Ein Segelflieger

Robert Kronfeld

VON KARL THEODOR HAANEN

KARL THEODOR HAANEN

Ein Segelflieger

Robert Kronfeld

LUFTFAHRT-VERLAG WALTER ZUERL
MÜNCHEN

Alle Rechte, insbesondere die der Übersetzung, Verfilmung und Rundfunkübertragung vorbehalten.
Copyright 1962 by Luftfahrt-Verlag Walter Zuerl, München.
Druck: Donau Kurier, Ingolstadt.

Dem Andenken
der für den Flug
gestorbenen Segelflieger,
insbesondere
Wolf Hirth und Günther Groenhoff,
in herzlicher Verbundenheit
gewidmet.

ZUM GELEIT

In den Jahren 1927—1930 nahm der deutsche Segelflug einen ungeahnten Aufschwung. Man hatte die weiten fliegerischen Möglichkeiten des Gewitterfluges und der Thermik entdeckt. Damit löste man sich immer mehr vom Hang-Segelflug und ging auf die freie Strecke. In einer kleinen Spitzengruppe trafen sich Flieger, deren Namen in der Geschichte des Segelfluges mit leuchtenden Lettern eingetragen werden müssen. Zu dieser Spitzengruppe gehörten Wolf Hirth, Günther Groenhoff, Johannes Nehring, Max Kegel, und zu ihnen gehörte auch Robert Kronfeld. Dieser Segelflieger, dessen Leben das vorliegende Buch schildert, war der Träger mancher Weltrekordleistungen in der damaligen Entwicklung. Robert Kronfeld war nicht nur Segelflieger, sondern auch Techniker, Konstrukteur und Einflieger. Seine Universalität als Flieger und Ingenieur, als Forscher und Konstrukteur, seine Leistungen und seine Erfolge machen ihn auch heute noch zu einem Vorbild für unsere flugbegeisterte Jugend. Möge sie aus dem vorliegenden Buch erkennen, daß Flieger sein mehr bedeutet als die Beschäftigung mit dem Fliegen. Segelfliegen ist letzten Endes eine Sache des Herzens und der Lebensfreude. So wünsche ich diesem Buch auf dem Wege zu unserer Jugend vollen Erfolg.

(Vorsitzender der Deutschen Segelflugkommission)

VORWORT

Auch Bücher haben ihr Schicksal

Man schrieb das Jahr 1932. Es war eine turbulente Zeit, in der die braunen Bataillone die Straße beherrschten. Eine unheimliche Saat begann aufzugehen. Die erste Auflage des Buches „Ein Segelflieger - Robert Kronfeld" war gerade erschienen. Sie fand überall begeisterte Zustimmung. So schrieb der damalige Vorsitzende des Deutschen Luftsportverbandes: „Ihre Schilderung des Lebens und Wirkens von Kronfeld ist ganz besonders anschaulich und wird infolgedessen nicht verfehlen, auf die deutsche Jugend eine besonders starke Wirkung auszuüben. Ganz besonders freute mich auch die Fülle der hübschen und mir größtenteils unbekannten Bilder, die Sie haben aufnehmen können." Der bekannte Segelflieger und Konstrukteur Erich Bachem: „Sie haben mir mit der Übersendung Ihres Büchleins eine große Freude bereitet. Ich war für Stunden wieder auf der Wasserkuppe und unter den Wolken. Wer Ihr Buch liest, muß Segelfliegen lernen."
Im Flugsport faßt Oskar Ursinus seine Eindrücke wie folgt zusammen: „Haanen hat es wirklich verstanden, als scharfer Beobachter mit Begeisterung für die Segelfliegerei mit dem ihm eigenen dichterischen Empfinden das Segelfliegerleben plastisch zu schildern. In treffender Sprache hat er das vorwärtstreibende Element, den Geist der Rhön, in meisterhafter Weise gekennzeichnet, und dieser Geist war es, welcher der Bewegung einen Schwung verlieh, um den uns das Ausland beneidet. Und jetzt eine kleine Ermahnung: Wo der Schwung fehlt, wo kleinliche Vereins- und Gruppenstreitigkeiten oft die Arbeit verleiden, sollte man das vorliegende Buch lesen. Man erkennt dann, daß der Idealismus eben
zum Fliegen gehört und Undankbarkeit, wie man oft sagen muß, in Kauf genommen werden muß." Die BZ am Mittag, ein Berliner Boulevardblatt, meinte: „Ein Segelfliegerleben? Weit mehr. Ein Hymnus in Wort und Bild auf den fliegenden Menschen und den herrlichen Windvogel, der ihm die Erdenschwere nimmt. Man vertieft sich mit höchstem Genuß in das Werk. Wer wissen will, was es überhaupt mit dem Segelflug, der schon weiteste Kreise der Jugend in seinen Bann gezogen, auf sich hat, lese dieses Buch über Robert Kronfeld, einen der bedeutendsten deutschen Segelflieger."
Kronfeld selbst schildert seinen Alltag und die Aufnahme des Buches wie folgt: „Das andere Volk hier schläft, liest Zeitung, spielt Ping-Pong oder betätigt sich sonstwie in diesem Stil, und ich schreibe Briefe. Ich bin wieder einmal in Braunschweig. Meine alte, liebe DVS läßt mich nicht ganz los. Ich muß hier wieder, wie es so schön im Vertrag heißt, ‚die Beratung und Einführung in den Segelflugunterricht' übernehmen. Im übrigen muß ich meinen B-2-Schein erhalten, und da der heute abläuft, bin ich gestern hier eingetrudelt und habe indessen meine 20 Scheinerhaltungsflüge auf Junkers F-13 heruntergekurbelt. Komisches Ding, so ein großer Äppelkahn aus Blech, an dem sich vorne immer was dreht. Aber die Beschäftigung mit diesen

Dingern wird hier mit tiefem sittlichem Ernst durchgeführt, daß man nicht einmal mehr zur Kenntnis nimmt, wie so'n Blechesel klappert, wenn man ihn mehr oder weniger sanft auf den Boden setzt. Alles zusammen ist das Unternehmen ganz lustig, und ich gebe mich gern dem dornröschenähnlichen Zustand hin, dem hier jeder verfällt, der durch die Atmosphäre sanfter Prinzenerziehung hervorgerufen wird, die hier herrscht. Um ernst zu sein: Die Knaben hier wissen nicht, wie gut sie es haben, und ich fürchte, daß es einigen von ihnen verdammt bitter ankommen wird, wenn sie sich nur einmal derartig ihrer Haut wehren müssen, wie ich es dauernd tue, um mich und die Meinen über Wasser zu halten. Ich konnte meine Tätigkeit in Weimar natürlich nicht aufgeben, zumal dort ein liebes kleines ‚Austriachen' im Entstehen ist. Dieses Lieblingskind von Dr. Kupper wird 20 m Spannweite haben und sonst leichter, kleiner und zierlicher werden, als es die ‚Wien' war. Also bestimmt etwas für die weiten Herzen der Familie Haanen. Die KR-1 wird derzeit fein und von mir neu durchkonstruiert, da auf einmal sowohl die Luftpolizei Hannover wie die in Wien sich dieses Schifflein bauen wollen und sich von mir die Zeichnungen dafür fordern. Die Ihnen angekündigte Sensation im November ist danebengegangen, und ich bin um einige 100 Mark ärmer und einige Erfahrungen reicher, die sich allerdings mal irgendwann auswirken werden. Für die Neuauflage Ihres Buches müssen Sie schon allerdings Platz für einen Artikel lassen. Augenblicklich sind die Beinings auf mich böse, weil ich so lange nichts von mir hören lasse, und daher schreibe ich den Haanens, denn der kluge Mann baut vor, und es bedeutet eine kolossale Stärkung meines Selbstbewußtseins, wenn ich weiß, daß wenigstens zwei augenblicklich nicht böse auf mich sind.
Vor einer Stunde bestellte mich Papa Keller, genannt der ‚Alte', in seiner furchtbar netten, leicht polternden Art zu sich hinauf, händigte mir den Vertrag aus und sprach über unzählige Dinge, nur nicht über ein Buch über einen Segelflieger, das auf seinem Schreibtisch lag. Ich war ehrlich begeistert über die Aufmachung und vor allen Dingen darüber, daß ‚Ein Segelflieger' groß und ‚Robert Kronfeld' geschmackvoll klein geschrieben waren. Dem guten Onkel Alfred (Alfred Keller) scheint die Sache ganz gut gefallen zu haben, aber er sagte natürlich kein Wort zu mir und hatte mir auch nur das Buch vor die Nase gelegt, daß ich es unbedingt sehen mußte. Da ich es in fertiger Form noch nie gesehen hatte, bat ich zum Schluß, doch einen Blick hineinwerfen zu dürfen, und muß sagen, der Gesamteindruck ist wirklich vorzüglich. Der Alte brummte noch so was von ‚sehr guter Verlag', und dann war ich wieder draußen und der Fall schien erledigt.
Also meinen herzlichsten Glückwunsch zu dem Büchlein, und ich hoffe, daß es recht viel Erfolg haben wird. Wenn Sie Adressen brauchen von Leuten, denen Sie das Buch schicken wollen zwecks Urteilen darüber, so teilen Sie mir das bitte mit.
Morgen fliege ich, so Gott und der Nebel das will, nach Weimar. Alles, was dort schiefgegangen ist, wieder einzurenken, steckengebliebene Konstrukteure auf Touren zu bringen und weinende Helfer zu trösten. Am Montag bin ich wieder mehr oder weniger ausgeschlafen im Dienst und werde mich u.a. blindfliegenderweise betätigen. Am meisten motorfliegen habe ich in letzter Zeit auf meiner kleinen Messerschmitt gelernt. Da mir die Wetterfrösche meistens sagen, das Wetter sei schlecht, so habe ich sie lieber gar nicht gefragt und bin einfach losgeflogen. So flog ich einmal ahnungslos in Weimar los, wo in ganz Deutschland der Nebel lag, nur in Weimar war ein Loch, das sich 5 Minuten nach meinem Start auch zuzog. Ich wollte nach Grunau zu Wolf Hirth und flog erst eine Stunde über dem Nebel und dann $1^1/_2$ Stunden nach dem berühmten Prinzip der Fliegerei: linkes Rad der Maschine auf der rechten Schiene der Eisenbahn weiter. Zum Schluß strandete ich auf einer Waldlichtung. Da es außerdem noch finster wurde und die Kamine in der Nähe von

Görlitz ungefähr doppelt so hoch waren, als man bei dem Nebel sehen konnte, wollte ich sie nicht umlegen. Und da sich außerdem die Nebeldecke plötzlich noch mehr senkte, landete ich not. Das war ganz lustig. Und ein andermal auch eine Nachtlandung, die ich machte, mit folgendem Nachtstart in der gleichen Weise, nachdem ich den Zielflughafen angerufen hatte, sie wollten mal ein bißchen Licht machen. Gerade, als ich zur Landung anschwebte, gab's natürlich Kurzschluß, und es war doch alles wieder pechrabenfinster. Solche und ähnliche Scherze ereignen sich nun dauernd von Zeit zu Zeit. Weihnachten gibt's in Wien Segelflugausstellung und dann pendle ich wieder zwischen Braunschweig und Weimar, damit ich nur ja nicht zu wenig zu tun habe."

*

Da traf wie ein Blitz aus heiterem Himmel die Nachricht ein, daß Robert Kronfelds Tage in Deutschland gezählt seien, denn er war Jude. Sein Vater schrieb in einem Brief an den Verfasser: „Die Frage: Rasse und Konfession, von der so lange nicht gesprochen wurde, ist jetzt leider ans Tageslicht gezerrt worden und muß beantwortet werden. Durchaus im
Einverständnis mit Bob. Seine Eltern waren Juden, er selbst kam als Jude zur Welt. Das ist die Wahrheit, und daß dafür sein Wirken in und für Deutschland, wo er jahrelang so schön und erfolgreich gearbeitet hat, derzeit fraglich, wenn nicht gar unmöglich gemacht wird, empfindet er recht schmerzlich."
Kronfeld selbst war sich im klaren über das, was ihm bevorstand, und ging nach Österreich zurück. Zum Rhönwettbewerb 1933 wollte Wolf Hirth ihm in einmaliger Kameradschaft seine eigene Maschine zur Teilnahme zur Verfügung stellen. Kronfeld lehnte ab, er wollte seine guten Freunde nicht belasten. Er fand bald darauf in England eine ihn fliegerisch und konstruktiv befriedigende Arbeitsstätte. Er blieb innerlich allen guten Deutschen verbunden und bedauerte sein Fernbleiben wohl selbst am meisten. Jetzt, nach dreißig Jahren, erscheint das Buch „Ein Segelflieger — Robert Kronfeld" gewissermaßen als Wiedergutmachung für das begangene Unrecht, in einer neuen Auflage, die, umgearbeitet, wesentliche Fakten aus dem Leben des Segelfliegers enthält. Das Buch ist in erster Linie der heranwachsenden Jugend gewidmet, damit sie daraus erkennen soll, daß echter Pioniergeist und echte Flugbegeisterung zu Höchstleistungen führen.

Der Verfasser

Ein Geschenk des Frühlings

Der Sturm brauste durch die Straßen Wiens, er sammelte auf den Plätzen vor dem Schloß, auf dem Graben und den breiten Straßen alle Kraft und fegte neugestärkt durch die engen Gassen, fing sich in den Hausecken, und die brennende Lampe vor dem alten Heiligenbild am Stephansdom geriet ordentlich ins Schwanken. Der Sturm heulte und sang, brüllte und fauchte, als sei eine Horde hungriger Tiere hinter ihm her. Die Herren hielten sich ihre Hüte fest, und die Frau Hofrat erzählte noch lange mit nicht geringem Entsetzen, wie ihr der Wind indiskret den Rock und manches andere, das sich darunter verbarg, über den Kopf stülpte. In einem Cafehaus saßen einige pensionierte Beamte, schauten von ihren Zeitungen auf, meinten, seit achtundvierzig Jahren sei nicht mehr ein solcher Sturm dagewesen wie heuer, und da sie jeden Tag seit achtundvierzig Jahren das Wetter aufschrieben, mußte es wohl stimmen. Als nun noch ein Dachziegel vom nächsten Dach heruntersauste, da gab's keinen Zweifel mehr, daß es ein ganz außergewöhnlicher Sturm war. In einer Dachkammer legte eine alte Zigeunerin die Karten und stellte fest, daß das Kind, das um diese Stunde geboren würde, einmal im Sturm eine ungeheure Rolle spielen würde.

Schade — und es hätte so gut gepaßt — als Robert Kronfeld auf die Welt kam, sah sie und seine Vaterstadt Wien ganz anders aus. Frühling war's, so ein richtiger, echter, singender, lachender, frohgemuter Schubertfrühling, und in das Geburtszimmer heulte nicht der Sturm, sondern es leuchteten Mühende Obstbäume, selbst Sinnbilder beginnenden Lebens, selbst Kinder werdender Reife. Und das Geburtszimmer mit seinen großen, weiten Fensterscheiben war ganz erfüllt von dem heiteren Glanz des Frühlings.

Unwillkürlich denkt man an eine andere werdende Mutter, die durch einen frühlingsfrohen, von Blüten übersäten Garten schreitet, sie lehnt sich an einen Obstbaum, öffnet weit den Mund und trinkt die Sonnenstrahlen. Immer wieder schreitet diese glückliche Frau durch den leuchtenden, fruchtbereiten Garten und trinkt die Sonne. Und mit jedem Strahl steigt in ihr der Wunsch auf: Mögest du ein Sonnenkind werden. Von fern her singt über dem schimmernden Weiß des Blütenmeeres eine Geige die Melodie eines Wiegenliedes.

