreuzten Beinen vor niederen Tischen auf dem Boden.

Wolf Hirth erzählt: „Immer wieder brachen meine Kameraden und die japanischen Gastgeber über meine Geschicklichkeit im Stäbchenessen

Bilder vom 13 000-km-Flug nach Johannesburg. — Die Jugend von Bor ließ sich in ihren Alltagsgewohnheiten nicht stören, kam aber herbeigeströmt, um den „Vogel aus Europa“ zu bestaunen.



Phot. Hirth.



Phot. Hirth.

Auf seinem Afrikaflug traf Wolf zwei andere deutsche Flieger, die mit einem Bäder-Eindecker unterwegs waren. Hier sehen Sie die eine Maschine zwischen den Negerhütten von Bor (am Nil zwischen Malakal und Zuba).



Phot. Hirth.

Luftaufnahme von M'beya im ehemaligen Deutsch-Ostafrika. „Was macht der Meyer bloß in M'beya?“ singen die hier lebenden zahlreichen Deutschen, wenn sie im „Hotel Meyer“ beim „dicken Meyer“ versammelt sind. Am Berghang das Hospital von Dr. Eckard.



Phot. Hirth.

Zwischenlandung und Tanken in Kijumu am Viktoriassee. Der „Intava“-Dienst (früher „Stanavo“) leistete Wolf Hirth wie so oft auf seinen Auslandsflügen wertvolle Hilfe.

in helles Erstaunen aus. Mich ehrte das natürlich sehr. Aber die Guten wußten ja auch nicht, daß ich während der Fahrt durch Sibirien, als meine Reisebegleiter schon längst schliefen, stundenlang das Stäbchen-essen geübt hatte.“

Erwähnt werden muß noch, daß sie bei diesem Essen die erste Bekanntschaft mit dem japanischen Nationalgetränk Sake machten, heißem Reiswein. Mit dem Saketrinken ist viel höfliches Zeremoniell verbunden. Ihre japanischen Gastgeber hatten schon am Anfang des Essens viel Sake getrunken und wurden dementsprechend ausgelassen. Auch auf die Deutschen wirkte es mit der Zeit. Sie begannen dann mit dem Versuch, sich japanisch an der Unterhaltung zu beteiligen, was natürlich den Japanern ein ganz besonderes Vergnügen war.

Korea und Koreaner

Nun waren sie vollkommen im fernöstlichen Kulturkreis. Immer rätselhafter wurde ihnen alles, was sie sahen, am rätselhaftesten die Menschen.

In Korea fiel den Reisenden am meisten auf, daß die Menschen mit Begeisterung aus langen Pfeifen rauchten. Diese Pfeifen sind so lang, daß man sie nicht im Gehen rauchen kann. Die Koreaner hocken sich deshalb zum Rauchen am Boden nieder und zünden die Pfeife an einem Kohlenbecken an, mit dem Arm ist an den Pfeifenkopf nicht heranzukommen.

Die japanischen Kolonialbehörden führen einen erbitterten Kampf gegen die langen koreanischen Pfeifen, die das Volk angeblich zur Faulheit verführen. Aus Protest gegen die Modernisierungsmaßnahmen der Japaner raucht der alte Koreaner immer weiter an seiner Pfeife, während eine junge Generation aufwächst, die am Beispiel Japans gelernt hat, daß man nicht dösen und schlafen darf, wenn man als Volk in der Welt etwas erreichen will. Dieses junge Korea sahen die drei Flieger bei einem Sportfest.

Ankunft in Japan und ein schwieriger Zeitungsmann

Mit der Fähre ging es von Korea hinüber nach Japan. Sie überquerten bei dieser Gelegenheit die berühmte Seestraße von Tsushima. Hier war es doch, wo Admiral Togo im Russisch-Japanischen Krieg die russische Flotte versenkte.

Bei Nacht kamen sie in Japan an. Wolf Hirth erzählt: „Wieder, wie schon so oft auf dieser Reise, müssen wir dem Pashonkel alles erzählen, was nötig ist, oder besser, was er selbst aus uns unerklärlichen Gründen für wichtig hält. Es ist reichlich viel. Es umfaßt unsere Stammbäume bis fast ins vierte Ahnenglied und dauert so lange, daß wir eben noch Fahrkarten nach Tokio bekommen — aber keine Schlafwagenplätze mehr. Weil ich eine Halsentzündung habe, beschließe ich, in Shimonoseki zu übernachten und Baur und Stolz nach Tokio vorauszuschicken. Ich habe dabei die Absicht, den Presse- und Photoleuten in Tokio zu entgegenen.“

Wie ich mich eben im Hotel zu Bett legen will, klingelt das Telephon. Ich melde mich, und eine Dame entgegnet mir, worauf sich dann ein Herr meldet. Ich erkenne die Stimme eines japanischen Journalisten wieder, der mich schon auf der Fähre mit allen möglichen Fragen bedrängt hatte. Er spricht ein ganz klein wenig deutsch.

Nach langem Begrüßen fragt er mich: „Bitte, Name von Kleider.“

Was will der wissen, denke ich mir. Schon manches haben dich die Zeitungsleute auf deinen Reisen gefragt. Nach den Namen von deinen Kleidern hat sich aber noch niemand erkundigt. Ich frage nochmals, bis mir dann plötzlich einfällt, daß er Glider (sprich: Gleider), das englische Wort für Segelflugzeug, meint. Und ich sage ihm: „Unsere Glider heißen Göppingen I und III.“

Er: „Wie bitte?“

Ich: „Göppingen.“ Und ich wiederhole das Wort langsam und geduldig zehnmal.

Darauf er: „Bitte langsam.“

Ich noch langsamer wiederum zehnmal: „Göp—pin—gen“.

Als ich merke, daß der Zeitungsmann noch nicht richtig verstanden hat, sondern etwas wie Goethe Klingendes stammelt, beginne ich eng-

lisch zu buchstabieren: „Dschih, ou, ih, pih...“, dieses ebenso geduldig zehnmal.

Aber ich hätte ebensogut Pflaumenmus oder Güterbahnhof buchstabieren können. Und langsam nähere ich mich der Verzweiflung.

Endlich gehe ich dazu über, das ganze Wort deutsch zu buchstabieren.

Er: „Ah, habe verstanden. Göttingen!“

Halleluja, denke ich, jetzt ist es beinahe gewonnen. Und ich fahre fort: „Nicht Göttingen, sondern Göppingen, pp wie Nippon, ja, pp wie in Nippon!“

Er mit erhobener Stimme: „Nippon?“

Ich kann nicht weiter erzählen, wie das Gespräch endete. Denn dann müßte ich auch alle die Flüche mit aufschreiben, die ich vom Stapel ließ.

Gegen Ende des Gesprächs begann ich erneut zu buchstabieren: „Also nochmal: G — wie Griechenland. Haben Sie; Griechenland — Land des Achilles, Archimedes, Solon, Ikarus, Marathon, Olympia. Weiter: D — wie Dsaka, Dkasa, Dkura.“

Er plötzlich: „Wie, Sie fahren nach Dsaka?“

Schweißgebadet und sichtlich gealtert sinke ich in einen Sessel und stoße mit letzter Kraft hervor: „Ich werde jetzt Name von Glider auf Papier schreiben und den Zettel dem Portier geben. Good night!“

Ich will hier noch anfügen, daß ich später noch manches ähnliche Telephongespräch erlebte. Etwas beruhigt hat mich nur, daß ähnliche Erlebnisse jeder telephonierende Ausländer in Japan täglich hat.“

In Tokio und Dsaka

Am Morgen ging es im Pullman-Ausichtswagen nach Tokio. Der Zug war von ausgezeichneter Pünktlichkeit. Alle Bahnhöfe machten den denkbar besten Eindruck. Wolf Hirth erzählt: „Durch unzählige Tunnel fuhr ich, durch bergiges Land und immer am Meer entlang. Fischerdörfer mit Strohdächern! Inselbedeckte Buchten der Inlandsee im feuchten Nebel! Reisfelder, wo immer eine kleine Ebene ist! Und diese vielen, vielen Telephon- und Telegraphenstangen! Wo soll man hier als Segelflieger landen? überlege ich.“

Auf einem Bahnhof sind Leute in Uniform angetreten. Davor stehen Schulkinder. Auch über der Front weißbeschrürzter Frauen nationaler Verbände wehen viele Fahnen. Plötzlich neigt sich die Versammlung schweigend. Ich sehe, daß ein kleiner Holzkasten, in ein weißes Tuch eingeschlagen, aus dem Zuge getragen wird. Rückkehr aus Mandschukuo! So wird die Asche der Soldaten in der Heimat empfangen, die im Kampf für ihr Vaterland Japan auf fremder Erde gefallen sind."

2 Stunden vor Osaka, der größten Industriestadt Japans, stiegen zwei Zeitungsleute in den Zug, um Wolf zu interviewen. Sie kamen von der „Osaka Mainitschi“ und dem Schwesterblatt „Tokio Mitschi Mitschi“. Erstere ist eine der größten Zeitungen Japans, am Flugwesen und besonders an der Segelfliegerei stark interessiert. Die Journalisten erzählten Wolf Hirth, daß man seine Kameraden gar nicht nach Tokio hatte durchfahren lassen. In Osaka hatte man sie aus dem Zuge geholt, um ihnen einiges von der Stadt und dem Flugwesen zu zeigen.

Auch ein Herr vom japanischen Luftamt stieg zu, um Wolf Hirth zu grüßen und nach Tokio zu begleiten. Baur und Stolz stiegen in Osaka in den Zug. Und dann ging es die Nacht durch weiter. Im nebelverhangenen Riesenhafen von Yokohama schloß sich der deutsche Militärattache in Tokio, Oberst Ott, der immer größer gewordenen Reisegesellschaft an und teilte in Eile das nächste Programm für Tokio mit. (Es sei erwähnt, daß Oberst Ott im Februar 1938 zum deutschen Botschafter in Tokio ernannt wurde, nachdem der bisherige Botschafter von Dirksen nach London berufen worden war.)

Es war ein naßkalter Morgen, als der Zug gegen 7 Uhr in Tokio einrollte, in der Hauptstadt des Reiches der aufgehenden Sonne. Hier gab es nun einen Empfang, den sich Wolf Hirth und besonders auch seine beiden Reisegefährten nie hätten träumen lassen. Japanische Pfadfinder mit Hakenkreuz- und Sonnenbannerfahnen standen in Reihen auf dem Bahnsteig und riefen immerzu: „Banzai! ... Banzai!“, was soviel bedeutet wie „Hurra!“ Wolf Hirth wurden Blumensträuße überreicht. Auch Mädchenverbände und andere Organisationen machten ihre Aufwartung. Und selbstverständlich waren auch Vertreter der deutschen Kolonie anwesend. Am Ende des Zeremoniells wurde eine Rede gehalten,

von der die drei Schwaben nichts verstanden, die ihnen aber von einem Dolmetscher auszugsweise übersetzt wurde. Nach einer kurzen Entgegnung Wolf Hirths ging ein erneutes Rufen los. Die Bliglichter der Pressephotographen leuchteten auf. Kurzum: es war ein Empfang, wie sich ihn keiner schöner wünschen konnte.

Vom Bahnhof aus fuhr man nun zuerst zum Kaiserpalast, der in einem riesigen Park liegt, von Wassergräben, kieferbewachsenen Wällen und zyklischen Steinmauern umgeben. Tausende von Japanern vorbeugen sich hier täglich vor dem unsichtbaren Kaiser, der für sie die Verkörperung ihres fast 3000 Jahre alten Staats- und Gottesglaubens ist. Und auch die drei deutschen Flieger vorbeugten sich so, wie die Sitte es gebot. Vom Kaiserpalast ging es zum japanischen Aero-Club. Zu seiner Freude entdeckte Wolf Hirth im Museum des Clubs ein deutsches Gleitflugzeug vom altbewährten Typ Zögling. Ganz oben auf der Dachterrasse des Gebäudes wurde ihm ein kleiner Shinto-Tempel gezeigt, ein Denkmal für gefallene Flieger. Er legte hier die Blumen nieder, die er am Bahnhof überreicht bekommen hatte.

Die Tätigkeit als Segelfluglehrer beginnt

Es ginge weit über den Rahmen dieses Buches hinaus, würden alle die Empfänge, Festessen und Besuche geschildert werden, die zu Ehren Wolf Hirths und seiner Kameraden veranstaltet wurden. Auch alle die seltsamen Sitten, die er nun kennenlernte, können nicht wiedererzählt werden. An sich tut es dem Herausgeber sehr leid, denn über alles was er sah, hat Wolf Hirth auch auf dieser Reise geradezu mit minutiöser Genauigkeit Tagebuch geführt. Vielleicht kann all dieses Material später einmal in einem anderen Buche veröffentlicht werden. Hier soll uns hauptsächlich alles Fliegerische interessieren.

Mit seinen beiden Helfern besuchte er zuallererst den riesigen Flugplatz Tokorozawa bei Tokio, wo ein Schulbetrieb herrschte wie auf dem größten Flugplatz Deutschlands. Am Tage darauf fuhren sie mit der Bahn in die Berge nach Ueda, etwa 140 Kilometer von Tokio entfernt. Dieser Flugplatz liegt in einem großen bergeumschlossenen Tal.

Da der Platz augenblicklich nicht benutzt wurde, stand er dem Segelflugmeister, der die Japaner segelfliegerisch schulen sollte, ganz allein zur Verfügung. Nur nebenbei sei bemerkt, daß hier in der Nähe das Skigebiet von Sugadaira liegt, wo schon vor Wolf Hirths Ankunft einige Segelflugversuche gemacht worden sind und noch ein paar Jahre früher der bekannte Vorarlberger Skimeister Hannes Schneider als Skilehrer tätig war.

Im Aero-Club von Tokio mußte dann vor einer großen Anzahl prominenter Persönlichkeiten des japanischen Flugwesens und in Anwesenheit des deutschen Botschafters von Dirksen, sowie seiner Gattin, die sich der drei deutschen Flieger ständig in rührender Weise annahmen, ein Lichtbildervortrag über den Stand des Segelflugs in Deutschland gehalten werden. Dieser Vortrag war, wie alle darauffolgenden, eine ganz besondere Angelegenheit. Neben dem Vortragenden, Wolf Hirth, stand immer ein Dolmetscher der Deutschen Botschaft, der ungefähr wußte, was der Redner sagen wollte. Sobald Hirth einen Satz fertig gesprochen hatte, übersetzte ihn der Dolmetscher ins Japanische. Natürlich dauerten die Vorträge deshalb alle doppelt so lange als unter normalen Umständen. Besondere Schwierigkeiten machte das Übersetzen der technischen Erklärungen. Auch durfte der Redner zwischendurch nicht den Faden verlieren.

„Endlich nehmen auch die Verhandlungen wegen meiner Lehrtätigkeit in Japan festere Formen an. Wir unterschreiben den Vertrag, der uns für 2 Monate zur Abhaltung eines Lehrkurses beim japanischen Segelflugverband verpflichtet. Dieses Mal gehört freilich alles, unsere Flugzeuge und unsere Zeit, den Japanern. Es ist also ganz anders, wie damals in Südamerika, wo wir unsere eigenen Herren waren.

Am 10. Oktober gebe ich meinen Schülern den ersten theoretischen Unterricht in Tokorozawa. Einige von ihnen sind schon längst perfekte Motorflieger. Werden Sie mich verstehen, diese asiatischen Gehirne, diese Leute mit unbeweglichen Gesichtern, aus denen mich lerneifrige Schliaugen anblicken? Suzuki, Yamamoto, Onda! Wenn ich nur nicht immer diese fremden Namen verwechseln würde. Die Gesichter kann ich schon recht gut auseinanderhalten.“

Eine Ehrung eigener Art

Bis die Flugzeuge ankamen, dauerte es noch eine Weile. Wenn Wolf Hirth nicht Unterricht zu geben hatte, kam er besonders auch mit Deutschen zusammen, die sich in Japan niedergelassen haben. Er freute sich besonders, in der Filiale der Robert Bosch A. G., die sich auch hier in Japan wegen der Güte ihrer elektromagnetischen Fabrikate großen Ansehens erfreut, eine ganze Anzahl Schwaben zu finden.

„Dann wird mir eine höchst originelle Ehrung zuteil. Herr Ozawa, unser Dolmetscher, fährt mich in ein großes Krankenhaus. Dort wird mir mit vielen Verbeugungen und zischendem Einziehen des Atems und Speichels, was nämlich in Japan der eigenartige, hörbare Ausdruck für Sichgehrtsfühlen, Bedauern, Entschuldigung und manche andere Höflichkeitsprägung ist, feierlich mitgeteilt, daß es den Herren die größte Ehre wäre, mir geschenktweise ein japanisches Kunstbein aus Leichtmetall anfertigen zu dürfen. Ich lasse die braven weißgekleideten Ärzte und Kunstbeinkünstler die nötigen Maße nehmen, während ich gemächlich meinen japanischen Tee schlürfe.“

Die Flugzeuge werden startklar gemacht

„Hurra, unsere Flugzeuge sind angekommen. Man fühlte sich doch irgendwie komisch, wie ein Soldat ohne Gewehr, wenn man überall als Segelflieger gefeiert wurde und alle Fragen nur mit theoretischen Sätzen oder mit Filmen von früheren Leistungen beantworten konnte.

Wir fagen also nach Yokohama in den Hafen, wo die SO-PS-Klemm-Hirth und die Göppingen I im Zoll liegen. Tatsächlich, da stehen unsere großen Transportkisten. Wir streicheln sie geradezu zärtlich.

