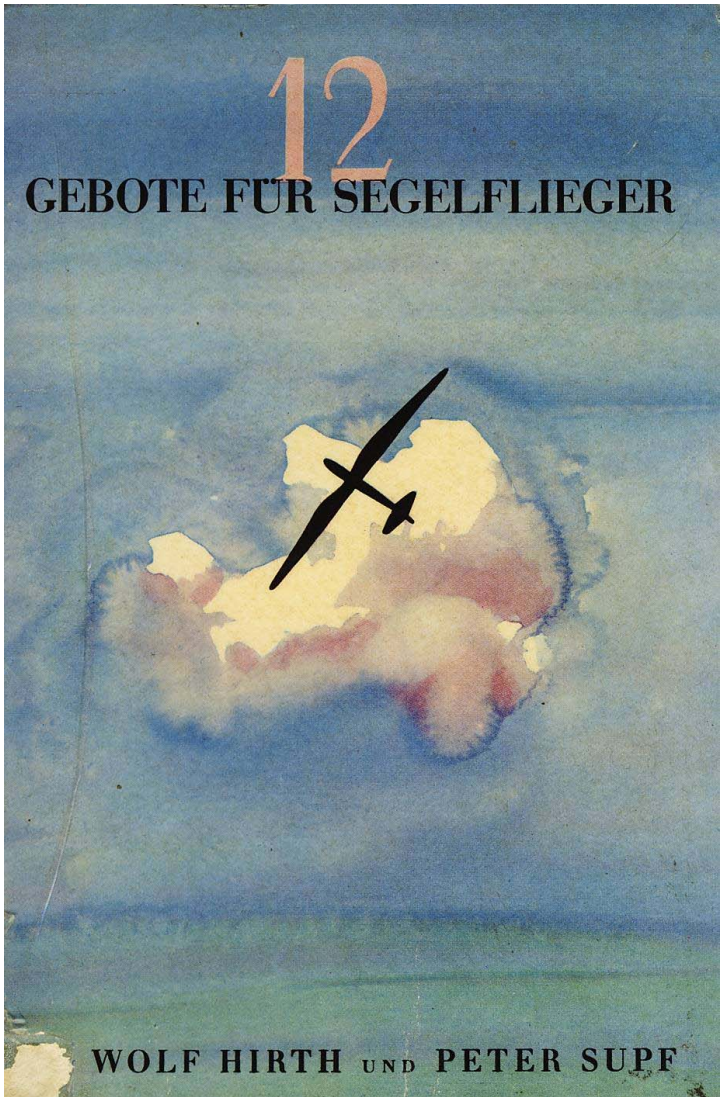


WOLF HIRTH

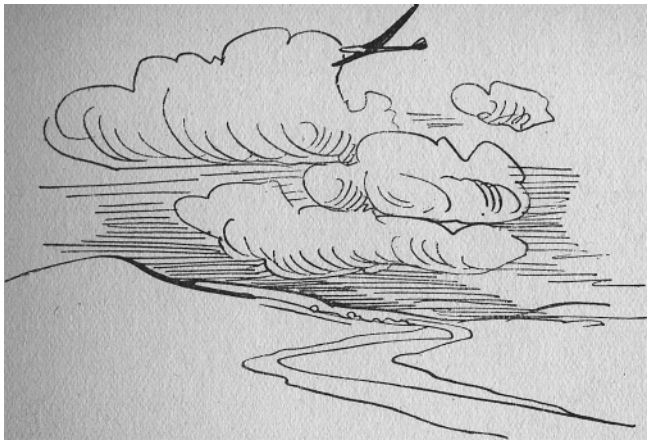
ZWÖLF GEBOTE FÜR SEGELFLIEGER

ausgelegt von Peter Supf

ENSSLIN & LAIBLIN VERLAG REUTLINGEN

Künstlerische Gestaltung von willy Widmann

Copyright 1951 by Enßlin & Laiblin Verlag Reutlingen
Printed in Germany - Enßlin-Druck Reutlingen
Schrift: Garamond-Antiqua - Sämtliche Rechte vorbehalten - 51/1 - 10
Bestellnummer KEB 11



ERSTES GEBOT

Wer Segelflieger werden will, der muß das reine und starke Verlangen danach haben, sich den Himmel zu seiner zweiten Heimat zu machen so wie der Seemann das Meer.

Das heißt:

Jeder kann Segelflieger werden, der das reine und starke Verlangen danach hat. Das Segelfliegen ist kein Vorrecht, kein Herrensport. Es ist kein Sport nur für reiche Leute, kein Luxussport. Aus Not ist der Segelflug entstanden, und es waren die Armen und Ärmsten unseres Volkes, die ihn schufen: Studenten, Handwerker, Volksschullehrer und stellungslose Kriegsflieger, die nicht vom Fliegen lassen wollten. Denn auch damals, in der Zeit nach dem ersten verlorenen großen Kriege, war das Fliegen in Deutschland durch Verbote sehr eingeschränkt, wenn auch nicht ganz so

gründlich wie sechs Jahre lang nach dem zweiten. Damals hatte man uns das Recht auf den Luftraum über uns, die Lufthoheit, gelassen, und auch der zivile Luftverkehr blieb in beschränktem Umfang erlaubt. Doch durfte kein Flugsport getrieben werden, und darunter verstand man, da es ja keine anderen Flugzeuge gab, das Fliegen mit Motorflugzeugen. Also mußte das Unmöglichscheinende, das Ungeheuerliche vollbracht, es mußte ohne Motor geflogen werden. Um sich an diese kühne und abenteuerliche, nahezu aussichtslose Aufgabe heranzuwagen, dazu gehörte in der Tat ein reines und starkes Verlangen, und das war es, was alle die jungen Menschen verband, die sich damals auf der Rhön zusammenfanden und um Oskar Ursinus, den Frankfurter Ingenieur und Herausgeber des „Flugsport", scharten, der an sie und die Sache des Segelflugs glaubte, ihnen Rat, Wissen und Fachzeitschrift zur Verfügung stellte.

Es war das Verlangen, das Bleriot ausrufen ließ: „Fliegen! Ein großer Vogel am Himmel sein, ein Menschenvogel, den der Wind emporträgt und die Erde anzieht! Widersinnig und leicht zugleich: schwer sein in der schwerelosen Luft! Ein Wille sein, der stärker ist als die Mächte; eine Wirklichkeit schaffen, kühner als die Legenden, die dem Menschen die Flügel nicht gönnten!"

Ein altes Sprichwort heißt: Not bricht Eisen. Was will das anderes besagen, als daß in der Not eine große, alles überwindende Kraft liegt. Es ist die Kraft, der die Menschheit einen großen Teil ihrer Entwicklung verdankt. Ihr verdankt sie ihre Werkzeuge, ihre Waffen und viele ihrer besten Erfindungen. Aus dieser schöpferischen Kraft der Not .ist auch der Segelflug hervorgewachsen.

Es ist sicher kein Zufall, daß in den beiden bekanntesten Sagen vom Menschenflug, der griechischen von Dädalus und der germanischen von Wieland dem Schmied, es gleich

falls die Not ist, die den beiden Sagenhelden den Gedanken eingibt, fliegen zu wollen. Beide macht die Not erfinderisch, um sich aus Gefangenschaft zu befreien, sich der Knechtschaft zu entziehen. Die Sehnsucht nach Freiheit ist hier die Wurzel des Flugverlangens.

Ist es nicht auch noch in einem viel tieferen Sinn, wenn wir schon einmal von solchen Dingen reden, die Sehnsucht nach Freiheit, die aller fliegerischen Sehnsucht zugrunde liegt? Möchte der Mensch sich nicht frei machen von den Ketten der Räumlichkeit und der Zeitlichkeit und zurückkehren in das All und die Ewigkeit? Man kann vom Fliegen, wenn man es ernst damit meint, nicht sprechen, ohne auch an religiöse Dinge zu rühren. Denn das spürt jeder, daß es mit dem Fliegen eine eigenartige Bewandtnis hat und daß die ganze Wirklichkeit unserer Flugzeuge sehr gleichnishafter Natur ist.

Es lohnt sich, dem menschlichen Verlangen, fliegen zu wollen, einmal tiefer nachzuspüren. Mag es ganz zuletzt auch im Unbegreiflichen und übersinnlichen wurzeln, so wird dieser geheimnisvolle Ursprung seiner Flugsehnsucht doch nur in seltenen Fällen dem Menschen bewußt. In der Not aber erkannten wir eine schöpferische Kraft, aus der wie bei den Sagenhelden Dädalus und Wieland heraus das Verlangen, fliegen zu wollen, sich verwirklichen kann - ist sie die einzige?

Rein naturwissenschaftlich betrachtet, könnte es so scheinen. In seinem ausgezeichneten Buche vom „Flug der Vögel« schreibt Professor Fürbringer: „Die erste Entstehung der Flugfähigkeit knüpft mit Wahrscheinlichkeit an die kletternden Typen an. Nichts aber hindert, daß auch andere, bisher flugunfähige Formen sich zu Flugvögeln ausbilden könnten. Nach dem Prinzip des Kampfes um das Dasein regelt sich die weitere Entwicklung.«

„Kampf ums Dasein" - wer dächte da nicht sogleich an Darwins Lehre von der „Entstehung der Arten"? Nach dieser Lehre ist es ja gerade der Kampf ums Dasein, der die Voraussetzungen der Not schafft, der großen schöpferischen Not, die formt und gestaltet, umwandelt und anpaßt. Aber damit etwas sich formen, gestalten, wandeln und anpassen kann, muß schließlich eine Schöpfung vorausgegangen sein, und wer könnte glauben, daß Bewegung, Leben, Geist, Gefühl aus einer toten Masse hätten kommen können ohne einen in ihr wirkenden, planenden Schöpfergeist; daß alle diese ungeheuere Fülle an Phantasie, Formen und Schönheit, die wir staunend und voll Ehrfurcht bewundern, der Materie, dem Stoff, hätte entspringen können ohne „ordnendes Prinzip"? Man müßte wahrhaftig sehr wundergläubig sein, um so materiell denken zu können - wie es dennoch heute sehr viele tun.

Für den Menschen hat es demnach im Laufe seiner Entwicklung noch keine Notwendigkeiten gegeben, die zur Entstehung eigener Flugorgane hätten führen können. Er ist mit der Lebensnot auf andere Weise fertig geworden. In ihm hat die schöpferische Not ein anderes Organ ausgebildet, nämlich das Hirn, das ihn befähigt hat, sich künstliche Flügel von hoher Vollendung zu schaffen. Wir haben allen Grund, für diese Entwicklung dankbar zu sein, denn aus ihr heraus sind wir Menschen geworden, Menschen mit Geist und Gefühl. Daß wir dank den von uns selber geschaffenen Flügeln, dank unseren Flugzeugen also, auch fliegen können, das ist ein wunderbares Geschenk des erfinderischen Genius. Wer möchte um den Gewinn wirklicher Flügel den Genius der Menschheit preisgeben? Daß der Flügel dem Menschen das edelste Werkzeug, die Hand, kosten würde, daran denken jene nicht, die vom Flügelmenschen als dem wahren Vogelmenschen schwärmen. Der künstliche Flügel.

wird stets die letzte mögliche Form sein, in der sich das menschliche Verlangen, fliegen zu wollen, verwirklichen kann.

Da der Segelflug weit mehr als der Motorflug dem Flug lebendiger Flügel gleicht, wenigstens ihrem Kreisen und Schweben, weit mehr ein Gefühl wirklichen Fliegens vermittelt, stellt der Segelflug heute die höchste Form dar, die menschliche Flugsehnsucht erreicht hat.

Ob noch einmal eine höhere Form gefunden werden wird? Wer kann es wissen! Noch hat sich das Flugzeug mit schlagenden Flügeln, der Erfindertraum Gustav Lilienthals, nicht verwirklicht. Das „Flügelkleid", wie es Odin, wie es Loki, die germanischen Götter, anlegten, um durch die Weiten des nordischen Himmels zu stürmen, ist noch immer eine mythische Traumgabe geblieben. Manfred von Richthofen, der berühmte Kriegsflieger des ersten Weltkrieges, schrieb einmal halb im Scherz: „Ich glaube, wir werden noch so weit kommen, daß wir uns Fliegeranzüge für 2.50 Mark kaufen können, in die man einfach reinkriecht. An einem Ende ist ein Motörchen und ein Propellerchen, die Arme steckt man in die Tragflächen und die Beine in den Schwanz, dann hopst man etwas, das ist der Start, und dann geht es gleich einem Vogel durch die Lüfte." Auch diese verlockende Prophezeiung Manfred von Richthofens hat sich noch nicht erfüllt. Wer würde nicht begeistert diesen billigen Fliegeranzug kaufen - und anziehen!

Wenn aber für den Menschen im Laufe seiner künftigen Entwicklung Notwendigkeiten einträten, welche die Erlangung seiner eigenen Flugfähigkeit erforderten, ob ihm dann ebenso wie den Vögeln richtige Flügel wachsen könnten? Auf diese Frage gibt uns der Dichter und Gelehrte Carl Ludwig Schleich eine seltsame und verblüffende Antwort: „Wenn z. B. die Erde in Hunderttausenden von

Jahren langsam sehr heiß würde, so daß unsere Sohlen nicht mehr darauf haften könnten, so wäre die Möglichkeit zur Flügelbildung deshalb da ... weil wir in unserem Leben so viel Kernsubstanz von Flügeltieren in uns aufgesammelt haben, daß die Vorbereitungen dafür geschaffen sind und diese Befruchtungen zur Flügelbildung aktiv würden. Es schlummert in uns die Möglichkeit zu jedem Mechanismus der Erde."

Einstweilen hat der menschliche Geist in Flugzeug und Luftschiff Flugmöglichkeiten geschaffen, die denen der am schnellsten und weitesten fliegenden Vögel nicht nur ebenbürtig sind, sondern sie noch weit übertreffen. Die Flugsehnsucht des Menschen hat damit zunächst ihre Erfüllung gefunden. „Alle Sehnsuchten der Menschheit, die wahr und echt und im Sinne des Guten sind, werden erfüllt", sagt Carl Ludwig Schleich an anderer Stelle. „Wir haben den Luftkahn bestiegen und die Meerestiefe überfahren, wir gelangen zu den Sternen und werden das Geheimnis schauen, von Angesicht zu Angesicht. Unser Wissen wird Religion." Wer diesen Gedanken einmal in sich aufgenommen hat, wird ihn nie mehr vergessen.

Hat der Mensch in seinem Gehirn ein sehr eigenartiges und wunderbares Organ entwickelt, um aus eigener Kraft - kraft seines Geistes - schöpferisch zu sein, so kommen ihm doch die anregenden Impulse seines Schaffens aus den verschiedensten Quellen. Was mag im Menschen das Verlangen, fliegen zu wollen, geweckt haben?

Jahrhundertelang - wir wissen es aus alten Dichtungen und Abbildungen - hat der Mensch vom Fliegen geträumt. Es haben ihm Traum und Phantasie keine Ruhe gelassen. Und kein anderer Traum ist von so glückerregenden Gefühlen begleitet, wie gerade der Traum vom Fliegen. Kündet im Traum der Schöpfergeist sich dem Menschen an? Ist

es vielleicht so, daß was geträumt, auch verwirklicht werden kann? Und mit welchem Zauberglanz hat die menschliche Phantasie das Fliegen ausgestattet! Fliegen ist in allen Mythen das Vorrecht der Götter. Lest nur einmal wieder die schönen Märchen vom Fliegen! Das Märchen vom Zauberpferd! Das Märchen vom fliegenden Koffer! Wie viel Sehnsucht, wie viel Wunschkraft ist aus diesen Bereichen des Traums und der Phantasie dem menschlichen Verlangen, fliegen zu wollen, zugeströmt! Und strömt ihm auch heute noch zu! -

Um aber den Traum vom Fliegen Wirklichkeit werden zu lassen, war es nötig, daß ein sehr starker menschlicher Trieb hinzukam: der Nachahmungstrieb. Denkt ja nicht gering von ihm! Er hat auf vielen Gebieten des Lebens seine großen Verdienste um die Entwicklung des Menschen, auf dem der Kunst nicht weniger, als auf dem der Erziehung. Viele nützliche Erfindungen hat er hervorgebracht! Auch bei dem Verlangen, fliegen zu wollen, spielt der Nachahmungstrieb eine wichtige Rolle. Es gibt wohl keinen Menschen, der nicht schon mit Sehnsucht dem Flug der Vögel durch die sonnige Luft oder dem majestätischen Kreisen der großen Raubvögel hoch im Blau des Himmels gefolgt wäre. Dieses Gefühl der Sehnsucht ist mit einem fast noch tieferen der Lust gepaart. Wenn wir auch gar nicht wissen können, ob der Vogel, der da fliegt oder schwebt, irgend welche Freude daran hat, es höchstens daraus schließen möchten, daß er in Höhen sich herumtummelt, wo es ganz gewiß keine Nahrung mehr für ihn gibt, so sind wir doch fest davon überzeugt, daß wenn wir selber durch die Luft fliegen oder schweben könnten, wir die höchste Freude darüber empfinden würden. Ja, wir glauben mit einer durch nichts bewiesenen Gewißheit - wir müßten als solche denn das beglückende Gefühl hernehmen, das wir tatsächlich haben, wenn

wir im Traum fliegen - daß das eigene Fliegen uns die tiefste Beglückung gewähren würde, deren ein Mensch nur überhaupt fähig wäre. In seiner Oper „Wieland der Schmied" läßt Richard Wagner Schwanhilde, die Schildjungfrau, singen: „So wonnig ist der Flug, so selig das Schweben im klaren Meere der Luft, daß, wer es einmal genoß, nie des Sehnens danach sich erwehren kann. .."