Die junge Frau hatte einen Traum. Es war ihr, als tanze sie über Wolken dem Himmel zu. Unter ihr lag das Haus und der Garten. Die Wipfel der höchsten Bäume wurden kleiner, die Erde versank. Sie tanzte von Wolke zu Wolke, sie flog von Stern zu Stern. Kaum mehr zu erkennen war die kleine Stadt, der stumpfe Turm der Kirche, die Sümpfe, die blauen Seen, die tiefgrünen Wiesen. Da überkam sie ein nie gekanntes Glücksgefühl. Sie spürte keine Anstrengung, keine Mühe, es war ein Geschenk, eine Gottesgabe, dieses Fliegen, dieses Schreiten in die Unendlichkeit des Alls, dieses Wandern in einem nie geschauten Lande voller Schönheit. So sah sie das Leben ihres werdenden Sohnes sich in Sonne, Licht, Schönheit und Glück vollenden. Es war Karoline, Otto Lilienthals Mutter. Beide, Lilienthal und Kronfeld, waren echte Frühlingskinder, und beider Leben war frohes Spiel und ernster Kampf, war forschend und arbeitend, experimentierend und bastelnd. Alles nur dem einen Ziele zustrebend, von der Erde loszukommen und zu fliegen.

Der erste Start des jungen Kronfeld ging nicht ganz programmäßig vor sich. Zunächst hatte er einen unbändigen Drang, ins Leben einzutreten, eigentlich war seine Landung erst vier Wochen später vorgesehen — aber alles war glücklich, als das strampelnde Kind in seiner Wiege lag. Der Kalender zeigte den 5. Mai 1904.

Während der Vater unentwegt sein Rädchen rollen ließ, bohrte und füllte, falsche Zähne an Stelle der verstorbenen echten setzte und gutsituierten Bürgern das Leben

vergoldete, hatte die Mutter ihre liebe Not mit Robert, der gar nicht essen wollte und alle Kinderkrankheiten durchmachte und immer so schlecht aussah. Er lachte nicht so viel wie die anderen Kinder, er war ernst, „grantig" wie der Wiener sagt. Sicher, er war ein Frühlingsgeschenk, aber es fehlte die Fülle, die Farbe, der Rausch des Blütentraumes. Da kam im fünfzehnten Lebensjahr ein Einschnitt, der Junge wurde nach Holland geschickt, nach Utrecht, in die kinderreiche Familie des Hauptmanns Thierreus. Holland ist das Land, das von Milch und Butter fließt — und welche Milch fließt hier, welche Butter staut sich goldgelb in großen Fässern! Da ging Robert Kronfeld auf, da wurde er in vier Monaten stark und kräftig, da wurde seine große Liebe zur köstlichen Milch geboren, die er sein Leben lang der besten Flasche Wein vorzog.

War er vor seiner Hollandkur ein schwacher Schüler, der sich mit Mühe und Not durch die unteren Klassen des Gymnasiums durchschlängelte, so rückte er jetzt auf. Für Sprachen eignete sich seine Veranlagung weniger als für technische Fächer; so ging er durch die Höhere Schule und bestand sein Maturum mit Auszeichnung.

Über seine Art berichtet besser als irgendein anderer sein Vater: Basteleien, Aquarium mit Wasser- und Luftzuleitung, Fototechnik, Radio verschlangen sein Taschengeld und manchmal noch einiges mehr. Still, versonnen, grüblerisch, Vorliebe für philosophische Themen und soziale Probleme, Abscheu vor der Politik. Sein Leitsatz war immer: „Der Mensch ist gut!" Vorliebe für ernste Lektüre, Reisebeschreibungen, Angst vor seßhafter, bürgerlicher Stellung, will sich alles selbst schaffen, erringen. Tiefes, weiches, mitfühlendes Gemüt — dabei Scheu, es zu zeigen, daher betont rauhe Schale, in der Schule bei Lehrern und Kameraden beliebt, durchaus anständig, stets bereit, anderen zu helfen, fremde Schuld auf sich zu nehmen. So ging das Leben des jungen Kronfeld dahin, ein Leben wie tausend andere, ein Leben, erfüllt von der Sonne eines kulturreichen Elternhauses. Und doch beginnt schon hier die Liebe zum Segelflug, eine große Liebe, eine unbekannte, blind tastende Liebe. Seine Freude am Basteln, an den Naturwissenschaften, an der Physik und Mathematik ist wertvolle Unterlage für die wissenschaftliche Durchdringung späterer Lebensaufgaben — in stillen Stunden aber nimmt er die Geige, spielt — spielt — Beethoven, Mozart, Schubert — spielt, wie der Wiener spielt — innig, mit dem Herzen — und in dieser Musik, in dem Gefühl für die Schönheit, die Notwendigkeit, für das Anfeuernde des Rhythmus liegt das Talent des künftigen Segelfliegers. Fliegen ist Rhythmus, ist eine streng aufgezogene und sachlich unterlegte unendliche Melodie. Gute Musiker sind gute Flieger, stellte Fritz Stamer, der Fluglehrer der Rhön, schon lange vorher fest. Wenn aber des Jungen Geige sang und klang, wenn die Melodie durch das Haus zog — dann — ja, dann war es, als ob die Blütenzweige der Geburtsstunde in das große Gartenzimmer mit den weiten Fensterscheiben lachten — dann war dieser Junge mit seiner Sehnsucht und seinem Herzen doch — ein Frühlingsgeschenk.

Schnee und Wasser

Das war in den Märztagen des Jahres 1928, als die Nachricht von einem furchtbaren Unglück über die Erde eilte. Dreizehn Menschenleben waren vom Schneesturm erfaßt, von einer Lawine begraben worden. Droben am Sonnenblick war's, dreizehn Skiläufer stürzten in die Tiefe, und das weiße Grab schloß sich über ihnen. Da bringt die „Neue Freie Presse" einen aufschlußreichen Artikel über die Lehren des Lawinenunglücks auf dem Sonnenblick. Eingehend, sachlich, klar und überzeugend untersucht hier Robert Kronfeld die Gefahren einer Sonnenblickfahrt und kommt zu dem Ergebnis, daß eigenes Verschulden vorliege, daß es keine ernstere und strengere Schule zu allen Zeiten gegeben hat und geben wird als die Schule der Berge.

Robert Kronfeld war begeisterter Skiläufer, er kostete den Sport, trank die Schönheiten, blieb bei aller Begeisterung aber Verstandesmensch, der suchte und fand, der beobachtete und Erklärungen wollte. Hier lernte er den großen Freund seines Lebens kennen, den Wind, den Föhn, den Sturm, hier — auf einsamen Berggipfeln, in weißen Tälern und dunklen Nächten, in den Gipfeln sanft sich wiegende Tannen — überall traf er seinen Freund und schloß den Pakt fürs Leben mit ihm. Er sah ihm zu, wie er die Wolken zusammenschob und wie er sie auseinandertrieb, wie er Fetzen an Grate hängte, wie er, müde vom tollen Spiel, langsam einschlief, wie er zart und leise über die glitzernden Zuckerfelder strich.

Ebenso aber fesselte ihn das bißchen Holz, das er unter den Füßen trug, gründlich fesselte es ihn, und in vielen Fachaufsätzen finden wir seine Auffassung erläutert, angefangen beim Skiwachs, endend bei der stilvollen Technik des Laufens, alles bewegte ihn und fand seinen Niederschlag in der Tagespresse und in der Fachliteratur. Ist Skilauf etwas anderes als Triumph über die Materie, Triumph über die Erdenschwere, als glückseliges Gefühl, dahingetragen zu werden über glatte Flächen m unheimlicher Fahrt? Ist die Fahrt im Faltboot nicht etwas Ähnliches, trägt das Wasser nicht leicht und unmerklich das Boot auf seinen breiten, starken Händen, pfeilschnell schießt es den Strom hinab und schaut ohne Neid auf den Wanderer, der im Schweiße seines Angesichtes mühselig die staubige Straße entlangzieht ? Ist der Segelflug nicht größter und stärkster Triumph über die Materie und die Erdenschwere? Aber vorläufig dachte Kronfeld noch nicht an den Segelflug, wußte vielleicht kaum, daß es so etwas gab. Vorläufig meisterte er in einem Faltboot Seen und Flüsse, das Wilde, das Tosen und das geheimnisvolle Rauschen reizten ihn — nicht als gelegentlichen Sonntagspaddler, sondern als einen wahrhaften Pionier des Sports.

Die Ferne lockt, die Abenteuerlust, das Einmalige, Erstmalige eines Erlebnisses. Bald sind die Flüsse der Heimat durchfahren, jetzt geht's in einer Siebenwochenfahrt durch die Schweiz zur Rhone, zum Meer, und wieder grüßt ihn sein Freund, der Sturm — der fängt sich in seinen Segeln, bläht sie auf und treibt das leichte Boot vor sich her. Im Golf von Giens war es:

„Ich segelte in den Golf hinaus; noch war ich gegen Westen vom Land gedeckt. Doch als ich dann den Kurs gegen Porquerolles nahm, kamen Fischer aus der See heimgeflüchtet. Ein Boot fuhr knapp an mir vorbei. ‚Mistral', rief mir der Mann zu, und Angst malte sich in seinen Augen. So will ich auch einmal den Mistral kennenlernen, dachte ich. Und ich lernte ihn kennen. Kaum hatte ich den Golf verlassen und das kleine Sturmsegel gesetzt, da sauste der Wind und peitschte das Meer. Ein Höllentanz begann. Der Mast bog sich unter einer Riesenkraft, hoch und immer höher bäumten sich die Wogen. Gischtkämme schlugen rollend über das Boot. Ganz unter Wasser war ich oft für Augenblicke, von Gischt und Salz geblendet. Hoch oben

tanzte das Boot, um gleich darauf in einen tiefen, brodelnden Schlund zu stürzen. Doch als die losgerissenen Wasserfetzen allzu heftig in die Segel schlugen, da hieß es reffen. Dann ging es, mit dem Paddel kämpfend, weiter. Der Sturm hatte mich so zu einer Insel getragen, die mir Rettung bot. Da war Brandung! Weiß, blendend weiß, steigt das Wasser, auf seiner brausenden Bahn gehemmt, als Gischt gegen den Himmel. Dann schwebt die weiße Wasserwolke frei in der Luft und stürzt darauf in tausend weißen Bächen über die schwarzen Klippen rieselnd nieder. Hier kämpfte ich den ganzen Tag. Und endlich hatte ich die Durchfahrt gewonnen. Drei Tage lebte ich auf der Insel mit den braven Leuten aus dem Leuchtturm. Den Mistral und den Wellengang im Rücken ging es weiter. Von Zeit zu Zeit kamen die Sturzwellenreihen, die sich von hinten über mein Boot ergossen. Doch ist man dann durch eines Tages Ringen an den Kampf gewöhnt, dann überkommt einen plötzlich im ärgsten Durcheinander der Wassermassen die wilde, heiße Freude an dem allen. Auch der Sturm hat seine eigenartige Schönheit."

So wurde die Freundschaft zwischen dem Sturm und Robert Kronfeld fester und inniger. Wieder trieb ihn die Sehnsucht in ein fernes Land, diesmal war es Spanien — was noch keiner vor ihm unternommen hatte, er paddelte den Ebro herunter, siegreich kämpfte er gegen Stromschnellen, gegen Moskitos, gegen Durst, gegen Stromverbauungen aus maurischer Zeit, gegen die zahlreichen „presas", die Wehren, die jedes Dorf hat und die aus dem Ebrowanderer einen Übertragungsvirtuosen machen — und als einmal der spanische Regen einsetzte, da wußte er nicht, ob der Ebro über oder unter ihm war, da schwamm das Boot inmitten einer Tomatensuppe.

So paddelte Kronfeld dem Meere zu, vorbei an alten Städten und grasenden Herden, an Naturmenschen und deutschen Ingenieuren, unter der Brücke von Saragossa schwamm sein Boot, es tanzte durch Stromschnellen, und wenn es einen Wasserfall hinunterrutschte, dann machte es eine tiefe Verbeugung und neigte sein Haupt — mit einer Grandezza und Eleganz — wie sonst nur die stolzen Spanier vor schönen Trauen zu tun pflegen.

Herrlich stieg aus dem Meere die Sonne auf, und es legte sich ein breiter, goldglänzender Pfad von ihr zu dem Faltbootfahrer, leicht tanzten die Wellen und spielten mit den zitternden Sonnenstrahlen. Die Nacht war wie so oft durchsegelt — da zeigte sich im fernen zarten Dunst der Leuchtturm von Barcelona, das Ende der großen Fahrt. Feierlicher Empfang, Ansturm der Fotografen und Journalisten, Aufnahme in den Real Club Maritimo de Barcelona — glückhaftes Ende einer glücklichen Fahrt.

Schnee und Wasser gaben Robert Kronfeld Naturverbundenheit, die Weite, die unendliche Weite des Himmels und der Erde, wildzerklüftete Schluchten, rauschende Wildbäche, weiße, weite Schneeflächen, blühende Obstbäume, fremde Menschen, singende Vögel, springende Fische, grunzende Schweine — so wurde der Naturmensch Kronfeld, der Naturfanatiker, der in den Stunden, in den Tagen, in den Monaten, in den Jahren der Einsamkeit die Sprache der Natur verstehen lernte.

Und der Sturm, der Wind, die Böe, der Mistral, der Föhn, die lustigen Schäfchen am sonnenbeschienenen Himmel, die ernsten, gewitterschwangeren, schwarzgeränderten Wolken, die hastenden Wolkenfetzen, die zuckenden Blitze und die grollenden Donner, die haushoch sich türmenden Wogen, die sanft sich wiegenden Wellen — hier wurde der Segelflieger Kronfeld, hier reifte still, von niemand gekannt, das Flugtalent, hier stählten sich die Kräfte, die später den Kampf in der Luft führten, die gleichen Kräfte, die ihn über die Schneedecken der Alpen, über die Flüsse und Meere Europas trugen.

Von allen Gewalten der Natur aber war ihm der Sturm am liebsten — der Sturm war

der große Freund des jungen Menschen.

Auch einer...