Nachdem noch einige Formalitäten erfüllt sind, werden die Kisten, die zum Teil so groß wie eine Gartenlaube sind, unter entsetzlichem Geschrei und Gebrüll der Transportarbeiter nach Tokorozawa geschafft.“

Während Baur und Stolz unter Hilfe von freundlichen japanischen Fliegerkameraden die Kisten auspackten, gab Wolf Hirth wieder theoretischen Unterricht. Dieses Mal hatte er eine große Wandtafel und bunte Kreide mitgebracht. Er kam sich wie ein richtiger Schulmeister vor.

Schon am Abend waren beide Flugzeuge fertig aufmontiert. Die Japaner konnten es kaum fassen, daß alles so schnell ging. Wo der zweite Segler blieb? Er war mit einem anderen Schiff unterwegs und wurde erst 14 Tage später erwartet.

Für das Motorflugzeug wurde jetzt Benzin benötigt. Mit dem Benzin hat es in Japan leider wie mit allen Dingen seine eigene Verwandtnis. Wolf bestand auf dem für den Hirth-Motor besonders bekömmlichen Stanavo. Die Japaner behaupteten, das gäbe es nicht. Aber Wolf bestand weiterhin darauf. Und dann gab es auch Stanavo. „Ja, so ist es immer in Japan, in jedem Laden“, ist in seinem Tagebuch zu lesen. „Erst wird behauptet, es gäbe das Gewünschte nicht und man zeigt nicht den geringsten Eifer, die gewünschte Ware für den Kunden zu bekommen. Meist gibt sich der Kunde mit der Faulheit des Verkäufers zufrieden. Und es gehört wirklich allerhand Ausdauer dazu, das Verlangte immer wieder zu fordern — — bis man es dann doch schließlich bekommt.“

Der erste Flug über Japan

„Dann starte ich zu meinem ersten Flug in Japan. Das Klemm-Flugzeug zum Schleppen ist noch funkelneu. Ich will es vor dem anstrengenden Schleppbetrieb noch ein wenig bewegen, damit später der kaum gelaufene Motor nicht zu heiß wird.“

Es ist ein unbeschreiblich schöner Flug. Zum ersten Male sehe ich das fremde Land aus der Perspektive, aus der ich große Gebiete Europas, Nord- und Südamerikas kenne. Gärten, Reisfelder, Bambuswälder, Kiefernbewachsene Hügel, ausgedehnte Maulbeerpflanzungen gleiten unter mir hinweg. Dazwischen die Straßen, die alle auf ein großes Ziel zulaufen, das fern im Dunst eine ungeheuer ausgedehnte Fläche vor dem hellglitzernden Spiegel der Meeresbucht ausbreitet — Tokio.

In 600 Meter Höhe beginnen die Wolken, in die sich die Klemm wacker hineinschraubt und in denen sie prächtig herumturnt. In 1800 Meter bin ich über der Wolkendecke, nach einem weiteren Flug von einer halben Stunde 3300 Meter hoch und fliege in herrlichem Sonnenschein.

Plötzlich sehe ich im Südwesten einen mächtigen Bergkoloss über die Wolken ragen. In wunderbarer ebenmäßiger Form schwingen sich die Flanken dieses Berges hoch bis zum Kratergipfel, den eine kleine, leuchtend weiße Schneekappe bedeckt. Es ist der Fufisan, der heilige Berg, von den Japanern wie eine Gottheit verehrt und fanatisch geliebt, tausendmal besungen, vieltausendmal abgebildet. Ich bin wohl noch Kilometer von ihm entfernt, trotzdem kann ich alles an dem Berg haarscharf erkennen. Und ich bin berauscht von dem Anblick. Ich alter Flugknochen habe schon viele schöne Dinge aus der Luft gesehen. Aber dieser Fufisan ist schöner als alles bisher Gesehene.

Dreiviertelstundenlang genieße ich diese Pracht. Dann gleite ich wieder durch die Wolkendecke hinunter und finde auch den Rückweg über diesem mir ganz unbekannten Land unerwartet gut. Zwei große Stauseen in der Nähe von Tokorozawa erleichtern mir allerdings die Orientierung.“

Auch der weitere Teil dieses Tages war für Wolf Hirth von Bedeutung. Er führte mit der Göppingen I einen Flugzeugschlepp durch und segelte anschließend. Beim zweiten Segelflug konnte er einen Termiflug von einer halben Stunde zeigen, der bis auf 900 Meter Höhe führte. Alsdann ließ er von seinen ersten 6 Schülern ihre ersten Schleppflüge machen. In Anbetracht dessen, daß es alle erstklassige Motorflieger waren, gab es nicht viel zu wagen.

Einer der Schüler machte sogar einen kurzen Termiflug, den ersten, der je in Japan von Japanern gemacht wurde. Sehr erfolgversprechend war das! Und in guter Stimmung zeigte Wolf Hirth am Abend bei einem großen Empfang in der Deutschen Botschaft Deutschen und Japanern seine selbstgedrehten Schmalfilme. Von da aus ging es noch unter Führung des immer rührend bemühten schwäbischen Landsmannes Fürst Ulrich zu einem Tempelfest.

Auf verschiedenen Flugplätzen

Als die drei deutschen Flieger am nächsten Tage Haneda, den Verkehrsflugplatz von Tokio besichtigten, machte ihnen Kawachi, ein bekannter japanischer Flieger, der schon 1925 mit einer Breguet von Tokio

über Moskau nach Berlin geflogen war, und nun zu den eifrigsten japanischen Segelfliegern gehört, mit einer japanischen Leistungsmaschine einen schönen Schleppflug vor. Sein Apparat, der japanische Segelflugzeugtyp Issikawajima (sprich: Issikawaschima) R III war freitragend und hatte ein ziemlich dünnes Profil.

In Haneda fanden sie auch 3 Junkersflugzeuge in einer Halle, eine W 33 und 2 Junioren. Die Akademische Fliegergruppe von Tokio, die in Haneda mit vorsintflutlichen Doppeldeckern mit Rotationsmotoren schulte, mit Flugzeugen also, die man in Deutschland schon längst als verstaubte Reliquien ins Museum gestellt hätte, war vor den Hallen angetreten, um sich bei Wolf Hirth zu „melden“. Man hatte ihm nämlich für die 2 Monate seines Aufenthaltes den Rang eines japanischen Majors verliehen, oder vielleicht besser: „geliehen“. Wolf dankte und hielt dann „leutselig, aber dennoch mit Majorswürde“, wie es in seinem Tagebuch heißt, eine kleine Ansprache auf englisch, in der er wiederum alles mögliche über die Entwicklung der Segelfliegerei in Deutschland und in aller Welt sagte. (Siehe auch „Segelflug in aller Welt“ von Rolf Italiaander, Reclams Universal-Bibliothek.)

Am Nachmittag des gleichen Tages lernte er einen anderen, höchst originellen Flugplatz kennen, der einer Privatflugschule gehörte, und dessen Benutzbarkeit von den Gezeiten des Meeres abhing. Bei Flut herrschte Flugpause, weil der Flugplatz überschwemmt war. Erst bei Ebbe, wenn sich das Meer zurückgezogen hatte und die benötigte Strandfläche frei war, konnte geflogen werden. Auch hier begann man, sich segelfliegerisch zu betätigen. Besonderen Eindruck machte auf Wolf die Begegnung mit den zwei ersten fliegenden Japanerinnen. Die beiden Frauen waren eine wahre Sensation. In Japan hält man mehr als in der übrigen Welt darauf, daß die Frau in erster Linie ihren Mutter- und Hausfrauenpflichten obliegt.

„Trudeln“ heißt auf japanisch „Kirimomi“

„Von solchen kleinen Inspektionsreisen unterbrochen, geht der Flugbetrieb in Tokorozawa fröhlich weiter“, erzählt Wolf Hirth. „Übrigens habe ich ein neues Wort gelernt für ‚Trudeln‘, die Japaner nennen es

„Kirimomi“. Ich zeige nun meinen Schülern Kunstflüge im Segelflugzeug. Sie brennen darauf, mir nachzueifern.

Weil alles so schön glatt geht, versuche ich gleich noch die hier in Japan gebaute Autowinde mit 2 Windenschlepps und das Auto für einen direkten Schlepp. Alles klappt. Befriedigt wende ich mich nun den Werkstätten zu, wo die ersten der beiden Grunau-9-Schulflugzeuge in rastloser Arbeit gebaut werden.

Eine neue Überraschung! In ihrem Eifer haben die Schüler vergessen, mich zu fragen, oder zu warten, bis ich komme. Sie haben lustig darauflosgebaut. Aber so geht es nicht. Es fehlt ihnen die nötige Erfahrung im Segelflugzeugbau. Ganz ungenügend ist z. B. die Verleimung. Ich muß deshalb erklären, daß die beiden Schulmaschinen nicht für den Schleppflug in Frage kommen. Nun, ich hoffe durch Verstärkung und Auswechslung von 2 Holmen, wenigstens ein Flugzeug halbwegs brauchbar zu bekommen.

Im übrigen herrscht ein netter, kameradschaftlicher Betrieb auf diesem riesigen Flugplatz, der uns schon ganz vertraut ist und den wir der Einfachheit halber abgekürzt Tok nennen. Baur, Stolz und ich essen hier draußen täglich zusammen mit unseren japanischen Schülern. Natürlich gibt es nur japanische Gerichte und nur Stäbchen, auf japanisch Maschi. Jetzt sind wir alle drei schon so gewandt, daß es uns vorkommt, als hätten wir nie mit Messern und Gabeln gegessen.

Jeden Morgen fahren wir mit dem Auto durch die Vorstädte von Tokio hinaus nach Tok. Wenn wir abends zurückkehren, gibt es ständig Einladungen. Wir haben eigentlich viel zu wenig Zeit zum Schlafen.“

Auf dem Segelfluggelände von Ueda

Eines Tages dann zogen sie nach Ueda in die Berge. In Tok war jetzt zu wilder Motorflugbetrieb. Die segelfliegerische Ausbildung konnte nicht mehr in Ruhe vorstatten gehen.

Wolf Hirth ließ sich von Baur mit der Göppingen I hinschleppen. Es war ein schwieriger Flug infolge heftigen Gegenwindes. Für nur 130 Kilometer brauchten sie 1½ Flugstunden! „Und wie wir aus dem Gebiet der Kwanto-Reiseebene über die merkwürdig zerklüfteten Berge

kommen, die hier fast 1800 Meter hoch sind, werden wir höchst unfreundlich durchgeschüttelt. Dabei friert es mich jämmerlich in dieser Höhe von 3200 Meter. Unter uns zieht der Luftkurort Karuizawa vorbei, wohin sich die meisten in Tokio akkreditierten Diplomaten und überhaupt die in Japan lebenden Ausländer während der Gluthize des japanischen Sommers flüchten.

Während es uns so unsanft auf und ab schüttelt, sticht mir plötzlich ein merkwürdiger scharfer, schwefeliger Geruch in die Nase. Und wie ich aus meiner Maschine seitwärts schaue, erkenne ich noch etwas über mir den mächtigen und rauchenden Krater eines gewaltigen Vulkans, der mir die Schwefeldämpfe ins Gesicht bläst. Deutlich kann ich jetzt in den riesigen alten Krater sehen, aus dem der Rauch aufsteigt. Ich weiß, daß es sich um den Vulkan Asama handelt.

Vom Asama ist es nicht mehr weit nach Ueda. Über den 800 Meter hohen Bergen um den Flugplatz segle ich noch eine Zeitlang, truble auf 500 Meter hinunter, lasse einige Loopings und Turns folgen. Fast eine halbe Stunde nach der Lösung von der Klemm lande ich von meinen bereits angekommenen Schülern lebhaft begrüßt. Gleich danach fange ich mit der Arbeit an. Am selben Tage noch unternimmt jeder Schüler einen Schleppflug über den Bergen. Und sie machen ihre Sache recht gut, obwohl das Landen auf diesem kleinen Flugplatz gar nicht so einfach ist."

Ein Spazierflug und ein folgsamer Schüler

Und immer weiter ging der Schulbetrieb. Er wickelte sich genau so ab wie in einer deutschen Segelfliegerschule. Es wäre deshalb wohl müßig, sich in Einzelheiten zu verlieren, da sie doch nichts Neues bringen würden. Auch Bruch gab es selbstverständlich. Dann mußte eifrig repariert werden, damit der Schulbetrieb ja nicht zu lange Aufschub erlitt.

Aber von einem Übungsflug mag Wolf noch erzählen: „Es ist ein besonders schöner Nachmittag. Ich will mir einmal wieder das Land ein wenig ansehen und neues Gelände ausfindig machen. Um einen ortskundigen Führer zu haben, lasse ich den Studenten Ukai zu mir in die Klemm einsteigen. Meinem Schüler Furubajashi jedoch gebe ich den

Befehl, in der Göppingen I Platz zu nehmen und sich von mir in die Luft schleppen zu lassen. Er soll so lange in der Luft bleiben, bis ich zurückkomme.

Nachdem ich meinen Schüler noch ein paar Minuten lang umrundet habe und sehe, daß er seine Sache gut macht, fliege ich mit Ukai südlich. Wir überkreuzen Täler, in die Maulbeerpflanzungen und mit kleinen Dämmen abgeteilte Reisfelder eingezwängt liegen, sowie Kämme der merkwürdig gefalteten japanischen Gebirge mit herbstlich buntem Mischwald, mit Koniferen und Bambusgras bewachsen. An anderen Plätzen ist, da wir ja jetzt Spätherbst haben, die Reisernte in vollem Gange. Ich sehe die Bauern in den Feldern stehen. Tief sinken sie in den Schlamm ein, wenn sie in mühsamer Handarbeit die Reisähren schneiden. Hin und wieder blicken sie nach oben, bedecken die Augen mit der Hand und schauen uns nach.

Dann bin ich auch schon über dem Segelfluggelände, das ich suche. Es ist ein Riesengebiet mit Skihütten. Und wieder muß ich an den Hannes Schneider denken, der auch hier wie in Sugadaira den Japanern das Skilaufen beibrachte.

Kirigamine heißt das größte Plateau dieser Gegend, 2000 Meter hoch gelegen. Es ist zwar mit Steinen und Felsbrocken übersät, hat aber auch bessere Stellen. Es ist durchaus möglich, daß hier einmal die japanische Rhön entsteht. Vorausgesetzt ist freilich, daß die Japaner genau so intensiv den Segelflug betreiben wie wir in Deutschland.

Allerdings haben die Japaner in der Beschaffenheit ihres Geländes und in den atmosphärischen Bedingungen größere Schwierigkeiten als andere Länder. Notlandeplätze gibt es sehr wenige. Offenes Wiesen- und Weidegelände fast nicht, weil man in Japan kaum eine nennenswerte Viehzucht hat. Alle Ebenen sind mit Reisfeldern angebaut, die die Hälfte des Jahres unter Wasser stehen und in Erdwällen eingefast sind, um das Feld gleichmäßig mit Wasser bedeckt zu halten. Da ist eine Notlandung schon eine verdammt schwierige Angelegenheit. Außerdem gibt es in keinem anderen Land der Welt so viele wahllos herumstehende Telephon- und Telegraphenmasten. Man sagt, daß unterirdische Kabelleitungen der ständigen Erdbeben wegen zu sehr gefährdet sind.

Und die Gebirge nicht vergessen! Nur gar zu selten findet man ein offenes Plateau, wie das von Kirigamine, über das ich soeben fliege. Ansonsten ist das japanische Gebirge ziemlich zerklüftet und meistens mit dichtem Wald bestanden.

Ich sehe noch mancherlei Schönes auf diesem Fluge, u. a. den Suwassee, ein berühmter Tummelplatz japanischer Schlittschuhläufer. Das Dröhnen meines 60-PS-Motors, einer Konstruktion meines Bruders, scheucht aus dem Uferschilf ganze Wolken von Wildenten hoch. Wie ich noch tiefer gehe, um mir genauer anzusehen, wie die Wildenten tief über dem Seespiegel wegflattern, treffe ich auch Raubvögel, meine alten Freunde und Aufwindweiser von manchem Segelflug in den verschiedensten Ländern der Erde. Vor allem sind es prächtige Fischadler, die in majestätischer Ruhe über dem Wasser kreisen und in dahinstreichendem Flug mit den Fängen Fische aus dem Wasser greifen.

Endlich kehre ich befriedigt schmunzelnd nach Ueda zurück. Ukai, der Student, der vor mir in der Klemm sitzt, ist zwar kein Motorflieger, hat aber im motorlosen Fluge die C-Prüfung abgelegt. Warum dem jungen Burschen nicht einen Spaß machen? Und ich lasse ihn mal ruhig die Klemm steuern. Er freut sich über diese Ehre wie ein Kind und enttäuscht mich nicht.

Der Abend dämmt und in den strohbedeckten Bauernhöfen der Bergtäler unter mir brennen schon die Lichter, wie wir wieder über Ueda ankommen und zum Gleitflug ansetzen. Doch was ist das da? Kann ich meinen Augen trauen? Am Hang wird ja noch geflogen! In der Dämmerung kann ich erkennen, wie die Göppingen I friedlich am Hang auf und ab segelt.

Himmel noch einmal, was bin ich doch für ein Schulmeister! Über meinem schönen Ausflug hatte ich meinen Schüler und die Anweisung, die ich ihm gegeben hatte, völlig vergessen. Und nun war er also immer noch, getreu dem Befehle, in der Luft. Schnell wird er nun mit Leuchtpatronen zum Landen aufgefordert. Während ich mir Vorwürfe mache, kommt der gute Junge strahlend vor Freude, meinen Befehl genau durchgeführt zu haben, auf mich zu. Er hat ja nun auch seinen längsten Segelflug hinter sich."

Mit dem Flugzeug über dem feuerspeienden Asama

Während des Schulbetriebes in Ueda fand sich ständig die Schulanfänger in ihren marineblauen Uniformen ein, um dem ungewohnten Treiben zuzusehen. Eines Tages gab es mitten während des Unterrichtes plötzlich ein großes Geschrei: „Asama! Asama!“ Man konnte sehen, wie der Vulkan einen Riesenkumulus etwa 6000 bis 8000 Meter hoch in den Himmel hinaufjagte. Und ununterbrochen quollen immer neue ungeheure Rauch- und Dampfmassen über die umliegenden Berge empor.