Warum aber, einmal ganz nüchtern und physikalisch betrachtet, uns die Überwindung der Schwerkraft tatsächlich so sehr beglückt, selbst wenn wir sie nicht einmal unmittelbar am eigenen Leibe, sondern nur mittelbar bei einer Ballonfahrt oder beim Fliegen, gleichviel mit welcher Art Flugzeug, erfahren, das stichhaltig zu begründen, fällt gar nicht so leicht. Wir werden von Kräften, die stärker sind als die Anziehungskraft, in die Höhe getragen, das ist das eine. Dabei lösen wir uns von der Erde, das ist das andere. Wir selber verändern uns körperlich dabei nicht, verlieren auch nicht etwa an Schwere. Höchstens verspüren wir beim schnellen Hochsteigen ein peinliches Gefühl in der Magengegend, gerade so, wie wenn der Fahrstuhl schnell mit uns aufsteigt. Das aber mindert nicht die überschwengliche Begeisterung, die wir in den Schilderungen erster Flüge zu finden gewohnt sind und für die der alte Flieger nur noch ein Lächeln hat. Er nennt das schwärmerisch gepriesene „Loslösen von der Erde" ganz einfach Start und das „im Äther selige Kreise ziehen" ganz einfach Kurven. Daran ist für ihn nichts Verwunderliches, das gehört einfach dazu.

Immerhin aber hat die Tatsache, daß der Mensch gelernt hat, sich von der Erde zu lösen und im Raum frei zu bewegen, ein neues Zeitalter der Menschheit, das Flugzeitalter, heraufgeführt, und die Dimension der Höhe hat den Menschen zu einem neuen Wesen, einem Raumwesen, gemacht. Es ist also doch, von aller tieferen Symbolik ganz

abgesehen, etwas sehr Großes und Neues aus dem Verlangen, fliegen zu wollen, hervorgegangen, etwas, das für immer das Bild der Erde und das Leben der Menschen verwandelt hat.

Eine der schönsten Begründungen dafür, warum es nicht auch dem Menschen gelingen sollte, wie die Vögel zu fliegen, gibt Melchior Bauer in seiner um 1770 herum niedergeschriebenen „Flugzeughandschrift", wenn er sagt: „Sollten denn die dummen Fliegen, Mücken und Heuschrecken einen ewigen Vorzug vor vernünftigen Menschen und Kindern Gottes haben? Sind denn die Menschen nicht so viel wert als die Raben, Gänse, Schwäne und Störche?" Ganz bewußt ließ er sich dann auch die Vögel „zu Vorbildern und Lehrmeistern" dienen. Das sind sie auch Leonardo da Vinci bei seinen kunstvollen Zeichnungen gewesen, auch dem Schneider von Ulm und allen, die aus ihrer großen Sehnsucht heraus, fliegen zu wollen, mit Hilfe künstlicher Flügel versucht haben, sich zum Himmel emporzuschwingen. Und das sind sie den Segelfliegern noch heute. Fragt nur einen Meister des Segelflugs wie Wolf Hirth oder einen der großen Konstrukteure von Segelflugzeugen wie Alexander Lippisch oder Hans Jacobs danach, ob ihnen die Vögel nicht immer Vorbilder und Lehrmeister geblieben sind!

Wie stark die Sehnsucht, es „dem Vogel gleich zu tun", wie stark also der Nachahmungstrieb bei dem menschlichen Verlangen, fliegen zu wollen, mitwirkt, hat keiner schöner und poetischer ausgesprochen als der große Meister aller „Fliegekunst" Otto Lilienthal: „Alljährlich, wenn der Frühling kommt, wenn die Störche zu ihren alten nordischen Wohnsitzen zurückkehren, wenn die Schwalben ihren Einzug halten und wieder in segelndem Fluge Straße auf und Straße ab mit glattem Flügelschlag an unseren Häusern entlang und an unseren Fenstern vorbeieilen, wenn die Lerche als

Punkt im Äther steht und mit lautem Jubelgesang ihre Freude am Dasein verkündet, dann ergreift auch den Menschen eine Sehnsucht, sich hinaufzuschwingen und frei wie der Vogel über lachende Gefilde, schattige Wälder und spiegelnde Seen dahinzugleiten. .."

Noch eine andere schöpferische Kraft ist in unserem Verlangen, fliegen zu wollen, wirksam geworden, und sie ist es, die außer dem früh erwachten Nachahmungstrieb Lilienthal

auch als reifen Mann immer wieder zum Fliegen verlockt hat: die Freude an der „schwungvollen Bewegung". Auch mit ihr hat es eine eigene Bewandtnis, und die Wurzeln dieser Freude reichen in metaphysische Tiefen. Sie ist die Schöpferin des Tanzes. Aller Tanz ist religiösen Ursprungs, ist ursprünglich kultischer Tanz. Aber diese Freude schwingt auch in allem mit, was uns durch Geschwindigkeit leichter zu machen scheint, in jedem Sprung, im Galopp auf dem Pferderücken, in einer rasenden Autofahrt. Jede, jede auch nur zeitweilige, auch nur scheinbare, ja nur geträumte Y7berwindung der Schwerkraft ist für der. Menschen mit einem Gefühl rauschhafter Freude verbunden. Welcher Flieger, erst recht, welcher Segelflieger, hätte sie nicht schon gespürt, hätte nicht aus ihr heraus schon einmal laut und dankbar dem Himmel entgegengejubelt!

Zeit seines Lebens wird Lilienthal nicht müde, von dieser einzigartigen Freude zu schwärmen. „Es wird schwer sein", schreibt er einmal, „demjenigen, welcher derartige Flüge nie versucht hat, eine richtige Vorstellung von den Reizen dieser schwungvollen Bewegung zu verschaffen. Die Tiefe, über welcher man dahinschwebt, verliert ihre Schrecken, wenn man aus Erfahrung weiß, wie sicher man sich auf die Tragfähigkeit der Luft verlassen kann ... Wenn man auf den breiten Fittigen ruhend, von nichts als von der Luft berührt,.durch nichts als durch den Wind gehoben, mit einem

gut erprobten Apparat dahingleitet, der, auch dem leisesten Drucke gehorchend, unserem Willen sich fügt, so läßt das Gefühl der Sicherheit die Gefahr sehr bald vergessen... Aber eine solche schwungvolle Bewegung belohnt auch die zur Erlangung der Fertigkeit aufgewandte Mühe, wie es überhaupt ein unbeschreibliches Vergnügen ist, hoch in den Lüften über den sonnigen Bergabhängen sich zu wiegen, ohne Stoß, ohne Geräusch, nur von einer leisen Äolsharfenmusik begleitet, welche der Luftzug den Spanndrähten des Apparates entlockt."

Solche beglückende Freude empfand Lilienthal schon bei seinen Flügen, die doch nur reine Gleitflüge waren und nur in Höhen von 20 bis 30 Metern ihn im Höchstfall bis zu 400 Metern weit trugen. Nur sekundenlang ist ihm seine große Sehnsucht in Erfüllung gegangen, fliegend den Ort seines Abflugs zu überhöhen. Erst zwanzig Jahre nach seinem Tode glückte dem Bamberger Konstrukteur Friedrich Harth auf einem flügelgesteuerten Hochdecker, den nach seinen Plänen der damals erst 15jährige Willi Messerschmitt gebaut hatte, in Europa der erste reine Segelflug von Bedeutung. Während eines Fronturlaubs im Sommer 1916 führte er am Heidelstein, einem nahe der Wasserkuppe gelegenen Rhönberg, einen Flug von 3,5 Minuten aus, der ihn zehn Meter über die Starthöhe hinwegtrug.

Wir sind den Ursprüngen und Hintergründen der menschlichen Sehnsucht, fliegen zu wollen, die uns bis in metaphysische Tiefen geführt haben, nicht ohne Absicht hier, wo sich einmal Gelegenheit dazu bot, so weitläufig nachgegangen. Wer ein echter Segelflieger werden will, der spürt das reine und starke Verlangen fliegen zu wollen als eine große Leidenschaft in sich, er hat es „im Blut", aber er weiß oft über dessen tiefere Gründe nur wenig. Er möchte fliegen, nichts weiter. Und das mag so gut und„für lange Zeit auch genug

sein. Für jeden aber kommt eine Stunde des Warum und das ist oft die entscheidende Stunde. Da will er wissen, ob die Sache sich lohnt, der er dient. Da will er wissen, ob sie auch ein großes Opfer und wenn es darauf ankommt, sogar das Opfer des Lebens wert ist. Erst das Wissen um die Herkunft und das Ziel aller Flugsehnsucht gibt unserem eigenen Verlangen, fliegen zu wollen, seine Tiefe, fast möchten wir sagen, seine Weihe. Denn Segelfliegen ist eine Art heiliger Handlung. Nur ein bewußtes Opfer aber hat Größe. -

Ganz am Rande sei hier noch vermerkt, daß auch das gesprochene und das gedruckte Wort oft schon der Anreiz waren, die Flugsehnsucht zu wecken. Viele hat der begeisternde Vortrag eines Fliegers dazu veranlaßt, selber Flieger zu werden. Die Brüder Lilienthal erzählen, daß ihr Interesse am Fliegen beim Lesen der Reisebeschreibungen des Luftschiffers Graf Zambeccari erwacht sei, der bei einer Ballonfahrt im Jahre 1812 verunglückte. Und die Brüder Wright bekennen in ihrer Selbstbiographie, daß erst die Nachricht vom Todessturz Otto Lilienthals sie angeregt habe, sich ernstlich mit dem Flugproblem zu beschäftigen. Ganz ebenso erging es dem französischen Hauptmann Ferber, der dadurch zum Lilienthal Frankreichs wurde. Ergreifend, wie es in allen diesen Fällen ein Todessturz ist, der eine neue große Sache zum Leben erweckt!

Als am 9. August 1920 Eugen von Lössl als erstes Opfer des Segelflugs über dem Westhang der Wasserkuppe abstürzte, da war es die Zeitungsnachricht von diesem Todessturz, die den zwanzigjährigen Wolf Hirth dazu trieb, ein altes Motorrad flott zu machen, das ihm der große Flieger-Bruder Hellmuth einmal geschenkt hatte, und damit zur Rhön zu fahren. Erschüttert stand er lange an der Absturzstelle. „Was habt ihr gemacht?" fragte er Peter Riedel, einen vierzehnjährigen Schüler, der mit einem selbstgebauten

Doppeldecker hierher gekommen war. „Wir sind gleich nach der Trauerfeier wieder gestartet", antwortete der. „Die Flugleitung hatte die Parole ausgegeben, daß weitergeflogen wird." Diese Worte von Oskar Ursinus: „Es wird weitergeflogen!" sind zur siegreichen Losung der Rhön geworden. Sie haben sich den jungen Rhönfliegern als ein Schwur, als ein stummes Versprechen dem toten Kameraden gegenüber, ins Herz gebrannt. Sie haben Wolf Hirth für immer dem Segelflug gewonnen. Diese Worte hatten gezeigt, daß das Verlangen, fliegen zu wollen, in allen diesen jungen Männern so stark und so rein war, daß sie bereit waren, auch dem Tod ins Auge zu sehen und ihm zu trotzen. Nur aus einer solchen inneren Haltung heraus konnte das abenteuerliche Ziel erreicht werden, ohne den helfenden Motor in das Luftreich einzudringen, konnte der Segelflug zu einer großen neuen Bewegung werden, die sich die Welt eroberte.

Worauf aber war das Verlangen, fliegen zu wollen, gerichtet? Immer auf den ganzen Himmel! Denn immer war sein Ziel, wie die Vögel in der Luft zu kreisen und zu schweben, sich von den Winden tragen zu lassen, hierhin und dorthin. Wie es die große Freude und das Glück des Seemanns ist, vom salzigen Wind umstrichen, auf das Meer hinauszufahren, durch seine schäumenden Wellen, über seinen spiegelnden Glanz, so ist es die große Freude und das Glück des Segelfliegers, in der Weite des Himmels zu atmen und, den bunten Teppich der Erde tief unter sich, von Winden, Wolken und Stürmen getragen, seinen Weg durch die Lüfte zu nehmen. Das Beispiel des Seemanns hat hier noch eine tiefere Bedeutung. Denn der Seemann und jeder, der am Meer geboren ist, hat ein anderes Verhältnis zum Meer als die Menschen aus dem Binnenland. Er hat das Meeresrauschen in seinen Ohren, auch wenn er dem Meer fern ist. Er hat die Weite des Meeres in seinem Blick immer und

überall. Er hat den Rhythmus des Meeres in seinem Blut. Er gehört dem Meer und das Meer gehört ihm. Er kann es nie vergessen. Er wird immer nach ihm Sehnsucht haben. Denn es ist seine zweite Heimat geworden. Und so muß auch dem Segelflieger der Himmel zur zweiten Heimat werden.

Nicht alle Menschen leben am Meer. Alle Menschen aber haben den Himmel über sich. Darum ist der Segelflug dazu berufen, ein Sport aller Völker zu werden.

ZWEITES GEBOT

Und wie der Seemann das Element des Wassers kennen und lieben muß, so muß der Segelflieger das Element der Luft kennen und lieben mit allem, was in ihm ist, seinen Winden, Wolken, Stürmen und Gefahren.

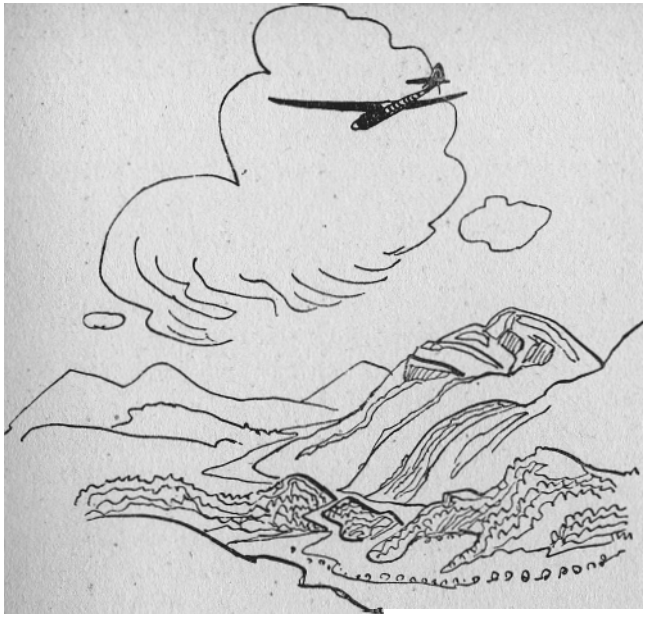
Das heißt:

Es fällt dem *Segelflieger* eine neue, große und schöne Aufgabe zu: das Element der Luft kennen und lieben zu lernen. Wie kann das eine neue Aufgabe sein? Ist diese Aufgabe nicht schon von den kühnen Pionieren gelöst worden, die zu Anfang dieses Jahrhunderts sich in gewaltigem Ansturm das Luftreich erobert haben? Ja, erobert! Das ist das hier gültige Wort. Erobert von beherzten Männern, auf leichten, zerbrechlichen Flugzeugen, die ein starker Motor nach oben riß. Der eigentliche Eroberer war der Motor, und was in jenen Jahren erobert wurde, das war der Raum - der Raum als solcher. Gewiß, dieser Raum war erfüllt von dem bald ruhigen, bald bewegten Element der Luft. Aber an diesem Element interessierte den Flieger jener Jahre nur eines, seine Tragfähigkeit. Alles andere, was zu ihm gehört, es zu einer eigenen „Welt" macht, seine Winde, Wolken und Stürme, störten ihn nur, bedrohten ihn nur, waren ihm nur feindlich. Was er liebte, war der Raum, der schranken-, der hindernislose, ideale Bewegungsraum, in dem

seine Bewegungslust sich endlich einmal ungehindert nach allen Richtungen hin austoben konnte. Worauf es ihm ankam, das war, diesen Raum der Weite und Höhe nach so schnell wie möglich zu überwinden. Die Geschwindigkeit, die immer größere, war es, die ihn dort oben reizte, faszinierte. Ihr zuliebe riß er den Raum auf, entfernte er gewaltsam das Element der Luft vor seinen Propellern. Er vergewaltigte es. Von Kennen- und Liebenlernen kann man da wirklich nicht sprechen. Diese große und schöne Aufgabe blieb den Segelfliegern vorbehalten.

Sie sind die Liebenden der Luft. Sie sind es, die sich ihr hingeben.

Für den Segelflieger ist der Wind die treibende Kraft. Der Wind ist sein „Motor". Ohne den aufwärts tragenden Wind ist er nichts. Der Wind ist es, auf den er hofft; er ist es, den der Segelflieger sucht. Der Wind ist sein Helfer, sein Freund. Von seinen Armen läßt er sich hochtragen. Mit ihm geht er über Land. Er hat gelernt, ihn zu finden, an den Hängen der Hügel, der Berge, in den Wolken, vor den Gewitterfronten, in der Strahlung der Sonne, ja selbst noch hoch droben in der Stratosphäre. In seinen geheimsten Himmelsverstecken spürt er ihn auf. Der Sturm ist ihm der noch stärkere Freund, dem er sich anvertraut, er ist ihm sozusagen der große Bruder des Windes. Er meidet die Wolken nicht, er sucht sie auf. Er ist zum Wolkenwanderer geworden. Er flieht nicht vor dem Gewitter, er läßt sich von ihm über die Länder tragen. Den Gewalten und Gestalten des Luftraums steht er ganz anders gegenüber als der Motorflieger. Darum muß er sie auch ganz anders und viel gründlicher kennen. Alles aber, was wir gut kennen, mit dem wir lange umgehen und auf das wir uns verlassen, fangen wir an zu lieben und lieben es desto mehr, je tiefer wir mit seinem eigensten Wesen vertraut werden.



So einfach aber ist es nicht, das Element der Luft kennen und lieben zu lernen. Es ist ein viel spröderes, viel stolzeres Element als das Wasser.