Als ob wir mit Zahlen etwas anfangen könnten, was nützt es, wenn wir wissen, daß jeden Sonntag zehntausend Segelflieger hunderttausend Starts vollführen oder daß fünfhundert Segelflugzeuge sich nicht ganz so auf die Erde hinsetzen, wie sie sie verlassen haben, oder daß hundert Jungen am anderen Tage das Blau des Himmels und das Grün der Wiesen auf ihrer rückwärtigen, breitgelagerten Körperkufe wiederfinden — Zahlen sind Schall und Rauch. Es geht um die Bewegung. Und um den Rhythmus.
Heute sitzen die Segelflugzeuge überall wie die Fliegen im Gelände, 1927 war es noch nicht so — aber es gab genug begeisterte Jungen, die Maschinen zu Tal flogen und auf die Berge schleppten, die den Sang der Spanndrähte als ihre Lebensmelodie empfanden, die sich über die auseinandergebrochene Maschine mehr ärgerten als über eine Beule am Kopf und die Schrammen am Arm. In der Rhön, in Rossitten, wirkte eine flugbegeisterte Lehrerschaft, bildete Jungflieger heran, schuf den Stamm und das Rückgrat der Hunderttausend.
In Rossitten, in der Rhön, waren fleißige Schüler am Werk, vertrauten ihren Leib den Lüften auf schwankendem Gestell an, zogen und drückten, ließen sich vom Winde zu den Sternen tragen und krochen unter den Molekülen einer soeben noch stolz segelnden Maschine mit einem heiteren und einem nassen Auge hervor.
1927 kannte man schon die Bedeutung des Segelfluges. In Rossitten war im August ein Kursus eingerichtet. Teilnehmer aus allen Teilen Deutschlands und aus Österreich waren da.
1927 hatte sich der österreichische Aero-Club für den Segelflug interessiert und den Vizepräsidenten, Hauptmann a. D. Fp. Ricco Pizzini, damit beauftragt, eine Jungfliegergruppe ins Leben zu rufen. Drei der Mitglieder, darunter auch Robert Kronfeld, der durch einen Vortrag über seine Faltbootfahrten Aufsehen erregt hatte, wurden nach Rossitten entsandt.
So kam er zur Segelfliegerei. Durch einen Zufall, durch eine unberechenbare, unerwartete Laune des Schicksals. „Wir sahen in Rossitten zum erstenmal richtiges Segelfliegen. Sahen, wie die Maschinen vom Gummistartseil losgeschleudert wurden, stiegen, dahinzogen, kreisten, mit den Böen kämpften. Genauso wie der Raubvogel, genauso wie die Sehnsucht des Menschen es träumt seit Jahrtausenden, aus eigener Kraft. Wir sahen, wie einer von einer Böe gegen den Hang geworfen wurde, daß die Maschine zusammenknickte wie ein Grashalm. Sahen einen, der in der Kehrtkurve nervös wurde, die Beherrschung über die Maschine verlor und weit draußen in den spritzenden Wellen des Haffes niedergehen mußte. Wir schwammen hinaus, fischten ihn und die Maschine heraus, schleppten die Maschine auf den Berg, zogen am Startseil, bis wir nicht mehr weiterkonnten — und dann erst recht. Am Abend, als wir todmüde nach Hause kamen, gab es Tote Indianer (= Cornedbeef) mit Pellkartoffeln und schwarzem Kaffee, ohne Milch und ohne Zucker, und das schmeckte wie Fasan mit Trüffeln, und im ersten Stock unserer Feldbetten schliefen wir wie junge Götter. Halt! Wir hätten so geschlafen, wenn nicht die Mannschaft des Schlafsaales I gegen die vom Schlafsaal II eine alte Feindschaft ausgetragen hätte und, ermutigt durch den reichlich genossenen Grog der C-Prüfungsfeier, einen nächtlichen Angriff mit Hilfe von zwei Hausfeuerspritzen durchgeführt hätte. Als wir den Feind in die Flucht geschlagen hatten und uns wieder in die Betten legen wollten, wußten wir, warum bei der Aufnahme von uns Freischwimmerzeugnisse verlangt worden waren. Das war der erste Tag in Rossitten ..."
Wie ein Vater an seinem Kind, so hängt der Segelflieger an seiner Maschine. Vom

ersten Tage ihres Werdens an hat er ihr beigestanden, hat Spier um Spier zusammengefügt, hat Holme angesetzt und Kaltleim gerührt, hat weißen Stoff gespannt und den Knüppel richtig mit den Steuerflächen verbunden — Tag und Nacht hat er bei seinem Kinde gesessen und geholfen, damit es groß und stark und ein brauchbares Mitglied der Segelfliegergruppe werden würde. Und es geht ihm ein Stich durchs Herz, wenn er nun am Boden liegt und hat die Rippen zerbrochen oder die Nase eingequetscht oder sich große Löcher in das silberweiße Sonntagskleid gerissen, und nur der Gedanke, daß das alles wieder schnell zu reparieren ist, tröstet ihn.

Und dann kommen die finsteren Tage, wo man keine Hand vor Augen sieht, wo der Nebel um die Hallen streicht und die Türen verschlossen hält, wo der Hagel und der Regen gießen, was das Zeug hält, wo im Schneewirbel selbst die Raubvögel den sicheren Horst nicht verlassen. Dann sitzen die Segelflieger über die Reißbretter gebeugt und lassen den Rechenschieber durch die Hände wandern. So einfach wie der Fußbai!, der Tennisschläger und der Wurfspeer ist das Sportgerät der Segelflieger nicht, vor allen Dingen müssen sie es selbst bauen und berechnen, es wird auch nicht nur mit der Hand oder der Fußspitze behandelt, sondern ... Sondern es trägt das Heiligste, Beste, Kostbarste, was der Mensch hat, es trägt sein eigenes Leben, und deshalb ist bei all dem frohen Spiel, bei all dem fröhlichen Treiben, bei all dem lustigen Tummeln in der Luft doch ein verdammt bitterer Ernst — und deshalb ist der theoretische Unterbau so notwendig, deshalb muß im letzten, kleinsten Sperrholzstückchen noch die gleiche Verantwortung, die gleiche Nächstenliebe, die gleiche Kameradschaft liegen wie in den Tragflächen und in der Bedienung der Maschine. So gingen auch Kronfelds Tage dahin, wie die Tage der tausend anderen. Er baute und konstruierte, er machte seine erste und zweite Prüfung. Aber schon der Start zur C-Prüfung war symbolisch für den weiteren Weg des Fliegers. Der Herbst zog über die Dünen. Rittmeister Röhre, der Schutzherr des Segelfluges in Rossitten, hatte die meisten Schüler nach Hause geschickt. Kronfeld blieb, bastelte in emsiger Werkstattarbeit einen Windmesser, verkaufte, was zu verkaufen war, um seinen Unterhalt zu finanzieren. Tage und Wochen vergingen, nie stand der Wind richtig. Unterdessen war es Winter geworden, ein echter russischer Winter, schneidend pfiff der Sturm über das Haff. Eisige Kälte, Frost und Schneetreiben — alles andere als jenes heitere, sonnenbeschienene Fliegerwetter. Kronfeld war zäh — immer wieder wurde der Start versucht,

immer wieder wurde ein Segelflugzeug auf die weiten Berge geschleppt. Einmal hängte sich der Koch Palmström mit seinen zweihundertfünfzig Pfund an das Tragdeck, das zerbrach. Ein anderes Mal war schon das Kommando gegeben, als der Rittmeister zerrissene Drähte zum Leitwerk feststellte. Und immer wieder, wenn die Maschine in der Werkstatt hergestellt wurde, dann wehte günstiger Wind, und wenn sie fertig war, dann schlug er um. Es war zum Verzweifeln.

Schließlich erbarmte sich der Wind doch seines alten Freundes. Jetzt stand er richtig. 6° unter Null zeigte die Quecksilbersäule. Die Startmannschaft schimpfte und fluchte — dann schnellte der Vogel los. Diesmal flog Kronfeld die längste von allen Schülern bis dahin geflogene C-Prüfung. Fluchend, zitternd, zähneklappernd und hungernd, voller Wut über den Flieger, der es wagte, so lange in der Luft zu bleiben, stand die Startmannschaft auf der Startstelle, und all diese innere und äußere Wut vermehrte sich noch, als der Flieger sein Flugzeug weit draußen auf das Haff setzte. Nette Aussichten, den Vogel in stundenlangem Marsch zurückschleppen zu müssen. Kronfeld aber kam seinen Freunden entgegen. Er nutzte die Kufe seines Flugzeuges als Schlitten und schob den Eisvogel im munteren Zickzack zum Land.

Freude und Trauer herrschte im Lager. Freude über den siegreichen Flug des jungen

Fliegers; Trauer über den schönen, prachtvollen Hasenbraten, der während der langen Dauer des C-Fluges zu einem winzigen Stück Leder zusammengebraten war. Einer von vielen ... ? Nach außen bestimmt, und keiner sah in ihm mehr als den lieben netten Kameraden, keiner sah in ihm den künftigen Rekordflieger. Nach innen aber — da hatte es ihn gepackt, da hatte er freudiges Wiedersehen gefeiert mit seinem Freund, dem Sturm, da war ihm eine Welt aufgegangen, ein neues großes Erlebnis, eine neue unendliche Offenbarung war jählings über ihn hereingebrochen.

Auf den Säulen der Luft

Schwer liegt die Sonne über dem Gebirge. Es flimmert aus den Tälern, es zittert der Horizont, leichter Dunst hängt vom weißen Himmel, die Farben sind weich und matt. Müde sind Menschen und Tiere.
Sogar die Segelflugzeuge liegen lustlos da, der Rüssel hängt wie eine untätige Fahne, und der Windmesser macht alle Viertelstunden eine kleine Umdrehung. Schwer liegt die Sonne über dem Gebirge und dörrt die Landschaft aus. Es ist Mittag. Flieger, zu Klumpen geballt schlafen; sogar das Gesumm der Fliegen, das Zirpen, das feine Singen, Surren, Brummen der Insekten hat aufgehört Und doch:
Diese windstille Luft ist in heftiger Bewegung, ist mit tausend Energien geladen, wirbelt durcheinander, diese Luft schießt dahin wie ein Rudel wilder weißer Pferde, in diese Luft steigen riesenhafte Türme auf, Türme, um die sich spiralförmig steil aufwärtsstrebende Treppen winden, in diese Luft ragen weltwunderliche Säulen, Riesensäulen von der Erde bis zum Himmel, keiner sieht sie, niemand kennt sie, nur der Vogel. . .
Der Vogel sieht diese Säulen, der Vogel läßt sich von ihnen hochtragen, der Vogel, der größer und stärker und klüger ist als der Mensch, der sich vom Erdboden erhebt. Säulen der Luft, Schächte der Luft, in ihnen steigen die Strömungen auf, in ihnen gleiten die Fahrstühle, keine Himmelskarte zeigt sie, kein Zeißglas erkennt sie, und doch erfüllen sie das All. Vielleicht in tausend Jahren, vielleicht früher, findet der Forscher das Mittel, diese Luftsäulen zu färben, dann wandern feurige Kolosse in leuchtendem Rot über die Erde, breite, schlanke, kleine, große, eilende, stehende, sich im blutigen Nebel auflösende und solche, die wie ein Freudenfeuer langsam zusammenfallen und erlöschen.
Oder ein Forscher läßt sie in allen Farben erstrahlen, dann wandert ein steinerner Urwald über die Täler und Höhen, Baumriesen in tausendfach schillernden Farben - ein einiger gewaltiger Rausch, ein phantastischer Blumenstrauß.
Aber der Flieger hat keine Zeit, seine Phantasie spielen zu lassen, er weiß, daß diese Säulen ihn tragen, daß sie ihn hochschrauben, daß es die Riesenstelzen sind, auf denen er sich wippend und springend über die Landschaft bewegt. Schwer liegt die Sonne über dem Gebirge. Der Flieger macht sein Flugzeug zum Start fertig, die Mannschaft zieht aus, er kennt keinen pfundigen Start, haßt die Eile, das Überstürzte, weiß, besser als Menschenkraft sind der Wind, die Wärme, die Säulen der Luft. Ruhig kommt das Flugzeug vom Boden ab, schwankt ein wenig, als dehne und recke es die Glieder, die von der langen Ruhe und dem steten Sonnenschein steif geworden sind.
Dann steht es im Äther, ohne sich zu bewegen — still — von unsichtbaren Händen festgehalten.
Schwer liegt die Sonne über dem Gebirge, kein Lüftchen rührt sich. Plötzlich geschieht das Wundersame: Das Flugzeug steigt — senkrecht — in Spiralen — klettert — wie ein Bergsteiger, der sich langsam am Seil die steile Gletscherwand hinaufzieht. Es ist ein erbittertes Einfühlen, ein Kampf gegen einen unsichtbaren, getarnten Feind. Thermische Strömungen, dem Auge unsichtbar, tragen das Flugzeug nach oben.
Auf dem Rande der Röhre angekommen, gleitet das Flugzeug, schaut nach rechts und schaut nach links, sucht — sucht — sucht neue Wärmekessel, neue Freunde, neue hilfreiche Genossen.
Die Erde ist unersättlich, sie trinkt die Sonne in tiefen Zügen, sie saugt sie ein, sie ist aber auch barmherzig, sie strahlt die Sonne wieder aus, sie gibt dem Menschen und dem Firmament wieder, was sie nahm.

Diese Ausstrahlungen der Erde bringen und schaffen die Säulen der Luft.
Sie aufzufinden, ist fliegerisches Können, ist Zeichen feinster Einstellung, ist ein Beweis seltener Luftverbundenheit. Der Flieger windet sich durch die Windmühle, läßt sich tragen und gleiten, steigt über Kornfeldern und sinkt über langgestreckten Wäldern. Kommt aber eine Stadt...
Was ballt sich nicht alles in einer Stadt zusammen: die große Kesselhausanlage einer Fabrik, das kleine Herdfeuer des Arbeiters, die kochenden Asphaltstraßen, die schmorenden Schieferdächer — alles vereinigt sich zu aufsteigenden Wärmeballen, zu Säulen der Luft. Sie tragen den Flieger zur neuen Höhe, in lustigen Spiralen strebt er aufwärts, um von der Höhe im Gleitflug den nächsten Wärmeschlauch aufzusuchen.
Manchmal zeigt ein kleiner Schmetterling die aufsteigenden Massen, aber der Schmetterling ist unzuverlässig, ist zu verspielt, er ist nicht ernst genug, er täuscht den Flieger — aber der Vogel, der ruhig im Gelände steht und plötzlich ohne Flügelschlag hochgehoben wird — das ist der beste Wegweiser für den Flieger.
Schwer liegt die Sonne über dem Gebirge. Heute ist der Tag der Meister im Segelflug. Nur wenige sind so feinnervig, daß sie in der Windstille die Maschinen meistern.
Längst sank der Abend über die Wasserkuppe, die Sonne tauchte unter — da kam von irgendwoher, aus einem Nest, das keiner kannte, die Meldung, daß ein Segelflieger gelandet war.
Es war ein Spaziergang über die hochgeschwungenen Brücken der Luft — ein Schreiten von Turm zu Turm — ein Wiegen auf unsichtbaren Schaukeln — eine Loslösung vom Wind und vom Sturm — es war ein Meisterwerk — ein Spiel auf den unsichtbaren Säulen der Luft.