Wolf Hirth erzählt: „Etwa 3000 Meter über dem Asama, d. h. 5000 Meter über uns, lag eine Cirruswolkenwolke. Die Ausbruchswolke des Vulkans raste mit solcher Geschwindigkeit in die Höhe, daß sie schon nach wenigen Sekunden diese Wolkenwolke erreichte, sie wie einen Schleier emporhob und um sich herumlegte. Wahrhaftig ein phantastisches Bild!“

Alles stürzte nach den Photo- und Kinoapparaten. Auch ich filmte und photographierte, so eifrig ich es nur vermochte. Plötzlich und unerwartet ging eine zweite, riesige Explosion hoch. Donnerwetter, fuhr es mir durch den Kopf, so etwas mußte man einmal aus nächster Nähe sehen.“

Und Wolf Hirth stieg zusammen mit seinem Kameraden Baur mit dem Klemmflugzeug auf, das gewaltige Naturschauspiel zu filmen.

„Rings unter uns leuchten die Berge friedlich in herrlichen rotbraun-gelben Herbstfarben. Und weit im Süden ragt in erhabener Ruhe hoch über allem Hügelland der Fuji-san. Aber zu beschaulichem Betrachten ist jetzt nicht der Augenblick. Das wilde Bild entfesselter Naturgewalten vor mir läßt mir keine Zeit dazu. Immer wieder 'schieße' ich mit meinem Schmalfilmapparat und mit der Contax in die fortgesetzt aufsteigenden Rauchfontänen, auf die wir zuhalten.“

Jetzt kommt zwischen den Höhen der eigentliche Bergkegel des Vulkans hervor. Die Rauchmassen wirbeln wild aus dem Schlund. Immer neue Ballen quellen gelblichweiß unheimlich heraus. Es ist 'grausig-schön' — und wir halten auf den Rachen des wild spuckenden Ungetüms schnur-geradezu.

Jetzt liegt der Kraterrand schräg unter uns, grell von der Sonne beleuchtet. Der Schlund spuckt und spuckt: dick quellende, giftige Rauchballen, glühende Lava-Afcheregen, ganze Blöcke von glutflüssigem Gestein.

Zum Greifen nahe spielt sich das Schauspiel ab, das bis in die höchsten Luftschichten hinauf seine giftigen Gase sendet. Weiter oben, weil der Aufwind hier oben ausgezeichnet trägt, sehen wir zu einer frechen Kurve über den Rand des riesigen, spuckenden Höhenschlunds an. Ich vermag dabei dem Ungetüm für einen atemraubenden Augenblick in den rauch-erfüllten Schlund zu sehen. Die Kurve ist frech, zu frech! Wegen der ruhigen Luft und des tragenden Aufwandes haben wir das Gas völlig weggenommen. Wir hätten es nicht tun sollen! Denn plötzlich geschieht etwas, das selbst uns zwei alte, erfahrene Sportflieger zusammenfahren läßt. Aus dem brodelnden Krater unter uns schießt jählings eine Rauchblase hervor, unser Flugzeug wird auf einen Flügel geworfen, und wir denken schon, daß alles aus ist, das heißt, daß wir genau in den Krater hineinfallen. Aber blickschnelles und geistesgegenwärtiges Vollgasgeben rettet uns.

Junge, Junge, haben wir ein Glück gehabt! Es wäre bestimmt kein schöner Tod gewesen.

Wir sehen die Wolke an, die uns bei einem Haar das Leben gekostet hätte. Dann fliegen wir etwas kleinlaut nach Hause. Gelandet und von dem Schrecken erholt, wollen wir uns nun von hier aus das Schauspiel wieder ansehen, aber alles ist schon wieder vorbei. Die dunklen Aschenwolken sind in alle Winde zerpustet. Über dem Krater steht nur die gewohnte Rauchfahne, genau so, als ob gar nichts geschehen wäre."

Als sie am Abend nach Tokio zurückkehrten, fanden sie überall Spuren des Ausbruchs. Die Straßen der weit entfernten japanischen Hauptstadt waren teils mit grauweißer Asche bedeckt. Die Aufnahmen aber, die Wolf Hirth von jenem Vulkanflug mitbrachte, gehören zu den seltensten und besten, die überhaupt bei derartigen Anlässen je gemacht worden sind. Sie wurden deshalb auch sehr bald in allen führenden Zeitschriften der Welt, besonders auch in naturkundlichen Magazinen, abgebildet.



Phot. Hirth.

Zehn kleine Negerlein als interessierte Zuschauer auf dem Segelfluggelände Quaggaort bei Pretoria. Hier üben auch die deutschen Segelflieger von Johannesburg, die mit einer „Minimoa“ den afrikanischen Höhen- und Streckenrekord (340 km) halten. Am Start eine „Göppingen 1 – Wolf –“.



Phot. Hirth.

Die deutschen Segelflieger von Swakopmund schulen mit einer aus Wolfs Göppinger Fabrik gelieferten Maschine am Rande der Namibwüste.



Wolf Hirth mit seiner „Bücker-Jungmann“ hoch über dem Meer bei East-Endon, ein Bild, das der in Südafrika tätige deutsche Kunstmaler Heini von Michaelis vom vorderen Sitz aus aufnahm.



Phot. Hirth.

Negerfrauen in Moshi (am Fuße des Kilimandscharo) wollen auch einmal das deutsche Flugzeug besichtigen.

In der kaiserlichen Chrysanthemenschau

Zwischendurch gab es dann wieder schöne Erholungstage. Einer davon verlief besonders feierlich. Wolf Hirth hatte ein Einladungsschreiben mit der sechzehnblättrigen, goldenen kaiserlichen Chrysantheme erhalten. Das Schreiben lud zur Chrysanthemenschau in den kaiserlichen Gärten ein. Seit urdenklichen Zeiten ist die Chrysantheme die Wappenblume des japanischen Kaiserhauses und neben der Kirschblüte die Nationalblume des japanischen Volkes. Das goldene Chrysanthemenwappen schmückt alle Staatsministerien. Der große, rote Mercedes des japanischen Kaisers und auch die Autos der kaiserlichen Prinzen tragen statt der Nummertafeln ein goldenes Chrysanthemenwappen.

Um der Sitte Rechnung zu tragen, borgte sich Wolf von Bekannten einen Cutawayrock und einen blattgebürsteten Zylinder. So vorschriftsmäßig eingekleidet fuhr er mit Major Ishibashi als Begleiter durch etliche Polizeisperren zum kaiserlichen Park von Shinjuku. Von da ging es zu Fuß zusammen mit vielen anderen festlich gekleideten Damen und Herren in den kaiserlichen Park. Die japanischen Damen trugen dunkle Festkimonos mit einer bunten Borde in zurückhaltenden Farben und herrlichen Brokatgürteln, die Männer, soweit sie nicht uniformiert waren, Cutaways und Zylinder.

Kurzgeschnittene englische Rasen, zurechtgestufte Zierbäume, verschlungene Teiche, elegante Bambusteehäuschen, geschwungene kleine Brücken, viele schlängelnde Wege — das alles konnte während der ziemlich langen Fußwanderung bewundert werden. Wolf Hirth erzählt: „Mein Holzhaen (Made in München, Lindwurmstraße) mußte wandern, wie schon lange nicht mehr. Man kann aber auch nicht aus der Wegschlange heraustreten und abkürzen. Die Wege, die man benutzen soll, sind mit grünen Bambusperren abgeschränkt.“

Als ich nach langer Wanderung schon recht müde war, tauchten, wie in einem modernen Zoo Wintergehege, Strohhäuser mit Chrysanthemenumschmuck in unbeschreiblicher Schönheit auf. An einem einzigen Stöck konnte ich über 500 gleich große Blüten zählen. Mit dem Zählen war das ziemlich einfach; denn die Stöcke sind in streng geometrische Form gezogen und die Blüten aufgereiht wie Zinnsoldaten.

Die japanischen Gäste betrachteten die Blumenwunder der kaiserlichen Gärtner staunend, nur ab und an flüsterten sie sich etwas zu. Laut zu sprechen wagte im Park des Kaisers niemand. Es ist überhaupt eigenartig und eindrucksvoll für den Ausländer, diese göttliche Verehrung, die dem Kaiser entgegengebracht wird, zu beobachten.

Endlich, ich war nun wirklich schon todmüde, tauchte ein weiter, offener Rasenplatz mit gedeckten Tischen auf: die Teetrinkstelle. Zuerst saß man nur nieder und wartete. Dann wurde mit Lautsprechern, die in den Büschen verborgen waren, das Mahen des Kaisers angekündigt. Sofort lief alles an die Rasenallee und bildete ein Spalier, durch das dann der Kaiser, gefolgt von der Kaiserin, den Prinzen und dem Gefolge, zu Fuß entlang ging. Der Kaiser, den ich auf 20 Meter Entfernung sehen konnte, trug Uniform. Er grüßte nach links und rechts, während eine Militärkapelle langsam und feierlich die ergreifende Nationalhymne Kimigayo spielte und die Gäste sich schweigend tief und ehrfurchtsvoll verneigten.

Am fernen Ende der langen Allee angekommen, betrat die kaiserliche Familie einen Pavillon und trank Tee. Die Musik spielte jetzt fröhliche Weisen. Die Gäste strömten an die Tische zurück und begannen nun ebenfalls Tee zu nehmen und belegte Brote zu essen. In einer Schachtel standen Kuchen eingepackt, die aber meist nicht an Ort und Stelle gegessen wurden, sondern in mitgebrachte Seidentücher eingeschlagen und als hochverehrtes Geschenk vom Tisch des Kaisers nach Hause mitgebracht wurden."

Besuch und Brüche

Mittlerweile war in Tokorozawa die stürmerprobte „Minimoo“ Göppingen III eingetroffen. Das Segelflugzeug wurde sofort zusammengekehrt und am selben Abend noch ausprobiert.

Eines Tages besuchte Baron Tokugawa, der Kommandant des Flugplatzes Tokorozawa, den Kursus. Endlich war wieder halbwegs brauchbares Termikwetter. Wolf Hirth segelte 1½ Stunden lang und kletterte dabei von 400 auf 1100 Meter. Höher vermochte er nicht zu steigen, weil eine Inversion in 1200 Meter Höhe eine Grenze bildete. Auch

die Schüler zeigten, was sie inzwischen gelernt hatten. So fiel die Besichtigung zu aller Zufriedenheit aus.

An einem anderen Tage kamen bedeutende Wissenschaftler, Würdenträger der Fliegerei und hohe Offiziere des Generalstabs, um sich in die Segelfliegerei einführen zu lassen. Mit Interesse studierten sie die in Japanisch übersetzten Programme und beobachteten kritisch die Flüge der drei Deutschen. Sie zeigten Gummiseilstarts, Autowindenschlepps mit der Göppingen I auf 200 Meter mit 2 Loopings, Flugzeugschlepp hinter der Klemm mit der „Minimoo“, Termiksegeln, Steilschlangen und 30-Meter-Ziellandung. Leider mußte das Programm wegen eines Wolkenbruches etwas früher als beabsichtigt abgebrochen werden.

Die bei vielen Rekordflügen und in den verschiedensten Ländern erprobte „Minimoo“ wurde bisher von Wolf Hirth selbst geflogen. Nun mußte er sie auch seinen Schülern zur Verfügung stellen. Er tat es nur schweren Herzens. Bei den ersten beiden Schülern ging alles ganz glimpflich ab. Der dritte jedoch legte gleich beim Start einen Bruch hin. Eine ganze Woche Reparatur wurde notwendig.

Schaufliegen in Haneda

„Endlich konnte ich nun auch den schon zweimal wegen Dauerregens abgesagten Flugtag in Haneda abhalten, der der breitesten japanischen Öffentlichkeit etwas vom deutschen Segelflug zeigen sollte. Der zwischen Tokio und Yokohama am Meer gelegene Flugplatz Haneda ist für den Segelflug durchaus nicht ideal zu nennen, nur 600 Meter lang, auf einer Seite von Kanälen und Fabriken und am Meer von einer hohen Kaimauer umgeben.

Tausende interessierte Japaner und die gesamte deutsche Kolonie waren gekommen. Die Photohandlungen in Tokio müssen an diesem Abend selten gute Geschäfte gemacht haben, denn noch nie habe ich bei meinen vielen Schauflügen eine Zuschauermenge so eifrig und unentwegt knipsen und filmen gesehen wie hier in Haneda.

Baur und ich zeigten Auto-, Winden- und Flugzeugschlepp. Anschließend machte ich mit den beiden mitgebrachten Segelflugzeugen alle nur erdenklichen Kunstflüge in geringer Höhe, damit die Zuschauer die

Sache ganz genau sehen konnten. Jedesmal, wenn mein Leistungssegler mit seiner 17-Meter-Spannweite in den Turns mit seiner gewohnten Wendigkeit prächtig herumkam, brach die Menge in ein begeistertes Händeklatschen aus und umringte mich nach der Landung mit solcher Begeisterung, daß wir nur mit Mühe und Not eine Beschädigung des Flugzeuges verhindern konnten.

Später machte ich bei frischem Seewind aus der Tokiobucht aus 250 Meter Höhe 3 Loopings und 2 Turns und alle möglichen anderen Kunststückchen. Besonderen Eindruck schien, wie immer, der letzte tiefe Bodenlooping zu machen. Später erzählte mir manch einer, daß ihn der Looping knapp über dem Boden entsetzlich aufgeregt habe.

Dabei hatte ich dieses Mal keinen Fallschirm mit. Jemand jemand hatte unsere Fallschirme weggeräumt und sie waren vor der Veranstaltung beim besten Willen nicht mehr aufzufinden. Aber ich konnte mich ja auf meine Konstruktion durchaus verlassen.

Als ich nach unzähligen Glückwünschen und Händedrücken endlich den Flugplatz verlassen konnte, kam unser Auto an Verkaufsbuden vorbei, wo Tausende von kleinen Spielflugzeugen verkauft wurden. Auf die Flügel war 'Glider' gedruckt. Man konnte die kleinen Dinger mit einem Gummikatapult in die Luft schießen. Von nun an sah ich überhaupt überall in Japan diese Modelle. Auch dies bewies mir, wie mit einem Male das Segelflugzeug in weitesten japanischen Kreisen volkstümlich geworden war."

Abschied von Tokio

Nun mußte aber von Tokio und all den lieben neuen Freunden langsam Abschied genommen werden. Ein Abschiedessen folgte dem anderen. Dazu Vorträge im „Deutschen Haus“ mit erfolgreicher Sammlung für das Winterhilfswerk in Deutschland.

Und Wolf Hirth wurde eine ganz besondere japanische Ehre zuteil. Man schenkte ihm ein 600 Jahre altes Samuraischwert zur Erinnerung an die Tage im Lande der aufgehenden Sonne und als Dank für seine Arbeit an der Entwicklung des japanischen Segelflugs. In seinem Tagebuch heißt es dann: „Ich bin nun lange genug in Japan, um zu

wissen, welche geistige Bedeutung der Japaner seinem Schwert und besonders den ruhmreichen Schwertern der Samurais beimißt. Dabei freue ich mich herzlich, daß meine beiden treuen Kameraden, Baur und Stolz, gleichzeitig Silberpokale mit Widmungen erhielten. Natürlich fehlten bei dieser feierlichen Übergabe die Festreden nicht. Man sagte uns, daß wir in den 2 Monaten weit mehr geleistet und erreicht hätten, als man erwartet habe. Unsere Tätigkeit sei der wichtigste Meilenstein in der Entwicklung des japanischen Segelflugs."

Sogar ein kaiserlicher Ordensstern, der „Heilige Schah“, wurde Wolf bei einer der Feiern an die Brust geheftet. Außerdem erhielt er die goldene Ehrenmedaille der japanischen Gesellschaft für Aeronautik. Und um auch das nicht zu vergessen: am Nachmittag dieses an Ehrungen reichen Tages wurde ihm in der Ärzteschule der japanischen Hauptstadt das Kunstbein aus Leichtmetall, das man ihm zum Geschenk angefertigt hatte, überreicht.

Der Schleppflug Tokio—Osaka

Um 6 Uhr ging jener Tag mit einer Beishapartie weiter, die sich allerdings so lange hinzog, daß Wolf Hirth die ganze folgende Nacht opfern mußte, um seine vielen Sachen, zumal die zahlreichen Geschenke der letzten Wochen, in seinen Koffern unterzubringen.

Nur eine Stunde hatte er geschlafen, da wurde er um $\frac{3}{4}$ 7 Uhr von seinem Kameraden Baur geweckt. Der Rest der Sachen eingepackt! Ge-frühstück! Zum Flughafen Haneda gefahren! Maschinen fertiggemacht! Nochmals verabschiedet! Und endlich um $\frac{1}{2}$ 10 Uhr konnte dann die Klemm mit der „Minimoo“ im Schlepp zum Schleppflug nach Osaka aufsteigen.

In den niederen Höhen war es an jenem Tage sehr dunstig. Hauptsächlich über dem Meer gab es nur wenig Sicht. Erst in 500 Meter Höhe, gerade als der Schleppzug die Peripherie des Hafens von Yokohama überflog, kam er in klarere Luft. Die schönste Überraschung war den Fliegern in diesem Augenblick, daß sie jetzt in seiner ganzen Schönheit und in der Dezembersonne strahlend und schimmernd den schneebedeckten Gipfel des Fufujama vor sich liegen sahen.

Baur zog nun höher und höher. Es war dies deshalb nötig, weil es jetzt galt, die Berge zwischen Atami und Hakone zu überfliegen.