Und da ist ein tiefer Unterschied in der Entwicklung der Seefahrt und der Luftfahrt. Längst, jahrtausendelang vorher, hat der Mensch gelernt, mit den natürlichen Kräften des Windes das Meer zu befahren, ehe er es mit künstlichen Mitteln, mit Maschinenkräften, bezwang. Die Romantik der Segelschiffahrt ging der Prosa der Dampfschifffahrt voraus. In die Luft aber drang der Mensch erst mit künstlichen Mitteln, mit Motorenkraft, ein, ehe er es lernte die natürlichen Kräfte des Windes zu nutzen. Hier folgt einmal - ein sehr seltener und merkwürdiger Fall - die Romantik der Prosa nach.

Es ist darum auch nicht verwunderlich, daß der Berg, von dem aus der Segelflug seinen Anfang nahm, von Romantik umwittert war. Auf der Wasserkuppe in der Rhön entstand dem Segelflug jene einzigartige Stätte, die zur Keimstätte aller Segelfliegerschulen der Welt geworden ist. Hier oben schlugen die ersten „Rhönindianer" ihre Zelte auf. Hier wurde gebaut und geflogen, und hier wurde eine Kameradschaft gepflegt, die auf der gemeinsamen Liebe zur Sache als ihrer ideellen und auf der Notwendigkeit gegenseitiger Starthilfe als ihrer realen Grundlage beruhte. Hier galt nicht Reichtum, nicht Bildung, nicht Stand, nicht Rasse, nicht Nation. Hier galt nur die Leistung, nur das, was praktisch oder theoretisch dazu beitrug, das Element der Luft kennen zu lernen mit allem, was in ihm ist, seinen Winden, Wolken, Stürmen und Gefahren. - Um es nur kennen zu lernen, dazu hätte vielleicht eine Forschungsstätte genügt. Um es aber kennen und lieben zu lernen, dazu gehörte jener sportliche und kameradschaftliche Geist, wunderbar mit Wißbegierde und Forschungsdrang gemischt, wie er vom ersten Tag an hier oben auf der Wasserkuppe herrschte und der als „Rhöngeist" zu einem einmaligen und tief verpflichtenden Begriff in der Welt geworden ist.

Das Element der Luft machte es den jungen Rhönfliegern wahrhaftig nicht leicht, sich von ihnen kennen lernen zu lassen. Der Seemann schiebt seinen Kahn einfach ins Wasser, oder sein Schiff wird „von Stapel gelassen". Ist sein Fahrzeug einmal in seinem Element, so kann er Tage, Wochen und Monate, ja, wenn es ihm beliebt, sein ganzes Leben lang auf dem Wasser zubringen. Der Segelflieger aber mußte erst einmal lernen, in sein Element hineinzugelangen. Auch auf der Rhön fing das mit dem Sprung hangabwärts an. Noch heute erinnert der Pelzner-Hang auf der Wasserkuppe an die kühnen Sprünge des Nürnbergers. Aber bald

sah man ein, daß man damit nicht weiter kam. So wurde die Startmethode zu einem sehr wichtigen Kapitel in der Geschichte des Segelflugs.

Das ~Handbuch des Segelfliegens", in dem, von den besten Fachleuten geschrieben, *alles Wissenswerte über den Segelflug zu finden ist, nennt nicht weniger als zehn verschiedene Startarten. Ihre erfolgreichsten und heute am meisten angewandten sind der Start mit dem Startseil, mit dem Flugzeug und der Motorwinde. Allen alten Segelfliegern wird das Kommando „Ausziehen! Laufen! Los!" noch in den Ohren klingen. Wolfgang Klemperer war es, der den Start mit dem Gummiseil einführte. Am 15. März 1927 ließ sich Gottlob Espenlaub, ein junger urwüchsiger Tischler aus Württemberg, zum erstenmal in einem Flugzeug hoch schleppen. Jede verbesserte Startmethode bedeutete einen großen Schritt vorwärts. Winden- und Flugzeugschlepp machten den Start vom Gelände unabhängig und schufen dadurch die Voraussetzung, daß 'auch in der Ebene geflogen werden konnte, wenn die „Thermik" dazu ausreichte, d. h. wenn von sonnenbestrahlter Oberfläche Wärme aufstieg, Aufwind erzeugend.

Was aber nützt die sinnreichste Startmethode, wenn das Element, in das sie tragen soll, den Startenden nicht aufnimmt, ihn, kaum empfangen, wieder aus sich entläßt, ihn sinken, ihn „absaufen" läßt, wie es in der oft sehr bildhaften segelfliegerischen Sprache heißt? Die Segelflieger mußten das Element - und das war das Große, war das Neue und Einmalige an dem Problem, das sie sich gestellt hatten - sie mußten das Element, in das es sie lockte, in dem sie sich bewegen und heimisch werden wollten, überhaupt erst einmal kennen lernen - es für sich entdecken. Sie waren wie Kinder, die laufen lernen wollten und denen der Boden unter den Füßen fehlte.

Man muß sich die ganze Abenteuerlichkeit dessen, was auf der Rhön in den Anfangsjahren geschah, immer wieder vor Augen halten, um das Staunen zu begreifen, das es bei seinem ersten Bekannt werden in der Welt hervorrief. Da hatte sich auf dem kahlen Gipfel der Rhön eine Handvoll junger Männer zusammengefunden, die außer einer großen Sehnsucht und ein paar selbstgebauten Apparaten nicht viel mehr mitbrachten, hier windig genug hausten, sich kärglich genug ernährten - und was wollten sie hier? Nichts Geringeres, als von diesem Berg im Herzen Deutschlands aus noch einmal den Himmel stürmen! Noch einmal auf eine neue, bisher für unmöglich gehaltene Weise den gewaltigen Luftraum „erobern" - diesmal aber sozusagen auf friedlichem Wege. In der französischen Diplomatensprache gibt es das Wort „penetration pacifique" - friedliche Durchdringung - dafür. Sie wollten, ganz schlicht gesagt, mit den Winden davonsegeln.

Aber was wußten sie denn von den Winden? Sie kannten nur eine einzige für sie brauchbare Windart, den Aufwind am Hang, den Hangwind. Ihn zu nutzen, hatte sie Lilienthal gelehrt, und ihn als günstig für seine Flugversuche entdeckt zu haben, nannte ein großer französischer Flugpionier „den zweiten genialen Gedanken Lilienthals". Der Hangwind war der Bereich des großen Luftelements, den die Segelflieger als ersten kennen und lieben lernten.

In den Rhön-Wettbewerben, die alljährlich auf der Wasserkuppe stattfanden, wurde in den Jahren *1920* bis *1926* das Problem des statischen Segelflugs im Hangwind für immer gelöst. Wie man sich mit Achten fliegen im Hangwind halten konnte, hatte als erster Peschkes bei einem zwei Minuten langen Flug am *19*. August *1920* gezeigt. Die erste volle Stunde im Hangwind segelte Martens am 18. August *1922*. Martens, Hentzen, Hackmack, Ferdinand Schulz, Nehring,

das waren die Namen der großen Hangsegelflieger jener Jahre. Ferdinand Schulz, ein Volksschullehrer aus Ostpreußen, der mit einem vielbelächelten, von ihm selbst gebauten und von den Rhönindianern „Besenstiel" getauften Flugzeug auf der Rhön erschien und mit diesem genial primitiven Apparat dann seine in der ganzen Welt bekannt gewordenen Rekordflüge ausführte, Flüge von über acht und über zwölf Stunden Dauer, ist vielleicht wie kein anderer zum Symbol des aus Not geborenen deutschen Segelflugs geworden.

Alle diese Flüge bewegten sich gleichsam in der Brandung des großen Luftmeeres an den Küsten der Erde entlang. Trotz der großen Erfolge, die bei diesen Flügen im Brandungsbereich der Luft erzielt werden konnten, schien es lange so, als bliebe das Meer, das offene Luftmeer, den Segelfliegern für immer versperrt. Eine schwere Krise brach für den Segelflug an. Er schien seine Möglichkeiten erschöpft zu haben. Hinzu kam, daß der Motorflugsport inzwischen wieder freigegeben worden war und viele den Segelflug nur als eine spielerische und zwecklose Abart des Fliegens betrachteten.

Da geschah ein „Wunder", jedenfalls etwas, was wie ein Wunder wirkte - ein „Rhönwunder".

Am Nachmittag des *12*. August *1926* ließ sich der Kasseler Oberwachtmeister der Luftpolizei Max Kegel mit einem Gurnmiseil hochschnellen, um im Hangwind zu segeln, als schon ein Gewitter herauf zog. Plötzlich sah er sich von Wolken umgeben, fühlte er *sich* von Gewitterwinden emporgehoben, Hagel stach ihm ins Gesicht. *„Ich* fühle ein dauerndes Steigen«, so beschreibt er selber sein abenteuerliches Erlebnis, „mein Flugzeug gleicht zeitweise einem Blatt Papier, das in einem Kamin hochgezogen wird. Die Tatsache des fortgesetzten Steigens schaltet wenigstens die Gefahr

aus, plötzlich mit einem Berg, Wald oder einem anderen Hindernis in Berührung zu kommen. - Um mich ist tiefe Finsternis und ein Getöse, als stände ich unter einem Wasserfall, denn Sturmböen und Hagel finden an Sperrholz, Rumpf und Flächen eine gute Resonanz ... *Schmerzlich* vermisse ich den Höhenmesser, und endlos erscheint mir die Zeit. Dann - plötzlich sackt die Maschine unter dem Sitz weg - eine kräftige Fallbö - und dann wieder das Gefühl eines senkrechten Steigens. .. Jetzt wird es heller! Ein kleines Wolkenloch huscht vorbei, noch ein Wolkenloch, ein leichter Druck ins Seitensteuer, und ich fliege nach dieser Richtung. Nur noch Sekunden, und die Wolken nehmen ein Ende. Das schönste Wetter umgibt mich, und unter mir, vielleicht 1500 bis 1800 Meter tief, liegt eine Landschaft im Sonnenschein. - Verstohlen schaue ich ab und zu halb rechts hinter mich, wo das Gewitter zieht. Vor mir breitet sich der Thüringer Wald aus. Jetzt habe ich noch eine Höhe von 300 bis 400 Meter und unter mir liegt ein Kirchdorf. Mit lautem Hallo überfliege ich es. Zwei Kilometer südlich liegt eine wunderbare Wiese zum Landen. Im Kurvenflug gehe ich nieder, ein leichtes Rutschen, ein kurzer Ruck, mein Flugzeug steht. Langsam klettere ich aus dem Sitz, und durch herbeieilende Landleute erfahre ich, daß ich in Gumpertshausen bei Coburg bin."

Was sind die phantastischen Erlebnisse aller Märchen- und Sagenhelden und selbst des großen Lügenbarons Münchhausen gegen diese Wolkenodyssee des Kasseler Luftpolizisten! Ein Mensch, im Himmel hängend, der, von den Wolken verschluckt, vom Sturmwind gepackt, in tiefe Dunkelheit empor getragen wird und unversehrt, fröhlich Hallo rufend, aus der Gewitternacht wieder zur Erde zurückkehrt!

Dieser erste Gewitterwolkenflug Max Kegels, der seitdem von seinen Kameraden der „Gewittermaxe" genannt wurde,

stellt, so unfreiwillig er war, eine der größten Pioniertaten des Segelflugs dar. Er zeigte ungeahnte, neue Möglichkeiten an. Und daß dieser Flug nichts Zufälliges und Unwiederholbares war, bewiesen vier Jahre später die großartigen Wolken- und Gewitterflüge Kronfelds und Groenhoffs.

Diese Flüge von Wolke zu Wolke und vor den Fronten der Gewitter her brachten große Erfolge, führten zu Strecken- und Zielflügen, die man niemals für möglich gehalten hatte. Wäre es bei diesen Flügen geblieben, so hätten die Segelflieger zwar gelernt, gleichsam von Insel zu Insel in ihrem Luftmeer zu fliegen, aber die Weite des insellosen Ozeans wäre dennoch für sie unerreichbar gewesen.

Da geschah ein neues „Wunder" in dieser an wunderhaften Überraschungen so reichen Geschichte des Segelflugs.

Einer, ein Flieger und Forscher zugleich, entdeckte den wolkenlosen, den reinen thermischen Flug. Es war Wolf Hirth. Laßt euch von ihm selber erzählen, wie er dazu kam und was es mit dieser geheimnisvollen „Thermik" auf sich hat: „Lange Zeit war für uns Segelflieger der Begriff ‚Thermik` ein Zauberwort. Wir wußten wohl von der Wissenschaft her, daß es thermische Aufwinde gab, Aufwinde, die am häufigsten durch Erwärmung der Erde durch Sonnenbestrahlung entstehen und die wir dann und wann unerwartet durchflogen und so erfolgreich nützen konnten. Aber diese Thermik half uns doch nur ganz zufällig und unverdient - war ein Geschenk des Himmels'. Ich habe sie darum ‚Duselthermik` getauft.

Der Grund dafür, warum es so schwer war, die Thermik, sofern sie sich nicht durch Wolkenbildung von selbst verriet, wahrnehmen und systematisch für den Flug ausnützen zu können, lag darin, daß man es unter normalen Verhältnissen nicht merkt, ob man steigt oder fällt. Die meisten, die sich das einbilden, verwechseln die Bewegung in einer

Richtung mit der Beschleunigung oder Verzögerung in einer Richtung. Beschleunigungen und Verzögerungen kann man spüren, die Richtung einer gleichmäßigen Bewegung aber nicht.

Es fehlte uns damals das Instrument, das den systematischen Thermikflug erst ermöglichte, das Variometer. Nur einer besaß es schon seit 1928 und wandte es stillschweigend und mit steigendem Erfolg an, Robert Kronfeld. Ehe ich es noch richtig ausprobieren konnte, reiste ich, von amerikanischen Segelfliegerkameraden eingeladen, nach Amerika. Mein Segelflugzeug Musterle` und mein Variometer reisten mit. Auch hatte ich ein kleines Klemm-Sportflugzeug dabei. Bei meinen Flügen im Sportflugzeug über den Oststaaten von USA steckte idi mein Variometer einfach vorn in die Lederjacke hinein. Nun konnte ich jeweils ablesen, wie schnell idi im Geradeausflug stieg oder fiel. So bekam ich langsam ein Bild' von der Thermik. , Aber erst als ich am Ersten Nationalen Segelflug-Wettbewerb< in Elmira im Staate New York teilnahm, hatten meine vorbereitenden Versuche den erstrebten Erfolg. Einiges Aufsehen hatte ein Nachtsegelflug von mir erregt, der vorletzte Flugtag des Wettbewerbs, der 4. Oktober, aber brachte die ‚Sensation`. An diesem Tage glückte mir der erste reine Thermikflug.

Es war ein klarer, blauer Tag ohne Wolken und mit herrlicher Fernsicht. Mit einigen anderen Segelfliegern flog ich im Hangwind des South Hill bei Elmira und erreichte dabei mit Gus Haller, der die Schloß Mainberg' von Edgar Dittmar flog, eine Höhe von 400 Metern über Start. Als ich schon eine halbe Stunde in der Luft war, sah ich plötzlich, wie Haller am anderen Ende des Hanges rasch in die Höhe stieg. Sofort flog ich in dieselbe Gegend und beobachtete genau mein Variometer, das bis dahin auf 0 gestanden hatte.

Kaum war ich in die Zone gekommen, die Haller kurz vorher durchflogen hatte, zeigte mein Variometer 2m/sek Steiggeschwindigkeit an. Jetzt begann ich zum erstenmal zu kreisen und legte das Flugzeug bald so steil, wie man es normalerweise beim Hangfliegen nie macht. Ich stieg weiter und hörte nicht auf zu kreisen, bis mein Variometer endlich in 950 Meter Höhe wieder auf 0 zurückging. In dieser Höhe entschloß ich mich zum erstenmal in den USA, einen Streckenflug zu versuchen, und zog geradeaus nach Osten.

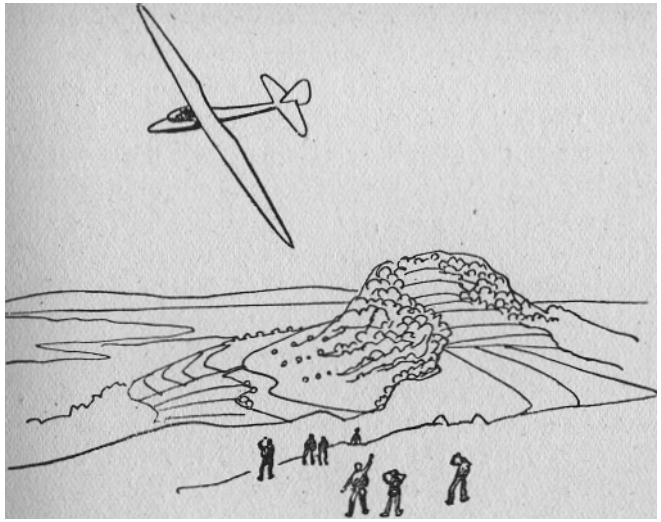
Ich war sehr glücklich, weil ich nun wußte, daß wir großen Menschenvögel das gleiche tun konnten wie die Adler und Geier. Bisher hatte die Fachwelt geglaubt, daß bei so steilem Kreisen die Sinkgeschwindigkeit eines Seglers viel zu groß sein würde, um im Thermikaufwind noch steigen zu können. Auch das Kreisen der Raubvögel, dessen Bedeutung bisher nur wenigen bekannt war, hatte nun seine praktische Bestätigung gefunden. Da die ‚Wärmeschächte`, die gleichsam wie unsichtbare Paternoster von der Erde aufsteigen, räumlich sehr begrenzt waren, so erforderte dieses ‚Wärmesegeln` die besondere Taktik des Steilkreisens. - Kurze Zeit später begegnete ich zwei Bussarden, die etwas unter mir kreisten. Ich schloß mich ihnen an und hatte das Glück, dabei feststellen zu können, daß ich genau so eng kreiste wie sie und nicht weniger schnell stieg.