Der Wolkenreiter

Kurz nach Mitternacht ist im Himmel die große Wolkenausgabe für den nächsten Tag.
Siebenundfünfzigtausend Engel stehen in Reih und Glied und warten auf ihre Wolkenpaketchen. Dreißigtausend haben heute ganz Süd- und Nordamerika einschließlich des Atlantischen Ozeans mit schweren dicken Regenwolken zu verhängen. Es sind prachtvolle, hochwertige Regenwolken und mit frischer schwarzer Farbe unheildrohend gemalt.
Fünfzehntausend müssen nach Japan, Italien, Guatemala, zum Laacher See und nach Mesopotamien. Sie haben besonders viel Arbeit; denn die Schäfchenwolken sind schwer zu bändigen, immer wieder laufen sie auseinander, und es ist schon vorgekommen, daß man zwei Millionen Schäfchen hinter einer großen Regenwolke gefunden hat. Achttausend Engelchen sind mit langen Streifen ausgerüstet, das sind besonders erfahrene, kluge und geschickte Engel; früher kam es vor, daß diese Zirruswolken sich ineinander verknoteten, dann schimpften die Menschen und sagten, nicht mal mehr am Himmel sei alles in Ordnung. Viertausend Engel waren noch nicht abgefertigt, es waren die Schwerarbeiter, was andere an den Pausbacken trugen, lag ihnen auf den Armen. In den himmlischen Sportklubs waren sie daher auch alle bei den Schwerathleten untergebracht.
Diese viertausend Engel mußten die dicken Kumuluswolken schleppen. Heute waren die Kumuluswolken ganz merkwürdig geraten, die einen sahen aus wie vorsintflutliche Elefanten, andere hatten unter der kunstfertigen Hand des Wolkenmachers die Form von leibhaftigen Eisbergen angenommen, wieder andere glänzten in der Uniform eines mittelalterlichen Ritters, so daß der Anführer der Transatlantikkolonne, Michael der 237., meinte: „Heut" haben sie ja wieder ein dolles Panoptikum zusammengestellt." Michael der 237. war früher Kellner in einer Kölner Weinkneipe gewesen und als solcher an den Umgang mit allerlei Sorten von Menschen gewohnt. Solange hatte die Wasserkuppe keine vernünftigen Wolken mehr bekommen, und so war es ein Akt der ausgleichenden himmlischen Gerechtigkeit, daß vierunddreißig Schwerengel abkommandiert wurden und auf Befehl des Generalwolkenverteilers ihre Kumuluswolken vor der Kuppe auftürmten.
Die Segelflieger trauten ihren Augen nicht und freuten sich an dem lustigen Bild. Robert Kronfeld aber startete.
Ballonfahrer hatten ihm erzählt, daß sie unter einer Wolke keinen Ballast abzugeben brauchten, die Wissenschaft hatte es herausbekommen, daß unter den Wolken Aufwinde herrschten, daß es über den Wolken auch nicht ganz geheuer ist. So flog Kronfeld als erster im Segelflugzeug die Wolke an.
Am Hang schraubte er sich hoch, machte mit seinem hölzernen Wolkenschimmel einen kleinen Sprung, hing sich unter die Wolke, als ob nichts gewesen sei, und siehe da: eine unsichtbare Macht hob ihn zur Wolke, und so wanderte er Arm in Arm mit dem Kumulus durch den Äther. Kronfeld ist nicht immer ein guter Gesellschafter, mitunter ist er wortkarg und hat ganz andere Dinge im Kopf, als verhandelt werden. Und so ist es auch verständlich, daß die Wolke auf die Dauer dieser Wolkenbummelei überdrüssig wurde. Als das fliegende Menschlein dreimal auf die Frage, wie ihr die neuen, eben erst angefertigten Körperformen stünden, ihr keine Antwort gab, da zog die Wolke mit einem tiefen Atemzug die unter ihr liegende Luftschicht ein. Der Höhenmesser in der „Wien" rutschte bedenklich ab. Kronfeld sah sich schnell nach Aufwindzonen auf realer Grundlage um, fand einen Hang, ließ sich wieder in die Höhe schrauben und sprach vertrauensvoll die nächste Wolke auf ihre Tragfähigkeit an. Diese war sehr entgegenkommend, schnell verständigten sich

beide, und wieder bummelte man gemütlich durch den Äther.
Als die Wolken am Abend von den Schwerengeln abgeholt wurden, ging zunächst das Schimpfen und Wettern los. Keine Wolke war mehr wiederzuerkennen, aus dem Elefant war eine Allongeperücke geworden, aus dem mittelalterlichen Ritter eine breitgelagerte Marktfrau, zerrissen und zerfetzt, an den Rändern ausgefranst, wie die Hosen eines Wanderburschen — so sahen die Wolken aus. Michael der 237. meinte, daß wegen Reparatur morgen sämtliche Kumuli auf der Welt ausfallen müßten, die Schwerengel schimpften über die Nachtschicht, und einer — er war früher Hausknecht im „Goldenen Löwen" in Aßmannshausen gewesen — versetzte sogar dem Marktweib einen Tritt an die Stelle, die selbst bei Kumuluswolken in den seltensten Fällen gepolstert zu sein pflegt.
Als aber die Segelflugwolken von ihrem Erlebnis erzählten, von den fliegenden Menschlein in ihrem hölzernen Kasten — da ging ein Staunen durch die Menge, man gründete den Verein zur Abwehr unberechtigter Eindringungsversuche, stellte sich aber in einer späteren Versammlung auf den Boden der Tatsachen.
Robert Kronfeld hatte den Wolkenflug gefunden, schrieb gelehrte Abhandlungen über stationäre Aufwindfelder des Berges und wandernde Aufwindfelder der Wolken, stellte fest, daß das Verhältnis zwischen Größe des fliegenden Objektes und dem des Aufwindfeldes nicht immer gleich ist bei Vogel und Mensch, und vollführte immer neue Wolkenflüge, bei denen er sich in die Wolken hineinschraubte, sie blindfliegend durchsegelte und über den Wolken sich weitertragen ließ.
Für Kronfeld und die Seinen war die Freundschaft mit der Wolke ein wissenschaftliches Betätigungsfeld allererster Ordnung, neue Wege zum Segelflug wurden bahnbrechend erschlossen.
Die Menschheit aber hatte neue Freunde — diese dicken, schweren, weißen Wolkenmassen, die immer anders aussehen — heilige Kühe der Inder, Schneeschlösser weißer Feen, Fabeltiere — manchmal in ihnen ein feiner dunkler Streifen — ein Eindringling, ein Fremdkörper und doch ein Freund:
Der fliegende Mensch.

Mit Gewitter und Sturm

Dumpfe Schwüle liegt über dem Gebirge.
Es brennt und dörrt die Sonne. Aus überhitztem Boden steigen heiße Luftmassen auf, ein Flimmern und Zittern geht durch die Berge, eine unheimliche Unruhe auf lebloser Erde. Die hölzernen Vögel liegen da, saugen Sonnenstrahlen auf, bewegen sich nicht, tote Stücke aus Sperrholz und Leinwand.
Da klettert ein Wölkchen über den Horizont, langsam wie ein tollpatschiges Kind setzt es zuerst das eine, dann das andere Beinchen über den schmalen Waldstreifen in der Ferne. Jetzt steht es in seiner ganzen kleinen Größe, reckt sich und streckt sich, hält die Ärmchen hoch ins Firmament, da kommt ein zweites, ein drittes, ein viertes, ein fünftes — jetzt ist eine ganze Verwahrschule zusammen, und ein lustiger Ringelreigen tanzt am Himmel. Das Barometer ist gefallen.
Segelflieger stehen vor den großen Hallen und schauen in die Ferne. Ob es ein Gewitter gibt?
Nach den Tagen der Flaute und der Knofe — nach untätiger Ruhe, Bewegung, Kampf mit den Elementen, Streit mit dem Sturm, Tanz mit den Wolken?
Die Kinderschar wird größer, die Wölkchen werden Wolken, die Kinderchen große, schwarze Ungetüme — langsam wälzt sich das Wetter heran, jetzt ist weites Land von dunklen Massen überschattet — über dem Berge aber steht noch unbarmherzig die Sonne — in der Ferne glitzert zitternd das farbige Band des Flusses. Langsam wälzt sich die Gewitterfront heran. Die hölzernen Vögel werden zum Startplatz geschleppt, startfertig gemacht, Startseile aufgelegt, Piloten in enge Kästchen verstaut — die Wettbewerbsleitung steht an den Instrumenten — jetzt hat die Front die Sonne erreicht, unheimliche Düsterkeit legt sich auf den Berg. Da geht ein feines Singen an — ein dünnes Pfeifen zieht über die Kuppe, die Windsbraut schickt ihre Trabanten — die tanzen leichtfüßig über die weißen Tragflächen, über das demütig sich beugende Gras, wirbeln im Kreis um den Windmesser, fangen sich im weißen Rüssel und blähen ihn auf.
Der Wind wird stärker, dumpfe Donner grollen, weiße Blitze zucken auf schwarzem Grund — jetzt rast die Windsbraut selbst um den Berg, ihre Schleier flattern, wehen, streicheln im hastigen Flug die gelben Leiber der Vögel — das Pfeifen wird zum Heulen, der Wind zum Sturm, zum alles füllenden Orkan — die ersten schweren Regentropfen fallen, Blitze zucken, ein Donnerschlag läßt die Erde zittern — fern glänzt noch immer, überdacht von einem schmalen goldenen Wolkenstreifen, das silberne Band des Flusses. Da schießt der erste Vogel in das Gewitter, in den Sturm. Er schwankt unsicher, steigt, fällt, als spiele ein Riese mit ihm Fangball — er kämpft gegen den Wind — kämpft um jeden Meter Höhe — jetzt kurvt er — wie bei einer Möwe heben sich die schneeweißen Tragflächen auf dem schwarzen Himmel ab. Und jetzt zieht der Segelflieger mit dem Sturm seine Bahn. Der trägt ihn in fliegender Eile auf seinen großen, breiten, starken Händen vor das Gewitter, in die weite Welt. Zehn, fünfzehn Maschinen nehmen den gleichen Weg. Nicht alle läßt die Windsbraut an die Gewitterfront heran, viele drückt sie zu Boden. Wer aber die Front erreicht, der geht über Land, strebt den sonnenbeschienenen Wäldern, dem silbern glitzernden Band des Flusses zu. Über dem Gebirge hängt das Gewitter. Der Wettergott, der launenhafte, gießt aus großen Fässern Wassermengen aus, längst sind die Zuschauer verschwunden — nur der Meßtrupp hält pflichttreu auf seinem nassen Posten aus und verfolgt die Flugzeuge, die weit draußen ihre Bahn ziehen.
Die Flugzeuge aber bestehen einen schweren Kampf. Sie werden auf- und abgeworfen, sie steigen und fallen wie silberne Kugeln im Strahle eines Springbrunnens. Grell leuchtet der Blitz, und der Donner brüllt die Begleitung. Eine

Affenfahrt, sagt der Pilot, als unter ihm das Land mit unheimlicher Geschwindigkeit dahinzieht. Und keiner weiß, warum man gerade die Affen für diese Fahrt vergleichsweise heranholt — keiner weiß auch, warum er sich selbst untreu wird und den Flug als Fahrt bezeichnet.
Aber das Deutsch der Segelflieger ist überhaupt besonderer Art. Ihm ist das Flugzeug eine Kiste oder ein Schlitten — landet dieser unglücklich, so fällt er auf den Pinsel und bohrt Petroleum — senkt sich das Flugzeug in langsamen, aber sicheren Spiralen ab, gelingt es ihm nicht, wieder Höhe zu gewinnen, so hat der Pilot den Bart ab oder er kocht mit viel Liebe und Gefühl ab.
Das Gewitter tobt trotzdem weiter — es kämpft gegen das Segelflugzeug irrsinnigen Kampf — — —
Da wagt es Robert Kronfeld mit der „Wien", in diese schwarze Wolke hineinzugehen. Es war das erstemal, daß ein Segelflieger bewußt in das Gewitter hineinflog und den Kampf mit einer bis dahin in der Luft unbekannten Gewalt aufnahm. In anschaulicher Weise berichtet Kronfeld über diesen gewitterstürmenden Flug wie folgt:
„Ich trete aus dem Ringhaus und schlendere langsam zur Kuppe hinauf, um zu sehen, was die anderen treiben. Und da... ‚war das Gewitter'. Ja, da war die Front direkt vor der Kuppe. Es wird schon zu spät sein, dachte ich mir, so ein Pech. Es wird zu spät sein. Ich kriege keinen Anschluß mehr. Die ‚Wien' liegt noch oben, startbereit. Wie schwül es ist. Völlig windstill. Die Bö hat noch nicht eingesetzt, vielleicht klappt es doch noch, eigentlich wollte ich ja heute gar nicht mehr fliegen. Da drüben, schon im Schatten, liegt die Eube, da ist heute Groenhoff abgetrudelt. Wie dicht und dunkel die Wolken sind, eine wunderbare Front. Ja, da nahm ich eben den Fallschirm mit. Das erstemal, daß bei einem Segelflug überhaupt mit Fallschirm geflogen wurde. Eine komische Figur bist du ja. Absolute Windstille, diese Hitze, und läuft hier mit einem Fallschirm vor den vielen Zuschauern herum, damit die denken: Donnerwetter, was für ein Pilot! Na, einsteigen. Wir zwängen uns in die ‚Wien', der Fallschirm und ich. Es ist so schon wenig Platz, und wenn er auch eine recht komfortable Rückenlehne ist, ohne ist es bequemer. Tut nichts. Ich merke dafür um so stärker, wie ich mit der guten ‚Wien' verwachsen bin. Wir sind eins.
Nichts, keine Spur von Wind. Das Schalenkreuz denkt nicht daran, sich zu drehen. Da vorn ist die Milseburg, bei Westwind kommt man ganz leicht hinüber. Bubi Nehring hat das als erster gemacht. Ob man zum Ehrenberg fliegen kann? Das ist heute der Tagespreis. Wir wollen es jedenfalls mal versuchen. Es wird dunkel. Die ersten Tropfen fallen. Seltsam, wie laut sie auf die Tragflächen klatschen, wie ein Trommelwirbel. Wunderbar glatt. Hallo, der Wind! Ich drücke den Knüppel etwas herüber, leise ächzend geht die Verwindungsklappe herunter. Alles in Ordnung.
Es ist doch eng hier. Jetzt vielleicht wieder stundenlang in der Kiste sitzen. Sechs Meter Wind.
Brille herunter. Achtung! Zwölf Meter. Jetzt 'raus! Laufen! Los! Wie im Fahrstuhl geht es hoch. Da sind noch die Startleute. Wir schweben. Kurs geradeaus. Zum Ehrenberg. Langsam sinkt das Land unter mir tiefer. Da sind die kleinen Dörfer, die wir von so vielen Flügen und mancher Bruchlandung in den heimtückischen Getreidefeldern kennen. Abtsroda. Sieblos. Dunkel ist es im Tal, aus den schwarzen Wolken, die da, wenn ich über den Flügel schiele, über mir hängen, pladdert es herunter. Die Tropfen prallen von der glatten Rumpfspitze ab, springen hoch und werden vom Fahrtwind nach hinten gerissen. Schon sickert die erste Feuchtigkeit zwischen meinen Schultern und der Bordwand hindurch. Zwischen den Bäumen der Landstraße rollt ein Leiterwagen, der Bauernjunge hat sich die Jacke über den Kopf gezogen und hockt, eine seltsame, kauernde Gestalt, hinter den trabenden Pferden. Der da unten flieht vor dem Wetter. Er ist jetzt gleich im Stall. Das wird eine nasse