Bald hinter Yokohama konnte Wolf Hirth über dem Meer ein Wasserflugzeug beobachten. Plötzlich kam dann in allernächste Nähe ein Militärflugzeug, das allem Anschein nach erkunden wollte, um was für einen merkwürdigen Lufttransport es sich hier handelte. Luftschleppzüge sind eigentlich erst durch die Hirthsche Expedition in Japan bekannt geworden.

Nach der Militärmaschine holte den Luftschleppzug ein dreimotoriges Fokker-Verkehrsflugzeug ein, das mit Presseleuten besetzt war, die die deutschen Flieger mit dem Fuji im Hintergrund photographieren wollten. Der Fokker-Apparat flog mehrmals ganz nahe heran und begleitete den Schleppzug bis Miho, wo die Klemm zum Tanken zwischenlanden mußte.

Während des Fluges mußte Wolf Hirth namentlich die Landschaft um den Fujisan immer und immer wieder bewundern. Ganz außergewöhnlich gut gefiel ihm der Anblick des Hakone-Sees mit dem Fujisama dahinter. Wolf Hirth erzählt: „Weder in Europa noch in Nord- oder Südamerika habe ich jemals so etwas gesehen, ja, meine Begeisterung und Ergriffenheit konnte nicht einmal stören, daß ich in den 1500 Meter Höhe, in der wir flogen, ganz erbärmlich fror.“

Miho hat einen kleinen Strandflugplatz auf einer Halbinsel. Kaum war der Schleppzug in seiner Nähe angekommen, trennte sich Hirth mit seinem Segler von der Motormaschine und führte für die unten Versammelten ein kleines Kunstflugprogramm durch.

Er erzählt: „Beim Bodenlooping sah ich einige Leute davonlaufen. Sie dachten wahrscheinlich auf japanisch: 'Jetzt hat's geschmeckt.' Es hatte aber nicht, sondern ich setzte eine saubere Ziellandung hin. Es geschah das vor einem kleinen Häuschen, in dem ich gleich hinterher im Sonnenschein sitzend, aufschauend, mich mit Tee auch innerlich erwärmen konnte. Natürlich strömten nach der Landung gut 1000 Zuschauer herbei, so daß es auf diesem hübschen Platz mit dem letzten Blick auf den Fuji nicht mehr so gemütlich war wie am Anfang — obwohl uns schöne Mädchen immer erneut aufs freundlichste Tee anboten.“

Um 12 Uhr starteten die deutschen Flieger zum Weiterflug. Es war

auch höchste Zeit. Eigentlich sollten sie ja schon um 1 Uhr in Nagoja sein, wo für diese Zeit eine Segelflugvorführung öffentlich angesagt war. Sie hofften, spätestens in 2 Stunden dort zu sein, da es „nur“ 180 Kilometer waren und sie Rückenwind hatten. Aber es kam anders.

Eine Viertelstunde nach Start schlug der Wind fast ganz plötzlich um und wehte, immer stärker werdend, fast genau von vorn. So machten die deutschen Flieger immer weniger Fahrt und hatten nach 1 Stunde kaum 70 Kilometer zurückgelegt. Obendrein war es unerhört bösig geworden. Wolf Hirth hing beinahe alle Augenblicke mit beiden Händen krampfhaft am Steuerknüppel seines Seglers.

Baur, der nur für 3 Stunden „Schnaps“ in die Klemm getankt hatte, bekam Sorgen und ging tiefer, da er in niederen Höhen schwächeren Wind anzutreffen hoffte. Seine Hoffnung wurde auch nicht enttäuscht. Doch es war kein leichtes Fliegen so. Manchmal huschte der Schleppzug in nur 50 bis 100 Meter Höhe über die Gegend.

„Für mich war das besonders unangenehm“, erzählt Wolf Hirth. „Mein Kamerad Baur hatte ja ununterbrochen Vollgas auf seiner Kiste, um nur einigermaßen vorwärtszukommen. 2½ Stunden hing ich so am Knüppel und paßte wie ein Kettenhund auf, damit bloß keine zu schweren Stöße in meinen Apparat kamen, der bei den 120 Stundenkilometern, die wir jetzt drauf hatten, oft ganz anständig tanzte und stöhnte.“

Trotzdem hatte Wolf gelegentlich Zeit, einen Blick auf die Landschaft zu werfen. Das Gelände war für eine etwa in Frage kommende Notlandung gar nicht geeignet. Es war eine typisch japanische Landschaft, wie er sie nun schon oft gesehen hatte. Es gab viele Reisfelder, dazwischen höchstens mal Sumpfland, einen See, einen Fluß oder einen Meeresarm. Hin und wieder tauchten kleine Städtchen auf, Straßen und Schienenstränge. Nicht zu vergessen die vielen elektrischen Leitungen.

Endlich, nach einem 2¾ Stunden dauernden Flug, tauchte aus dem Dunst eine große Stadt auf: Nagoja, mit 1 Million Einwohner, die drittgrößte Stadt Japans. Es war jetzt auch allerhöchste Zeit, wieder einmal ging das Benzin zur Neige.

Seit über 2 Stunden wartete auf dem Flugplatz von Nagoja eine erstaunliche Menschenmenge, im wesentlichen Schuljugend, auf die deut-

schen Flieger. Hirth war jetzt sehr traurig, daß er die flugbegeisterten jungen Japaner so lange hatte warten lassen müssen. Um sie etwas zu entschädigen, flog er ihnen bereits vor der Landung einige schöne Kunstflugfiguren vor. Als dann die Klemm frisch getankt war, ließ er sich von ihr erneut hochschleppen, um nun sein vollständiges Kunstflugschauprogramm zu zeigen.

Am folgenden Morgen Weiterflug nach Osaka. Das Wetter war wiederum dunstig, aber nicht unruhig. Der regelmäßige Verkehrs-Fokker Tokio—Osaka überholte den Schleppzug auf halber Strecke. 10 Minuten vor Osaka flogen den Deutschen 2 Doppeldecker entgegen und umkreisten sie zur Begrüßung und führten sie kameradschaftlich zum Zielhafen.

Auf dem Hallendach des Osaka-Flughafens stand in riesigen Buchstaben auf deutsch geschrieben: „Herzlich willkommen — Osaka Mainitschi.“ Es wurde bereits gesagt, daß das die Schwesterzeitung der berühmten Tokio Mitschi=Mitschi ist. Große Menschenmengen erwarteten auch hier den Schleppzug. Vor lauter Rührung über den großartigen Empfang machte Hirth seinen Bodenlooping fast zu niedrig. Er fing ihn erst unter dem Windsack des Flughafengebäudes an. Und dann wurde der glückliche Fernschleppflug Tokio—Osaka mit großem Jubel gefeiert.

„Wolf-Hirth-Gedächtnis-Segelflug-Klub“

In Osaka folgten wieder die üblichen Festessen, Reden und Geschenkübergaben. Nochmals eine Notiz aus Wolfs Tagebuch: „In diesem gastfreundlichen Land muß ich diese Feiern einfach als einen Teil meiner Berufsarbeit ansehen.“

Einer der ersten Besuche Wolf Hirths galt der Zeitung Osaka-Mainitschi, die ein Segelflugzeug vom Typ Göppingen I bei den Hirth-Schempp-Flugzeugwerken in Göppingen bestellte, um sie den japanischen Segelfliegern zur Verfügung zu stellen.

„Dann fährt man mich zum Flugplatz Tatetsu, wo ich als unvermeidliches Mobiliar aller japanischer Flugplätze wieder dieselben alten Doppeldecker mit Rotationsmotoren finde, die mich schon in Tokio so sehr belustigt hatten. Aber ich finde auch ein paar Gleit- und Segel-

flugzeuge hier. Eines von ihnen, das modernste, sieht einem Grunau-Baby-II sehr ähnlich, hat aber ein Pendelruder und einige andere Verschiedenheiten. Das Flugzeug ist recht sauber ausgeführt, trotzdem es überall mit Kupferstiften genagelt ist. Man zeigt mir diese Kiste mit besonderem Stolz, denn mit ihr hatte Tadao Shizuru in den Bergen des Vulkans Aso in Kyushu (Süd-japan) den bisher längsten Segelflug in Japan von 4 Stunden Dauer ausgeführt. Derselbe Segelflieger hat, nachdem er in Tokio meine motorlosen Kunstflüge studiert hatte, mit diesem Apparat auch Loopings gedreht. Shizuru will mir die Wahrheit dieser Aussagen seiner Freunde persönlich durch die Tat beweisen. Von einem vorsintflutlichen Doppeldecker läßt er seine Kiste langsam hochschleppen, löst aus und dreht seine Loopings, recht sauber, elegant und sicher.

Überhaupt scheint mir der Flugplatz von Tatetsu für Segelflug ganz geeignet zu sein. In der Nähe zieht sich eine für Hangsegeln vielversprechende Bergkette hin.

Stunden um Stunden belagern mich im Hotel Besucher. Von gewöhnlichen Autogramm-Jägern angefangen über Schüler bis zu Fabrikdirektoren, Leuchten der Wissenschaft, Technik und Meteorologie — Leute, die man beim besten Willen einfach nicht hinaus-schmeißen kann. Am Abend halte ich vor 400 hauptsächlich jungen Zuhörern, die mir mit atemlosem Interesse folgen, wieder einen meiner gedolmetschten Vorträge. Dazu führe ich meine Segelflugschmalfilme vom Hornberg und von meiner Südamerika-Reise vor.

Am selben Abend wird mir dann noch verkündet, man habe beschlossen, in Osaka einen „Wolf-Hirth-Gedächtnis-Segelflug-Klub“ zu gründen. Da ich aber wirklich noch ganz lebendig bin, scheint mir ein Gedächtnisclub nicht die rechte Bezeichnung zu sein. Ich protestiere also gegen diese Totenehrung und suche meine Gründe zu erklären. Es braucht reichlich lange. Aber schließlich wurde mein Protest doch mit viel Gelächter und ungezählten „Ah sodeska!“ — was so viel bedeutet wie „Ach, wirklich?“ — zur Kenntnis genommen und ich glaube auch verstanden.

Den „Hirth-Gedächtnis-Klub“ haben sie trotzdem gegründet. Sie redeten sich so heraus: der Name solle das Andenken an meine Tätigkeit

in Japan wachhalten. Ich hoffe aber vielmehr, daß meine Schüler durch ihre Leistungen dafür sorgen werden, daß meine Tätigkeit in Japan nicht ganz vergessen wird."

Heimkehr

Von Osaka aus mußte Wolf Hirth nochmals zu einem Vortrag nach Tokio. Wie er danach die 8 Stunden nach Osaka zurückfuhr, fand an mehreren Bahnhöfen ein kleiner Empfang für ihn statt. Japanische und deutsche Fähnchen wurden geschwungen. Behörden- und Vereinsontels standen mit Pfadfindern, Feuerwehr usw. auf dem Bahnsteig. Viele feierliche Verbeugungen! Ja, gelegentlich ging man sogar so weit, der europäischen, in Japan sonst nicht gepflegten Unsitte des Händeschüttelns zu frönen. Es war tatsächlich ein kleiner Triumphzug und zweifellos auf die gut funktionierende Propaganda der Freunde der deutschen Flieger in den beiden großen Zeitungen zurückzuführen.

Auch nach Nagoya mußte er nochmals zurück. Es war ihm die hohe Auszeichnung zugefallen, persönlich einen Flugtag zu eröffnen. Das Aufgebot an Prominenten und sonstigen Zuschauern war gewaltig. Und als die Zeitungen darüber berichteten, sprachen sie von Wolf Hirth nur als von „the German Gliderking“ („der deutsche Segelfliegerkönig“).

Von dem berühmten Hafen Kobe aus wurde schließlich vollauf befriedigt die Rückreise in die Heimat angetreten, die diesmal über China (8 Tage Aufenthalt in Schanghai) — Hongkong — die Philippinen (5 Tage Aufenthalt) — Singapur — Penang — Colombo — Ägypten führte.

Sein schwerster und folgenreichster Sturz

Nach Europa zurückgekehrt, fuhr Wolf Hirth von Marseille aus nach Paris, um dort alte Segelfliegerkameraden aufzusuchen.

In der Heimat galt sein erster Weg dem Waldfriedhof in Stuttgart, wo man während seiner Abwesenheit seinen geliebten Vater beigesetzt hatte. Doch über dessen Tod ein paar weitere Worte im Anhang.

Wolfs eigentliches Tätigkeitsfeld war nun nicht mehr der Hornberg, sondern er arbeitete jetzt in der Firma seines Bruders Hellmuth, der Hirth-Motoren G. m. b. H. in Stuttgart-Zuffenhausen. Gleichzeitig hatte er als technischer Leiter den Sportflugzeugbau Schempp-Hirth in Göppingen zu betreuen. Aus dieser Arbeit wurde er herausgerissen durch seinen schwersten und folgenreichsten Sturz mit einem Flugzeug in Budapest am 24. Mai 1936.

Wieder einmal hatte eine Tagung der Ifstus (Internationale Studiengesellschaft für den Segelflug) stattgefunden. Am letzten Tag, einem Sonntag, fanden Flugvorführungen statt. Wolf war mit seiner Fieseler F 5 bereits im Begriff, nach Deutschland zu starten, als er ein „Brunau Baby“ entdeckte. Ungarische Kameraden fragten ihn, ob er dieses Segelflugzeug, das ja deutscher Konstruktion ist, einmal fliegen wollte. Er vermochte nicht nein zu sagen.

Er fragte, ob man ihn mit einem Flugzeug hochschleppen könne. Es war nicht möglich. Man konnte ihn nur im Autowindenschlepp in die Luft bringen.

Da Wolf den Autowindenschlepp auf seinen Schulen mit Vorliebe anwendete, war dieser für ihn nichts Unbekanntes. Und er willigte ein. Er sah einen Storch segeln und meinte für sich: „Was der kann, wird dir auch gelingen.“ Indessen, er hatte sich getäuscht. Soviel er sich auch bemühte, nachdem er das Seil ausgeklinkt hatte: er konnte und konnte keine Höhe gewinnen.

Um nun den vielen internationalen Zuschauern wenigstens etwas von seinen Kunstflügen zu zeigen, setzte er in 70 Meter Höhe zu einem Looping an. Da er die Maschine noch nie geflogen hatte, merkte er leider erst zu spät, daß sie ihm ungewohnte Flugeigenschaften hatte. Er blieb beim Hochziehen hängen, rutschte etwa 30 Meter mit dem Schwanz voraus ab, kippte alsdann um und stürzte senkrecht nach unten. In ähnlichen Situationen hatte er die Maschine immer noch abfangen können. Dieses Mal gelang es ihm nicht und er brauste mit etwa 30 Grad zur Horizontalen bei großer Geschwindigkeit in den Boden hinein.

Es hieß schon, daß es sein schwerster und folgenreichster Sturz war. Daß das keine Phrase ist, mögen die Folgen des Unfalls beweisen:

Von der Cellonscheibe hatte er viele Schnittwunden im Gesicht und auf dem Kopf. Sein Holzbein war zerbrochen. Das rechte Bein dagegen war am Knöchel zertrümmert. Trotz fünfmaligen Einrichtens und Streckens, und obwohl es dreimal in Gipsverbände gelegt wurde, ist es bis heute nicht ausgeheilt. Aber auch der 4. und 5. Rückenwirbel wurden zertrümmert, was eine Lähmung der Blasen- und Mastdarmgegend sowie gewisser Partien des einzigen Beines im Gefolge hatte. Noch heute hat er darunter zu leiden und nach ärztlicher Diagnose ist ein völliges Ausheilen auch nicht mehr zu erwarten.

Zuerst einmal lag er 4 Wochen lang in Budapest im Krankenhaus. Später schickte man aus der Heimat eine „Ju 52“, um den kranken Flieger nach Stuttgart abtransportieren zu lassen. Auch dort wurde er noch mehrmals operiert, oft geröntgt sowie für 3 Monate in ein Gipsbett gelegt. Monatelang folgten dann Massagen und elektrische Behandlungen. Insgesamt lag er 6 Monate im Krankenhaus und war 12 Monate arbeitsunfähig.

Dieser Bericht wird nicht eingefügt der gewissen interessanten Sensation willen, sondern um eine kleine Lehre daran zu fügen. Tausendmal hatte Wolf seinen Schülern gepredigt: 1. Man soll ein Flugzeug, ehe man es ausfliegt, vorher in Ruhe gründlich erproben, 2. man soll nichts erzwingen wollen. Beide Regeln, die er immer wieder gelehrt hatte, befolgte er selbst nicht, und er mußte schwer dafür büßen.

Als er fast genau 1 Jahr nach dem Unfall in Budapest endlich wieder anfang, tätig zu sein, verlegte er das Schwergewicht seiner Tätigkeit nach Göppingen. Er nahm auch am Rhönwettbewerb 1937 wieder teil. Es war sein 12. Wettbewerb. Doch er war zu wenig in Übung, um nochmals Lorbeeren zu ernten.

Im Herbst 1937 startete er mit einer „Klemm“ nach England. Im Schlepp nahm er die junge Fliegerin Eva Schmidt mit. Sie flog eine „Minimoa“. Andere Flüge führt er von nun an nur durch, um seine Segelflugzeugkonstruktionen zu versuchen und um zu reisen.

Im Sportflugzeug nach Afrika (13000 Kilometer)

Anfang 1938 erhielt Wolf Hirth dann den Auftrag, das von südafrikanischen Fliegern bei den Bücker-Flugzeugwerken, Rangsdorf bei Berlin, gekaufte Sportflugzeug vom neuen Typ „Jungmann“ (Bü 131 — 100 PS) nach Johannesburg zu überführen.