Zum drittenmal an diesem Tage stieg ich wieder bis auf 900 Meter hinauf. Im Süden zeichneten sich die Kämme des Alleghany-Gebirges ab, so daß ich mit mir kämpfte, ob ich nicht auch noch dorthin fliegen sollte. Aber schließlich gab ich mich mit dem Erreichten zufrieden. Ich glaube, es war der schönste Tag meines Lebens, als ich damals in fast 1000 Meter Höhe tief und beglückt aufatmete, nicht nur um des großen fliegerischen Erlebnisses wegen, sondern weil mir in diesem Augenblick bewußt geworden war, daß aus den

Erfahrungen dieses Fluges heraus die ganze Segelfliegerei in Zukunft einen gewaltigen Aufschwung nehmen würde. Jetzt erst, nachdem wir nicht mehr nur eine dunkle Ahnung von der Thermik` hatten, sondern wußten, wie sie aussah` und wie sie bewußt genutzt werden konnte, waren wir frei von den Fesseln des Hangwindes, brauchten wir nicht mehr auf Wolken und Gewitterfronten zu lauern. Überall, wo es thermische Aufwinde gab, würden wir jetzt den Raubvögeln gleich steil in die Höhe kreisen können, um dann, gleichsam von Thermikblase` zu Thermikblase` schwebend, über die Lande zu ziehen. Ich glaube nicht, daß Christoph Kolumbus, als er nach wochenlanger Seefahrt endlich Land erblickte, glücklicher gewesen sein kann als ich damals hoch in den Lüften über dem Susquehanna-Tal, als sich mir im Flug mit dem Sonnenwind' ein neues Geheimnis der Natur offenbart hatte."

Nach einer erlebnisreichen Winterflugreise mit der kleinen ‚Klemm« durch die Ost- und Süd-Staaten der USA überflog am 10. März 1931 Wolf Hirth, zum erstenmal die thermischen Aufwinde nutzend, die von den sonnenerhitzten Steinmassen einer Großstadt aufsteigen, mit einem Segelflugzeug New York. Kronfeld überflog als erster London und Wien, Otto Fuchs Berlin.

Mit der Ausnutzung der „Sonnenthermik" durch die Methode des „Steilkreisens" hat sich den Segelfliegern das ganze Luftreich geöffnet. Das Element der Luft hat ihnen Geheimnis um Geheimnis preisgegeben. Heiß haben sie darum ringen müssen. Auch seine Gefahren haben sie dabei kennen gelernt. Ohne Opfer ist es nicht abgegangen. Aber nun ist es *ihr* Element - ihr Element, das sie kennen und lieben mit allem, was in ihm ist, seinen Winden, Wolken, Stürmen und Gefahren.



DRITTES GEBOT

Er muß fliegen um des Fliegens willen.

Das heißt:

Segelflug ist Sport. Segelflug ist Sport im reinsten und schönsten Sinne dieses viel mißbrauchten Wortes. Mit sicherem Gefühl hat das Internationale Olympische Komitee nur solche Sportarten zu den Olympischen Spielen zugelassen, die wirklich sportlicher Natur sind. Der Segelflug gehört seit dem Jahre 1936 zu ihnen. Das bestätigt ihn als echten Sport, es macht ihn nicht erst dazu.

Was den Segelflug zu einem echten Sport macht, ist, daß hier eine sportliche Tätigkeit um ihrer selbst willen ausgeübt wird und zu keinem anderen Zweck, als um sie zur

eigenen Freude immer mehr zu vervollkommnen. Segelfliegen ist kein Beruf. Es bringt - von sportlichen Preisen abgesehen - nichts ein. Es macht viel Mühe und Arbeit. Es verlangt viel große und selbstlose Begeisterung. Das läßt das Segelfliegen für manche Leute als nutzlos erscheinen, als wertlose Zeitvergeudung. Gebt es auf, diese Leute bekehren zu wollen!¢ Wer nur tut, was ihm Geld einbringt, der wird bald sehr arm sein. Wer nichts aus Freude an einer Sache heraus tun kann, der ist nur zu bedauern. So ein Mensch wird nie vom Segelfliegen etwas begreifen - aber auch von keinem anderen Sport. Denn gerade diese scheinbare Nutzlosigkeit seines Tuns ist das schöne Vorrecht des Sports, das er mit der Kindheit gemeinsam hat. Sport ist ein Stück Kindheit, das wir uns ins Alter hineinretten. Der Sportler ist, auch mit weißem Haar, jung. Sport ist trainiertes Spiel. Er hat wie das Spiel seinen Lohn in sich selbst. „Ein königliches Spiel mit den unsichtbaren Gewalten des Luftraums", so nennt Wolf Hirth den Segelflug.

Allen Nützlichkeits-Aposteln und -Fanatikern sei ganz nebenbei in Erinnerung gebracht, wieviel Nützliches in der Welt aus dem Spiel entstanden ist. Baut nicht ein großer Teil unserer Kultur sich auf dem Spieltrieb des Menschen auf? Wer mit Stein auf Stein die ersten Figuren gekritzelt hat, der hat es aus Freude am Kritzeln getan - nicht, um die Malerei zu erfinden. Wer das erste Stück Holz, vielleicht ein Stück Borke, rund geschabt hat, der hat es aus Freude daran getan, daß es dann rollte - daraus aber ist das Rad entstanden und aus dem Rad die Technik. Auch aus dem Sport als bewußt und ehrgeizig fortgesetztem menschlichem Spieltrieb heraus hat sich viel Praktisches entwickelt, ja, so Praktisches, daß man seine sportliche Herkunft darüber ganz vergessen hat. Das beste Beispiel dafür ist gerade das Fliegen.

Was gab es, was den Nützlichkeits-Aposteln vieler Jahrtausende unnützer und lächerlicher vorgekommen ist als der Versuch der Menschen, fliegen zu wollen? Sehr hübsch verrat dies ein Spottvers aus dem Jahre 1786:

,Itzt fängt die Welt solch Dinge an, daß
man in Lüften schwebet,
ob es gleich niemand nützen kann,
auch niemand davon lebet.
Ich glaub einmal und bleib dabei,
daß Fliegen nur vor Vögel sei."

Die dabei geblieben wären, hätten freilich niemals das gewaltige Luftreich für die Menschheit erobert! Die aber, lange verhöhnt und verlacht, das schließlich dennoch fertig gebracht haben, das sind zu Beginn unseres Jahrhunderts ein paar wenige Sportsmänner gewesen, die auch niemals etwas anderes als Sportsmänner hätten sein wollen. Das waren die amerikanischen Brüder Orville und Wilbur Wright, die Franzosen Farman, Bleriot, Delagrange, Latham, der Brasilianer Santos - Dumont, die Deutschen Euler, Grade, Dorner, Hellmuth Hirth. Ihre Namen sollten immer wieder da genannt werden, wo von der ersten Eroberung des Luftreichs gesprochen wird. Sie waren einmal die gefeiertsten Sporthelden ihrer Zeit.

Was ist aus dem reinen und starken Verlangen des Menschen, fliegen zu wollen, geworden? Aus seiner großen Traum Sehnsucht ? Aus dem vielzitierten „uralten Menschheitstraum"? Nüchtern gesagt: Beförderungsmittel und Waffe. Zweck und Nützlichkeit haben über Traum und Sehnsucht gesiegt. Das Wundersamste der Zeit, das, was sie allen anderen Zeiten voraus hatte, es ist in wenigen Jahren der Zweckdienlichkeit verfallen. Über dem Dasein unserer Flugzeuge haben wir den Traum vom Fliegen aus unserem

Bewußtsein verloren. Wir sagen, er sei nun erfüllt, aber wir wissen schon nicht mehr, welchen Inhalt er hatte.

Oder war er wirklich dies: flugplanmäßig durch die Luft zu reisen oder vom Himmel herab den Tod bringende Bomben zu werfen? Waren der „fliegende Teppich", der „fliegende Koffer" dazu erdacht, Menschen und Waren so schnell wie möglich von einem Ort der Erde zum anderen zu befördern? War das „Zauberpferd" aus Tausend und eine Nacht dazu ersonnen, die Last von Bomben zu tragen? - Wir wollen nicht ungerecht sein! Der moderne Luftverkehr ist eine herrliche Sache. Wir wissen seinen großen Wert wohl zu schätzen. Und wir wissen auch alle, was das Flugzeug als Waffe zu leisten vermag. Wir haben das am eigenen Leibe erlebt.

Aber hat das noch etwas mit unserer Traumsehnsucht, fliegen zu wollen, zu tun? Wollten wir nicht in der tiefen Stille des Himmels durch das weite unendliche Blau mit den Wolken segeln, mit den Vögeln kreisen, von hoch oben hinabblicken auf das wundersam veränderte Bild dieser Erde? Wir wären für immer um diese Erfüllung unserer Traumsehnsucht geprellt worden, wäre nicht das „Rhönwunder" geschehen, das uns den Segelflug geschenkt hat.

Weil der Segelflug Sport ist und nichts anderes sein will, so ist er auch rein sportlich organisiert. Am 4. August 1950 ist in Gersfeld der Deutsche Aero-Club als die „zentrale Organisation zur Vertretung aller Luftsportinteressen des Bundesgebietes" gegründet worden. Zu seinem Präsidenten hat der Deutsche Aero-Club Wolf Hirth gemacht. Zum Vorsitzenden der Deutschen Segelflugkommission wurde später Seff Kunz gewählt, der langjährige Leiter der Rhön-Wettbewerbe. Überall in großen und kleinen Städten sind daneben örtliche Aero-Clubs entstanden, die alle als Mitglieder dem Deutschen Aero-Club angeschlossen sind. überall haben sich

auch Gruppen und Vereine gebildet, die sich dem gemeinsamen Bau von Segelflugzeugen und der gemeinsamen Ausübung des Segelflugs widmen wollen. Da ist dann das wichtigste, daß in der Nähe ein geeignetes Übungsgelände gefunden wird. Mit kleinen und kleinsten Beiträgen kann sich jeder, ob jung oder alt und gleichviel welchen Geschlechts, einer solchen Vereinigung anschließen. Viel Arbeit, viel gute Kameradschaft wird von jedem erwartet und verlangt. Das Ziel aber ist immer, jedem, auch dem Armsten, der fleißig mitgearbeitet hat, das große Erlebnis des motorlosen Fliegens zu verschaffen. Denn der Segelflug will ein Volkssport sein.

Weil Segelflug Sport ist, gehört zu ihm wie zu jedem Sport auch der Wettbewerb. Er hat den doppelten Zweck, die Leistungen der Segelflieger immer mehr zu steigern und den Bau der Segelflugzeuge immer mehr zu vervollkommnen. Er erstreckt sich darum auf das Fliegen und das Bauen. Neben den vom Deutschen Aero-Club öffentlich ausgeschriebenen und den von den einzelnen Gruppen und Vereinen, bald in größerem, bald in kleinerem Rahmen, veranstalteten fliegerischen und technischen Wettbewerben gehen die internationalen Wettbewerbe einher. Bei ihnen treffen sich die Segelflieger aus vielen Ländern. Nachdem die FAI, die „Federation Aeronautique Internationale", die Anerkennung der Weltmeisterschaft übernommen hat, finden jetzt alle zwei Jahre internationale Segelflug-Wettbewerbe statt, der nächste 1952 in Spanien.

Fast gibt es heute schon kaum noch ein Land, das nicht am Segelflug teilnimmt. Denn die jungen deutschen Segelflieger, die den Segelflug für die Welt entdeckt haben, sie haben kein Geheimnis aus ihm gemacht und auch kein „Deutsches Reichspatent".

In echt sportlichem Geist haben sie die sportliche Jugend aller Länder auf der Rhön und wo immer Segelflug in

Deutschland gelehrt wurde, empfangen. Und alle diese Segelflieger der verschiedenen Nationen, sie fliegen bei den Wettbewerben - um des Fliegens willen.

Gewiß, sportlicher Ehrgeiz - diese gesteigerte und spezialisierte Form menschlichen Nachahmungstriebs - ist ein großer Ansporn dabei. Aber der Ehrgeiz eines echten Sportlers ist immer auf die Leistung gerichtet, nicht auf Preise und Ruhm.

Keine Geschichte eines Sports ist so reich an abenteuerlichen Überraschungen, an ungewollten Entdeckungen, zeigt eine so sprunghafte Entwicklung, nimmt einen so dramatischen Verlauf wie die Geschichte des Segelflugs.

VIERTES GEBOT

Aber er muß auch Augen und Herz für die Schönheiten
haben, die ihm das Fliegen durch die blauen
Weiten des Himmels mit seinen strahlenden Wolken-
gebirgen und über eine für den Fliegerblick neue, seltsam
veränderte Erde öffnet, sonst bliebe sein Herz
leer und er wäre mit sehenden Augen blind.

Das heißt:

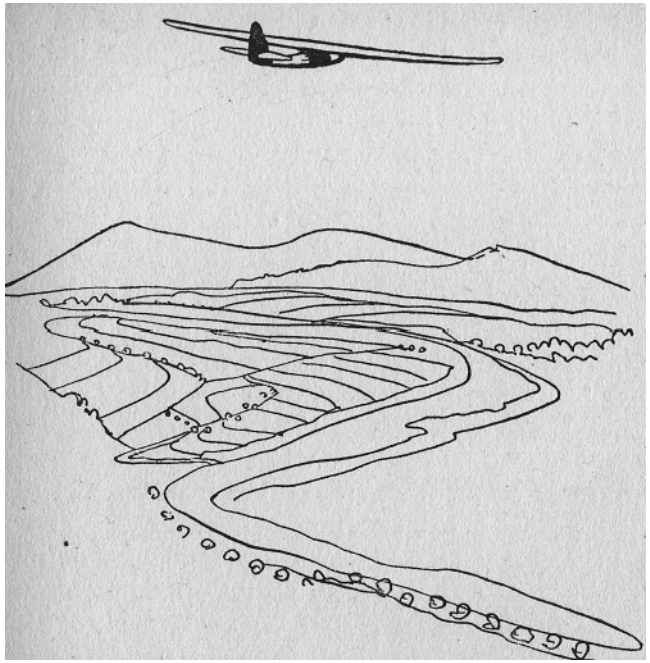
Das Luftreich hat wie das Meer und das Gebirge seine eigene Schönheit, und diese Schönheit liegt für den Segelflieger bereit, wenn er Herz und Augen dafür hat, um sie in sich aufzunehmen. -

Auch der Segler auf dem Wasser jagt ja nicht über die windbewegte, schäumende Fläche, nur um sich seiner Manövrierkünste zu erfreuen und so schnell wie möglich weite Entfernungen hinter sich zu bringen. Das ist Zweck und Ziel der Regatta. Er genießt das pfeilschnelle Gleiten, die frische Seeluft, den starken Wind, das Blitzen der Schaumkronen, die Weite des Himmels über sich und das rasch wechselnde Bild der vorübergleitenden Ufer.' Das hindert ihn nicht, sehr aufmerksam auf die Launen des Windes zu achten und das Spiel der bald sich strammenden, bald sich lockernden Leinen zwischen den Fingern zu spüren. - Es klettert auch der Bergsteiger nicht an steilen Wänden

empor oder turnt über gefährliche Grate, nur um sich seine Kletterkunst zu beweisen, er will vom Gipfel aus die Schönheit der weiten Blicke genießen und in die Täler hinabspähen, er liebt den feuchten Geruch des Gesteins, das Rauschen des Bergbachs, die große Einsamkeit. Das ist „seine Welt". Und doch sichert dabei sein Fuß jeden Tritt, kennt er genau die Gefahr.

Für den Segelflieger, der zum erstenmal schwebend am Himmel hängt, ist vielleicht die große Stille, die ihn plötzlich umgibt, das stärkste Erlebnis. Marga von Etzdorf, die Motorfliegerin, die in ihrem „Kiek in die Welt" über so viele Länder der Erde geflogen ist, bekennt einmal, daß in ihrem fliegerischen Leben sie nichts so tief ergriffen habe, als wie sie zum erstenmal in einem Segelflugzeug am Himmel hängend, neben sich eine.Lerdie ihr Lied habe singen hören. An den Lärm des Motors gewöhnt, habe die große Stille ringsum sie am tiefsten berührt. Diese heilige Stille des Himmels wird dem Segelflieger noch deutlicher durch die wenigen Geräusche bewußt gemacht, die sie unterbrechen. Er hört bei schnellem Flug das Zischen der Luft, hört den Sturm um die Streben pfeifen, den Regen auf die Haube des Flugzeugs prasseln. Viel lauter und drohender als auf der Erde dröhnt ihm der Donnerschlag in den Ohren. Er hört auch die Geräusche, die sein Flugzeug selber verursacht, wenn es beim Sich wieder aufrichten brummt wie ein Bär, der sich streckt.

Er hört auch, wenn er nicht allzu hoch fliegt, von der Erde herauf die Glocken der Kirchtürme schlagen, die Hunde bellen, die Hähne krähen. Das ist für jeden, und zumal für jeden, der das Fliegen bisher nur im Motorflugzeug kennen gelernt hat, ein unvergeßlicher Eindruck. Und doch stören alle diese Geräusche die unendliche Stille des Himmels nicht.



Das Erlebnis der großen Stille hat der Segelflieger dem Motorflieger voraus. Diese große Stille gibt seinem Flug das Feierliche, macht ihn zur stummen Andacht, zum lautlosen Gebet.