Angelegenheit heute, fällt mir plötzlich ein, aber der Gedanke verschwindet sofort wieder. Keine Zeit — hinter mir steht die Front.
Wir schweben wieder einmal, die ‚Wien' und ich. Da unten liegen die Hänge, an denen ich gestern noch mühsam hin und her kreuzte, um mir nach endlosen Kurven die Höhe für den Sprung über das Tal vor der Milseburg zu holen. Sie sind nur schlecht durch den dichten Regenschleier zu erkennen. Es ist bockig, wir werden stark durchgeschüttelt, aber der Zeiger des Höhenmessers klettert unentwegt weiter. Jetzt brauchen wir nicht zu kreuzen und uns um jeden Meter Höhe abzurackern wie noch heute früh an der Eube. Der Sturm pfeift um die Streben, er rüttelt an den Flügelspitzen, und durch meine Kappe hindurch fühle ich den prasselnden Regen. Die düsteren Wolken neigen sich über mich; und ein hartes Rollen und dumpfes polterndes Echo hinter mir. Es geht heute um etwas anderes!
Kurs geradeaus, mit ständigem Steigen, zum Ehrenberg. Die Hohe Rhön da unten. Ich drehe mich um, und instinktiv klammert sich meine Hand fester um den Steuerknüppel, wie ich jetzt die ‚Wien' in einer weiten Kurve zurückschwingen lasse. Das Gewitter!
Da steht es vor mir, über mir noch trotz meiner großen Höhe, und aus den dunklen, fast schwarzen Wolken im Zenit fährt zuckend ein greller Blitz wie ein Signal, und der Donnerschlag ist lauter und drohender als auf der Erde. Die ganze Rhön steht in Flammen. An ihrem Massiv wird die Front aufgehalten. Sie verfängt sich an der Wasserkuppe und steht über den Tälern. Wütend über das Hindernis, werfen sich die dunklen Wolkenballen übereinander, drängen und stoßen sich. Der ganze Himmel vor mir, so weit ich sehen kann, wird von dieser dunkelblauen Wand ausgefüllt.
Hinter den niederstürzenden Regenmassen verschwimmen die Linien der fernen Höhenzüge. Warnend rast ein grellweißer Blitz quer über die Wolke. Mit übergroßer Deutlichkeit prägt sich sein Bild in die Netzhaut ein. Eine feurige Straße am Himmel, eine Flammenschrift, die erst nach endlosen Sekunden verblaßt. Eine Warnung. Aber ich weiß jetzt, daß ich den Kampf aufnehmen muß. Ich muß heran an diesen schwarzen Vorhang, von dem eine drohende Finsternis ausgeht, die alles überschattet. Das blendende, aufflammende Licht der tobenden, plötzlich hervorbrechenden verästelten Feuerstrahlen reißt für Bruchteile von Sekunden einzelne Wolkenballen aus dem Dunkel heraus, übergießt die bizarre Kulisse der sich überschneidenden, aneinander vorbeischiebenden Wolkenberge mit einem bleichen, bläulichen Schein und läßt sie wieder in eine noch schwärzere Nacht zurückfallen. Die Donnerschläge folgen einander so dicht, so lärmend, daß das überreizte Ohr sie nicht mehr einzeln wahrnimmt und vor den kurzen Pausen plötzlicher tiefer Stille erschrickt. Ich meine, den Dunst der verbrannten Luft, den kochenden Geruch des Ozons wahrzunehmen. Was ist es, was sich hinter dem ungreifbaren, unfaßbaren Dunkel der Wolkenmasse dort vor mir verbirgt? Was lauert in diesem erbarmungslosen lebendigen Gebirge, das sich dort heranschiebt?
Der Sturm heult. Jupiter schleudert den Blitz über das verängstigte, niedergeduckte Land, aufbrüllend vor Wut und vor wilder Vernichtungsfreude.
Ich muß heran an die Front. Ich muß vor ihr bleiben. Ober das Wetter muß ich steigen. Über Blitz und Donner muß ich fliegen, dann wird mich die Front weit über Land tragen. Das Wetter macht sich auf, mich zu verfolgen. Die Wolkenwand rückt unheimlich schnell näher. Sie schickt Vorposten aus. Kleine graue Wolkenfetzen, die in rasender Eile wie graue Windhunde durch das Tal zwischen Wasserkuppe und Milseburg daherjagen. Sie haben die gleiche Höhe wie ich. Sie jagen mich, sie holen mich ein. Sie suchen mich zu fangen, die ‚Wien' einzuhüllen und sie im grauen, unbestimmten Nebel ihre Richtung verlieren zu lassen. Die Wolke streckt ihre Fangarme aus, um mich in tödlicher Umarmung an sich zu ziehen. Die ‚Wien' wendet

sich und schießt davon. Ich steige. Der Regen klatscht auf die Tragflächen. Er schlägt gegen meine Brille, die bald völlig beschlagen und unbrauchbar ist. Weg damit! Der Geschwindigkeitsmesser stellt die Arbeit ein. Es heißt von jetzt an nur nach dem Gefühl fliegen. Klatschnaß ist das Hemd. Warum habe ich bloß meine Jacke zu Hause gelassen? Zweitausend Meter, tausend Meter höher als die Kuppe. Und immer weiter steigt die Maschine. Kalt wird es. Aber ich habe keine Zeit, darauf zu achten. Die Böen werfen sich mit verzweifelter Wucht gegen die Flächen, daß die ‚Wien' in allen Fugen kracht. Blitzschnell, pausenlos arbeiten meine Hände am Knüppel, vor, zurück, rechts Verwindung, ein Stoß links, sie hängt links, noch mehr, noch einmal Aufschlag rechts, warum kommt sie denn nicht? So, endlich. Hallo, eine plötzliche Bö wirft die ‚Wien' hoch und preßt mich gegen den Sitz.
Etwas nachdrücken. So. Verwindung 'rüber. Die langen, schmalen Querruder an den Flügeln arbeiten ohne Unterbrechung. Die Führungsrollen, in denen die Kabel laufen, quietschen mit hellen, spitzen Tönen, und das Seitenruder knarrt bedächtig in seinen Lagern. Aber die ‚Wien' steigt. Meine Hände umklammern das Rad. Die jagenden grauen Wolken, jetzt liegen sie unter mir. Ich will nicht hinein in den Nebel, ich will nicht in das Gewitter hineingezogen werden. Wir müssen davor bleiben. Hörst du, wir müssen steigen. Der Knüppel arbeitet, er schwingt hin und her, und die Rollen quietschen. Meine Hände spüren die Böen voraus, lange ehe der Kopf Zeit findet, sie aufzunehmen. Oder sind es gar nicht mehr meine Hände, ist es die ‚Wien' selbst, die da mit ihren Flügeln schlägt? Die, weich mit der Bö gehend, steigt, die zittert, schwankt, sich schräg legt und wieder geraderichtet, die plötzlich metertief abfällt, die schwankt und unwillig stöhnt über den harten Stoß, mit dem sie sich fängt, um dann rascher und geschmeidiger wieder vorwärts zu schießen. Es ist die ‚Wien' selbst, die die Führung übernommen hat. Vor langer, langer Zeit kletterte ich unten auf der Kuppe in meinen Sitz, ein Mensch, ein Segelflieger, Robert Kronfeld aus Wien. Da unten war es warm und windstill und ruhig. Die ‚Wien' schwankt, zittert und steigt. Wir steigen. Ich fühle es durch die harten Stöße hindurch, daß der Weg aufwärts führt. Mein Blick ist starr auf den Höhenmesser gerichtet. Er muß weiter, er muß noch höher klettern. Er tut es. Die Böen, die scharfen, heulenden Windstöße werfen sich gegen die ‚Wien' mit ruckartiger böser Gewalt. Aber sie sind heute nicht meine Feinde, ich weiß, mein Flugzeug ist ihnen gewachsen. Eine wilde, herrliche Freude am Kampf mit dem Sturm steigt in mir auf. Der Sturm — wir werden's ihm schon zeigen. Und die dunkle Wolkenmauer hinter mir? Ohne Unterbrechung arbeiten meine Hände am Knüppel, meine Füße an den Pedalen des Seitenruders, instinktmäßig, rasch, sicher, ohne Zögern. Die dunkle Wand, die eben noch Hunderte von Metern über mir schwankte, als wolle sie sich jeden Augenblick nach vorn stürzen und sich hoch aufbäumend über mich werfen, ist kleiner geworden, sie ist nach unten versunken und sinkt noch immer tiefer. Der Regen hat aufgehört, ohne daß ich es gemerkt habe, und es wird heller. Metertief schleudert der Sturm die Kiste hinauf und hinunter, daß mich der Stoß hart in die Gurte preßt. Aber ich weiß jetzt, die Wolke dort versinkt, und nach jedem Stoß richtet sich die ‚Wien' freudiger wieder gerade und steigt trotzig weiter. Ich beginne zu ahnen, ganz unbewußt noch, daß der Kampf zu Ende ist und wir gesiegt haben. Und urplötzlich liegt die ‚Wien' ruhig wie an einem schönen Sonnentag am Westhang, und schräg hinter mir wogt ein graues, wogendes weites Meer. Die Wolken. — Durch den dünnen Nebelschleier darüber bricht die Sonne. Ein Poltern unter meinen Füßen. Das Gewitter. Es liegt unter uns, und wir steigen unaufhaltsam.
Das Gewitter unter unseren Füßen — und wir steigen.
Das erste Segelflugzeug reckt seine Flügel über der unbekannten Landschaft der grauen Wolken. Das Gewitter liegt unter uns!

Tief, tief unter mir liegt eine kleine Stadt — unbeweglich hänge ich hoch über dem Land. Wir dürfen aufatmen, mein guter Vogel, wir haben einen Augenblick Zeit dafür. Ich presse beide Füße gegen die Pedale und versuche, mich auszustrecken. Ach, eng habe ich es hier oben. Meine Brust hebt sich in einem langen Atemzug und preßt meine Schultern gegen die dünnen Sperrholzwände, die sich elastisch nach außen biegen. Dünne, kalte, klare Luft. Wie herrlich hoch wir schweben.
Da, schräg hinter uns, liegt die Front —wir sind jetzt über ihr, all ihr Toben, ihre Sturmböen, ihre furchterweckenden Blitze und großspurigen Donnerschläge haben ihr nicht geholfen. Wir haben uns nicht kleinkriegen lassen, wir haben sie überstiegen und können jetzt getrost mit einem kleinen Lächeln hinunterschauen. Sie hat sogar die Farbe gewechselt, das düstere, drohende Schwarz der unheimlichen Wand über der Kuppe, die den ganzen Himmel einzunehmen schien, ist verschwunden. Eine weißlichgraue Walze, gerade ausgestreckt von Westen nach Osten, zieht dort unten mit großer Geschwindigkeit über Land, nordwärts, mir nach. Wie Trauben bildet sich dort unten am Rand der Front eine dichte Kette weißer kleiner Wölkchen. Warme Luftströmungen sind die Ursache, überlege ich, da gibt es Aufwind. Der Wettlauf mit dem Wetter ist zu Ende. Ich brauche nicht mehr besorgt unter meinen Flügeln hinweg nach hinten zu schielen, ich brauche nicht länger gegen die Böen anzufliegen und so schnell wie möglich, als gelte es mein Leben, in gerader Linie vor der Front zu fliehen —schräg vor der Wolke hersegelnd, ziehe ich ihren Zug über das Land mit. Ein Hangsegelflug nach dem Ehrenberg, das war der heutige Tagespreis gewesen, den ich ohne große Absichten mit diesem Flug zu gewinnen hoffte, als ich heute mittag aus Groenhoffs Zimmer im Ringhaus trat und langsam die Kuppe hinauf zum Startplatz schlenderte.
Noch immer stieg die Maschine. Ruhig wurde die Luft, eine glatte, mächtige Aufwindströmung vor der Walze trug mich. Der Kampf war ausgekämpft, das Kumulus-Problem gelöst. Man konnte vor dem Gewitter segeln. Es war möglich, große Strecken über Land zu fliegen, ganz unabhängig von Hängen, vom Boden — nur auf die Luft und auf den Aufwind vor dem Gewitter vertrauend. Ein Flugzeug konnte ohne Motor Gewitterflüge durchführen — sofern nicht der Pilot großen Unsinn macht. Ein Segelflugzeug kann die Gewitterströmungen beherrschen, es kann sich erfolgreich dagegen wehren, in das Zentrum der Blitze hineingezogen zu werden. Die Wirbel, die Böen, die Strömungen sind zu überwinden. Ich habe es ja gleich gewußt.
Auf dreitausend Meter war die Maschine gestiegen. Vom warmen Sonnenschein überstrahlt, lag das Land vor mir, als ich jetzt geradeaus nach Berka flog. Noch niemals vorher waren die ‚Wien' und ich in solcher Höhe über das Land hinweggeflogen. Weit und flach erstreckte sich die Landkarte Thüringens zu meinen Füßen. Unbestimmt verschwamm im gelbgrauen Dunstschleier die Linie des Horizonts, der sich sachte emporzuwölben schien. Wie ist das, überlege ich, man sagt doch, die Erde sei eine Kugel. Einmal habe ich den Mond durch ein großes Fernrohr gesehen. Ein Mann baute es abends auf dem dichtbevölkerten Großstadtplatz auf. Für zwanzig Pfennig konnte man in die Unendlichkeit reisen. Da schwamm im dunklen Kreisrund des Gesichtsfeldes die kalte, bleiche Marmorkugel, die gezackten Kraterränder warfen ihre Schatten auf den toten Stein, und scharf und glatt zog sich der Trennungsstrich zwischen Hell und Dunkel von Norden nach Süden. Auch die Erde ist eine Kugel, schwebend im Weltenraum. Ich möchte weitersteigen, immer höher hinauf, bis ich von den Höhen der Sterne den großen Globus mit seinen Flüssen, Bergen und Meeren durch das dunkle Licht des Weltenraums segeln sehen könnte. So wunderbar ruhig liegt mein Flugzeug, so dünn und durchsichtig scheint die Luft hier oben, so frei und selbstverständlich schweben wir dahin. Hat die Schwere noch Gewalt über uns? Braucht es nur noch einen letzten

Anstoß, daß alles unter uns versinkt, das eine unbekannte Zauberwort? Mir ist, als müßte ich es jeden Augenblick aussprechen.
Hoch über Berka schwebe ich nun. Eine knappe Stunde hat der Flug bis jetzt gedauert. Ich war dem Gewitter vorausgeflogen und wartete, daß es mir nachkam. Es kam nicht. Besorgt und ungeduldig drehe ich mich um — wo bleibt mein Gewitter? Es steht dort still, über Berka. Mit einer scharfen, energischen Kurve drehe ich ihm entgegen. Die Höhe, die wunderbare Höhe — was kommt es mir auf ein paar Meter mehr oder weniger an? Da ist die Front wieder, und ich fliege nach Nordwesten an ihr entlang. Ein wunderlicher dicker Wolkenkopf steht unbeweglich unter mir — steht er wirklich? Ein paar forschende Kreise verschaffen mir Gewißheit — stillstehende Wolken nützen mir nichts, über Land will ich heute mit den Wolken fliegen. Mit der Linken winke ich ihm in meinem engen Gehäuse zu. Auf Wiedersehen! Ich mache kehrt.
Ein furchtbarer Schreck durchzuckt mich. Über Berka scheint die Sonne. Die Gewitterfront hat sich geteilt. Ein Teil zieht nach Osten, Richtung Eisenach, der andere, an dem ich hänge, nach Nordwesten — aber er steht vor der Auflösung. Ich hänge vor der absterbenden Front. Soll mein Streckenflug hier schon zu Ende sein? Das geht nicht, das ist unmöglich. Ich habe nicht aufgepaßt, ich war meiner Sache zu sicher. Das kommt davon, das kommt von den dummen Gedanken. Nach Eisenach zieht die Front davon, ich bin weit hinter ihr, und über Berka ist schon wieder schönes Wetter. Und ich hatte gedacht, der Kampf wäre zu Ende. Es gibt nur eins — hinterher! Vielleicht erreiche ich die Walze noch einmal. Zeig, was du kannst, ‚Wien', zeig, daß du schnell bist. Berka liegt wieder unter mir. Aus dem Schweben ist ein Rennen geworden. Noch habe ich meine alte Höhe, aber ich merke, wie die Maschine fällt. Der Abwind hinter der Gewitterfront, denke ich, nur schnell hindurch! Ich drücke den Steuerknüppel leicht nach vorn, die Maschine senkt ihre Nase und wird schneller. Das gleichbleibende Rauschen um mich her verstärkt sich, und ich spüre einen frischeren Zug im Gesicht. Hinterher, hinterher! Da vorne, im Dunst nur schlecht zu erkennen, zieht meine Front. Die Rollen sind vertauscht — aus dem Verfolgten ist ein Verfolger geworden. Ich suche das Gewitter jetzt, ich jage es. Ich weiß, meine ‚Wien' wird mich nicht im Stich lassen. Da ist die Front wieder. Sie ist ein wenig zerzaust, sie hat die Teilung doch nicht einwandfrei überstanden. Mächtige dunkle Wolken hängen auf ihrer Rückseite vor mir. Ich bin nicht mehr hoch genug, um sie zu überfliegen, ich muß ihnen ausweichen.
Plötzlich ist alles weiß um mich herum. Ich bin in der Wolke. Nichts zu sehen, weißer Dunst — die weiße Nacht! Blindflug! Keine Instrumente, denke ich. Der Kompaß, ja. Ich muß versuchen, geraden Kurs zu halten — einmal muß ich ja hindurch sein. Es ist klatschnaß, die ganze Maschine trieft vor Feuchtigkeit, die Düse meines Fahrtmessers ist voller Wasser — und die Böigkeit beginnt wieder. Fängt der Tanz von vorne an? Aber vorhin konnte ich etwas sehen, ich sah die Gewitterwand, das Land unter mir. Und jetzt — —. Der Donner rollt irgendwo schräg vor mir; ich starre auf meinen Kompaß. Von ihm hängt jetzt alles ab. Ruhig muß die Skala stehen, ganz ruhig. Kurs halten. Nicht schwanken. Die schwarze Glaskugel, die die weiße Zahlenreihe trägt, beginnt sich zu drehen. Seitenruder! Sie spielt wieder ein, es geht ja ganz gut, Gott sei Dank! Angestrengt versuche ich, geradeaus zu fliegen — aber liegt die ‚Wien' noch waagerecht im Raum? Ich weiß es nicht, ich fühle die Lage nicht mehr. Nur der Kompaß muß ruhig bleiben — er tut — — —was ist das? Die Zahlen tanzen, eine harte Bö wirft sich gegen die ‚Wien' — die Kugel beginnt eine verrückte Drehung. Die Ziffern schaukeln höhnisch an dem Strich vorbei.
Aus. Der Kurs ist verloren, die ‚Wien' ist steuerlos geworden, ich bekomme den Kompaß nicht zur Ruhe. Der Staudruckmesser zeigt plötzlich wieder an, die Düse hat