Es war das nicht die erste „Bücker“, die nach Südafrika ging. Bereits 11 Apparate dieses Werkes flogen dort (u. a. 9 „Jungmänner“). Man erhoffte sich aber eine besonders gute Propaganda von einem Überführungsflug. Und der Erfolg stellte sich tatsächlich ein. 4 weitere „Jungmänner“ wurden bald nach Wolfs Ankunft bestellt.

Ihm selbst kam dieser Reiseflug sehr gelegen. Er schien ihm die beste Erholung zu sein von dem dummen Unfall in Budapest, zu schweigen davon, daß sich ihm hier Gelegenheit bot, wieder neue Länder und Menschen kennenzulernen und in wieder neuen Kreisen für den Sport- und Segelflug zu werben.

Am 2. März startete er zu diesem Flug in Stuttgart und erreichte Johannesburg am 1. April. Die rund 13000 Kilometer lange Flugstrecke legte er in 80 Flugstunden zurück. Seine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit war demnach 160 Kilometerstunden. Insgesamt brauchte er 2100 Liter Benzin, d. h. rund 24 Liter in der Stunde. Ölverbrauch: 11 Liter, d. h. 0,13 Liter pro Stunde. Auf 100 Kilometer berechnet heißt das etwa 15 Liter Benzin, also so viel, wie man bei einem mittelschweren Auto benötigt.

Seine Luftreise führte Wolf Hirth über folgende Strecke: Stuttgart — Budapest — Belgrad — Sofia — Istanbul — Ankara — Adana — Aleppo — Damaskus — Kairo — Assouan — Wadi Halfa (Sudan) — Khartum — Malakal — Zuba — Kisumu — Nairobi — Arusha — Moshi — Dodoma — Mbeya — Mpika — Broken Hill — Salisbury — Umtali — Bulawayo — Pietersburg — Johannesburg. Abschließend unternahm er noch einen Rundflug um Südafrika, der ihn über Durban — East London — Port Elisabeth — Kapstadt — Bloemfontein wieder nach Johannesburg führte. Daraufhin ging es mit dem

Auto nach ehemals Deutsch-Südwest, nach Keetmanshop, Windhuk und Swakopmund. In Walfischbai bestieg er den Schnelldampfer „Windhuk“ der Ostafrika-Linie, um damit nach Deutschland zurückzureisen.

Alle Erlebnisse dieses Fluges würden wiederum einen ganzen Band für sich füllen. An dieser Stelle aber kann auch seiner nur in kurzen Episoden gedacht werden. Wolf schickte von seiner Reise regelmäßig Briefe an seine Frau, in denen er ihr von seinen Erlebnissen berichtete. Die Briefe sollten zugleich eine Art Tagebuch darstellen. Frau Hirth stellte dem Herausgeber freundlicherweise die Briefe zur Durchsicht zur Verfügung. Einige Auszüge mögen nun folgen. Damit auch sie nichts von ihrer Unmittelbarkeit verlieren, sind sie nicht bearbeitet worden. Und hervorgehoben sei nochmals, daß es sich immer nur um kleine Auszüge handelt.

Budapest, 4. März.

Auf dieser Strecke wurde es am Neusiedler See dunstig, ja nach 3½ Stunden Flug, kurz vor Budapest, begann in den Bergen der Nebel. So flog ich suchend herum, bis ich mich verfranzte und bei Kisber nach 4 Stunden 50 Minuten Flugzeit notlandete. Man gab mir neuen Kurs, und ich flog nun nach Stuhlweißenburg, zu ungarisch Székesfehérvár, wo ich mich 1½ Stunden im Offizierskasino aufhielt. Die Wolkenhöhe war dann auf 80 bis 100 Meter gestiegen und man ließ mich wieder frei. Leider verfehlte ich in neuem Dunst wiederum den Flugplatz und landete, ehe es völlig dunkel war, in der Dämmerung bei Jászeg, einige Kilometer südlich von Gödöllő, wo sich der Landsitz des ungarischen Reichsverwesers Admiral Nikolaus von Horthy befindet. Der Herr Gutswalter kam zum Glück bald und fuhr mich in seinem feurigen Zweigespann zum Posthalter, der mich gratis nach dem Flugplatz telephonieren ließ. Als dann mit 3 Gendarmen mit wallenden Hahnenfederbuschhelmen zurück. Bei Taschenlampenschein 1 Stunde schweres Verhör. Ein Herr von der Standard-Gesellschaft befreite mich. Wir deckten meine Kiste zu, mußten nochmals ½ Stunde auf die Gendarmerie, um dann mit dem Wagen nach Budapest zu fahren, wo ich übernachtete.

Istanbul, 7. März.

Eine hochinteressante Stadt! Heute morgen erwischten mich die Leute vom Havakurumu, d. h. vom Luftfahrtverband. Wir besichtigten zusammen die Flugzeugfabrik des Herrn Nuri Demirag, des ersten privaten türkischen Flugzeugfabrikanten. Sie bauen hauptsächlich einen Übungssegler und einen Übungszweiflüger, beides kunstflugtaugliche, zweiholmige Segelflugzeuge nach russischen Vorbildern. Weiterhin eine 150 PS starke Motorliste, etwas Ähnliches wie ein „Stieglitz“ der deutschen Focke-Wulff-Flugzeugwerke. Auch ein paar deutsche Ingenieure traf ich hier.

Ankara, 11. März.

Auf dem Wege nach hier landete ich in İnönü, einem wunderschönen Segelfluggelände mit ausgezeichneten Gebäuden. Die Segelhänge sind zum Teil sehr steil, geben deshalb guten Aufwind. Trotz meiner drei Mäntel war ich etwas steifgefroren. Stärkte mich hier an belegten Broten und Tee. Auf dem Weiterflug fauste ich oft nur in 20 Meter Höhe über die Landschaft. Man kann in diesem unendlichen Steppen- und Weidengebiet fast überall notlanden, wenn es sein muß. Die Gegend ist etwa 800 bis 900 Meter hoch. Es gab noch an vielen Stellen Schnee. Dabei sah ich viele Schafe und Ziegen, Rinder und Pferde, aber auch Wildenten und Störche.

In Ankara landete ich auf dem 18 Kilometer vor der Stadt liegenden Flugplatz. Sah 10 „Stieglitz“. Wurde sehr freundlich empfangen, mit Auto in die Stadt gefahren und in jeder Beziehung verwöhnt. Noch am gleichen Abend besichtigte der Vater der modernen Türkei, Kemal Atatürk, zusammen mit seiner Adoptivtochter Sabiha Gökçen mein Flugzeug. Sie ist eine bedeutende türkische Fliegerin. Beim deutschen Botschafter war ich zum Essen. Nach der Stadtbefichtigung wurde mir unter anderem die Musterfarm vom Atatürk gezeigt. Im Flugklub hielt ich meinen üblichen Vortrag, an den sich eine Aussprache anschloß.

Aleppo, 12. März.

Der Flug gestern ging über die Salzwüste nach Konia. Obwohl „Wüste“, sah man doch da und dort Schafe weiden und kleine mensch-

liche Ansiedlungen. Ich flog wieder lange Zeit nur 5 bis 10 Meter hoch, weil man ja überall landen kann. Nach Überfliegung hoher, schneebedeckter Berge erreichte ich den Fluß Calycadnus, das Grab unseres Staufenkaisers Friedrich Barbarossa. An der schönen Küste entlang weiter nach Adana.

Hier erlebte ich gleich echten Orient. Wegen des türkischen Zolls mußte ich landen. Als ich endlich jemand fand, der außer Türkisch noch eine andere Sprache spricht, wurde mir klargemacht, daß ich zu einem anderen Flugplatz mußte. Ich flog dorthin, um überhaupt niemanden, außer ein paar Bauarbeitern, zu finden. Also zurück zum ersten Platz, wo jetzt ein Mann aufgetaucht war, der Französisch konnte. Schnell in die Stadt zum Zollamt. Dort angekommen, erfuhren wir, daß die Zollbeamten soeben zum zweiten Flugplatz gefahren seien. Wir nahmen sie nun von dort zum ersten Flugplatz zurück. Nach reichlich zweistündigem Aufenthalt konnte ich dann wieder starten, um eiligst über das Meer und Alexandretta nach Aleppo zu fliegen.

Damaskus, 12. März.

Der Flug hierher war in keiner Weise aufregend. Interessenten für die „Bücker-Jungmann“ ließ ich 2 Probeflüge machen. Schade, daß ich noch immer nicht photographieren darf, das heißt, daß meine Photo- und Filmapparate noch plombiert sind. In dieser zauberreichen Stadt muß ich viel an Karl Mays Reiseerzählungen denken. Und jeder redet hier über Politik. Die Ereignisse in Österreich, die sehr viele auch am Radio abhören, überraschen jedermann ungemein. Auf Sauberkeit allerdings scheint man hier nicht zu achten. Obgleich ich in einem ziemlich guten Hotel wohne, fand ich in meinem Schrank alte Fracktragen und zerknüllte Krawatten. Wenn sie mich nicht stören würden, könnten sie doch ruhig liegenbleiben, sagte der Zimmerkellner lächelnd.

Kairo, 14. März.

Nun bin ich wieder über ganz andere Landschaften geflogen. Grüne Wiesen! Rostbraune Äcker! In dunkelgrünen Gärten sah ich gelbe und gelbrote Flecken. Erst beim Tieferfliegen erkannte ich, daß es zu Haufen gesammelte Orangen und Zitronen waren. Und wie viele Kamele ich sah!

Ganze Karawanen, die in gemächlicher Ruhe durch den lockeren Sand stapften. Großen Eindruck machte auch die eingleisige, einsame Bahn nach Ägypten, deren Schienen durch Flugsand oft nur zu ahnen waren.

Affuan, 16. März.

Start in Kairo um 10.35 Uhr. Nach 12 Minuten umkreiste ich die Pyramiden, nachdem ich bei der Platzrunde meinen Segelfliegerkameraden noch einen Abschiedsgruß zugewinkt hatte, die neben dem Flugplatz Almaza ihr Schleppfluggelände haben. Der bekannte Flieger Almasy war mit mir die ganze Zeit zusammen, fuhr mich in seinem hochherrschaftlichen Lincoln spazieren, nahm mich mit nach seiner Wohnung im Palast von Taher Pascha, dessen Treppenstufen aus glänzendem karaischem Marmor bestehen. Etwa 2 Stunden lang flog ich dann das Niltal entlang. Der erste afrikanische Flugplatz, auf dem ich landete, war Affuan. Sand, nichts als Sand, nicht einmal eine Halle!

Khartum, 17. März.

Jetzt wird es reichlich heiß. Flog 120 Kilometer über die Wüste. Begegnete großen Scharen von Störchen, die nach Norden zogen. Viele Tausende mögen es gewesen sein. Am Nil sah ich manches kleine Negerdorf. Khartum ist eine richtige Stadt mit schönen Regierungsgebäuden und Parks, einem Flugplatz mit einer Wellblechhalle und einem erstklassigen Hotel. Während ich mich von einem arabischen Diener ausziehen, baden, umziehen und auch sonst bedienen ließ, weil es hier so Sitte ist und weil es mir Spaß machte, hörte ich vom Stuttgarter Sender schwäbische Volksweisen. Ich habe doch herzlich lachen müssen über diese Gegensätze.

Nairobi, 20. März.

Hier wird heute ausgespannt und gefaulenzt, nachdem ich in den letzten Tagen ziemlich hegte. Es war hier aber auch ganz herrlich. Rund 2000 Meter hoch liegt das Land. Dazu ist es wolkig und kühl. Gestern habe ich über die erloschenen Vulkane von Kisumu her fliegend in 4000 Meter Höhe ziemlich gefroren. Von Zuba aus habe ich Dir wohl geschrieben, auch von meinem Besuch in dem idyllischen Negerdorf Vor.

Als ich übrigens hier in Nairobi landete, mußte ich über eine Menge

Gazellen und Zebras hinweghuschen. Der Hotelwirt in Zuba ist Österreicher, der selbstverständlich alle Vorgänge zu Hause ununterbrochen am Radio abhört und ganz aus dem Häuschen ist. Unter seinen Freunden fand ich eine entzückende kleine Gazelle mit einem gebrochenen Bein, mit der ich mich köstlich amüsierte. In seinem Zimmer fühlte ich mich sehr wohl. Löwenfelle, Geweihe, andere Jagdtrophäen und Jagderinnerungen! Das ist doch ganz das, was ich gern habe.

Leider nur konnte ich in Zuba vor Hitze nicht schlafen, ich döste nur 1—2 Stunden vor mich hin, um dann schon um 4 Uhr morgens wieder auf dem Flugplatz zu sein. Ich flog lange Zeit in geringer Höhe über typisch afrikanischen Busch. Notlandungen wären hier vollkommen unmöglich gewesen. Die Neger, deren Ansiedlungen ich überflog, flüchteten vor dem Flugzeug. Sehr interessierten mich die dichten, grünen Hecken, mit denen sie ihre Gemeinden und auch ihre Viehweiden zum Schutze gegen die Raubtiere umgeben. Alle Neger dieser Gegend laufen noch mit ihren alten Speeren und mit Pfeil und Bogen herum. Feuerwaffen erlaubt ihnen die Regierung nicht, weil sie sonst alles wild niederknallen würden.

Nairobi, 23. März.

Am Sonntag habe ich mich schön ausgeruht, da man ja in englischen Ländern sonntags sowieso nichts unternehmen kann. Montag um 5 Uhr bin ich mit einem Deutschen, der in Erfurt in die Schule gegangen ist und jetzt hier im Hotel seines Vaters mithilft, über das Wildreservat geflogen. Er hat eine vierstellige Waco-Maschine, mit der wir immer nur so 20 bis 50 Meter hoch über den Boden zischten. Zuerst sahen wir Zebras, dann ein paar Giraffen, Elenantilopen, Strauße, endlich Warzenschweine und gewissermaßen als Höhepunkt 5 Nashörner. Löwen haben wir leider nicht gesehen. Am Abend des gleichen Tages hielt ich in Englisch einen Vortrag über Segelflug vor dem Aeroclub of East-africa. Auch vor der deutschen Kolonie sprach ich.

Moshi, 25. März.

Hier sitze ich jetzt in einem Zimmer, von dem aus ich einen Baum sehen kann, der 20 Webervogelneestern Halt gibt. Die Webervögel sind die Wellensittiche Afrikas und machen von Zeit zu Zeit einen Riesenspektakel. In der Ecke über meinem Bett brummt alle paar Minuten ein

riesengroßer Duh=Duh, womit man hier alle Insekten vom Floh bis zum schönsten Schmetterling bezeichnet. Beim Essen vorher beobachtete ich die berühmte Gottesanbeterin, die Fliegen und andere Duh=Duh's frisst, dazu nach der Hochzeit auch ihren Mann. Duh=Duh ist ein Wort der berühmten Negersprache Kisuaheli, die ich zu lernen versuche. Flugzeug heißt z. B. Ndege ya Uleia, was „Vogel aus Europa“ bedeutet.

Dodoma, 26. März.

Heute war es ein bißchen schwerer als auf den letzten Strecken. Habe mich dreimal verflogen. Der Kompaß stimmte überhaupt nicht mehr und die Karten sind viel zu ungenau. Da wir aber heutzutage so wunderbar sichere Flugzeuge haben, ist es trotzdem gar nichts Besonderes mehr, über Afrika spazieren zu fliegen. Du brauchst Dich also um mich in keiner Weise zu sorgen. Richtig würde es nur einmal, wenn ich eine Notlandung machen müßte. Doch da ich überall erwartet werde, würde man schon am gleichen Abend nach mir fahnden, wenn ich nicht in meinem Zielhafen eintreffen würde. Und was soll schon bei einer Notlandung passieren? Proviant, Waffen usw. habe ich doch ausreichend mit mir. Wenn es bald bessere Flugarten von Afrika gibt, dann ist es geradezu eine Spielerei, hier zu fliegen.

M'beya, 27. März.

Heute hatte ich wieder einen sehr schönen Flug über ein schönes Stück Afrika. Aber ich will mal lieber der Reihe nach und auch etwas ausführlicher erzählen.

Schrieb ich schon, daß es in Krusha Riesenbananen gibt, viel höher wie die, die ich in Südamerika sah? Es sind wahre Bananenhochwälder, die sich die Neger als bequeme Nahrung pflanzen. Außerdem überraschten mich die vielen deutschen Diesel-Lastwagen, die hier fahren. Von Krusha flog ich nach Moshi, das am Fuße des höchsten afrikanischen Berges, des Kilimandjaros liegt, der 5888 Meter hoch ist und immer einen Schneegipfel hat, der allerdings die meiste Zeit in den Wolken steckt. Am Hange des Kilimandjaros war ich auf einer Kaffeepflanzung zum „Tea“ eingeladen. Ich lernte typisches Plantagenleben kennen, von dem Du ja schon in Afrikabüchern gelesen hast. Von hier

fuhren wir zur deutschen Schule, neben der gleich der Urwald begann. Wenn ich doch so eine Schule besucht hätte! Welch eine schönere Umgebung kann sich ein Junge wünschen?

Dieser Tage trug sich hier übrigens eine entzückende Geschichte zu. Es kam ein Fluggast aus Nairobi an, in dessen Flugschein stand „German“. Der Mann regte sich bei der Flugleitung darüber auf, daß man ihn als Deutschen bezeichne und nicht als Tschechoslowaken. Der Engländer habe darauf sehr gelassen erwidert: „Regen Sie sich nicht auf, das ist alles nur noch eine Frage der Zeit.“ Du magst aus dieser wahren Geschichte ersehen, wie europäische Politik selbst die Leute in Afrika beschäftigt.

Mein Vortrag in Moshi war sehr gut besucht und es gab anschließend noch lebhaften Barbetrieb und deutschen Singsang bis lange nach Mitternacht, als ich schon längst unter meinem Moskitobach lag und einzuschlafen versuchte.