-

In der großen Einsamkeit und Leere des Himmels kommt ihm die Weite des Raums, seine Unendlichkeit, viel tiefer zum Bewußtsein als auf der Erde. Überall ist der Raum um ihn, und selber zu einem winzigen Weltkörper geworden, werden kosmische Gefühle in ihm wach. Er steht der Erde mit einer neuen Selbständigkeit gegenüber. Aus der Perspektive des Himmels aber hat nicht nur die Erde ein anderes Gesicht. Wir lernen auch Menschen und Dinge mit anderen Augen sehen. Ein neuer Geist wird lebendig. Fluggeist:

das ist kühne Beschwingtheit und ruhige Umsicht zugleich. Fluggeist: das ist über den Dingen stehen und sie doch meistern. Fluggeist: das ist im Himmel die Erde und auf der Erde den Himmel in sich tragen. Fluggeist: das ist fromm und wach sein.

Eine ganz neue Wirklichkeit erlebt der Flieger, wenn er am Himmel schwebend den Wolken begegnet. Er sieht und erlebt sie dort oben in ihrer ganzen Gestalt, frei schwebend wie er selber. Er umkreist die Wolkenberge und durchfliegt die Wolkentäler nicht anders als die Gipfel und Täler der Erdgebirge. Sie sind ihm so nahe wie dem Schiffer die Küsten und Inseln des Meeres, wie dem Bergsteiger die Grate und Schroffen seiner Berge und sind ihm zugleich die stummen, geheimnisvoll bewegten Wesen, die sein Meer bevölkern: bald Wesen von sanfter, geisterhafter Art, bald finstere, unheimlich drohende Nachtgestalten.

Es erlebt der Flieger im Wolkenreich eine neue Welt, eine Welt in ewiger Bewegung, die nie sich gleicht, nie als die gleiche wiederkehrt. Wie die Landschaften auf der Erde ihre Jahreszeiten, so haben 'die Wolkenlandschaften gleichsam an jedem Tag Frühling, Sommer und Herbst in dem Farbenspiel, das hell mit dem Glanz der Frühe aufglüht, sich schattet und dämpft und mit der sinkenden Sonne übergeht in die blaueren, violetteren, röteren Farben des Abends. Nichts gibt es, was die Phantasie mehr anregt, als das sich immer neu gestaltende, stumm in sich bewegte, leucht- und dämmerfarbenvolle Wolkenreich. Und welcher Flieger un

- erläge nicht, bewußt oder unbewußt, der stummen Symbolik des Wolkenbildes! Wäre für ewige Augen nicht auch unser Leben und alles Seiende so in steter Verwandlung und schnellem Schwinden begriffen?

Aus der Höhe des Himmels lernt der Fliegende die Erde aus einer neuen Perspektive sehen, die ihr Bild seltsam

verwandelt. Alles sieht von oben ganz anders aus, Wald, Feld, Dorf. Gleichsam das Ornament aller Dinge wird sichtbar. „Das Geheimnis der Erdrinde", sagt Mittelholzer einmal, „offenbart sich erst dem fliegenden Menschen", und Lindbergh ist der Ansicht, das man seine Heimat erst kennt, wenn man sie auch einmal von oben gesehen hat.

FÜNFTES GEBOT

Und er muß das Element der Luft immer besser kennen lernen wollen, er muß auch ein Wißbegieriger und ein Forscher sein, damit sein Flug zu immer größeren Leistungen führt und sich ihm alle Möglichkeiten des Luftmeers erschließen.

Das heißt:

Segelflug ist auch Wissenschaft. Segelflug ist zu einer Wissenschaft von den Aufwinden geworden. Man kann ihn ein Stück angewandter Meteorologie nennen. Aber sehr wesentlich ist an ihm auch die Aerodynamik beteiligt, die erst die technischen Voraussetzungen für immer größere segelfliegerische Leistungen schuf. Wissenschaftler und Techniker, sonst ein allmächtiges Paar, hätten in diesem Fall - und das ist das besondere an ihm - nichts vermocht, ohne eine Schar von jungen Sportsmännern, Knaben darunter, die auf der Rhön zusammengekommen waren, um - ja eben nicht nur um von dort oben ein wenig ins Tal hinabzuschweben, ein wenig Hangschaukelei zu betreiben, sondern um das Luftreich noch einmal auf eine neue Weise für sich und die Menschheit zu gewinnen. Dafür waren sie bereit, das Leben zu wagen. Die jungen Flieger machten sich gern und freiwillig zu Assistenten der Wissenschaft, zu Versuchskaninchen der Technik. Sie wurden selber ein wenig zu Forschern

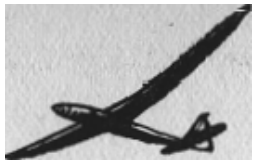
und aus einigen der naiven Bastler, die mit seltsamen Apparaten zum ersten Rhön-Wettbewerb erschienen waren, sind später berühmte Konstrukteure geworden.

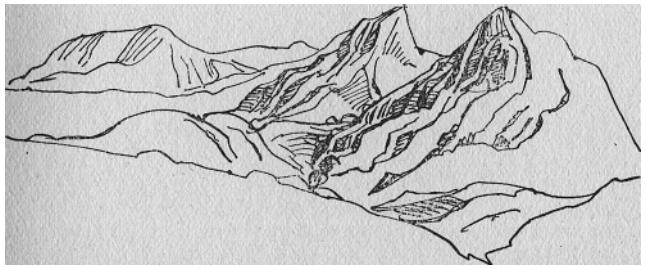
Wie diese ungewöhnliche Dreiheit von jungen Sportsmännern, Gelehrten und Technikern sich in der gleichen Begeisterung für eine neue Sache und ein großes Ziel bereits in den ersten Tagen auf der Wasserkuppe zusammenfand, das schildert sehr humorvoll einer, der mit dabei war, und gibt uns damit zugleich ein lebendiges Bild von jener romantischen Anfangszeit: „Außer ein paar geliehenen Feldfliegerzelten und ein paar dürftigen Hütten war nichts da oben vorhanden", so erzählt jener Augenzeuge, „zum Waschen mußte man zur Fuldaquelle pilgern. Das Essen bestand aus Nudeln und Backobst und aus Backobst und Nudeln. Aber schließlich war der Krieg ja noch nicht so lange her, wir waren nicht verwöhnt und empfanden die neue Kameradschaft als ein wunderbares Geschenk. Jeder hatte noch seine eigenen Gedanken über den Segelflug, die er in mehr oder minder verworrenen Theorien zum besten gab. Später brach dann eine wahre Theorie-Epidemie aus. Jeder Konstrukteur hatte sein ‚Geheimprofil`, ‚Widderhornwirbel` wurden in Kulturen gezüchtet. Dynamische ‚Segeleffekte` waren die große Mode. Die Wissenschaft kam in der kleinen verräucherten Bude der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt zu ihrem Recht. Hier wurden die ganz großen Theorien gestartet. Da konnte man Professor Prandtl im Lodenkostüm auf den Tisch steigen sehen, um Papiermodelle fliegen zu lassen, während Professor Hoff mit Gelenkrheumatismus im Bett lag und Dr. Madelung ‚Faust` zitierend ein Butterbrot schmierte. Professor von Parseval pustete, die Sportmütze auf dem Kopf, Turbulenz, um Prandtls Modelle zum Kentern zu bringen. Roland Eisenlohr versuchte vergebens, zu Wort zu kommen, bis

Freiherr von Freyberg, der alte Kriegsflieger, in seinem alten Lodenmantel hereinstolperte und kurzweg erklärte: Die Theorien haben jedenfalls den einen Vorzug ..:, worauf die Männer der Wissenschaft sich erfreut ihm zuwandten, bis er, den anderen zublinzelnd, fortfuhr, daß sie nie stimmen'. Nur schnelle Flucht konnte ihn retten."

In das Chaos der wissenschaftlichen Meinungen kam bald Ordnung. Es ist das große Verdienst Professor Walter Georgiis, der schon im zweiten Rhönjahr, im Jahre 1921, als ständiger meteorologischer Berater auf die Wasserkuppe kam, der jungen Segelflugbewegung eine feste Organisation und in vieljähriger, hingebungsvoller Forschertätigkeit die wissenschaftliche Grundlage geschaffen zu haben. War Ursinus der Prophet des Segelfluges, der ihn verkündete und leidenschaftlich vorantrieb, so wurde Georgii zu seinem Strategen, der ihm zum Siege verhalf. Er gründete 1924 die Rhön-Rossitten-Gesellschaft, der 1925 unter seiner Leitung die Deutsche Forschungsanstalt angeschlossen wurde. Um die gewonnenen Erfahrungen auch international auszutauschen, rief er in Darmstadt im März 1930 die Internationale Studien-Kommission für den motorlosen Flug, „Istus" genannt, ins Leben, deren Vorsitz er übernahm.

Das wertvollste wissenschaftliche Material, nämlich das auf kühnen.Flügen der Praxis abgerungene, trugen ihm die jungen Segelflieger selber zu. Bald schon wurden sie auch mit Instrumenten ausgerüstet, die sowohl ihrem Flug wie auch der Wissenschaft dienten. Kronfeld war der erste, der 1928 mit einem Variometer flog, zuerst freilich noch geheim - er deklarierte ihn als „Kaffeebehälter", weil zum Variometer ja immer auch eine Thermosflasche gehört. Kronfeld war nebenbei auch der erste, der den Fallschirm in die Segelfliegerei einführte. Heute gibt es kein Leistungsflugzeug ohne Instrumentenbrett. Die wichtigsten Instrumente sind





der Wendezeiger für den Blindflug, Fahrtmesser, Kompaß, Höhenmesser und Variometer. Einen Wolkenflug ohne Fahrtmesser und Wendezeiger zu unternehmen, wäre nicht ratsam. Zu seiner Ergänzung wird neuerdings mehr und mehr der „künstliche Horizont" benutzt, der anzeigt, in welcher Schräglage um die Längsachse wir fliegen, während der Wendezeiger nur angibt, ob wir geradeaus fliegen oder nach rechts oder links kurven. Wolf Hirth hatte an seinem Instrumentenbrett seit 1932 sogar stets zwei Variometer, einen ganz links und einen ganz rechts.

Was aber hätte den Segelfliegern eine Wissenschaft von den Winden genutzt, wenn nicht geniale Konstrukteure ihnen die Flugzeuge geschaffen hätten, mit denen sie in diesen Winden fliegen konnten? Mit ihren selbstgebauten Apparaten wären sie nicht sehr viel weiter gekommen. Erst der »Schwarze Teufel" und die „Blaue Maus" Wolfgang Klemperers, der Maschinenbau an der Dresdener Technischen Hochschule studiert hatte und dann Assistent von Professor

von Karman an der Aachener Technischen Hochschule geworden war, ganz besonders aber der von Professor Madelung und Professor Pröll entworfene „Vampyr" sind zu Vorbildern der späteren Leistungssegelflugzeuge geworden, die in Alexander Lippisch - von den Rhönindianern „Hangwind" getauft - in Hans Jacobs, Dr. Wenk, Wolf Hirth, den Gebrüdern Horten und Männern derAkademischen Fliegergruppen ihre wegweisenden Konstrukteure fanden.

„Die Dreiheit Mensch, Maschine und Meteorologie steigerte ständig die Segelflugleistung«, so charakterisiert das Zusammenwirken der Segelflieger mit den Wissenschaftlern und Technikern ganz ausgezeichnet Georg Brütting, der Historiker des Segelflugs. „Bald hatte der Pilot, bald der Konstrukteur, bald der Meteorologe die Führung und war Wegbereiter für den Fortschritt der anderen."

Und so, von Wissenschaft und Technik getreulich geführt, mit immer besseren Instrumenten, immer besseren Flugzeugen ausgerüstet, sind die Segelflieger immer tiefer in die Geheimnisse des Luftmeers eingedrungen. Sie haben nicht nur gelernt, bei Tag und bei Nacht in den Hangwinden zu segeln, sie haben die Wolken- und Gewitteraufwinde und zuletzt die reine Thermik für ihre Flüge nutzbar gemacht.

Um tropische, subtropische und auch nordische Gebiete des Luftreiches zu studieren, sind deutsche Segelflugexpeditionen ins Ausland gereist. Im Jahre 1934 ist unter Führung von Professor Georgii eine Expedition nach Südamerika gegangen, an der vier der besten deutschen Segelflieger teilnahmen, Wolf Hirth, Peter Riedel, Heini Dittmar und Hanna Reitsch. Dittmar blieb damals einige Wochen als Fluglehrer in Sao Paulo. Im September des gleichen Jahres fuhren Hanna Reitsch, Philipp und Utech nach Finnland. Im nächsten Jahr führten Öltzschner, Hanna Reitsch und Fischer Flüge in Portugal durch. Wolf Hirth, der schon 1930/31

in den Vereinigten Staaten und auch über New York geflogen war, wurde 1935 nach Japan eingeladen und überflog 1938 ganz Afrika von Alexandrien bis nach Kapstadt mit einer kleinen Sportmaschine, überall unterwegs Vorträge über den Segelflug haltend und selber auch Segelflüge vorführend, wobei wohl das Erstaunlichste ist, daß er alle diese Flüge mit nur einem Bein durchführte - das linke hatte er schon in jungen Jahren als begeisterter Rennfahrer durch einen Sturz mit dem Motorrad verloren.

Diese Expeditions- und Werbeflüge haben viel zur Verbreitung des Segelflugsports im Ausland beigetragen.

Wie in den Zeiten der ersten Eroberung der Luft und von den Zeitgenossen auch noch einmal fast mit der gleichen großen Begeisterung aufgenommen, haben die Segelflieger inzwischen auch die großen Hindernisse der Erde, Meeresbreiten und Gebirgszüge, überflogen. Am 3. Juli 1931 überquerte Kronfeld, der sich mit einem Flugzeug hatte hochschleppen lassen, im Gleitflug den Ärmelkanal in beiden Richtungen und gewann den Preis der Daily Mail von 1000 Pfund. Zweiundzwanzig Jahre vor ihm, am 25. Juli 1909, hatte Bleriot als erster mit einem Motorflugzeug den Kanal überflogen, man hatte ihn wie einen König in Paris empfangen und an der Stelle seiner Landung später ein Denkmal errichtet. Die gleiche Daily Mail hatte damals einen Preis von 25 000 Franken gestiftet.

Am 13. Februar 1933 überflog der Schweizer Segelflieger Farner die Alpen im Schleppflug. Der Peruaner Geo Chavez hatte sie am 23. September 1910 als erster mit einem Motorflugzeug überwunden und war, schon von Tausenden jubelnd begrüßt, kurz vor der Landung bei Domodossola abgestürzt. Am 29. April 1927 erprobte Ernst Udet als erster Segelflüge von der Zugspitze aus. Vom Jungfraujoch führte 1931 Groenhoff kühne und gefährliche Flüge durch.

Zu welchen Leistungen hat die fliegerische, wissenschaftliche und technische Entwicklung den Segelflug geführt? Hier folgen noch ein paar Zahlen, scheinbar nüchterne Zahlen. Und doch bedeutet jede Zahl einen Sieg, einen Triumph, etwas Erstmaliges - erstmalig für die ganze Welt!

Am Teutoburger Wald hinsegelnd, überflog im Jahre 1929 Kronfeld die 100-Kilometer-Grenze im Streckenflug. Im Jahre 1935 wurde Rudolf Öltzschner Träger des Weltrekords durch einen Flug von 504,2 Kilometer nach Brünn. Schon vor ihm hatten Bräutigam, Heinemann und Steinhoff den gleichen Ort erreicht, aber sie verzichteten - ein Zeichen echter Fliegerkameradschaft - auf den Weltrekord zugunsten des auf dem Heimflug tödlich verunglückten Kameraden. Die letzte deutsche Bestleistung erzielte Erich Vergens 1939 mit 523 Kilometern. Seit dem gleichen Jahre hielt den Weltrekord die Russin Olga Klepikova mit 749,203 Kilometern, bis sie ihn - nach einer Mitteilung in der Presse - im August 1951 an den Amerikaner Dick Johnson verlor, der über 880 Kilometer weit von Odessa in Texas nach Salina in Kansas flog.

In Höhenflug erreichte im Jahre 1922 Martens erstmals die Höhe von 100 Metern, 1929 Nehring die von 1000 Metern. Am 16. Februar 1934 drang von Südamerika die Kunde herüber, daß Heini Dittmar bei Rio de Janeiro den Welthöhenrekord auf 4350 Meter verbessern konnte. Erwin Ziller erzielte 1938 einen Höhengewinn (das ist der Unterschied zwischen Ausklinkhöhe und Höchsthöhe) von 6838 Metern und Erich Klöckner 1940 die absolute Höhe (Höhe über dem Meeresspiegel) von 11 410 Metern. Dieser Weltrekord konnte erst am 30. Dezember 1950 von dem Amerikaner' William S. Ivans mit 12 832 Metern gebrochen werden, das bedeutete einen Höhengewinn von 9174,5 Metern.

Die großen Dauerflüge von Ferdinand Schulz haben wir schon erwähnt. Im Jahre 1929 flog Oskar Dinort 14 Stunden 43 Minuten. Am 4. August 1933 erregte das Staunen der ganzen Welt ein Flug von Kurt Schmidt von 36 Stunden 53 Minuten. Kurt Schmidt war ein ostpreußischer Lehrer wie Ferdinand Schulz. An der Ostseeküste segelte 1943 Ernst Jachtmann 55 Stunden 52 Minuten 50 Sekunden. Sein Flug wurde während des Krieges jedoch nicht als Weltrekord anerkannt. Ihn hält der Franzose Guy Marchand seit 1949 mit 40 Stunden 51 Minuten.