sich wohl wieder frei geblasen. Siebzig bis achtzig Kilometer, viel zu schnell, Wahnsinn. Ich ziehe, ich nehme den Knüppel an den Bauch — es ändert nichts, nur immer größer wird die Geschwindigkeit, immer toller braust die nasse, kalte Luft um mich her. Die rasende Fahrt preßt mich gegen die Rückenlehne und den Sitz. Vorwurfsvoll stöhnt die ‚Wien' — sie knackt unheimlich. Ich kann nicht einmal die Flügelenden mehr sehen — weißer Dunst um mich herum. Was knarrt und reibt und quietscht das Holz, die Spanten, was soll das — wie lange kann es denn noch halten? Es ist nicht richtig, es ist nicht fair, dieser Kampf im Nebel; wir können uns ja nicht wehren, was sollen wir denn tun? Ist das der Donner, dieses Poltern in der Luft? Ist es der Anfang vom Ende? Was pfeift die ‚Wien' denn so? Ich schließe die Augen, es macht keinen Unterschied, aber ich bilde mir ein, ich könnte besser hören. Hat jemand gerufen?

Da ist die Erde. Die ‚Wien' fliegt in normaler, ruhiger Lage unter einer Wolke. Eisenach liegt unter mir, ich überfliege, noch immer in großer Höhe, die Wartburg. Und hurra — da ist meine Front wieder, ich fliege wieder vor ihr. Dunkel und massig zieht sich die schwere Walze nach Osten hin, so weit ich sehen kann. Denn ich kann wieder sehen, die lähmende weiße Nacht ist verschwunden. Wie tröstend ist das düstere Regengrau der waldigen Hügel, die Dämmerung, die dort über der Stadt und den häßlichen, farblosen Häuserkasernen um den Bahnhof liegt! Hoho, der Sturm braust um meine Maschine und schlägt mir ins Gesicht. Nur zu, Freund, nur heran! Die ‚Wien' und ich, wir wissen uns unserer Haut zu wehren. Der Thüringer Wald wird überquert, Kurs Südost zeigt der Kompaß, fünfzig Kilometer habe ich auf dem Staudruckmesser. Wie gut, wie verläßlich die Instrumente arbeiten! Mit wilder Freude steuere ich mein Flugzeug wieder auf seinen alten Platz über der Front. Der dunkle Berg schiebt sich langsam über das Land. ‚Blitz und Donner normal', denke ich beruhigt. Einige harte Böen zerren an den Flächen, aber das stört uns nicht im geringsten, wir freuen uns über die Bewegung. Ein wunderbares Handwerk. Und langsam finde ich die richtige Entfernung von der Walze heraus, in der ich keine Höhe verliere und nicht so bockigen Wind treffe.

So kann es ja nun stundenlang weitergehen. Stundenlang, immer hin und her vor der Wolkenmasse, und es wäre ein reines Vergnügen, wenn es nicht so hundsmiserabel kalt wäre. Das viele Wasser, das mir bei den vorhergegangenen Regengüssen über Hals, Kopf und Haare gelaufen war, macht sich jetzt bemerkbar. Ich bin klatschnaß, im Rumpf sammeln sich kleine Lachen, bald werde ich ein Fußbad nehmen können, und meine Zähne klappern vernehmlich aufeinander. Was war das bloß in der Wolke gewesen? Wie ein wild gewordenes Schaukelpferd hat sich ja mein Flugzeug aufgeführt.

Riesige, seltsame Wolken entstehen vor mir. Eben waren sie noch nicht da — jetzt wächst aus dem durchsichtigen Himmel plötzlich ein formloser Schwaden, verdichtet sich und nimmt Gestalt an, wild quellen die Kuppen daraus hervor, wie von einem übermäßigen Druck im Innern getrieben, schwillt der Berg an und schwankt da vor mir. Sie müssen umflogen werden, und ich gehe ihnen ganz gern aus dem Wege. Auf einmal bin ich gefangen — ein gewaltiger, großer Turm hat sich vor mir aufgebaut, und hinter mir rückt die Front näher. Zwischen Wolke und Wolke bin ich gefangen. Ich muß hindurch, will ich den Anschluß an das Gewitter nicht verlieren. — Hindurch, hinein in die Waschküche also! Wieder umfängt mich das Weiß, die ziehenden feuchten Schwaden, wieder starre ich angestrengt auf den Kompaß und suche mit aller Anspannung die ‚Wien' geradezuhalten. Es glückt, es geht alles glatt. Nach langen Sekunden taucht das Flugzeug wieder aus dem Nebelland und schüttelt befriedigt und stolz die Wassertropfen von den Flächen. Man lernt es. Erfurt zieht vorbei. Das Gewitter wendet sich nach Süden, es hat einen riesigen Halbkreis

beschrieben. Über unbekannte Gelände führt es mich jetzt — so weit hatte ich die Karte für Streckenflüge nicht studiert. Die Sicht ist schlecht und wird immer schlechter. Dunst lagert über dem Land, und es dunkelt dort unten schon. Ich muß hinunter.

Eine letzte Kurve zum Abschied, einen letzten Blick auf die dunkle, große Wolkenwand. So wild, so fremd, so unheimlich sah sie heute mittag auf der Kuppe aus — und so schwer kann ich mich jetzt von ihr trennen. Wir haben Frieden miteinander geschlossen. In langem Gleitflug fliege ich allein weiter. Einen schönen Landeplatz brauche ich jetzt noch, möglichst mit einer Halle für mein Flugzeug. Das Gewitter und der Regen folgen mir ja nach! Wir sind auf der Heimkehr, ‚Wien'. Da unten rückt die Erde langsam näher, weite Ebene, Wald dazwischen. Es heißt Abschied nehmen von der Höhe, Abschied von unserem großen Flug. Der Abend senkt sich über das Land, und eine wehmütige Stimmung umfängt mich. Ein großes Erlebnis, das größte meiner Fliegerzeit, liegt hinter mir, und schon ist es nur noch Erinnerung — und es wird unaufhaltsam verblassen. Jeder Meter, den wir jetzt sinken, geht es dem Ende zu. Ach, es läßt sich nicht halten, und ich fürchte mich vor der Erde. Die geheime, unbewußte Trauer ist es, die zuviel Schönheit begleitet, die Furcht, etwas zu versäumen und nicht intensiv genug zu erleben, nicht die ganze Schönheit auszukosten, mir und dem Erlebnis etwas schuldig zu bleiben.

Da unten liegt ein Dorf mit ein paar schönen Fabrikhallen, eine große, freie Wiese davor. Darauf habe ich gewartet. Vorsichtig kreuze ich noch über dem Ort und sehe mir die Lage genau an. Alles in Ordnung. Ein Fest oder so etwas ist in vollem Gange. Sehr sympathisch, finde ich — die flatternden Fahnen zeigen die Windrichtung, und mehr Helfer auf einem Fleck kann man sich gar nicht wünschen. Eine weite Kurve, ich drehe gegen den Wind ein. Die Leute brüllen und winken, und ich brülle trotz meiner klappernden Zähne zurück. Vorsichtig setze ich den Vogel auf die Wiese. Hermsdorf bei Gera.

Und ich hebe den Kopf und starre wie hypnotisiert hinauf auf die schwarze Wolkenwand, die sich dort gewaltig und groß von Nordwesten heranschiebt und das Dunkel des Abendhimmels noch vertieft. Da steht es und blickt stumm auf mich herab. Gewaltig und groß — das Gewitter!"

Rhön-Sinfonie

ALLEGRO CON MOTO

Heiter lächelt der Himmel. Gut gelaunt lacht die Sonne.
Es tanzen die Halbkugeln der Windmesser fröhlichen Tanz. Der Rüssel schwingt und wippt wie der goldbraune Schweif Seppels, des langhaarigen Dackels, wenn soeben Roswitha von Gandersheim, die prächtige Terrierhündin, um die Ecke biegt.
„Ausziehen -"
Langsam setzt sich die Startmannschaft in Bewegung, zieht das Gummiseil aus — schwer und fest ist ihr Schritt —Wolgaschlepper.
„Laufen -"
Bewegung, den Hang hinunter, anfeuernde Zurufe — schneller — noch schneller — am Schwanzende die Haltemannschaft, sie fühlt, wie der Vogel mit aller Gewalt freikommen will, er zuckt, zieht, reißt, fest schließen sich die Fäuste.
„Los -"
Der Vogel ist frei, schießt in den Äther, das Startseil fällt pfeifend und zischend zur Erde, das Flugzeug hat alle erdgebundene Kraft verloren, es schwebt, steht gegen den Wind, steigt — — —
Es segelt.
Weit glänzt das Tal im weißen Gold der Sonne. Dunkelgrüne Wälder durchbrechen das zarte Grün der Wiesen, rote Dörfer leuchten wie riesenhafte Marienkäfer. Zehn, fünfzehn, zwanzig Maschinen hängen im Äther. Als ob sie unser Herrgott an unsichtbaren Drähten auf und nieder zöge, so steigen sie und senken sich. Sie legen sich in die Kurve, bald rechts, bald links, sie stehen wie ein Raubvogel ruhig, schöpfen Atem, lassen sich im Sechzigkilometertempo mit dem Winde tragen, verlieren an Höhe, klettern wieder mühsam hoch, landen, werden den Berg hinaufgeschleppt, starten von neuem, verschwinden irgendwo im Dunst. Manchmal fängt sich die Sonne auf den weißen Flügeln, dann ist es, als ob silberne Vögel im Winde fliegen. Es gleißt und glitzert — ein Märchen aus glückhafter Zeit.
Silberne Vögel — — —.
Sanft wiegt sich auf den Wellen des Windes das Flugzeug.
Unten im Tal sitzt eine Mutter und wiegt ihr Erstgeborenes
und singt ein Lied:

Schlafe, mein Söhnchen, schlaf schön,
über dir singet die Rhön.
Singt dir ein Lied von Sturm und Wind
schlafe, schlafe, mein Kind.
Schlafe, mein Söhnchen, schlaf schön,
über dir singet die Rhön.
Märchen erzählt dir der Wind,
schlafe, schlafe, mein Kind.
Schlafe, mein Söhnchen, schlaf schön,
über dir singet die Rhön.
Einst kommt der Tag, raubt auch dich der Wind,
schlafe, schlafe, mein Kind.

ANDANTE MAESTOSO (Trauermarsch)

Eine große, weit gelagerte Gewitterfront steigt hinter den Bergen auf, kommt langsam näher, verbreitert sich, wird groß, dunkel, tiefblau, schwarz, weiße

Wolkenfetzen ziehen als Standartenträger vor ihr her — dann steht die Front. Alles wartet in fieberhafter Ungeduld, der Westhang gleicht einem Ameisenhaufen, nur die Flugzeuge liegen da, matt, unlustig, unbeweglich — Gegenstände aus Holz und Leinwand.
Jetzt bewegt sich die Front, steigt höher, kommt näher, über den Flugplatz schwingt sich ein Regenbogen. Das Tal gegen Fulda badet sich im Sonnenschein, müde bewegen sich die Halbkugeln der Windmesser.
Da zuckt ein Blitz, der Wind summt, heult, braust, pfeift über die Kuppe, Startmannschaften eilen zu den Seilen, kurze Kommandorufe — als erster startet Günther Groenhoff, bekommt wenig Höhe, vier, fünf, sechs Maschinen schnellen in die dunklen Wolken, nehmen Kurs über ein tiefgeschnittenes Tal, steigen, fallen, schweben, gleiten, segeln — schmale weiße Streifen auf schwarzem Grund. Groenhoff landet unweit der Straße, die nach Gersfeld führt. Regentropfen prasseln zur Erde, Dunst hüllt das Tal und die Berge ein, andere Maschinen starten nach der anderen Seite, dort liegt ein Sonnenstreifen, breit, golden, überdacht von schwarzen Wolken, klar heben sich drei Maschinen ab, werden kleiner, verschwinden.
Wir sitzen in der Baude, draußen prasselt der Gewitterregen, sprechen vom Flug, von Kronfelds Glück, von seinem ersten Fallschirmabsprung, vom Ende seiner „Austria" — Jungflieger, wettergebräunte, schlanke Gestalten, Gäste, Wanderer. Dann kommt eine Kunde, pflanzt sich fort, erstaunte Gesichter, Kopfschütteln, Angst, Sorge, scharfe Ablehnung, Zweifel - -.
Günther Groenhoff ist abgestürzt — — —
Günther Groenhoff kann nicht abstürzen.
Günther Groenhoff ist doch eben glatt gelandet.
Nein — er ist zum zweiten Mal gestartet. Mit Rückenwind.
Aber Günther Groenhoff kann fliegen, meistert die Maschine in jeder Lage.
Wieder tanzt die Fama durch den Raum.
Der Start war nicht glatt, das Seitensteuer wurde beschädigt — aber was tut's — auch vom Jungfraujoch brachte Groenhoff die Maschine glatt zum Flugplatz — vielleicht eine harte Landung.
Draußen prasselt der Regen, unvermindert, trommelt —trommelt — Neue Kunde: Günther Groenhoff ist tot — —
Keiner glaubt es — keine Verbindung zur Absturzstelle — lähmendes Entsetzen — — es — — könnte — — sein — — Der Regen trommelt — trommelt — dumpfe Schwüle kriecht durch die Baude.
Immer mehr verdichtet sich das Furchtbare. Fetzen von Nachrichten flattern wie Nebelschwaden über die Kuppe.
Das Seitensteuer behinderte das Höhensteuer — Groenhoff sprang ab — der Fallschirm öffnete sich — zu spät — zu niedrig —
Dann die Gewißheit — Entsetzen — tiefe, tiefe Trauer — der lachende Groenhoff — der liebe Junge — der Freund, der wahre Kamerad seiner Helfer, die die rote Baskenmütze mit dem weißen Quast trugen.
Der Regen trommelt, trommelt, trommelt den Trauermarsch.
Und über der Kuppe singt der Wind das Sterbelied.
Dann deckt die Nacht in ihrem Mitleid die leiderfüllte Rhön.
Jung stirbt, wen die Götter lieben.
Jung — — — stirbt — — — wen — — — die — — — Götter — — —lieben — — —