Von Dodoma möchte ich noch nachtragen, daß der Vertreter, der dieses Städtchen anfliegenden Wilson Airway Company ein Jüngling von nur 17 Jahren ist. Ich glaube, das ist der jüngste Fluggesellschafts-Repräsentant der Welt. Dabei lebt er wie ein Gentleman in einer sehr schönen Wohnung. Zur Begrüßung führte er mir seinen Liebling, einen jungen Lur vor, der wie eine große Kasse spielte, nur viel schnellere Bewegungen machte.

3 Uhr nachmittags startete ich weiter nach Iringa, wo ich abends einen Vortrag halten sollte. Von weither waren die Leute eingeladen. Um 3.50 Uhr flog ich über einen kleinen Sumpffsee mit viel Leben drin. Sonst alles dichter Buschwald. Um 4.05 Uhr war ich über dem Kizigofluß, später über hohen Bergen, in denen Iringa liegen mußte. Ich suchte hin und her, vergeblich. Meine Karte im Maßstab 1:2 000 000 half nicht viel, weil die genauen Formen der Berge nicht zu sehen waren. Was tun?

Endlich drehte ich um, um bei Tageslicht wenigstens noch Dodoma zu erreichen.

Ich nahm wieder den vorgeschriebenen Kompaßkurs. Es wurde immer später. Dazu befand ich mich nun über scheußlichem Sumpfland, wo eine Notlandung unmöglich war. Es wurde mir jetzt langsam klar,

daß ich mich 30—50 Kilometer zu weit westlich von Dodoma befand. Wie das kam? Entweder war der Kompaß nicht in Ordnung oder ich war von einem starken Seitenwind abgetrieben worden. Mit 2400 Touren des Motors jagte ich dann nach rechts der Bahn entlang. Erst gegen $1\frac{1}{2}$ 7 Uhr war ich bei strömendem Plagregen in Dodoma.

Weiß Gott, es war eine aufregende Angelegenheit. Und wie ärgerte ich mich, daß ich meine Vortragsbesucher in Iringa verfehlt hatte! Aber es hätte ja noch viel dümmmer kommen können. Am Abend hörte ich übrigens, daß es in der Gegend sehr viel Eisenerz in den Bergen geben soll. Auch andere Flieger hätten schon große Schwierigkeiten gehabt, die mutmaßlich von Mißweisungen infolge der Eisenerzmengen kommen.

Wenngleich dieser Brief schon so lang geraten ist, will ich doch auch gleich noch von meinem Weiterflug berichten. Am Tage nach diesem Irrflug startete ich 9.30 Uhr in der Frühe und war 10.15 Uhr bereits 7000 Fuß hoch über kleinen Kumuluswolken und unendlich scheinendem Buschwald. Bald überflog ich dann den Kizigo. Um mich nicht wieder zu verfliegen, paßte ich höllisch auf. Bald stieg ich trotzdem noch etwas höher und begegnete wieder einmal nordwärts ziehenden Störchen. Etwas später fielen mir einige eigenartige graubraune Klöße am Rande einer Lichtung auf. Als ich sah, daß sie sich bewegten, stuchte ich und ging tiefer, um besser sehen zu können. Wie freute ich mich, als ich feststellte, daß es 7 Elefanten waren, die sich im Sumpfe wälzten. Gar zu gern wäre ich in nur wenige Meter Höhe über sie hinweggebraust, um sie ganz deutlich photographieren zu können. Aber ich wollte nicht soviel Höhenverlust haben, da ich ja noch über sehr hohe Berge hinweg mußte.

In der prächtigen Graslandschaft am Fuße gewaltiger Berge fand ich Mbeya, einen der reizvollsten Orte, die ich bisher in Afrika traf. Angekündigt, wurde ich von Deutschen und Engländern sehr freundlich willkommen geheißen. Nach einem Gläschen Portwein legte ich mich etwas schlafen. Als ich aufwachte, fiel mir ein neuangekommenes Auto ins Auge, das vor meinem Fenster stand. Es war ein deutscher Ford Eifel mit der Nummer III X 7256. Wie ich gleich erfuhr, gehörte er einem Herrn aus Ebersbach, der mit seiner schwedischen Frau von Kairo bis Kapstadt fuhr. Später lernten wir uns persönlich kennen. Schwaben zu treffen, macht mir immer eine ganz besondere Freude.

Am Abend sprach ich vor rund 100 Deutschen aus M'beya und Umgebung trotz großer Mattigkeit. Man hatte hier bereits einmal begonnen, sich mit dem Segelflug zu beschäftigen, es dann aber wieder aufgegeben, weil ein Engländer beim Autoschlepp das Bein brach und starb. Eine nach meinem Vortrag für den Segelfliegerclub eingeleitete Sammlung ergab fast 400 Schillinge. Wieder wie in Moshi wurde an diesen ersten Teil ein fröhlicher angeschlossen. Ich lag schon lange im Bett, als von den gemütlichen Räumen des Hotels Meyer der Song auf den dicken Meyer herüberklang: „Was macht der Maya bloß in M'beya.“ Und so duselte ich im einstigen Deutsch-Südost zufrieden ein.

Heute nun legte ich hier, wo es mir so ausgezeichnet gefällt, einen Ruhetag ein. Von neuen Freunden, die am Lupafluß in der Nähe, wo Gold gewaschen wird, ein Hotel haben, bekam ich 2 Goldnuggets geschenkt. Goldkörner aus Deutsch-Südostafrika!

Besonderen Eindruck auf mich machte mein Besuch bei dem deutschen Arzt Dr. Eckardt, der hier ein privates Krankenhaus im Laufe von 5 Jahren erbaut und eingerichtet hat. Mit deutscher Organisationsgabe ist alles wunderschön angelegt. Das Haus selbst und seine Umgebung sind mit deutschen und afrikanischen Blumen geschmückt. Allein jetzt hat er 2000 Bäumchen gesetzt. Dabei ist der Betrieb natürlich nur unter den gleichen schwierigen Umständen möglich wie überall in Afrika. Licht macht sich jeder selbst. Anschließend sah ich mir die neue Schule an, die von der Stadt Düsseldorf finanziert wird, aber noch im Bau ist.

In den Bergen übrigens wurde ich viel an das Allgäu und an Bayern erinnert. Ich sah das Land bei Sonnenuntergang. Die schwarzen Hüterbuben trieben gerade ihr Vieh heim. Über allem lag eine zauberhafte Stille, nur von fern her tönte ein feines Klingen und Singen und irgendein unbestimmbares Rufen.

Doch jetzt Schluss. In wenigen Stunden muß ich nach Brokenhill weiterfliegen.

Brokenhill, 29. März.

Nun habe ich leider das eigentliche Afrika schon hinter mir. Langsam fängt die Zivilisation wieder an. Habe soeben ein Bad genommen, das erste seit Nairobi. Der Start ging in M'beya nicht gut vonstatten.

M'beya liegt auf 1600—1700 Meter Höhe. In solcher Höhe steigt die Maschine nur sehr langsam. Ich flog noch über die Häuser von verschiedenen neuen Freunden, die mir alle begeistert zuwinkten, um endlich meinen Kurs zu verfolgen.

Von einigen Negerdörfern drehte ich ein paar Meter Film. 235 Kilometer von M'beya entfernt überflog ich den Notlandeplatz Chinsale. Um 11 Uhr wurde es ziemlich kühl, obwohl unten im Buschwald überraschenderweise einzelne Palmen standen. 11.27 Uhr flog ich 7000 Fuß hoch in den Bergen vor Mpika, das ich ab 11.40 Uhr eifrig suchte. Endlich fand ich es und landete.

Eine Siedlung gab es hier nicht, nur 3 oder 4 kaum sichtbare Häuschen. William Holder, der Vertreter der südafrikanischen Luftverkehrsgesellschaft, war ein sehr netter Kerl, der sich über meinen Besuch freute. Seit 6 Wochen schon hauste er mit ein paar Schwarzen und 2 Weißen recht einsam. Immerhin hatte er Kagen und Hunde und viel anderes wildes Getier. Am Eingang lagen 3 Leopardenfelle mit Löchern, die die Hyänen nachts hineingefressen hatten, als er einmal vergaß, die Türe zu schließen.

Als ich von meinem Flugzeug zu seinem Haus ging, sah ich auf dem Wege ein Riesen-Duh-duh, so groß wie eine kleine Maus. Ich hielt es für einen schönen, grünlichen Käfer und zeigte es Holder. Als er mit dem Fuße nach dem Tier stieß, richtete es sich in Angriffsstellung vorn hoch und sah ziemlich gruselig aus. Es hatte mächtige Beißwerkzeuge und war eine Tarantel, deren Biß auch für den Menschen tödlich wirken kann. Er zertrat dann das Tier und meinte, es gäbe hier massenhaft giftiges Zeug, vor allem Kobraschlangen zu Tausenden. Auch um sein Haus herum habe er schon eine ganze Anzahl getötet. In seinem Häuschen zeigte er mir die Haut einer 2—3 Meter langen Pythonschlange, die er vor einer Woche in der 300 Meter entfernten Ecke des Flugplatzes erschossen hatte. Noch mehr staunte ich aber über das Feuer, das im Kamin seines Wohnhauses brannte. Wer hätte bei uns zu Hause gedacht, daß man hier im heißen Afrika Feuer braucht, um sich zu wärmen. Indessen, es war in der Tat ziemlich kühl.

Als ich nach einem kurzen Imbiß zu meiner Maschine zurückging, rief ein Neger: „Ndege! Ndege!“ Richtig, da kam ein Flugzeug an,

eine englische de Havilland Dragonfly, die aber nicht landete, sondern direkt von M'beha nach Brokenhill flog. Beim Weiterflug wieder viel Buschwald. Nach einem Flug von etwa 400 Kilometern erreichte ich Brokenhill, das ich an einem roten Schein erkannte. Es ist da eine Zink- und Vanadiummine, die anscheinend rote Abfallstoffe produziert. Gleich wurde wieder getankt, alles zugedeckt und verankert. Dann ins Hotel.

Johannesburg, 2. April.

Nun will ich Dir meinen letzten Brief schreiben von meinem 13000-Kilometer-Flug. Ich bin ja jetzt am Ziel. Da es heute draussen sehr regnet und ich nicht viel Lust verspüre, bei diesem scheußlichen Wetter Besichtigungen vorzunehmen, sollst Du einen besonders ausführlichen Brief erhalten.

Noch einiges aus den letzten Tagen:

Brokenhill machte ein klein wenig einen Wildwesteindruck. Es ist eine Vorpostenstadt. Bei meinem Weiterflug sah ich zuerst gelegentlich Ackerland wie bei uns, und kleine Farmen. Den bekannten Sambesi-Fluss überquerte ich bei Chirundu. Ich hatte mit mächtigem Gegenwind zu kämpfen. Unten nur Berge und dichter Busch. Ich pumppte Benzin und erschrak, daß meine Pumpe nach 5 Litern schon leer ging. Wo war mein Reserverezin geblieben? Ich begann etwas unruhig zu werden. Dazu ließ sich die Karte wieder einmal gar nicht mit der Landschaft, die ich überflog, in Einklang bringen. Und Notlandegelände gab es auch nicht. Nichts als Buschwald. Im äußersten Notfalle hätte ich versuchen müssen, auf einem Weg zwischen den Bäumen zu landen. Aber einfach wäre das nicht gewesen, da ich doch mit meinem Bein die Bremsen nicht gut bedienen kann.

12.50 Uhr sah ich unter mir einen alten Flugplatz mit zwei sich kreuzenden Startbahnen. Ich ging auf 30–40 Meter hinab und sah, daß meterhohes Gras darauf stand. Ich konnte da wohl landen, aber nicht wieder starten. Also weiter mit dem Bewußtsein, daß ein restloser Bruch da liegt, wenn mir über dem Busch das Benzin ausging.

Endlich ließ der heftige Gegenwind nach, endlich auch eine Bahnlinie. Nun wußte ich wenigstens ungefähr, wo ich war. Mit Stiel-

augen beobachtete ich den Benzinstandmesser und rechnete wieder fieberhaft. Wenn kein stärkerer Gegenwind mehr kam, mochte es gerade so hingehen. Für alle Fälle stieg ich in größere Höhen, um als letzte Möglichkeit noch irgend etwas Brauchbares als Notlandeplatz im Gleitflug erreichen zu können. Weiß Gott, es war verteuft. Noch 10 Liter im Tank und dabei waren noch 50 Kilometer zu fliegen. Schließlich erreichte ich die Bahn nach Salisbury, wo ich denn auch mit einem kleinen Rest Benzin noch gerade so hinkam. Hier war es Major Cluthie, der Direktor der Civil Aviation of Northern Rhodesien, der sich meiner annahm.

Salisbury, das Saalsbury gesprochen wird, ist eine prächtige kleine saubere Stadt mit gut gepflegten Asphaltstraßen und wunderschönen Parks und Bauten. Bei der Weiterreise kam ich 70 Kilometer hinter Salisbury über Marandellas, wo ich nach den vielen leeren Eisenbahnschienen wieder einmal einen fahrenden Zug sah, den ersten seit Deutschland. Auf den großen afrikanischen Strecken fahren die Züge oft ja nur ein- bis zweimal in der Woche. In Umtali landete ich, da ich hier von Mitgliedern eines Segelfliegerklubs erwartet wurde. Man zeigte mir gleich die Halle mit einem Zögling und einer hochgezogenen englischen Übungsmaschine. Auch hier kannte man mich gut und fragte mich gründlich aus. Maßlos war mein Erstaunen, als ich vom Besitzer eines DKW-Wagens in eine andere Halle geführt wurde und dessen Heinkel-Eindecker sah, jene Type, die ich vom Europa-Rundflug 1932 so gut kenne. Ich wußte überhaupt nicht, daß eine solche Kiste noch existiert. Sie ist hier sogar sehr viel im Gebrauch.

Am Abend hielt ich einen Filmvortrag. Wie viele hundertmal ich nun schon fast dasselbe gesprochen habe, weiß ich schon gar nicht mehr. Da es aber jedesmal andere Menschen sind, ermüdet es mich nicht. Und ich weiß ja überdies, daß ich tatsächlich einer guten Sache diene.

Mein Start am anderen Morgen war besser, als ich von dem leicht ansteigenden Platz erwartet hatte. Es scheint wirklich zu stimmen, was mir die Leute hier sagten, daß nämlich die Höhe über dem Meer für die Luftdichte gar kein einwandfreier Maßstab ist. Bei ihnen hier ist der Start immer viel besser, als in Salisbury, wo man mir wiederum er-

zählt hat, daß der Start dort immer so schlecht ist wie in 2600 Meter Höhe. Dabei liegen Salisbury und Umtali in fast der gleichen Meereshöhe.

Während mich der kommende Tag wieder mit allen möglichen Minen und Bergwerken bekannt machte, mußte ich am Abend in Bulawayo wieder sprechen. Dann der letzte Reisetag. Ich lernte Pietersburg und etliche Deutsche dort kennen, und mußte allerhand Formalitäten erledigen, da ich ja nun die Südafrikanische Union erreicht hatte. Alle letzten Orte, die ich kennenlernte, gehörten, wie Du weißt, zu den englischen Kolonien Süd- bzw. Nordrhodesien. Unter den deutschen Männern und Frauen, die mich empfingen, befand sich, genau wie in Kairo, ein Uhrmacher und Silberschmied aus Pforzheim. Auch telephonierte ich mit einem Deutschen in Johannesburg, um mir sagen zu lassen, wo ich landen könnte. Wir machten aus: etwa um 1/26 Uhr auf dem Grand Central Airport zwischen Pretoria und Johannesburg, wo ich dann auch landete.

Mein deutscher Bekannter stieg schnell zu und wir flogen gleich weiter nach dem Airport Germiston, dem Heimathafen der Union Aviation Company und vieler bereits nach der Südafrikanischen Union verkaufter deutscher Bucker-Flugzeuge. Bald waren wir über riesigen Goldminen und Bergwerken, die über 1000 Meter im Boden hinuntergehen und von zahllosen Sand- und Schutthaldeu umlagert sind. Über Hochspannungsleitungen, Fördertürmen und Bodenspalten setzte ich zur Landung auf dem stattlichen Flughafen an.

Jemandwer hatte wieder einmal die Presse informiert, die aus Photo- und Filmapparaten auf mich schloß. Heute ist es noch nichts Alltägliche mit solch einem kleinen Flugzeug, wie es die „Bucker-Jungmann“ ist, einen derartigen 13000-Kilometer-Flug zu unternehmen. Aber ich empfand es wirklich nicht als aufregend, sondern nur als einen interessanten Spazierflug. Schade nur, daß ich nicht noch viel mehr Zeit hatte, um mir noch mehr von den Menschen, die in Afrika schon seit Jahren und Jahrzehnten leben, erzählen zu lassen und noch mehr mit den eingeborenen Schwarzen zusammenzukommen. Ich kann nur hoffen, denselben Flug bald einmal mit mehr Ruhe wiederholen zu können.