Für die Welt fast noch erstaunlicher als alle diese segelfliegerischen Leistungen der Weite, Höhe und Dauer nach -sie blieben naturgemäß hinter denen_ der Motorflieger zurück - waren die bei den Rhön-Wettbewerben bis zum Jahre 1939, ihrem letzten, immer häufiger gelingenden Zielflüge. Bei ihnen mußte ein vorbestimmtes Ziel in reinem Segelflug erreicht werden. Sie gehörten für die Welt zu den „Rhönwundern". Gerade das hatte man den Segelfliegern am häufigsten zum Vorwurf gemacht, daß sie, sich dem Zufallsspiel der Winde überlassend, doch nur ziellos in der Luft herumsegelten. Jetzt gelang es ihnen, ein von der Wettbewerbsleitung vorher angegebenes Ziel zu erreichen, ja sogar an den Ausgangspunkt ihres Fluges zurückzukehren.

Im Zielstreckenflug, der zunächst zaghaft mit kleinen Strecken begann, wurde in den Jahren nach 1930 die 100und 200-Kilometer-Grenze überflogen. Bei den Olympischen Spielen flog 1936 der Ungar Rotter 330 Kilometer weit von Berlin nach Kiel. Dieser Weltrekord wurde 1939 von Seff Kunz auf dem Olympia-Segelflugzeug mit 349 Kilometern überboten. Kurt Schmidt segelte im gleichen Jahre 470 Kilometer weit von Trebbin nach München.

Und seit 1939 hält den Weltrekord im Zielflug der Russe P. Savtzov mit einem Flug von Toula nach dem 602,358

Kilometer entfernten Mihailovka. Im Zielflug mit Rückkehr zum Startplatz gelang 1938 Bernhard Flinsch ein Flug von Bremen nach Lübeck und zurück von 305,624 Kilometern. Den heutigen Weltrekord im Zielflug mit Rückkehr hält seit 1950 der Schwede Sixten Rudolf Laroy-Mansson mit einem 390 Kilometer weiten Flug von Ljungbyhed nach Jönköping und zurück.

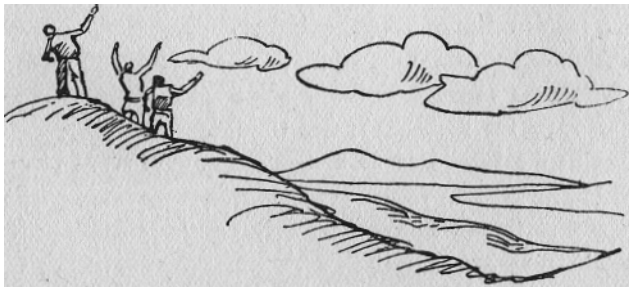
Haben die Weltrekorde auf dem Gebiet der Segelfliegerei damit ihren Höhepunkt erreicht? Ganz gewiß nicht! Die deutschen Segelflieger werden schon bald wieder zum friedlichen Wettbewerb antreten, und niemand könnte es ihnen verdenken, wenn sie alles daran setzen würden, um bei den Weltmeisterschaften in einer Sportart wieder an die Spitze zu kommen, die sie als erste in der Welt erprobt und für alle Völker nutzbar gemacht haben.

Ist die technische Entwicklung damit abgeschlossen? Keineswegs! Wir werden - und wohl schon in kurzer Zeit - von manchen neuen Konstruktionen überrascht werden. Noch ist das in allen Fluglagen allen Beanspruchungen gewachsene, das wahrhaft „narrensichere" Flugzeug nicht gebaut worden. Noch fehlt es an einem billigen Leistungssegelflugzeug. Noch gilt es, ein Thermiksuchgerät zu erfinden und so manches andere.

Ist die Zeit der segelfliegerischen Entdeckungen nun zu Ende? Durchaus nicht! Wenn auch Professor Georgii im „Handbuch des Segelfliegens« schreibt, daß wir mit der Erschließung des thermischen Segelfluges nunmehr alle Segelflugmöglichkeiten kennen würden, die praktisch für den menschlichen Segelflug in Frage kämen, so fügt er doch selber gleich hinzu, daß damit die Fortschritte im Leistungssegelflug nicht abgeschlossen seien. Zweifellos biete der thermische Segelflug noch Möglichkeiten, die bisher fliegerisch noch nicht verwertet und von der Forschung noch nicht erfasst

worden seien. Im Jahre 1933 war es Wolf Hirth gelungen, in Grunau im Riesengebirge eine besondere Aufwindart zu entdecken, die mit der sogenannten „Moazagotl Wolke" zusammenhängt und von ihm „Lange Welle" genannt wurde. In ihrer vollen Ausnutzung und Vielseitigkeit ist die „Lange Welle«, die auch ganz ohne Wolken auftreten kann, heute noch die große Unbekannte. Und wer kann wissen, welche Geheimnisse mit ihrer Hilfe der Stratospärenflug für den Segelflieger bringt!

Auf der Landkarte des Himmels gibt es also noch „weiße Flecke", die entdeckt und erforscht werden wollen. Da ist noch Platz für Pioniergeist und Unternehmungslust. Immer aber ist die Jugend da zu finden, wo es noch etwas Neues zu leisten gibt.



SECHSTES GEBOT

Er muß den Kampf mit den Gewalten der Natur lieben, und es muß ein Trotz in ihm sein, stärker sein zu wollen als Sturm und Gewitter.

Das heißt:

Immer ist Großes und Neues nur durch Wagemut in die Welt gekommen. Um mit grobgefügten Booten das feste Land zu verlassen und in das wilde, schäumende Meer hinauszustoßen, dazu bedurfte es der Kühnheit der Wikinger. Und so bedurfte es auch echten Wikingergeistes, um in das weite, wind- und sturmbewegte Luftmeer ohne die helfende Kraft des starken Motors einzudringen. Denn die Luft hat, wie jedes Element, ihre Gefahren. Wie der Seemann

nicht mit jedem beliebigen Schiff auf hoher See fahren kann, so kann auch der Segelflieger sich nicht mit jedem Flugzeug den Gewalten des Luftmeers anvertrauen. Dazu gehören schon ganz besonders lufttüchtige Flugzeuge, Leistungsflugzeuge, Hochleistungssegler. Ein starker Sturm in der Luft kann dem Fliegenden, wenn er noch nicht über die nötige Erfahrung und Geschicklichkeit verfügt, ebenso gefährlich werden wie ein starker Sturm auf dem Wasser dem unerfahrenen Seemann. Ungewöhnlich heftige Stürme, harte Gewitterböen, reißende Fallwinde aber können auch dem erfahrensten und geübtesten Segelflieger hart zusetzen. Was wäre eine Welt ohne Gefahr! Lehrt sie das Leben nicht doppelt lieben? Gerade um der Gefahr und um des Kampfes willen, in dem er seinen Mut, seine Kraft und seine Geschicklichkeit erproben kann, liebt der Flieger die Luft wie der Seemann das Meer. Sie hat sich ihm nicht geschenkt. Sie hat es ihm nicht leicht gemacht, sie zu gewinnen. Und gerade darum liebt er sie so. Wie eine Märchenprinzessin hat sie ihn auf viele und abenteuerliche Proben gestellt - und er hat sie alle bestanden.

Viel Geduld, viel Ausdauer hatte dazu gehört, um die großen Hangsegelflüge an Berghängen, Dünen und Meeresküsten entlang auszuführen. Sie hatten schon genügt, um den Ruhm der jungen Segelflieger in alle Welt zu tragen. Nur ein fliegerischer Wagemut ohnegleichen jedoch konnte es fertig bringen, die hölzernen Vögel vor die Fronten der Gewitter zu hängen und sich in einer Höhe von Tausenden von Metern viele hundert Kilometer weit über Land tragen zu lassen. Dazu war ein Trotz nötig, stärker sein zu wollen als Sturm und Gewitter!

Von solchem Trotz kann man kein besseres Beispiel geben als den berühmten Gewitterflug Günther Groenhoffs von München in die Tschechoslowakei hinein. Groenhoff war am

4. Mai 1931 als ~Wetterflieger" im Auftrag der Rhön-Rossiten-Gesellschaft eigentlich nur aufgestiegen, um die neue Methode des Hochschleppens auszuprobieren, die für die Meteorologie nutzbar gemacht werden sollte. Peter Riedel, sein Freund, der inzwischen auch Motorflieger geworden war, hatte ihn mit dem Flugzeug hochgeschleppt. „Erstaunt sehe ich«, so erzählt Günther Groenhoff selber von diesem Fluge, daß sich über mir, besonders im Süden, die Wolkendecke vollkommen geschlossen hat. Nur ein paar ganz vereinzelte Sonnenstreifen fallen zur Erde. Die eben noch so klare Alpenkette verschwindet hinter Regenschleiern: Bald ist alles in merkwürdiges Grau gehüllt. Die dicken Wolken verdunkeln sich immer mehr. Ich verliere stetig an Höhe. Endlich zuckt der erste Blitz!

Das Rätsel ist gelöst! Eine große Aufgabe steht mir bevor. Ich muß in das Gewitter hinein und mit dem Gewitter fliegen, will ich nicht den letzten Rest an Höhe verlieren. Also Kurs nach Süden!

Die ersten Hagelkörner fallen mit unheimlicher Gleichmäßigkeit auf die Tragdecks, vor mir hängen dicke, unten zerrissene Wolkenfetzen herunter. Der Donner folgt jedes mal gleich dem Blitze und poltert unheimlich durch die Luft, als wenn alles ein großer Raum geworden wäre. Angestrengt höre ich, ob auch meine registrierenden Instrumente ticken, denn was jetzt kommen muß, wird für die wissenschaftliche Auswertung des Fluges von außerordentlicher Bedeutung sein. Noch einmal überlege ich ganz kurz, ob ich es auch verantworten kann, es mit den gewaltigen Naturkräften aufzunehmen. Aber die Entscheidung ist schon gefallen. Mitten unter den schweren, dunklen Wolken fängt der ‚Fafnir` gleichmäßig mit drei Metern in der Sekunde an zu steigen. Hinter den weißen Hagelstreifen verschwinden langsam die letzten Flecke der Erde. Seitlich zuckt ein Blitz

durch das Grau. Aber vom Donner ist nichts mehr zu hören, mit so großem Lärm schlagen die Hagelkörner jetzt auf das Flugzeug. Die Luft wird immer unruhiger. Es wird immer schwieriger, meinen Vogel in normaler Lage zu halten. Der Geschwindigkeitsmesser geht plötzlich ganz zurück. Ich drücke schnell nach, um auf Fahrt zu kommen. Aber der Zeiger springt hin und her, und der Fafnir` pfeift laut infolge der zu hohen Geschwindigkeit. Der Geschwindigkeitsmesser ist durch Hagel verstopft und fällt aus. Ähnlich geht es mit dem künstlichen Horizont. Ich kann nur noch nach dem Kompaß und dem Gefühl fliegen.

Die Böen werden immer härter und zerren an den Tragflächen. Die Hagelkörner fallen in Kirschengröße und prallen mit solcher Wucht gegen die Bespannung, daß langsam große Risse entstehen. Das Höhensteuer ist nur noch ein Sieb. Die Maschine kommt auf so hohe Geschwindigkeit, daß ich nach den Flügeln ausblicke, um zu sehen, wie sie brechen. Aber sie biegen sich nur durch in einem Grade, wie ich es nie für möglich gehalten hätte. Zwischendurch zuckt ein Blitz. Der Donner kracht, als wenn es in die Maschine eingeschlagen hätte, dann poltert es langsam von oben hinterher. Nach dem Kompaß versuche ich immer wieder nach Nordosten zu fliegen, um auf die Vorderseite des Gewitters zu kommen. Und das gelingt mir tatsächlich. Der Hagel prasselt nur noch leiser, und auf einmal sehe ich unter mir wieder ganz schwach die Erde durchscheinen. Sofort drücke ich meinen Vogel in einer steilen Spirale nach unten heraus.

Es ist, als ob ich seit langer Zeit zum erstenmal wieder tief atmen kann. In der Helligkeit sehe ich mir schüchtern die Tragdecks an. Sie haben lange Risse und viele kleine Löcher. Wasser und Hagelkörner liegen als dicke Schicht im Flügel. Aber der treue Vogel fliegt noch so schön, daß ich mir keine Sorge zu machen brauche. Vielleicht hundert Meter

hinter mir zieht die schwere Gewitterwalze, die mir bisher zum Segeln gefehlt hat. Zuerst gehe ich auf Patrouille, um zu sehen, wie groß die Front` ist und wo der beste Aufwind zu finden ist. Das geht schnell. Das Gewitter ist, fachmännisch gesehen, nur klein, vielleicht 15 Kilometer breit. Es gibt Fronten von 1000 Kilometern Ausdehnung. Vor der Gewitterwalze ist der Aufwind gleichmäßig und kräftig, so daß ich schnell auf 2200 Meter komme. Ab und zu bilden sich Wolken um mich herum. Aber im Blindflug fliege ich immer wieder mit Kurs Nordost vorne heraus. Stundenlang geht es so mit dem Gewitter vorwärts. .

Mit einemmal entdecke ich in dieser unglaublichen Höhe neben mir einen Schmetterling. Ich denke so bei mir, ob der kleine Kerl ebenso friert wie ich, aber schon bin ich an ihm vorbei. Mit einemmal bemerke ich, daß die Hagelkörner, die sich angesammelt haben, schmelzen. Das Wasser läuft im Rumpf zusammen und fängt langsam an zu steigen. Ich bohre ein Loch ins Sperrholz und lasse das Wasser abfließen."

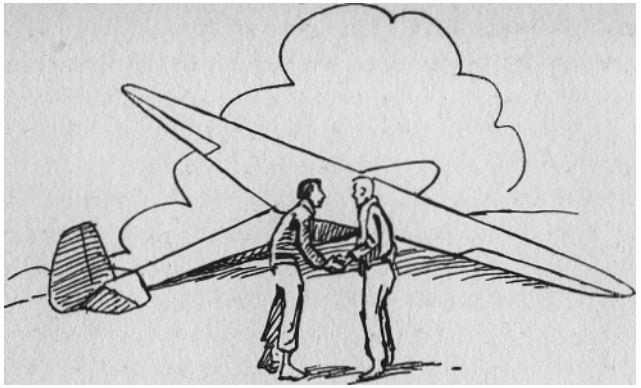
Groenhoff beobachtet nun, wie die Menschen auf der Erde vor dem Gewitter fliehen. Er sieht noch gerade etwas von Regensburg, dann haben ihn wieder die Wolken verschluckt. Er ist in ein vorgelagertes Gewitter geraten und wird nun auf der Rückseite vom Abwind heruntergedrückt. Schleunigst sucht er wieder Anschluß an seine alte Gewitterwalze und läßt sich von ihr über den Böhmerwald tragen.

„Langsam kommt der Abend. Die Sonne erscheint am klaren Horizont und überflutet alles mit glühendem Rot. Ein prächtiges Bild nach den Aufregungen vorher! Um noch vor der Dunkelheit zur Landung zu kommen, fliege ich jetzt von der Front und dem guten Aufwind fort. Aber die Dunkelheit bricht schneller herein, als ich vermutet habe. Ich bin noch knapp 1000 Meter hoch, da gehen unten schon die

ersten Lichter an. In einer größeren Stadt vor mir wird von Straßenviertel zu Straßenviertel die Beleuchtung angesteckt."

Er will landen, sieht sich plötzlich über der Eger mit ihren steilen Uferhängen, rutscht noch über einen Hochspannungsdraht hinweg und gleitet in ein junges Haferfeld hinein. Niemand hört sein Rufen. Er marschiert auf die Stadt zu, trifft unterwegs einen alten Drehorgelspieler, der sich aber gar nicht für seinen Segelflug interessiert und viel lieber von seinem eigenen Zigeunerleben erzählt. Mit ihm zieht er in die Stadt ein. Die tschechischen Behörden interessieren sich um so mehr für ihn, beschlagnahmen schleunigst seinen arg mitgenommenen „Fafnir" und stellen ihn in einer Kaserne sicher. Am nächsten Morgen um 7 Uhr, als wieder das Telegraphenamt geöffnet wird, kann Groenhoff endlich telefonisch die Meldung von seiner glatten Landung durchgeben. In 8 1/2 Stunden war er 272 Kilometer weit geflogen und bei Kaaden gelandet. Sein Flug war ein Weltrekord und zugleich ein Triumph für Alexander Lippisch, den genialen Konstrukteur des ~Fafnir". Günther Groenhoff war damals 23 Jahre alt.

Solcher Art waren die jungen Helden, die das gewaltige Element der Luft für die Menschheit erforschten und es sich, der Wissenschaft dienend und sich selber zur Freude, auf eine neue Weise zu eigen machten.



SIEBENTES GEBOT

Niemals aber soll er mehr riskieren, als er leisten kann.

Das heißt:

Nichts ist unsportlicher als Leichtsinn. Er verführt nicht nur zur Unvorsichtigkeit, er bedeutet auch in den meisten Fällen eine Rücksichtslosigkeit. Denn jeder Unfall, der durch Leichtsinn entsteht, schadet der Sache. Leichtsinn ist aber die Ursache schon so manches Unfalls gewesen, der ohne ihn hätte vermieden werden können. Wer seinen Sport lieb hat - und wer, liebte seinen Sport wohl mehr als der Segelflieger - der tut alles, um ihn vor Unfällen zu bewahren, ganz besonders vor solchen aus Leichtsinn.