SCHERZO

Der Segelflug ist eigentlich eine ernste Sache. Ehe das Flugzeug die Erde verlassen

darf, wird es auf Herz und Nieren geprüft, die Eingeweide gar werden herausgenommen und untersucht. Nichts, wohin nicht das kritische Auge sieht. Das gehört sich so, und wenn die Bauprüfer — aber es handelt sich ja gar nicht um den Ernst der Sache, sondern —. Das Flugzeug war gestartet wie jedes andere, benahm sich im Anfang auch ganz vernünftig, segelte am Hang, kurvte, segelte, kurvte wieder — genauso normal wie alle anderen. Was war denn das?
War das ein Segelflugzeug oder die Kunstflugmaschine von Gerhard Fieseler?
Das Flugzeug stieg wie ein Fahrstuhl nach oben, als wolle es dem heiligen Petrus einen Gruß von der Wasserkuppe und von den drei Mönchen des heiligen Franziskus bringen, die als ungewohnte Gäste in ihren braunen Kutten zwischen den Zuschauern wandelten.
Im nächsten Augenblick zog das Flugzeug unmittelbar über den Köpfen des Meßtrupps hinweg, stieg wieder und machte eine Verbeugung nach vorne, wie der Diener des Herrn Baron von Waldhausen, des Freundes der Segelflieger, dem die Kuppe gehört und der sie mitsamt der dazu gehörenden Luft zur Verfügung stellte.
Irgendwo hat das Flugzeug doch einen Propeller aus Glas und ein Motörchen — oder einen ein- und ausschaltbaren Magneten — oder ein Druck- und Saugmittel unbekannter Herkunft. Denn die Maschine war lange im Lande der unbegrenzten Möglichkeiten, sie war das erste Segelflugzeug, das über New York kreiste.
Sie tanzt in der Luft, fröhlich, rennt dahin wie ein ausgelassenes Kind, stellte sich auf die Hinterbeine — immer neue Kapriolen —.
Hätte sie für jeden Meisterflug einen Orden bekommen und trüge sie ihn um den Hals, so würde sie kopflastig und müßte zu Hause bleiben.
Deshalb hat ihr Besitzer das Wesentliche auf das Seitensteuer geschrieben.
Sie tummelt sich in der Luft, sie spielt mit dem Wind, sie ist ein Vogelfederchen, das im Winde tanzt — sie ist ein lachendes Flugzeug.
Ihr Rumpf ist gedrungen, ihre Flügel schlank, und vorne trägt sie ihre Visitenkarte.
Ihr Name ist „Musterle", und genauso heißt Wolf Hirths Frau.
Paßt es dem Musterle nicht mehr auf der Kuppe, dann geht es über Land, sieht sich Berge und Menschen, Dörfer und Flüsse aus lustiger Höhe an, und wenn sie müde wird, dann setzte sie sich irgendwo, wo es gerade schön ist, hin und freut sich über einen wohlgelungenen Flug.
Das heitere Musterle.

FINALE (Presto)

Unten im Tal, wo die Dächer von Fulda blitzen, in einer großen Höhle sitzt der Windmacher. Während des Wettbewerbs hat er viel Arbeit, von morgens bis in den späten Abend muß er auf dem Posten sein. Heute meint er es besonders gut.
Der Sturm pfeift über die Wasserkuppe, fängt sich in den Regenmänteln, heult um die Baude und — schrecklich zu schauen — stülpt der Geheimen Frau Kommerzienrat Piepenkegel, die eigens zu diesem Zweck aus Bad Kissingen nebst ihren zweihundertdrei Pfund heraufbefördert wurde — stülpt diesem ballastreichen, aufgeblasenen Freiballon die untere Hülle über den Kopf. Am Start liegt die „Wien", Kronfeld wird eingebuddelt, jetzt legt man ihm noch einen hölzernen Kragen um den Hals, der Kopf ist frei, kurze Probe der Steuerung, Kommando, die „Wien" schießt in den Wind, schwankt ein wenig, liegt wieder gerade, steht ruhig und gemessen, ein Fermate in der Sinfonie der Rhön. Dann aber geigt der Wind aufs neue, aus den Bässen klettern die Sechsunddreißigstel-Noten, die Celli nehmen sie auf, in den Bratschen summt und brummt es, jetzt geigen die Geigen, fein, dünn, spitz — so klingt tagaus, tagein das Sturmlied über die kahle Höhe.

Die „Wien" kurvt — nun hat sie der Wind, nun drückt er sie vorwärts — es ist, als habe der alte Windmacher im Tal auf einem großen Pfeilbogen einen Riesenpfeil abgeschnellt, so schießt sie dahin.
Schwere Kumuluswolken watscheln durch den Horizont. Noch dicker als die Geheime Frau Kommerzienrat Piepenkegel.
Unter ihnen ziehen dunkle Regenwolken, verhängen die Sicht, zeitweise bricht die Sonne durch, dann strahlen die Wolkenränder in silbernem Weiß, und breite graue Strahlen fallen ins Tal. Die „Wien" stellt sich gegen den Wind, der Wind ist wütend, er haßt den Widerstand, die „Wien" kommt kämpfend vorwärts, steigt, kurvt, gewinnt wieder an Höhe — ein lustiges Spiel zwischen dem alten Windmacher und dem fliegenden Menschlein.
Plötzlich ist die „Wien" verschwunden, eben hing sie noch oben.
Sie hat es sich in der Regenwolke bequem gemacht. Grau überzieht sich der Himmel, der Sturm nimmt an Stärke zu. Längst sitzt die Geheime Frau Kommerzienrat im Kasino und schimpft und flucht auf den Erfinder des Segelfluges.
Noch mal zeigt sich die feine, schlanke Gestalt der „Wien" im zarten Dunst, dann ist sie verschwunden. Grau wird das Tal, grau die Höhen, graue Schleier fallen, und mit unverminderter Kraft in einem wahnsinnigen Presto braust der Sturm einher.
Um den Flieger brodelt die feuchte Luft, aufwärts geht sein Weg durch die Regenschicht. . . Eigentlich etwas ungemütlich, dieses Blindfliegen, dieses mangelnde Gefühl für das Vorhandensein der Mutter Erde.
Plötzlich wird es hell und weiß, es sinken die Nebel und die Feuchtigkeit.
Im strahlenden Sonnenschein fliegt das Flugzeug, unter ihm ballen sich die Wolkenmassen zu phantastischen Gebilden, zu grotesken Alpenwipfeln, zu schäumenden, brandenden Meereswogen.
Hin und wieder lugt grüßend ein Stückchen Erde aus den weißen Wolkenballen.
Majestätisch und stolz, Herr der Welt, dem Falken gleich, gleitet der Mensch durch den Raum.
Und der Sturm wird zur Fanfare, der Sturm singt mit allen Instrumenten, mit Trommeln und Pauken, mit Hörnern und Geigen das Lied vom fliegenden Menschen, das Lied vom Glauben an die Sonne, an die Wolken, an die Schönheit des Weltalls.
Fortissimo klingt aus die Rhönsinfonie.

Das wildgewordene Schaukelpferd

War das die wohlanständige, gut erzogene „Wien"? War das das brave Segelflugzeug, das wie ein gebildetes Pensionsmädchen genau wußte, in welchen Grenzen es sich zu bewegen hat?

Auch der Herr Geheimrat Dr. Sonnenblume war neulich nicht ganz in Ordnung, er beschrieb auf dem Nachhauseweg merkwürdige Parabeln und Ellipsen, aber das lag daran, daß seine Gattin in die Sommerfrische gefahren war und daß er seine Abschiedsfreude in einem großen Quantum Alkohol lebendig erhalten hatte.

So etwas tat die gute „Wien" nicht, sie war solide wie ihr Herr. Und trotzdem: sie bäumte sich auf wie ein wildes Pferd, sie stellte sich auf den Kopf, setzte zum Looping an, wurde im letzten Augenblick wieder an die Kandare genommen, dann legte sie sich auf den linken Flügel, im nächsten Augenblick schoß sie schräg nach oben, nach unten — Kronfeld hatte recht, wenn er sie später mit einem wildgewordenen Schaukelpferd verglich.

So benahm sich die gute, wohlanständige, wohlerzogene „Wien", die ruhig gegen den Wind stand, die sich wie ein treues Kamel dort auf die Knie niederließ, wo ihr Herr es haben wollte.

Wer von uns hätte sich in diesem Augenblick anständig benommen, wer von uns hätte sich nicht mit der Nervosität eines wildgewordenen Schaukelpferdes auf den Kopf gestellt?

Es krachten die Blitze, sie zuckten, leuchteten auf, neckten die „Wien", es grollten die Donner, dumpf und gewaltig, schwarz ballten sich die Wolkenmassen — mitten im Feuerwerk Robert Kronfeld und seine „Wien". Da kitzelte eine Bö von unten, da drückte ein Windstoß von oben — der Segelflieger wurde zum Akrobat, zum Künstler am fliegenden Trapez, und über ihnen wölbte sich die unendliche Kuppel des himmlischen Zirkus.

Das Wetter flaute ab, flaute wieder auf.

Die „Wien" war es allmählich satt, schließlich war sie ja nicht für den Gewittersturm gebaut, bei schönem Wetter, im Sonnenschein — ja — aber hier in diesem Unwetter — sie ächzte, sie stöhnte, sie krachte in allen Fugen — Warnungssignale für den vorsichtigen Piloten — und er sah schon im Geiste, wie seine treue Maschine langsam einen Flügel nach dem anderen verlor, wie Höhensteuer und Seitensteuer herrenlos durch den Äther sausten, der Rumpf aber senkrecht herunterfiel und in irgendeinem Misthaufen als Fliegerdenkmal mit der Schnauze nach unten steckenblieb. Der Pilot freute sich, daß er den Fallschirm bei sich hatte.
Aber die „Wien" riß die Knochen zusammen, biß die Zähne aufeinander, hielt durch, bis die Wetter sich verzogen, bis Sonnenschein ihr die dicken Tränen von den Flügeln trocknete, bis unten die weiten, dunklen, grünen Waldflächen des Thüringer Waldes sich ausbreiteten.
Der Kampf mit dem Gewitter war sicher und glorreich zu Ende gekämpft, das wildgewordene Schaukelpferd war wieder ein braves, liebes Spielzeug in der Hand seines Besitzers.
Die „Wien" aber ist ein echtes Wiener Kind, und ein solches versteht sich nicht lange

auf Ernst und Gefahren, dafür lacht es viel zu gern. Und so ist es auch verständlich, daß sich das Segelflugzeug einen passenden Platz für die Landung aussuchte; lange schaute es aus, wo es am besten sei — eine weiche Wiese, ein frisch gepflügtes Feld, Getreidehaufen, Hochspannung, Gräben, ein Fluß, eine Stadt mit lauter Dächern — alles war nicht das Richtige, und so zog sie weiter ihre Bahn.
Bis der Abend dunkelte.
Da leuchteten bunte Lichter, da sang eine Orgel einen Gassenhauer in den Abendhimmel, da ging eine festlich gekleidete Menge über einen mit Buden bebauten Platz, da war Schützenfest in Hermsdorf, und da setzte sich die „Wien" nach langem Flug hin — da kam der ganze Schützenverein gelaufen, da kamen die Alten und die Jungen, und wenn der Flieger seine „Wien" nicht wieder mitgenommen und abtransportiert hätte, dann hätten die Hermsdorfer sie sicher zur Schützenkönigin gemacht.
Robert Kronfeld aber hatte an diesem 20. Juli 1929 hundert-dreiundvierzig Kilometer zurückgelegt und eine Höhe von 2025 Metern erreicht.
Robert Kronfeld hatte mit seinem wildgewordenen Schaukelpferd zwei neue Weltrekorde aufgestellt.

Eine Dreizehn oder ein Teddybär?

Wir saßen zusammen, alte Motorflieger aus dem Kriege, Freunde des Segelflugsports und Robert Kronfeld. Wir sprachen vom Aberglauben der Flieger, daß sie nur von links ins Flugzeug steigen, einen Teddybär auf die Tragfläche setzen, daß sie Totenköpfe oder Fragezeichen auf den Rumpf malen, daß sie wie der Silberkondor über Feuerland, Günther Plüschow, auch mit der doppelten Dreizehn den Tod nicht bannen können.
Sprach der eine aus unserem Kreis, daß er nicht mehr im September in die Maschine steige, im September sei er über den russischen Linien als deutscher Kriegsflieger abgeschossen, im September sei er fast auf den Tag einige Jahre später aus dreihundertfünfzig Meter Höhe abgetrudelt und mit zerschmetterten Unterschenkeln weggetragen worden. Und von seiner Feldmütze sprach er, die er trotz des Sturzhelms — in der Fliegersprache „cascapique" genannt — auf allen Flügen mit sich geführt habe, er sei so versessen auf diese Mütze gewesen, daß er mit dem Flugzeug umgekehrt sei, so er sie vergessen habe. Am Tage seines Abschusses habe er wieder die Mütze vergessen, und es sei zur Umkehr zu spät gewesen.
Meinte der andere Motorpilot, wer einmal in der Fliegerei ausgesprochenes Glück gehabt hat, dem kann nichts mehr passieren. Ihm sei, kurz vor der Landung, eine zweite Maschine von hinten in den Laden gefahren — beide stürzten ab, der eine wird tot aus den brennenden Trümmern des Flugzeugs hervorgezogen, ihn bringt man mit verbrannten Gliedern ins Krankenhaus — nach Wochen wird er entlassen, bleibt bei der Fliegerei, bleibt gesund und lebendig. Von Bertram erzählte der Dritte und bewies die eben aufgestellte These: Ihn packte die Windesfaust im Nacken, drückt ihn ins Meer, im Golf von Bengalen geschah es — das Flugzeug, der Flieger wehren sich leidenschaftlich, die Kräfte lassen nach, das sichere Ende steht grauenhaft vor Augen — da kommt zufällig ein Dampfer des Weges und nimmt ihn auf, das Flugzeug träumt auf dunklem Meeresgrund von vergangenen Sonnenflügen. Auf einer neuen Expedition packt den Bertram der Taifun, quält ihn, schmeißt ihn nach oben, drückt ihn aufs Meer — dem Bertram kann nichts mehr passieren — wen die Natur, die Luft, die Wolken nicht zum Kameraden wollen, den zerschmettern sie — ihren Freund aber halten sie am Leben. Kurz darauf wurde Bertram in allen Zeitungen der Erde totgesagt — Nachrufe erschienen, Trauer erfüllte die Kontinente — verschollen an der australischen Küste — keiner gibt einen Cent für sein Leben — da findet man seine Junkers, später — nach sechzig Tagen — ihn und seinen Leidensgenossen — dem Bertram kann nichts passieren — er ist gefeit. Der Montag ist sein Glückstag — an einem Montag startete er, an einem Montag wurde er für verschollen erklärt — an einem Montag erfuhr man, daß die Eingeborenen ihn getötet hätten — an einem Montag traf bei seinen Eltern ein Telegramm — das Lebenszeichen — ein. Der Vierte im Kreise: „Vom Tode eines Kameraden möchte ich berichten: Wir machten eine Flugexpedition nach einer Insel — am Dreizehnten rückten wir ab, an der Stadtgrenze brach eine Achse — herrliche Tage bei herrlichem Wind. Am letzten Tage startete einer — einer, der Bedenken hatte, am Dreizehnten zu fliegen, der trotz Abratens die Reise mitmachte — dreizehn Kameraden zogen das Startseil aus — dreizehn Minuten hing die Maschine am Seil, dreizehn Sekunden flog die Maschine geradeaus in herrlichem Flug, dann stellte sie sich auf den Kopf, dreizehn Sekunden dauerte der Todessturz — — "
Robert Kronfeld kennt keinen Aberglauben, keine Maskottchen, keine Dreizehn und keinen Teddybär — so was fängt Wind auf und belastet unnötig die Maschine. „Vorahnungen machen unruhig und nervös, sie nehmen die Kraft der klaren Entscheidung — es gibt Fälle, in denen die Flieger unter dem Druck der Vorahnung

Fehler machen und so mutwillig oder unbewußt die Wahrsagung wahr machen. Fehler, die sonst bei normaler Arbeit unmöglich sind. Kenntnis, Können, Ruhe und stille Ergebenheit ins Schicksal sind mehr wert als alles Gerede!" So meinte Robert Kronfeld.