Ein Blick vorwärts

Der prächtige amerikanische Flieger und Forscher Admiral Richard E. Byrd sagte einmal sehr wahr: „Jeder begeisterte Flieger fühlt sich versucht, einen Blick in die Zukunft zu werfen. Ohne dies ist er eigentlich gar kein rechter Flieger.“

Auch Wolf Hirth liebt es, den Blick hin und wieder recht weit vorwärts zu senden. Manches Mal haben er und der Herausgeber bei- einander gegessen und sogenannte „Zukunftsmusik geblasen“. Gewiß ließe sich davon allerlei Interessantes wiedergeben. Es ließe sich von den verschiedenen konstruktiven Plänen des Diplomingenieurs Wolf Hirth sprechen, die erst zu einem kleinen Teil verwirklicht werden konnten. Wenn Wolf bei der Konstruktion der bewährten Segelflugzeuge „Stanavo“ und „Grunau Baby“ mitgewirkt, wenn er die „Grunau 6“, die „Grunau 8“, das „Moazagott“, die „Wolf“ und die „Minimoa“ nach eigenen Ideen entworfen und konstruiert hat, wenn er sich als erster mit der Schaffung eines einziehbaren Triebwerkes beschäftigte und in Deutschland den Autoschleppstart von Segelflugzeugen oder die Schwanzspornmethode beim Flugzeugschlepp einführte, so ist er damit natürlich noch längst nicht am Ende seiner Ideen, seines Wissens und seines Könnens. Aber wir wollen uns an dieser Stelle nicht mit seiner vielfältigen Arbeit für die Weiterentwicklung der Fliegerei aufhalten. Wolf will seinen Kampf erst einmal in der Fachwelt austragen. Und er wird mit nichts locker lassen, wenn er auch schon manches Mal die Nichtigkeit der Volksweisheit hat erfahren müssen: „Was der Bauer nicht kennt, das frisst er nicht.“ Und auch mit der Kunst des Segelfluges wollen wir uns zum Schlusse nicht weiter beschäftigen. Wer noch Wünsche und Fragen hat, dem steht es frei, Wolfs auch im Ausland so gern gelesene Lehrbücher „Die hohe Schule des Segelfluges“ und „Das Handbuch des Segelfliegens“ zu studieren.

Dafür sei jedoch auf etwas anderes eingegangen, das sicher noch viel mehr das Interesse derer, die das Buch bis hierher gelesen

haben, finden wird: auf das letzte Ziel im Segelflug, den „Motorsegler“, mit dem sich Wolf Hirth auch schon seit Jahren befaßt.

Er erzählt: „Wohl wird das Segelflugzeug eine immer größere Verbreitung finden. Und sicherlich werden wir mit dem Segelflugzeug noch größere Leistungen vollbringen. Es wird nicht mehr lange dauern, da werden wir noch mehr als 600 Kilometer motorlos durch die Lüfte reisen. Ja, selbst 1000 Kilometer Strecke sollten eines Tages geflogen werden. Unsere Fluggeräte verfeinern sich von Jahr zu Jahr, und unsere Flug Erfahrungen werden immer größer. Trotzdem wird erst noch ein anderes Flugzeug kommen müssen, um uns völlig vogelähnlich im wahrsten Sinne des Wortes zu machen: eben der Motorsegler.“

Was das ist?

Wolf Hirth erzählt weiter: „Es ist eine altbekannte Erscheinung, die sich besonders auch in der Technik immer wiederholt, daß an sich gute, neue Ideen oder Erfindungen, ohne Anklang gefunden zu haben, auf lange Zeit wieder verschwinden oder, daß eine Bewegung wieder einschläft, weil die Zeit dazu noch nicht reif war, weil die Masse Mensch das Neue noch nicht begriff oder weil der allgemeine Stand der Technik noch nicht auf entsprechender Höhe war.“

So ging es z. B. mit dem hoch- und einziehbaren Fahrwerk, das es ja auch schon sehr lange gibt, ohne daß man es zuerst allzu ernst nahm, bis es jetzt, bei uns z. B. bei den Heinkel-Bliß-Flugzeugen unserer Deutschen Lufthansa, vollstündlich geworden ist. So ging es mit dem Wenkschen schwanzlosen Flugzeug samt Knickflügel, das 1920 wohl den ersten eigentlichen Segelflug in Deutschland ausführte. Erst als Lippisch 10 Jahre später den Knickflügel wieder brachte, wurde er „populär“. Seine Zeit war nun gekommen, wie z. B. auch die des Stromlinienfahrzeuges erst jetzt kommt, von dem die Fliegerei schon sehr lange wußte, daß es eines Tages endgültig da sein würde.

Und so ging und geht es auch mit dem Motorsegeln, einer Sache, die bisher in irgendeiner Form immer und immer wieder versuchte, sich durchzusetzen, wie es dem Gleit- und Segelflug in eindeutiger Weise in Deutschland und wenigen anderen Ländern bereits gelungen ist.

Man muß heutzutage 3 Gruppen von schwachmotorigen Flugzeugen unterscheiden.

In die erste Gruppe gehören die Kleinflugzeuge mit schwachen Motoren, die „Käfer“, „Hummeln“ und ähnliches, z. B. auch der aus Frankreich stammende „Pou-du-ciel“ (Himmelsfloh). Verwandte Typen waren vor dem Kriege die Gradecindecker oder die „Demoiselle“ von Santos Dumont und andere. Das Ziel ihrer Konstrukteure ist vor allem die Möglichkeit eines billigen Selbstbaues bei Genügsamkeit in den Flugleistungen, insbesondere in der Geschwindigkeit. Ans Segeln haben die Konstrukteure dieser Gruppe nicht gedacht. Hauptsache ist ihnen „allerbilligstes“ Motorfliegen.

In die zweite Gruppe gehören segelflugzeugähnliche Apparate mit irgendwo fest eingebauten Kleinmotoren. Seit 1923 bemüht man sich um die Schaffung solcher Flugzeuge. Typische Vertreter waren Bäumers „Motor Vogel“, Lowe „Wilde ABC“, das „Motorbabb“, der „Kormoran“, der „Maikäfer“, der „Motorcondor“ usw. Diese Apparate sollen nur gelegentlich als Motorflugzeuge benutzt werden, z. B. beim Start. Ansonsten soll mit ihnen gesegelt werden.

Die dritte Gruppe nun ist die der eigentlichen Motorsegler. Leider sind wir mit denen noch nicht so weit, daß ich sie durch einige Typen näher bezeichnen könnte. Aber sie sind im Bau, die Pläne liegen vor. Und so kann ich von denen ausgehend etwas über sie sagen — wenigstens über die Motorsegler, wie sie mir persönlich vorschweben.

Meine Motorsegler haben als besonderes Merkmal einen samt Propeller und Zubehör versenkbaren, einzieh- oder einklappbaren Kleinmotor von 15—25 PS Stärke bei etwa 50 kg Gewicht der gesamten Anlage, oder sie besitzen einen Motor, der immer im Kumpf eingebaut bleibt, so daß nur die Luftschraube samt Gestänge zum Verschwinden gebracht werden kann, oder überhaupt keinen Propeller, sondern kleine Schlagflügel, die im Ruhezustand einen minimalen Widerstand haben.

Jetzt wird man fragen, was das Wesentliche dieser Motorsegler ist? Gern will ich Rede und Antwort stehen!

Das erste wesentliche Merkmal ist, daß diese Motorsegler, wenn sie segeln, genau so wenig Widerstand haben wie unsere hochwertigen Leistungsflugzeuge; das zweite ist, daß der Motor in der Lage ist, in 10 Sekunden anzuspringen, und zwar zuverlässig. Das kann durch

einen Kraftspeicher als Anlasser ermöglicht werden. Auch kann man es so einrichten, daß das Aufziehen des Motoranlassers mit dem Herausklappen des Triebwerkes verbunden ist.

Mit diesen Motorseglern, die selbstverständlich billiger sein werden als unsere heutigen Leichtmotorflugzeuge, kann man also genau so gut segeln wie mit unseren Leistungssegelflugzeugen 'Rhönadler', 'Rhönspërber', 'Rhönbussard', 'Condor', 'Moazagott', 'Minimoa'. Es werden sich an jedem schönen Sommertag von einem sicheren Führer, wie wir heute schon Hunderte in Deutschland haben, Strecken von 300 bis 500 Kilometer und mehr ohne Motor segeln lassen.

Sollte nun aber einmal — und das ist das Wichtigste! — ein großes Abwindgebiet den Weiterflug in Frage stellen, dann wird für ein paar Minuten der Motor in Betrieb gesetzt, und schon geht es damit weiter. Hört schließlich der Aufwind am Abend ganz auf, dann läßt man das Motörchen etwas länger schnurren und fliegt mit Motorkraft ganz bis nach Hause oder zum nächsten, leicht erreichbaren Flugplatz."

Als Wolf dies erzählte, warfen wir ein, daß er ja dann mit seinem Motorsegler den menschlichen Zugvogel bringen würde.

"So ist es", sagte er. "Es wird damit gewissermaßen eine Parallele zum fahrenden Schüler des Mittelalters gebracht werden: der fliegende Wanderbursche. Ja, ich möchte wetten, daß es einmal so kommt, daß die jungen Leute mit Sonnenbenzin, ich meine mit Thermit, in 14 Tagen nach Marokko, nach Ägypten oder auch nach Finnland und Schweden fliegen, genau so, wie sie derartige Reisen heute mit Motorrädern und billigen Kleinautos unternehmen. Und mehr als 50 bis 100 Liter Benzin werden dabei nicht gebraucht werden. Man darf allerdings keine Eile haben. Aber warum auch? Wenn man so reist, will man Land und Leute kennenlernen. Wenn einen also widrige Winde aufhalten, dann regt man sich nicht auf. Man sieht sich vielmehr um, besucht ein Museum oder was sonst zum Ansehen lohnt, und man lernt auch neue Freunde und Kameraden kennen, übt fremde Sprachen usw. Zu alledem müßten freilich auch noch Fliegerherbergen geschaffen werden, wie es heutzutage die vorbildlichen Jugendherbergen gibt."

Als unsere Augen bei diesen Ausführungen vor Staunen größer und größer wurden, begann Wolf noch ein paar Erinnerungen zu erzählen:

"Ja, glaubt mir, auch das ist wichtig! Als ich in den letzten Jahren als bescheidener Luftwanderer mit meinem 40-PS-Klemm-Leichtflugzeug in Europa und Nordamerika herumreiste, sah ich überall fragend erstaunte Augen, wenn ich ein billiges Quartier auch für mich selbst auf dem Flugplatz suchte. Man dachte, wenn einer ein Flugzeug hat, dann kann er auch viel Geld ausgeben. Es war also so wie vor fünfzehn Jahren noch, wo man jeden Autobesitzer als einen Krösus ansah. So wie sich aber dies geändert hat, wird sich das auch mit dem Flugzeug ändern, und so muß wohl oder übel eine Einrichtung kommen, die es auch Fliegern möglich macht, aufs billigste zu übernachten."

"Meinen Sie damit auch, daß der Dienst, wie ihn jetzt unsere verschiedenen Luftverkehrsgesellschaften, allen voran die Deutsche Luft Hansa, so ausgezeichnet versehen, aufhören wird?"

Wolf hirt brauste auf! "Aber wo denkt ihr hin?" rief er aus. "Der Luftverkehr bleibt, wie er geschaffen ist und wie ja auch die Eisenbahn im Prinzip geblieben ist, obgleich sich viele andere Verkehrsunternehmungen ausgebreitet haben. Aber der Einzelluftverkehr wird daneben aufwachsen, genau so etwa wie sich mit der Zeit Fahrrad, Motorrad und Auto durchgesetzt haben."

"Und sportliche Wettbewerbe?"

"Auch die werden mit dem Motorsegler durchgeführt werden und das Herz jedes rechten Fliegers so stark wie noch nie schlagen lassen. Zum Beispiel denke ich an einen Wettbewerb, der folgende Aufgabe stellen würde: Berlin—Casablanca mit 100 Liter Benzin im versiegelten Tank und plombierter Motorhaube. Wer zuerst da ist, hat gewonnen. Ich sage euch, daß dazu mehr Kenntnisse, mehr Feingefühl, mehr Kunstflug, überhaupt mehr fliegerisches Können gehören als etwa zum Europa-Rundflug, wo man auf jedem Platz Benzin in den Tank kippt und dann wieder mit Vollgas davon braust."

Wir blieben jetzt still und überdachten das Gesagte. Nach einer Weile brach Wolf das Schweigen, das im Zimmer herrschte: "Aber macht euch deshalb jetzt noch keine Sorgen! Bis wir so weit sind, wird

noch viel Westwind an den deutschen Segelflughängen hochsteigen. Doch eins sage ich euch: Kommen wird er trotzdem einmal, mein Motorsegler — und damit der menschliche Zugvogel!“

*

Wolf Hirths große Hoffnung möge den Beschluß unseres Buches bilden. Wir alle wollen uns der Hoffnung anschließen. Denn es ist ja tatsächlich so, daß uns der Motorsegler die ungeahntesten Freuden bringen und die Fliegerei im besten Sinne vollstümlich machen kann.

Was aber wird aus Wolf Hirth selbst werden? Er ist nie ein Freund von Versprechungen gewesen. Seit seinem Sturz in Budapest, der so jählings kam und so weittragende Folgen hatte, ist er mit Plänen noch zurückhaltender. Und kann man denn in einer so bewegten Zeit wie der unseren überhaupt sagen, was morgen ist? Immerhin, wenn auch sein gesundheitlicher Zustand heute nicht mehr so gut ist wie vor ein paar Jahren noch, so wird ihn doch nichts auf der Welt davon abhalten, immer seiner über alles geliebten Luftfahrt zu leben, getreu dem Vermächtnis des großen Feldmarschalls und Reichspräsidenten Paul von Hindenburg: „Wer unserer Luftfahrt dient, dient unserem deutschen Vaterlande.“

Anhang

Albert Hirth und Hellmuth Hirth †

Wie wir lasen, verschied während Wolfs Abwesenheit in Japan sein geliebter Vater, Dr. ing. h. c. Albert Hirth (12. Oktober 1935). Um auch an dieser Stelle sein Andenken zu ehren, sei noch einiges aus seinem ereignis- und erfolgreichen Leben berichtet.

Am 7. Oktober 1858 war Albert Hirth in der Schellenmühle bei Brackenheim (Württemberg) geboren. Aus einer alteingesessenen schwäbischen Bauernfamilie stammend, hatte er von seinen Ahnen das Grüblerisch-Nachdenkliche geerbt, das sein Leben als Erfinder und Konstrukteur bestimmen sollte. Das Bauernblut gab ihm auch die Kraft zu zähem Durchhalten und Emporringen im schweren Alltagsleben. Der kleine Lateinschüler und spätere Mechanikerlehrling in der Geldschrankfabrik von Carl Ade, Stuttgart, verließ schon in früher Jugend die württembergische Heimat, um in verschiedenen Werkstätten des In- und Auslandes zu praktizieren. Hierbei wurden dem rührigen Schwabensohn die Sinne für Technik geschärft. Ausgezeichnete theoretische Kenntnisse, ohne die im besonderen ein Techniker nicht auskommt, verschaffte ihm ein rastloses Privatstudium. Nach Beendigung seiner Lehr- und Wanderschaften kehrte er in die württembergische Heimat zurück.

Zuerst brachte er jetzt neue, wichtige Konstruktionen zur Herstellung von feinmechanischen Uhrenteilen heraus. 1906 übernahm er die Fortunawerke in Cannstatt und führte sie aus kleinen Anfängen heraus zu ihrer heutigen Bedeutung. Als wichtigstes Produkt dieser Schaffensperiode ist der „Hirth-Minimeter“ zu nennen. Aber auch zahlreiche Erfindungen auf dem Gebiete der Werkzeugindustrie, der Kugel- und Rollenlagerfabrikation wurden patentiert. Um die Auswertung seiner Patente zu ermöglichen, gründete er die Kugellagerfabrik Norma in Cannstatt und legte damit den Grundstock zu einem Industriewerk von Weltgeltung. (Heute: „SKF-Norma“.) Später versuchte er in seiner eigenen Firma, der Albert Hirth A.-G. in Zuffenhausen, die Ver-

vollkommenheit seiner neuesten Erfindungen, vor allem seiner Rollenlager-Kurbelwellen mit Stirnverzahnung, die für die Motorenindustrie bedeutsam geworden sind. Ganz besonders neuen Auftrieb erhielt diese Firma, als sein ältester Sohn Hellmuth in sie eintrat und die Fabrikation von Flugmotoren in der Hirth-Motoren-G. m. b. H. aufnahm.

Albert Hirth war nicht nur der Gründer des „1. Radfahrvereins“ in Cannstatt und einer der Mitbegründer des Württembergischen Automobilklubs, sondern er gehörte auch zu denen, die den Hansabund und den Verein Württembergischer Industrieller mit ins Leben riefen. Er hat als Vertreter seines Berufsstandes immer tatkräftig der Allgemeinheit und dem Volksganzen zu dienen versucht. Seine überragenden Verdienste um die Entwicklung der technischen Industrie und seine bahnbrechenden Erfindungen fanden mit der Verleihung des Dr.-Ing.-Titels ehrenhalber durch die Technische Hochschule in Stuttgart nach außen hin verdiente Würdigung.

Die letzten Lebensjahre verbrachte er auf seinem Ruhesitz am stillen Ufer des Bodensees. Zu den aus früheren Zeiten stammenden Erfindungen, unter denen sich auch, was sehr wenig bekannt ist, der erste Umlaufmotor der Welt und der heute noch verwendete Parallelogrammzeichentisch befinden, traten immer wieder neue. Im 73. Lebensjahre wurde die Welt mit einem Kabinettstück überrascht: mit dem bereits erwähnten weltberühmten Norma-Vierfarbenbleistift. Während sich die Gesamtzahl seiner allein in Deutschland zum Patent angemeldeten Erfindungen auf mehrere 100 beläuft, kamen noch seit Oktober 1934, wo er 76 Jahre alt war, etwa 12 eigene Erfindungen zur Anmeldung.