Es ist nicht immer ganz einfach, zwischen sportlichem Ehrgeiz und Tollkühnheit die richtige Mitte zu finden. Da ist auch ein großer Unterschied zwischen Pionierflügen und sportlichen Flügen, zwischen Entdeckungsflügen und solchen im Wettbewerb. Wo es sich darum handelt, als erster eine Erfahrung zu gewinnen, die dann Tausenden zugute kommt,

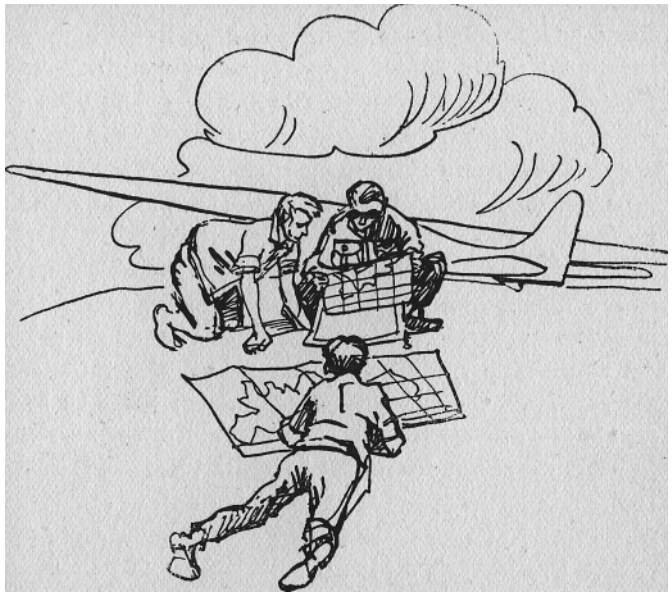
die einen neuen Weg weist, die eine Tat bedeutet, da haben die Worte des sterbenden Lilienthals ihren Sinn und ihre Gültigkeit: „Opfer müssen gebracht werden." Für alle sportlichen Flüge aber gilt das genaue Gegenteil. Hier heißt es: Opfer müssen vermieden werden. Gerade der Könner weiß um seine Kräfte Bescheid und weiß, wie weit seine Erfahrungen gehen. Seine Erfahrenheit zeigt sich gerade darin, daß er nichts leichtsinnig riskiert, was er nicht mit Sicherheit leisten kann.

Jedem jungen Segelflieger sollte man die Worte mit auf den Weg geben, die Paul Karlson in seinem schönen Buche „Segler durch Wind und Wolken" einen erfahrenen Segelflieger sprechen läßt: „Aber eben dieser Mut, den sie alle haben, verführt zum Leichtsinn. Vielleicht kennen sie die Gefahr nicht genug, sie denken: Ach, es wird schon irgendwie gehen', und eben das ist die Einstellung, die man nicht haben darf. - Ja er muß auch einmal den größeren Mut aufbringen, wenn er sich nicht in Form fühlt, zu sagen: Nein, heute starte ich nicht! Er sollte das sogar im Wettbewerb können, er sollte einmal auf einen möglichen Preis verzichten können - und vor allen Dingen muß jeder seiner Kameraden diesen Entschluß verstehen können.. . Ein Bruch - das ist ja nicht bloß die zerschmetterte Kiste. Die ist oft bald wieder heil. Aber wenn ein Pilot plötzlich abgesackt ist, ohne daß er weiß wie, wenn er eben nicht in Form war und sich überrumpeln ließ, wenn das rätselhafte, fremde Geheimnis der Luft plötzlich bösartige, unheimliche Gestalt annahm und ihn mitleidlos gegen den Boden schmetterte - das kann einen seelischen Bruch zur Folge haben. Er wird nie mehr so fliegen wie vorher, so siegesbewußt, so selbstverständlich! Wer tollkühn drauflos fliegt, verdient eins hinter die Ohren. Er schädigt ja nicht nur sich oder seine Gruppe, - nein, er schädigt die ganze große Sache des Segelflugs."

Diese Worte sollten in großen Buchstaben in jeder Segelfliegerschule hängen. Prachtvoll drastisch machen sie jedem jungen Segelflieger das klar, was in den wenigen Worten steckt: „Niemals soll er mehr riskieren, als er leisten kann."

Und wenn es euch in allen Gliedern juckt, einmal leichtsinnig zu sein, einmal etwas zu riskieren, was ihr nicht recht verantworten könnt, aus lauter Y7bermut heraus, so denkt an dieses „Niemals"!

Heute, wo wir wieder von vorn anfangen, wo es an allem fehlt, an Flugzeugen und an Geldmitteln, um Flugzeuge zu bauen und Fliegerschulen zu errichten oder wieder instand zusetzen, ist die Verantwortung doppelt groß - für jeden einzelnen!



ACHTES GEBOT

Dem reinen Element der Luft soll er auch einen reinen Menschen anbieten. Er muß, wenn er in sein Flug

zeug steigt, körperlich, geistig und seelisch in Form sein.

Das heißt:

Segelflug ist auch eine Schule des Menschen. Wer durch diese Schule hindurchgegangen ist, zu dem kann man Vertrauen haben. Man erkennt ihn zumeist schon am Druck der Hand, am Blick des Auges. Es ist keine leichte Schule.

Wenn auch das Segelfliegen leicht zu erlernen ist, so kann doch nicht jeder Segelflieger werden, wie auch nicht jeder

Seemann oder Bergsteiger werden kann. Die großen Elemente und die große Natur nehmen nicht jeden in ihren Dienst. Sie stellen hohe Anforderungen an die, die ihnen dienen wollen, an ihren Mut, ihre Hingabe. So vollzieht sich ganz von selbst eine Auslese.

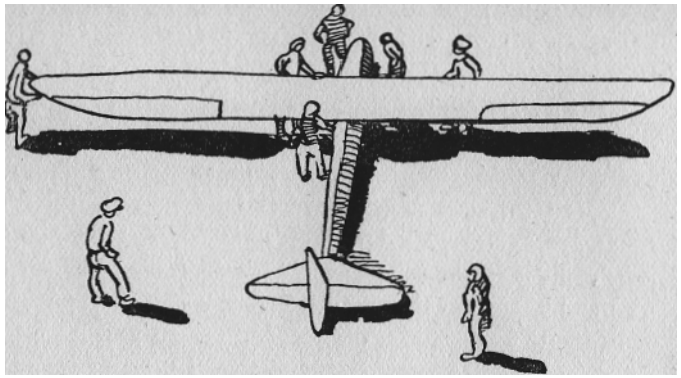
Der Motorflieger hat seinen Motor, auf den er sich verlassen kann, ein Wunderwerk der Technik. Solange der Motor gleichmäßig arbeitet, kann ihm nicht viel geschehen. „Der Motor« des Segelfliegers aber ist ein Stück Natur, ein elementares Geschehen, das keine Gleichmäßigkeit kennt, das in dauernder Veränderung begriffen ist. Es bedarf der ganzen körperlichen Anspannung und geistigen Konzentration des Segelfliegers, um sich dieser elementaren Kraft zu bedienen. Seine Instrumente helfen ihm wohl dabei. Aber er ist selber das feinste Instrument in seinem Flugzeug. Darum muß dieses Instrument, das er selber ist, auch in Ordnung sein. Es muß tadellos funktionieren. Glaubt nicht, daß eine geistige Unsauberkeit dabei ohne Einfluß ist! Das Geistige wirkt viel stärker auf das Körperliche ein, als die Menschen glauben wollen. Auch Segelfliegen ist in diesem Sinne eine Art „Gerichtstaghalten über sich selbst".

Der Segelflug verlangt nicht nur einen ganzen Kerl, er verlangt auch einen sauberen Menschen. Und diese Sauberkeit ist hier nicht nur eine schöne Zutat, sie ist die Voraussetzung zum glücklichen Gelingen und ebenso zum wahren Genießen eines Flugs. Und wie das Geistige so beeinflußt auch das Seelische, die innere Stimmung, sehr stark die klare und sichere Reaktionsfähigkeit des Fliegers, auf die es hier ankommt. Eine seelische Depression, gleichviel aus welcher Ursache, kann hier zum Verhängnis werden.

Flieger sind ein „rauhes Geschlecht, so sagen sie gern von sich selber. Sie sind niemals Duckmäuser, niemals Frömmler, niemals Spielverderber gewesen. Immer aber haben sie

einen ganz besonders hohen Begriff von der Kameradschaft gehabt. Die „Fliegerkameradschaft" ist geradezu sprichwörtlich geworden. Zur echten Kameradschaft gehören nun einmal ein paar Eigenschaften, die unerläßlich sind, Zuverlässigkeit, Ehrlichkeit und Achtung vor der Eigenart des anderen.

Dieser Geist einer ganz besonders hilfreichen Kameradschaft, zusammengefügt durch eine gemeinsame große Aufgabe und das gleiche hohe Ziel, geadelt durch die Nähe von Tod und Gefahr, ist das schönste Erbe der Rhönflieger. Der „Rhöngeist" war ursprünglich vielleicht nur die Bezeichnung für einen heiteren Spuk, einen nächtlichen Scherz. Spuk und Scherz aber hatten schon damals erzieherische Hintergründe. Heute ist uns der „Rhöngeist" zum Begriff einer Kameradschaft geworden, die auf keinerlei äußeren Vorzügen, weder auf Geld noch sozialer Stellung beruht, die nicht Rasse, nicht Nation trennt, in der für Ansehen und Geltung nur entscheidend sind die gleiche Begeisterung, die gleiche Hingabe für die Sache, die gute Leistung und der saubere Charakter.



NEUNTES GEBOT

Wie der Seemann sein Schiff und wie der Reiter sein Pferd, so muß der Segelflieger sein Flugzeug genau kennen und beherrschen, muß er um dessen Flugeigenschaften und Leistungsgrenzen und um dessen besondere Neigungen und Abneigungen wissen.

Das heißt:

Wie bei jedem Sport kann auch beim Segelflug nur die genaue Kenntnis und vollkommene Beherrschung des sportlichen Geräts zur sportlichen Meisterschaft führen.

Schon der Modellflugzeugbau trägt viel dazu bei, die für das Fliegen begeisterte Jugend mit dem Segelflugzeug und seinen aerodynamischen Eigenschaften bekannt zu machen. Weit mehr aber noch macht das Bauen von Segelflugzeugen in den Baugruppen mit allen Einzelheiten des Flugzeugs vertraut. Wer monatelang selber mit Sperrholz, Leinwand, Cellon oder Leichtmetall umgegangen ist, selber

gehobelt, gehämmert, gefeilt und geleimt hat, der kennt das Material und der kennt auch seine Festigkeit. Wer selber am Rumpfende die Steuerorgane, das horizontale Höhensteuer und das vertikale Seitensteuer, mit angebracht und durch Stahlseile beweglich gemacht hat, der weiß, wie die Steuerorgane wirksam werden. Wer selber den Holm mit auf die Helling gelegt, das zierliche Gitterwerk des Flächengerippes mit eingebaut hat, das den Flügeln Form und Haltbarkeit gibt, der weiß um das Innere der Organe seines Flugzeugs, gleichsam um dessen Anatomie, Bescheid.

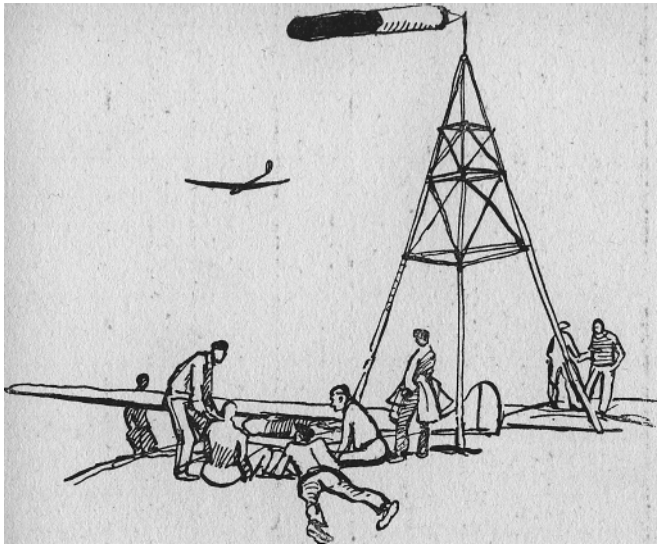
Wie viele Tausende von Einzelerfahrungen mußten gemacht werden, bis auf aerodynamisch-konstruktivem Gebiet klare und gründliche Erkenntnisse gewonnen waren. Heute gehört es, wie das „Handbuch des Segelfliegens" uns lehrt, zum segelfliegerischen ABC, daß das ideale Segelflugzeug eine möglichst geringe Sinkgeschwindigkeit, einen guten Gleitwinkel und eine große Geschwindigkeitsspanne haben muß. Es soll beim Thermikfliegen langsam und im Geradeausflug schnell fliegen. Beim Thermikkreisen will man bei möglichst kleiner Sinkgeschwindigkeit, im gestreckten Geradeausflug mit möglichst gutem Gleitwinkel fliegen. Den Abwind gilt es schnell zu durchstoßen. Es ist das Verdienst von Männern wie Alexander Lippisch, diese fliegerischen Erfahrungen zu konstruktiven Gedanken verarbeitet und in der sogenannten Geschwindigkeitspolare sichtbar gemacht zu haben, die heute der wichtigste Vergleichsmaßstab für die Leistungsfähigkeit eines Segelflugzeugs ist.

Man sehe sich den Weg an, den die Entwicklung des Segelflugzeugbaus vom „Besenstiel" bis zum „Reiher" genommen hat, um den gewaltigen Fortschritt in der aerodynamischen Formgebung zu erkennen. Aus dem Zwang, den Luftwiderstand immer mehr zu verringern, entstanden auch schwanzlose Flugzeuge, wie sie die Gebrüder Horten

konstruiert haben. Ihre Flugeigenschaften aber bereiten bis heute noch manche Schwierigkeit.

Jedes Flugzeug hat wie ein Segelboot oder ein Reitpferd seine besonderen Eigenschaften. Für je höhere Leistungen es bestimmt ist, je raffinierter es sozusagen gebaut ist, desto empfindlicher ist es oft auch in seiner Handhabung. Bei einer schnittigen Rennjacht ist das nicht anders, und ein nervöses Vollblut hat erst recht seine Launen.

Nichts dient so sehr der vollendeten Beherrschung des Flugzeugs wie der Kunstflug. Er soll zugleich die Sicherheit geben, sich auch in ungewöhnlichen Fluglagen zurecht zu finden. Man muß einmal Otto Bräutigam, Ernst Günther Haase oder Hanna Reitsch, Deutschlands beste Segelfliegerin, gesehen haben, wie sie mit ihren hölzernen Vögeln am Himmel herumturnen, um zu wissen, daß die Segelflieger im Kunstflug den Motorfliegern in nichts nachstehen. Längst haben sie gelernt, die gleichen Kunstflugfiguren wie jene auszuführen. Vom „Flugstift" bis zum Kunstflieger ist freilich ein weiter Weg.



ZEHNTES GEBOT

Und wie der Seemann sein Schiff und wie der Reiter sein Pferd sorgfältig pflegt und instandhält, muß das gleiche der Segelflieger auch mit seinem Flugzeug tun. Er muß es hegen und pflegen, und er muß es liebhaben wie ein lebendiges Wesen.

Das heißt:

Ein Segelflugzeug ist keine Maschine. Auch nicht, wenn es die Flieger selber, vom Motorflugzeug her an diese Bezeichnung gewöhnt, so nennen. Es ist ein Werk fleißiger Hände und wenn es wohlgeraten ist, ein Kunstwerk. Etwas, das wir selber erst im Traum gesehen und dann in vielen Monaten harter Arbeit verwirklicht haben, steht unserem Herzen

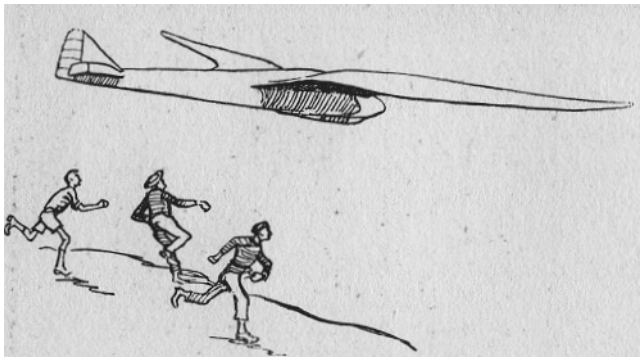
ganz anders nah als eine in schneller Massenkonstruktion entstandene Maschine. Etwas aber, dem wir uns anvertrauen, damit es uns, von den Winden und Stürmen des Himmels gehoben, sicher über die Abgründe trägt, etwas, mit dem wir allein sind in der tiefen Stille und Einsamkeit des Weltraums, etwas, das uns zu den größten Erlebnissen unseres Lebens verhilft, das uns aus neuer Schau Erde und Menschen erblicken läßt, das ist uns selbst mehr als ein Instrument, als ein sportliches Gerät - das ist uns Freund und Bruder. Sein Flugzeug ist für den Segelflieger ein lebendiges Wesen. Er gibt ihm einen Namen. Er teilt mit ihm Freude und Leid. Oft auch redet er mit ihm in der großen Einsamkeit. Oft ruft er es an in Augenblicken der Not. Landet er mit ihm nach einem besonders schönen oder auch einem besonders gefährlichen Flug, so können wir beobachten, wie er ihm liebkosend die Flügel streichelt, gleichsam als ob er sich bei ihm bedanke.

Darum ist es für den rechten Segelflieger eine Herzenssache, daß ebenso wie der Seemann sein Schiff und wie der Reiter sein Pferd, er sein Flugzeug sorgfältig pflegt und instandhält. Er schleppt es selber mit in die Halle. Vor jedem Flug überprüft er es noch einmal genau. Jeder Schaden, den es erleidet, schmerzt ihn, als habe er sich selber verletzt, und er ist nicht eher wieder beruhigt, bis der Schaden „kuriert" ist. Ist ihm eine große Leistung geglückt, so ist er auf sein Flugzeug nicht weniger stolz als ein Reiter auf sein im Rennen siegreiches Pferd.

Der Segelflieger nennt die ordnungsgemäße Behandlung seines Flugzeugs: Wartung. Die beste Vorschule für sie ist noch immer die Beteiligung am Bauen. Nur wer durch die Schule einer Segelflugzeug-Bauwerkstatt gegangen ist, kann beurteilen, ob sein Flugzeug nach einer Reihe von Flügen noch voll „betriebsfähig" ist. Hier lernt er nicht nur die

Herstellung der einzelnen Teile seines Flugzeugs in Holz oder Metallbauweise, hier lernt er auch, welchen Einfluß auf die Haltbarkeit eine schadhafte Holmbeplankung oder eine angeknickte Rippe hat und vieles mehr, was dazu dient, seinem Flugzeug eine möglichst lange Lebensdauer zu verschaffen. Er trauert um das Ende einer „Kiste" nicht weniger als um den Tod eines guten Freundes.

69



ELFTES GEBOT

Er muß allmählich mit seinem Flugzeug so eins ` werden, als seien dessen Flügel seine eigenen.'

Das heißt:

So wie der Reiter mit seinem Pferd eins wird, daß es auf den leisesten Druck seiner Schenkel reagiert, so eins soll auch der Segelflieger allmählich mit seinem Flugzeug werden. Dieses völlige Einswerden ist es, das zu höchster Meisterschaft führt.

Nicht jeder, der leidenschaftlich gern reitet, bringt es im Reiten soweit, daß er an einem Rennen teilnehmen kann oder daß er die „Hohe Schule des Reitens" beherrscht. Auch nicht aus jedem Segelflieger wird ein Leistungssegelflieger. Nicht jeder wird auch die „Hohe Schule des Segelfluges" beherrschen, wie Wolf Hirth sein praktisches Lehrbuch des thermischen Segelns benannt hat. Trotzdem werden viele Tausende sich an den Gleit- und Segelflügen am Hang erfreuen, die zur Ablegung von drei Prüfungen, der A-,B-und

C-Prüfung, und zur Erwerbung der beliebten, von allen anderen Nationen übernommenen blauen Abzeichen mit ein, zwei und drei weißen Möwen im Grunde führen. Zum Leistungsflieger aber wird man erst, wenn man durch einen Dauerflug von fünf Stunden, einen Streckenflug von 50 Kilometern und einen Höhenflug von 1000 Metern das silbene Leistungsabzeichen erringen konnte. Seine ersten Träger waren Wolf Hirth und Robert Kronfeld. Im Jahre 1937 erfüllte die „Internationale Studienkommission für Segelflug" einen lange gehegten Wunsch der Segelflieger durch die Schaffung eines „goldenen Leistungsabzeichens" für einen Streckenflug von 300 Kilometern und einen Höhenflug von 3000 Metern, bei dem sich um die drei Möwen statt eines silbernen ein goldener Kranz von Eichenblättern schlingt. Heute gibt es auch noch das „Goldene Leistungsabzeichen mit Brillanten" und zwar für je einen Streckenflug von 500 Kilometern, einen Höhenflug von 5000 Metern und einen Zielflug von 300 Kilometern.

Um „auf Strecke" gehen zu können, muß man schon fest mit seinem Flugzeug „verwachsen" sein, muß man mit ihm „sauber" fliegen und steil kurven können. Was alles noch praktisch dazu gehört, das lehren den jungen Segelflieger der Fluglehrer und die eigene Erfahrung. Viel hat zur Erlernung einer „sauberen" Flugtechnik die mit anderen von Fritz Stamer, dem um die segelfliegerische Erziehung hochverdienten langjährigen Lehrer auf der Wasserkuppe, durchgeführte Schulung auf Doppelsitzern beigetragen. Fritz Stamer ist heute Generalsekretär des Deutschen Aeroklubs. Ein Meister muß man auch sein, um Flüge in Wolken, sogenannte „Blindflüge", zu wagen. Erst im Blindflug, meint Wolfgang Späte, der selber ein solcher Meister war, fühle sich der Segelflieger als Herr über die Elemente, und nicht um alles werde er die Minuten und Sekunden missen mögen, in denen

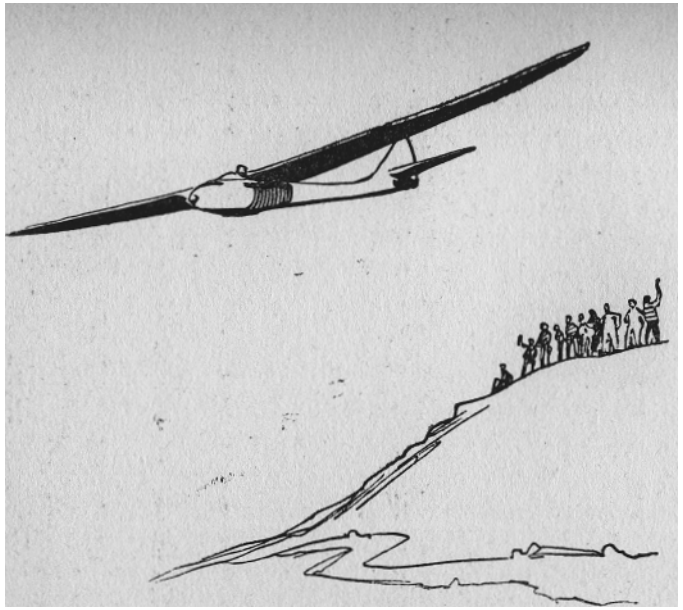
er sich durch das milchige Grau zum strahlenden Blau des „Höhenhimmels" hinaufarbeitete. Zur Hohen Schule des Segelfluges gehören auch die Thermikflüge und die Hochgebirgsflüge.

Die Krönung segelfliegerischen Könnens aber bedeutet wohl der Zielflug. Stets waren bei den Wettbewerben die höchsten Preise für ihn ausgesetzt. Er setzt ein tiefes Vertrautsein und ein völliges Beherrschen aller Aufwindarten des Luftreichs voraus. Doch auch sein Wert liegt nicht in der Nützlichkeit, denn Motorflugzeug und Eisenbahn verbinden viel schneller und sicherer die verschiedenen Orte der Erde miteinander. Sein Wert liegt in der Freude am segelfliegerischen Können. In jedem Augenblick seines Fluges zu dem weit entfernten Ziel muß der Flieger die Wetterlage richtig einschätzen, stets die für ihn günstigste Aufwindart wählen, niemals darf er verzagen, immer wieder muß er den Kampf mit den Elementen *der* Luft aufnehmen allen Überraschungen zum Trotz.

Für das Einswerden des Segelfliegers mit seinem Flugzeug hat Peter Riedel einmal einen sehr schönen Ausdruck gefunden. Je länger er in der Luft sei und bei jedem Flug mehr, sagte er, schärfe sich ihm das Gefühl für den Wind, so daß es ihm sei, als ob sich die Nervenspitzen in die Flügelenden verlegten". Mit einer Gewißheit, die von der Logik gar nicht erfaßt werden könne, errate man, ahne man die Strömungen der Luft. Peter Riedel schließt daraus, daß die Menschen einmal im Laufe der natürlichen Entwicklungsgeschichte Vögel gewesen seien. Mit dieser Ansicht steht er freilich allein da; sie ist wissenschaftlich in keiner Weise begründbar.

Wenn man auch den Wind nicht spürt, solange man in der Luft ist, höchstens gelegentlich einen Luftstoß, der aber nur unangenehm empfunden wird, so schließt das nicht aus, dass

der Segelflieger, wenn er in großen Höhen über die Erde dahinsegelt, ein Gefühl in sich verspürt, das ihn dem Vogel verwandt sein läßt. Und wer kann wissen, ob sich im Laufe von segelfliegenden Generationen nicht ein eigener Wind Sinn entwickelt? Dann wird der Segelflieger dem Vogel gleich den Wind erwittern und den tragenden Luftstrom in seinen Gliedern spüren.



ZWOLFTES GEBOT

Man muß euch Segelflieger nicht nur an den weißen Möwen auf blauem Grunde erkennen, sondern an dem helleren, freieren Blick, der immer hilfsbereiten Kameradschaft, dem völligen Mangel an Eitelkeit und kleinlicher Gesinnung. Dann werdet ihr euch überall unter den Völkern finden und verbinden, werdet ihr der Anfang eines neuen Adels sein und zugleich die ersten Bürger einer freien, friedlich vereinigten Welt.

Das heißt:

Segelflug ist auch eine neue Lebensform. Das ist vielleicht schon ein zu großes Wort für das, was hier gemeint ist. Sie lieben keine großen Worte, die Segelflieger.

1

Sieht man aber, wie das ein bekannter Philosoph unserer Zeit tut, in dem „Chauffeur-Typus" das für unsere heutige Lebensform gültige Vorbild, so unterscheidet sich der junge Segelflieger doch so sehr von ihm, daß man von ihm wohl als vom Typus einer neuen Lebensform sprechen könnte. Im ~Chauffeur" verkörpert sich nach der Meinung dieses Philosophen der moderne Massengeist. Er ist für ihn der bestimmende Vertreter dieses Massenzeitalters, so wie es zu anderen Zeiten der Priester, der Ritter oder der Edelmann war. Auch der Gentleman und auch der „königliche Kaufmann" waren einmal die tonangebenden Typen einer Zeit, waren vorbildlich für sie. Sie gaben dem Zeitgeist das Gepräge. Sie waren der Adel, mit und ohne Adelsprädikat, und es galt für sie die Devise:“noblesse oblige" - Adel verpflichtet. Heute, so meint unser Philosoph, orientiere die Menschheit sich am Chauffeur-Typus, und jeder Knabe wolle zunächst Chauffeur werden, auch wenn er Ingenieur oder Techniker sagt. Zum Chauffeur gehöre die Maschine, das Mechanisierte, Massenhafte, Serienhafte - das jederzeit übertragbare. Dieser Typus sei aus dem Triumph der Technik über die Natur, der Mechanik über das Elementare hervorgegangen. Und weil er sich vom lebendigen Atem der Natur so weit entfernt habe, sei er an lebendigen Kräften, an Liebe, Ehrfurcht und allen starken Gefühlen so arm geworden. Überall brauche er Ersatzkräfte. Wir müssen uns wohl eingestehen, daß sehr viel Wahres an dem ist, was dieser Philosoph sagt.

Und der Segelflieger -? Ist er nicht fast in allem das Gegenteil? Freiwillig und leidenschaftlich gibt er sich wieder dem Elementaren hin, den Winden und Stürmen - unberechenbaren Gewalten. Wenn einer sich dem „lebendigen Atem der Natur", dem „Odem Gottes", wie die Bibel den Wind nennt, anvertraut, so ist er es. Sein „Motor" ist ein Stück

Natur, und er bedient sich keines Mechanismus, um sich die natürlichen Kräfte gefügig zu machen. Er dient ihnen, demütig, aufmerksam, mit voller Hingabe. Er läßt sich von ihnen in ihre Geheimnisse einweihen. Beim Segelflug gibt es nichts „Übertragbares", nichts Schematisches - kein Flug ist wie der andere. Der Chauffeur braucht die Straße. Für den Segelflieger gibt es keine. Er ist der Sucher und Finder von unsichtbaren Pfaden, der gewitzte Errater des sphinxhaften Rätsels „Wind", ein Künstler - alles andere als ein Chauffeur.

Das Flugzeug des Segelfliegers ist keine Maschine, es ist eine mühsame Handarbeit; in seiner Vollendung ein Kunstwerk. Er dringt nicht lärmend mit ihm in das heilige Schweigen des Himmels ein. Lautlos kreist und schwebt er mit ihm im Raum. Zur Maschine gehört der Lärm, zum Segelflugzeug die Stille.

Allein und einsam mit seinem Flugzeug am Himmel hängend, wird der Segelflieger geradezu zum Symbol des Einzelnen. Punkt, nicht Masse. Erblickt man, wie das ein gefeierter spanischer Philosoph unserer Tage tut, in der Y7berfüllung das Hauptmerkmal des Massenzeitalters, nun - der Himmel ist nicht überfüllt. Die Flugzeuge, die gleichzeitig am Himmel zu sehen sind, sie sind noch zu zählen. Himmel, Meer und Gebirge bewahren ihre Einsamkeit. Wer aus der Einsamkeit des Himmels zurückkehrt, fühlt sich nicht als Massenmensch. Auch in der Flugschule, in Verein und Klub weiß der Segelflieger sich einer Gemeinschaft zugehörig, die nicht Masse ist. In dieser Gemeinschaft wird jeder seiner Persönlichkeit und seiner Leistung nach gewertet und geachtet. Kameradschaft ist niemals Masse. Freiwillig unterwirft er sich beim Unterricht, beim Wettbewerb der sportlichen Disziplin, den sportlichen Gesetzen. Oberstes sportliches Gesetz ist Fairneß. Das ist ein aristokratisches Prin

zip, kein Massenerzeugnis. Hier reift eine neue Elite heran, aber auf Grund ganz anderer Voraussetzungen als alle früheren: ein neuer Adel, der nur durch Charakter und Leistung bestimmt wird.

Alles Kleine, Kleinliche, Allzumenschliche verblaßt aus der Perspektive des Fliegenden. Wer die Weite und Klarheit des Himmels um sich hat, dessen Blick weitet und klärt sich auch. Kein Grenzpfahl stört hier oben. Die Erde wird zur gemeinsamen Heimat aller. Und wie wir erst in der Fremde wissen, was das ist: Liebe zur Heimat, so sehnt sich der Flieger aus der Einsamkeit des Himmels zur Erde als seiner Heimat zurück, lernt er die Erde als seine Heimat lieben.

Viel gründlicher als dem erstaunten Gulliver im Reich der Zwerge schrumpft dem Fliegenden das Menschengeschlecht zusammen. Kaum will er glauben, daß die winzigen Punkte dort unten noch Menschen sind. Und doch wie wichtig nimmt sich jedes dieser Pünktchen! Nicht mehr so groß und wichtig will dem Flieger alles erscheinen, was sie angeht. Fliegerblick erzieht zur Bescheidenheit. Und da der Flieger weiß, daß auch er selber solch ein Pünktchen ist, wird er über sich lächeln müssen, wenn er sich bei einer Eitelkeit oder kleinlichen Gesinnung ertappt.

Wie sehr widerspricht das ~königliche Spiel mit den unsichtbaren Gewalten des Luftraums", widerspricht die schöne Zwecklosigkeit der ganzen Segelfliegerei dem materiellen Zeitgeist! Welche Hingabe, welche Begeisterung für etwas, was nur Zeit und Mühe kostet, nicht ohne Gefahr ist - und doch keinen realen Gewinn bringt! Wir sind keine Philosophen und haben nicht zu entscheiden, ob hier der Typus einer neuen Lebensform im Werden ist. Mit dem Chauffeur Typus aber, das glauben wir gezeigt zu haben, hat er nur noch wenig gemeinsam.

Eine Hoffnung und Zuversicht will dem still am Himmel Segelnden kommen: daß die Menschen dort unten es lernen werden, aus der. kurzen Zeitspanne, die ihr Leben umfaßt, etwas Schöneres zu machen, als sie es heute tun: Frieden zu halten und gegeneinander gütig zu sein. Anders empfindet der Mensch den Menschen aus solcher Einsamkeit des Himmels heraus. Und von solchem neuen Empfinden sollte keine Wirkung ausgehen in eine kommende Zeit?

DIE ZWÖLF GEBOTE

Erstes Gebot S.5

Wer Segelflieger werden will, der muß das reine und starke Ver langen danach haben, sich den Himmel zu seiner zweiten Heimat zu machen - so wie der Seemann das Meer.

Zweites Gebot S.19

Und wie der Seemann das Element des Wassers kennen und lieben muß, so muß der Segelflieger das Element der Luft kennen und lieben mit allem, was in ihm ist, seinen Winden, Wolken, Stürmen und Gefahren.

Drittes Gebot S.31

Er muß fliegen um des Fliegens willen. Viertes Gebot S.37

Aber er muß auch Augen und Herz für die Schönheiten haben, die ihm das Fliegen durch die blauen Weiten des Himmels mit seinen strahlenden Wolkengebirgen und über eine für den Flieger blick neue, seltsam veränderte Erde öffnet, sonst bliebe sein Herz leer und er wäre mit sehenden Augen blind.

Fünftes Gebot S.42

Und er muß das Element der Luft immer besser kennen lernen wollen, er muß auch ein Wißbegieriger und ein Forscher sein, damit sein Flug zu immer größeren Leistungen führt und sich ihm alle Möglichkeiten des Luftmeeres erschließen.

Sechstes Gebot S.52

Er muß den Kampf mit den Gewalten der Natur lieben, und es muß ein Trotz in ihm sein, stärker sein zu wollen als Sturm und Gewitter.

Siebentes Gebot S.58

Niemals aber soll er mehr riskieren, als er leisten kann.

Achtes Gebot S.61

Dem reinen Element der Luft soll er auch einen reinen Menschen anbieten. Er muß, wenn er in sein Flugzeug steigt, körperlich, geistig und seelisch in Form sein.

Neuntes Gebot S.64

Wie der Seemann sein Schiff und wie der Reiter sein Pferd, so muß der Segelflieger sein Flugzeug genau kennen und beherrschen, muß er um dessen Flugeigenschaften und Leistungsgrenzen und um dessen besondere Neigungen und Abneigungen wissen.

Zehntes Gebot S.67

Und wie der Seemann sein Schiff und wie der Reiter sein Pferd sorgfältig pflegt und instandhält, muß das gleiche der Segelflieger auch mit seinem Flugzeug tun. Er muß es hegen und pflegen, und er muß es liebhaben wie ein lebendiges Wesen.

Elftes Gebot S.70

Er muß allmählich mit seinem Flugzeug so eins werden, als seien dessen Flügel seine eigenen.

Zwölftes Gebot S.74

Man muß euch Segelflieger nicht nur an den weißen Möwen auf blauem Grunde erkennen, sondern an dem helleren, freieren Blick, der immer hilfsbereiten Kameradschaft, dem völligen Mangel an Eitelkeit und kleinlicher Gesinnung. Dann werdet ihr euch über all unter den Völkern finden und verbinden, werdet ihr der An fang eines neuen Adels sein und zugleich die ersten Bürger einer freien, friedlich vereinigten Welt.