Von seinen Kindern wurde Albert Hirth seiner ständigen Hilfsbereitschaft und Kameradschaftlichkeit wegen über alles geliebt und verehrt. Wolf Hirth erzählt: „Ja, meinem Vater verdanke auch ich ungemein viel. Ich habe ihn immer und immer wieder bewundert, er war selten vielseitig und konstruierte an allem herum: vom Zeitungshalter an der Wand bis zum Riesenganzmetall-Luftschiff und Riesengleitboot mit 100 000 PS, das von Europa nach Nordamerika in 24 Stunden fahren sollte. Den Nordpol jedoch wollte er mit einem Riesentank erreichen. Er sollte so groß sein, daß die größten Eisschollen nur als Maulwurfshaufen spürbar gewesen wären. Hunderttausende hat mein Vater ver-

dient. Aber er steckte auch Hunderttausende immer wieder in seine Versuche. So z. B. schon vor dem Kriege in die Hubschrauberversuche mit 12 Meter großen Schrauben. Den ganzen Versuchsstand dazu setzte er auf eine Brückenwaage.“

Nur 3 Jahre nach seinem Vater starb am 1. Juli 1938 Wolfs Bruder, der Flieger und Ingenieur Hellmuth Hirth, im Alter von 52 Jahren in Karlsbad nach schwerem Leiden. Wahrscheinlich hat eine Leberverletzung, die Folge eines Unfalls im Jahre 1916, zu seinem frühen Tode geführt.

Dem toten Vorkämpfer des deutschen Flugwesens wurden Ehrungen größten Ausmaßes zuteil. Sie zeigten so recht, was Hellmuth Hirth der deutschen Fliegerei gewesen ist.

Aus den zahlreichen Zuschriften an die Witwe sei vor allem das Telegramm des Generalfeldmarschalls und Reichsministers der Luftfahrt, Hermann Göring, zitiert, das dieser Frau Käte Hirth sandte:

„Zu dem schweren Verlust, den Sie durch den Tod Ihres Mannes erlitten haben, spreche ich Ihnen meine tiefempfundene Anteilnahme aus. Ihr Mann, ein Wegbereiter der deutschen Luftfahrt, wurde mitten aus seinem arbeitsreichen Schaffen gerissen und ist mir und meinem Werk viel zu früh verlorengegangen. Möge Ihnen die Tatsache, daß der Name Ihres Mannes stets auf das engste verbunden sein wird mit der Entwicklung der deutschen Luftfahrt, Trost in schwerer Stunde sein.“

Bei der Trauerfeier überbrachte Generalmajor Ernst Udet die Grüße und den Dank des Reichsministers der Luftfahrt und des Staatssekretärs der Luftfahrt, des Generals der Flieger Erhard Milch. Er gedachte in ergreifenden Worten eines persönlichen Erlebnisses, das er in jungen Jahren mit Hellmuth Hirth gehabt hat, und zwar beim Beginn des Fluges München—Berlin am 29. Juli 1911, eines Erlebnisses, das ihn, Udet, schon damals mit dem heißen Wunsch erfüllt habe, auch einmal ein Hellmuth Hirth zu werden.

Dieser Name solle für alle Sinnbild des Wollens und Könnens sein, und er verpflichte die deutschen Flieger, Hellmuth Hirth nachzustreben, endete Udet. Auch Konteradmiral a. D. Lohs, Präsident des Reichsverbandes der deutschen Luftfahrtindustrie entbot dem Toten für die

deutsche Luftfahrtindustrie einen tiefempfundenen letzten Gruß und ermahnte die Gefolgschaft des Dahingeshiedenen, ihre Ehre und ihren Stolz darein zu setzen, diesem Mann nachzueifern.

Während vor der Trauerfeier von der Friedhofskapelle her die Weisen des bekannten volkstümlichen Liedes „Ich bin nur ein armer Wandergesell“, des Lieblingsliedes des Verstorbenen erklingen waren, wurden zum Ausklang das Lied vom guten Kameraden und Ehrensälven, die über den Friedhof hallten. Dem begeisterten Jäger Hellmuth Hirth galt der Jagdruf und das „Halali“. Bis zuletzt ertönte auch das Geräusch der Motoren der über dem Krematorium ihre Kreise ziehenden Flugzeuge.

Unter den unzähligen Trauergästen befand sich der persönliche Freund des Verstorbenen, der schwäbische Flugzeugkonstrukteur Prof. Dr. Ernst Heinkel, der Begründer der Heinkel-Flugzeugwerke in Warnemünde, dem das deutsche Flugwesen ebenso hervorragende Verkehrs-, Sport- wie Kriegsflugzeuge verdankt und der für seine wertvollen Arbeiten zum Reichsparteitag 1938 in Nürnberg mit dem „Nationalpreis“ ausgezeichnet wurde.

Im engeren Kreise erzählte Professor Heinkel einige Erinnerungen an den toten Freund, die zum Beschluß angeführt seien, da sie eine gute Ergänzung der Lebensskizze bilden, die anfangs dieses Buches gegeben worden ist.

Zum ersten Male begegnete Ernst Heinkel Hellmuth Hirth in der Oberrealschule in Bad Cannstadt. Er berichtete: „Es war im Jahre 1903. Hellmuth war zwei Jahre älter als ich, also 17 Jahre. Er wollte gerade das Abitur machen. Aber ihm paßte die Theorie nicht. Er war in jeder Hinsicht praktisch veranlagt. Und so gab er das Maturus plötzlich auf. Dennoch sahen wir Jüngeren begeistert zu ihm empor — weil er bereits Motorrad fahren konnte.“

1906 kam Ernst Heinkel zu der Firma G. F. Groß nach Bissingen an der Enz, die damals die ersten Motoren für die Zeppelinluftschiffe baute. Außer dem Schramberger Industriellen Junghans, der durch seine Uhren in aller Welt bekannt ist, war auch Hellmuth Hirth hier in der praktischen Lehre. „Ich fand ihn hier ganz in seinem Element und schloß mich ihm enger als bisher an. Dann kamen im Jahre 1911

die Flugversuche auf dem Wasen. Ich unternahm meinen ersten Flug auf einer Rumppler-Taube zusammen mit Hellmuth Hirth, dessen 11-jähriger Bruder Wolf mir auf dem Schoss saß. (Siehe auch das Kapitel „Wolfs erster Flug“.) Diese Begebenheit war Hellmuth Hirths liebste Erinnerung.“

Während Hellmuth Hirth auf Reisen war, stürzte Heinkel auf dem Wasen schwer ab. Beim Schwabenflug aber trafen sie wieder zusammen. Professor Heinkel erzählte: „Hellmuth flog. Ich fuhr im Auto als Berichterstatter einer großen Stuttgarter Zeitung mit verbundenem Kopfe hinterher. Über die Erfolge Hellmuths brauche ich nicht zu sprechen. Er war seinerzeit ‚die Kanone‘ im deutschen Flugsport. Und 1913 trafen wir, als Hellmuth in leitender Stellung bei Albatros war, noch öfter zusammen. Hellmuth Hirth hat damals Ideen entwickelt, die für die gesamte Flugzeugkonstruktion bahnbrechend waren und die sich erst nach 12 Jahren voll durchsetzen sollten. Er forderte z. B., daß der Rumpf des Eindeckers, damals viereckig, rund sein müsse, und daß die Flügel in schöner Abrundung aus dem Rumpf herauswachsen müssen. Dieses alles empfand er rein gefühlsmäßig, und hatte vollkommen recht damit.“

Beim Bodensee-Wettbewerb 1913 flog die erste Heinkel-Hirth-Konstruktion, ein Amphibium mit einziehbarem Fahrgestell. Hirth war der Meinung, daß es in der Maschine keinen Spritzer und keinen Ölflex geben dürfe, und setzte sich deshalb im weißen Anzug hinein. Die 100 PS starke Maschine hatte sogar einen Klubsessel von 10—15 Kilogramm Gewicht. Kurz und gut, es war eine viel zu große Belastung, die mir Bedenken machte. Deshalb schmiß ich heimlich alles heraus, was ich für entbehrlich hielt, auch den Klubsessel. Hirth hat natürlich geschimpft. Aber für mich gab es nur eines: entweder siegen oder ... Nun, der Sieg war unser und damit hatten wir 40 000 Mark gewonnen. Unser Freund Hans Vollmöller, auch ein Stuttgarter und der Bruder des Dichters Karl Vollmöller, war Zweiter. Heute würde die Flugpolizei derartige Starts und Landungen, wie seinerzeit, gar nicht mehr zulassen. Konstanz hatte einen Flugplatz in der Größe von 100:200 Metern. Man kann schon sagen, daß dieses Gott versucht war. Aber geschafft haben wir es doch. Ja, ich wage zu sagen, wenn wir damals

nicht Hellmuth Hirth gehabt hätten, wäre die gesamte Fliegerei um Jahre zurückgeblieben.“

Am 19. August 1914 bekam Ernst Heinkel von Hellmuths Vater ein Telegramm nach Brandenburg: „Kommen Sie sofort zu mir.“ Heinkel reiste und erfuhr, daß es sich um den Bau von Großflugzeugen handelte. Sein Sohn Hellmuth, der in Metz stationiert war, hatte ihn auf diese Idee gebracht. Mit dem alten Grafen Zeppelin, Dr. Robert Bosch und Direktor Klein, der später in Staaken mit Vollmöller abstürzte, gab es die ersten Besprechungen. Als es nicht vorwärtsging, schlug Dr. Bosch vor, man solle zu Hellmuth Hirth nach Metz fahren. Gut, man fuhr. Außer Ernst Heinkel, Albert Hirth waren Claude Dornier und Ernst Heinkels Lehrer von der Technischen Hochschule in Stuttgart, Prof. Baumann, dabei. Im Auto vorausgeeilt war der alte Graf Zeppelin.

Bei der Konferenz in Metz gab kein anderer als Hellmuth Hirth den Ton an und trug mit seinen Ideen einen stolzen Sieg davon. „So war denn Hellmuth Hirth“, schloß Prof. Dr. Ernst Heinkel seine persönlichen Erinnerungen an den toten Freund und Kameraden, „was man in Deutschland gar nicht weiß, der Schöpfer der Großflugzeugbauart, die sich heute so glänzend durchgesetzt hat.“

Inhalt

| | |
|---|-----|
| Vorwort von Elly Weinhorn-Rosemeyer | 7 |
| 1. Ein paar Kleinigkeiten im voraus | 9 |
| 2. 125 Loopings im Segelflugzeug | 12 |
| 3. Ja, ja, dieser Wolf Hirth... | 14 |
| 4. Ein Nachkomme des Ulmer Schneiders Verblinger? | 16 |
| 5. Hellmuth Hirth aber, Wolfs älterer Bruder... | 18 |
| 6. Wolfs erster Flug | 21 |
| 7. Keine Aussicht in der Fliegerei | 23 |
| 8. Mit einer „Muckepide“ zum 1. Rhön-Wettbewerb | 24 |
| 9. Die Rhön tut's ihm an | 28 |
| 10. Weitere Entwicklung | 33 |
| 11. „...mit einem Bein“ | 37 |
| 12. Mit neuem Eifer weiter | 42 |
| 13. Luftwandern | 47 |
| 14. Ein Ausflug zur L. L. | 54 |
| 15. Abenteuerlicher Herbstflug nach Süden | 62 |
| 16. 25 Stunden allein in der Luft | 75 |
| 17. Mit dem Leichtflugzeug in Richtung Amerika | 80 |
| 18. Wolf Hirth in USA | 83 |
| 19. 7 Stunden im Segelflugzeug über Elmira (USA) | 87 |
| 20. Flying high | 92 |
| 21. Der erste Segelflug über New-York-City | 97 |
| 22. Wieder in Europa | 101 |
| 23. Veronika, die Front ist da! | 104 |
| 24. Pech beim Europa-Rundflug | 110 |
| 25. Gespräch mit dem Vater des Vaterlandes | 112 |
| 26. Motorlos von der Rhön über den Rhein an die Mosel | 117 |
| 27. Die deutsche Segelflug-Expedition nach Südamerika | 121 |
| 28. Wolf Hirth wirbt in Japan für den Segelflug | 151 |
| 29. Sein schwerster und folgenreichster Sturz | 186 |
| 30. Im Sportflugzeug nach Afrika | 189 |
| 31. Ein Blick vorwärts | 203 |
| Anhang: Albert Hirth und Hellmuth Hirth † | 209 |

WERKE VON ROLF ITALIAANDER

Fliegerisches

- * Lennart und Faber, zwei Flieger. Novellen. Weise, Berlin. RM 1.—
Segelflug in aller Welt. Vorwort von Prof. Dr. Georgii. — Erlebnisse beim Segelflug.
Vorwort von Rhönvater Ursinus. Zwei Neclam-Bändchen. Broschiert RM —.35,
gebunden RM —.70
- * So lernte ich Segelfliegen. Selbsterlebtes. Drell Füßli, Zürich. RM 3.60
- * Riechthofen, der beste Jagdflieger des Großen Krieges. Vorwort von Generalleutnant
Thomsen. Weichert, Berlin. RM 1.65

Biographisches

- * Joachim Nettelbeds Lebenserinnerungen. Sporn, Zeulenroda. RM 5.60
- * Der junge Nettelbed. Die ersten 25 Lebensjahre des großen Seefahrers. Vorwort
von Bogislav von Selchow. Weise, Berlin. RM 1.80

Dramatisches

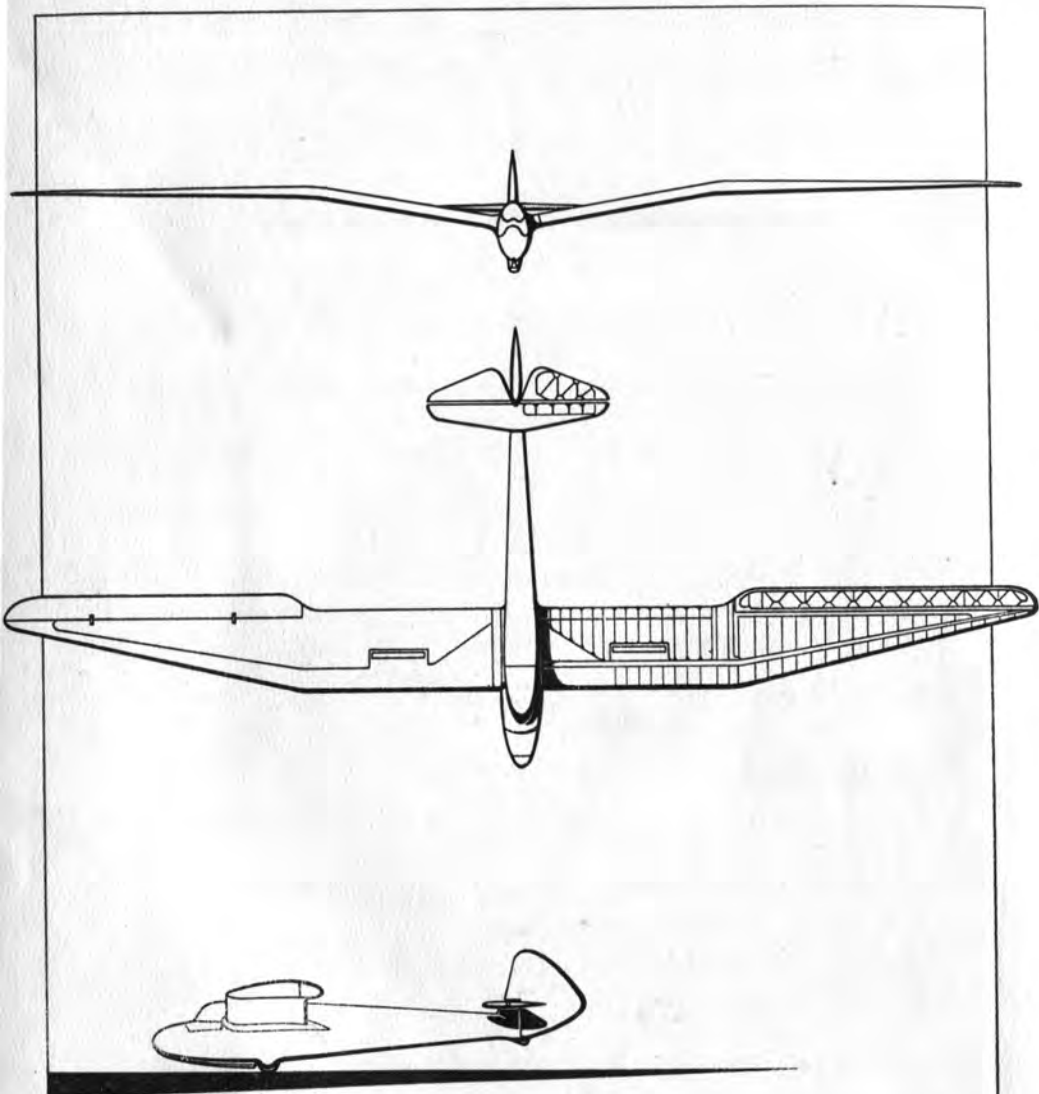
Ein Weltflug. Kiepenheuer, Berlin.

Jugendschriften

- * Mit dem Fahrrad durch Nordafrika. Selbsterlebtes. Enslin & Laiblin,
Neutlingen. RM —.20
 - * Gebrüder Fenz auf Zippeltour. Loewe, Stuttgart. RM —.95
- Im Gustav Weise Verlag, Berlin:
- * Im Zeichen des weißen Elefanten. RM 2.— / * Mein Fahrrad und ich. RM 2.50
 - * Wüstenfüchse. RM 1.— / * Flugzeuge. RM 1.— / * Was zum Lachen. RM 2.—
 - * So ein Spaß. RM 2.—

Alle mit * versehenen Bücher sind illustriert

Die Bücher von Rolf Italiaander haben bisher eine Gesamtauflage von über
200 000 Exemplaren erreicht und sind in verschiedene Fremdsprachen übersetzt worden.



Segelflugzeug „Minimoa“, die bisher erfolgreichste Konstruktion Wolf Hirths.

Neben vielen großen Streckenflügen wurde damit von Flugkapitän Walther Drechsel von der Deutschen Lufthansa beim Höhenwettbewerb 1938 der Höhenweltrekord von 8100 Meter über dem Meer (7070 Meter über Start) aufgestellt. Spannweite: 17 Meter. Gewicht: 220 kg. Preis: 5000 RM.