Einmal hin — einmal her

1930 hatte Kronfeld als erster Segelflieger den Hindenburg-Pokal für seine Leistungen im Rhön-Segelflugwettbewerb erhalten und im Februar 1931 zusammen mit Wolf Wirth das Silberne Leistungsabzeichen (Nr. 2). Seine beste Leistung war aber die erste Doppelüberquerung des Ärmelkanals, für den die „Daily Mail" 1000 Pfund Sterling ausgeschrieben hatte.
Sie verlangte nur den Start von der französischen Seite und die Landung in England.
Der Engländer Lissant Beardmore hatte am 19. Juli 1931 die einfache Überquerung geschafft, nun startete am Tag darauf Kronfeld in seiner „Wien".
Auf dem sonst so stillen Flugplatz St. Inglebert herrschte heute reges Leben. Da standen Motormaschinen, vermummte Piloten kletterten in ihr Inneres, ließen sich festschnallen, die Monteure warfen die Propeller an, die Grashalme bogen sich zur Erde, und die Flugzeuge zitterten wie kaum zu bändigende Rennpferde. Eine Gruppe Menschen steht zusammen und diskutiert. Jetzt rasen die Maschinen über den Flugplatz, und — merkwürdiges Geschehen — einige Bauern, die am Rande des Platzes stehen, schütteln den Kopf, jede Maschine zieht an einem langen Drahtseil ein anderes Flugzeug hinter sich her, bald ist dieses Flugzeug vom Boden hoch, steigt höher als die Zugmaschine, hat — wie der alte Bauer mit dem weißen Bart richtig bemerkt — überhaupt keinen Propeller.
Das erste Segelflugrennen der Welt.
Die „Daily Mail" hat tausend gute, ehrwürdige Goldpfunde, von der Bank von England garantiert, für die erste Doppelüberquerung des Ärmelkanals ausgesetzt. Der Start war freigegeben worden, eben hatte der Angelus die siebte Abendstunde eingeläutet. Höher und höher schrauben sich die Maschinen, nicht allen gelingt es, den Himmelsrand zu erfassen, zwei kehren frühzeitig um, auch den dritten hielt es nicht in den himmlischen Höhen. Nur Robert Kronfeld steigt weiter, gezogen von dem tüchtigen Piloten Weichelt, dann klinkt er aus, ist, wie so oft, mit sich, mit seinem Willen, mit seiner „Wien", den Wolken und der Sonne allein.
Da wird es weiß und immer weißer um ihn, Nebelwände steigen auf und umfangen ihn, alte Hexen schlagen im müden Tanz weiße Schleier um das Flugzeug, immer neue weiße Kulissen schiebt das große Himmelstheater auf die Bühne. Wie hatte er sich das doch gedacht?
So aus zweitausend Metern Höhe gleitet es sich gemütlich und hübsch langsam nach England hinunter, auf dem Kanal ziehen die großen Kähne, tummeln sich die Möwen — es ist so, als ob man langsam in Schönbrunn von der Gloriole zum Schloß hinunterspaziert.
Noch fällt die Nebelwand nicht ein, Kompaß und Geschwindigkeitsmesser, der Barograph und das angeborene Tastgefühl zeigen den Weg — bis plötzlich die Hexen verschwinden und die wehenden Leichentücher hinter sich herziehen. Da kräuselt sich die See, da leuchten im dämmernden Abend die weißen Felsen von Dover, da sticht ein Leuchtturm in den Himmel, da läßt ein Schiff ein breite Kiellinie hinter sich, und da ist auch schon ein Landeplatz, die „Wien" setzt sich hin — wie eine Möwe, die sich nach dem Fluge etwas ausruhen will.
Bauern eilen herbei, staunen über den vom Himmel gefallenen hölzernen Vogel, drücken ihm die Hand und erzählen, wie vor zweiundzwanzig Jahren fast an derselben Stelle Bleriot gelandet ist. Dann senkt sich aber auch Weichelt mit seiner Motormaschine herab, steigt mit wenig Benzin und der „Wien" im Schlepptau bald wieder auf. Kronfeld hat den Rückflug angetreten.
Über den Ärmelkanal zieht die Nacht.
Langsam senken sich die Schatten, und das Meer wird schwarz.

Hoch oben zieht das Flugzeug geräuschlos seine Bahn. Allmählich verschwinden die Teilstriche des Kompasses. Nichts zeigt dem Flieger den Weg, willenlos treibt ihn das Element.
Unten brodelt die See, weit öffnet sie ihren Rachen. Wie lange kann sich das Segelflugzeug schwimmend halten? Bilder von Rossitten tauchen auf, Kämpfe mit Wellen und Stürmen in fremden Gewässern, der Rumpf ist kein Faltboot, die Tragflächen keine Segel — es geht ganz langsam — das Salzwasser frißt an der Leinwand — zernagt sie — allmählich versinkt zuerst die eine und dann die andere Tragfläche. Aber noch trägt der Wind die Maschine, es sind nur die schwarzen Hexen, die ihre dunklen Schleier um den Flieger schlagen — aber der Flieger vertraut seinem Glück — auch aus den dunklen Höhlen, aus den schwarzen Schluchten, durch die die Rhone brauste, gab es eine Rückkehr in den hellichten Tag.
Die Teilstriche des Kompasses sind verschwunden, schwarz — wirklich schwarz ist die Nacht.
Da geht ein lichter Schein über die dunkle See, ein schmaler Goldreif wird groß und breit, wird eitel Silber — — Der Mond geht auf.
Kronfeld jubelt ihm zu, der Mond dankt, läßt die weißen Flügel der „Wien" glitzern und gleißen. Kronfeld findet den Weg zum Festland, zum erstenmal ist ein Flieger an einem Tage über den Ärmelkanal hin- und hergeflogen. Einmal hin — — einmal her — — Die Welt aber horchte auf.
Kronfelds Mutter erzählte einem Berichterstatter des „Neuen Wiener Tageblattes", sie sei ihres Sohnes so sicher, daß sie ruhig mit ihm fliegen würde. Nur diesmal, als der große Orkan wütete, war sie beunruhigt; denn sie hatte wohl Nachricht von ihrem Sohn, daß er zur Kanalüberquerung starten wolle, aber über den Tag des Unternehmens wußte sie nichts. Am Freitagmorgen studierte sie eifrig die Blätter, ob über seinen Flug noch nichts berichtet würde und war seines Sieges sicher, als keine Meldung über einen Unfall vorlag. Glücklich über den Erfolg ihres Jungen, hat sie ihm sofort ein Glückwunschtelegramm geschickt, und der Junge antwortete telegrafisch: „Bin glücklicher denn je — —"
Kronfeld triumphierte, noch mehr aber triumphierte der deutsche Segelflug.

Bin ein fahrender Gesell

Robert Kronfeld kennt keine Ruhe, nicht den Unterschied zwischen Tag und Nacht, kein geregeltes Leben und schon gar keinen Stundenplan. Benutzt er die Eisenbahn, so kommt er immer auf die allerletzte Minute und hat dann nur die Hälfte erledigt. Schon von weitem streckt ihm der Fahrkartenknipser die weiße Karte entgegen. Immer wollen zehn, zwanzig zur gleichen Zeit ihn sprechen. Das kleine Sportflugzeug senkt sich auf den englischen Flugplatz, da setzt sich mit mammuthaftem Gebaren die D-2500 in Bewegung, just die Maschine, die ihn nach Amsterdam bringen sollte. Die D-2500 rollt mit Gebrumm über das Feld und sieht nicht das Menschlein, das zu dem Riesen läuft, aber Kap'tän Brauer kennt Kronfelds Gewohnheiten, zieht die Bremsen, und die D-2500 hält an im Start, nimmt im letzten Augenblick den kleinen Segelflieger, den großen Kollegen auf — dann braust sie mit ungeheuerem Gebrumm von dannen.
Unruhig, lebhaft, überall interessiert, in ständiger Bewegung — so wandern seine Augen auf und ab, so wandert auch der Mensch.
Nächtelang liegt er auf der Landstraße mit seinem Riesenwagen, reißt letzte Energien zusammen, wenn der Schlaf in der Morgendämmerung die Konturen der Chausseebäume verschwimmen läßt. Sein Weg geht durch das Inland, durch das Ausland, er hält Vorträge, bestreitet Flugtage, kämpft heroischen Kampf gegen die tausend Kleinigkeiten des Alltags, bald hastet er hinter einem falsch geleiteten Expreßgut her, bald verhandelt er über den Ankauf eines neuen Wagens, dann telefoniert er mit seinem getreuen Adjutanten Flinsch, häufig geht es ihm aber auch so, wie es ein begabter Journalist in der schwedischen Zeitung „Aftenposten" schildert:
„Spätestens Samstag sollte Kronfeld mit seinem enormen Lastwagen in Oslo eintreffen. Der Weg war bestimmt: Hamburg — Saßnitz — Trelleborgfergen — Oslo. Am Christi-Himmelfahrts-Tage bekamen wir einen Eiltelefonanruf von dem unglücklichen Kronfeld: Fährboot weigert sich, über die Ostsee zu verfrachten. Grund: Fährboot nimmt nur Eisenbahnwagen und Privatautos. Telefonanrufe, Telegramme zu den deutschen und schwedischen Stellen. Kein Erfolg. Eine geniale Idee kommt plötzlich. Warum nicht das Transportauto und alles andere auf einen Eisenbahnwagen stellen, auf diesem Wege sind die Vorschriften zu übergehen! Neue Telefonanrufe und Telegramme. Unter anderem ein Telefongespräch um 18.15 Uhr an den Verfasser mit der Auskunft, der Auslandszug geht um 18.45 Uhr. Sofort nach Stralsund zu reisen und den Segelflieger wohlbehalten nach Oslo zu bringen. Freitagmorgen. Telefonanruf in Trelleborg. Jawohl, das Ungeheuer war in der Nacht über die Landstraße Hamburg — Stralsund gekommen und auf einen Lastzugwagen aufgeladen worden, die jetzt darauf warten, an den Güterzug bis Saßnitz angehängt zu werden. Wieder langes Verhandeln. Der Güterwagen muß an den Schnellzug gekoppelt werden, damit er das Abendfährboot nach Trelleborg noch erreicht. Unmöglich. Telefonanruf an den Distriktchef. Erlaubnis. Erste Etappe ist durchgeführt. Saßnitz. Das Ungeheuer kommt — weit größer, als ich es mir vorgestellt habe. Jetzt tausend Formalitäten mit dem Zollamt. Kein Platz auf dem Fährboot. Drei andere Güterwagen müssen zurückbleiben, um das Ungeheuer mitzunehmen. Telegramme an schwedischen Veranstalter mit Entschuldigungen wegen der Verspätung. Proteste. Wieder neue Telegramme. Das Ungeheuer ist an Bord des Fährbootes, der Kapitän schüttelt den Kopf, es soll wieder an Land. Großes Überredungstalent muß aufgeboten werden, Drohungen, Bitten, sentimentale Strenge — das Fährboot geht. Zweite Etappe durchgeführt. Trelleborg: Der Distriktchef mit seinen sämtlichen Assistenten steht am Kai in Reih und Glied. Der

Stationsvorstand ist blaß — erfaßt die Situation, ist ungewöhnlich liebenswürdig — da kommt das Ungeheuer. Es überschritt alle Maximummaße für schwedische Eisenbahnen. Der Stationsvorstand bedauert, war nicht zu erweichen. Zwei Minuten vor Abgang des Zuges, Tränen und Zähneknirschen. Die Luft wird aus den Reifen des Transportautos gelassen, das Monstrum wird sieben Zentimeter niedriger. Eilgespräch nach Malmö — Erlaubnis von höchster Instanz: DerTransport darf mit dem Schnellzug durchgeführt werden; noch ein Eilruf nach Malmö, fünfundzwanzig Helfer werden engagiert, die das Ungeheuer mit einem hundert Meter langen Strick festbinden. Malmö — acht Minuten Verspätung — alle arbeiten — Stationsvorstand schwitzt vor Angst — das Ungeheuer sieht aus wie eine ganze Stationshalle — Konferenzen mit Oberkondukteuren und Lokomotivführern — vierzehn Minuten Verspätung — endlich fährt der Zug. Kornsjö. Neue Schwierigkeiten beginnen, keine Rede mehr davon, daß das Ungeheuer mit dem Schnellzug weiterfahren darf, kein Bitten hilft, Telefonanrufe an Halde, Sarpsbirg, Fredriksstad, Oslo. Endlich geht's weiter, in eineinhalb Stunden sind wir in Halden, um 14.43 Uhr Ankunft in Oslo. Feiner Regen."

So ergeht's dem fahrenden Gesellen, und wenn er statt auf Schusters Rappen in seinem Ford sitzt, wenn er statt der Laute auf dem Rücken das Ungeheuer hinter sich herschleppt, wenn er gehetzt und geplagt nicht viel Zeit hat, die Grüße winkender Jungfräulein zu erwidern: ein Stück Romantik steckt auch in diesem Gesellen. Obwohl er für die winkenden Jungfräulein keine Zeit hat, besitzt er eine stille Liebe.

Seine stille Liebe ist die Eisenbahn — herrlich dieses Gefühl der Ruhe, des Ungestörtseins — hier kann er Bücher lesen und schlafen, die Landschaft gleitet vorbei, ohne daß er den Knüppel zu bedienen braucht, ohne daß er nach der nächsten Wolke, nach der nächsten Wärmesäule Ausschau halten muß.

Vielleicht ist seine stille Liebe deshalb so groß, weil sie so selten ist.

Der fahrende Gesell — ob er auf Skiern über weiße Flächen zog, ob ihn im Faltboot die Meere schaukelten, ob er mit dem Ungeheuer im Rücken, das Feuer aus den Nüstern bläst, über die Straßen fährt, ob er sich vom monotonen Rhythmus des Eisenbahnzuges schaukeln läßt — er ist der fahrende Gesell des zwanzigsten Jahrhunderts, und er ist es erst recht, wenn ihn seine Flugzeuge von Wolke zu Wolke, von Hang zu Hang tragen. So wird der fahrende Gesell zum fliegenden Gesell, zum Wolkenwanderer, und immer steckt ein Stück Romantik in ihm, ein Stück Eichendorffscher Glückseligkeit, Zufriedenheit, Bescheidenheit.
Nicht umsonst fühlt er sich mit dem Cornet Christoph Rilke verwandt.
Reiten, reiten, reiten durch den Tag, durch die Nacht, durch den Tag.
Reiten, reiten, reiten.
Nicht umsonst ist diese Weise sein Lieblingsbuch. Und wenn die Sehnsucht ihn zu übermannen droht, dann wird der fahrende Gesell zum Landsknecht, zum Streiter, zum kampfbereiten Tatmenschen, der hart ist, der nur das napoleonische Wort kennt: „Activite, activite, vitesse!"

Das Ballett der Lüfte, die Hummel, die Ruderer im Luftmeer und die Offenbarung

In Silber, Weiß und Gold, im Strahle der tausend Kerzen flammt der weiße Saal. Leise singen Geigen durch den Raum — da naht, leichtfüßig schwebend, in duftige Gaze gehüllt, das Ballett.
Tanzt, schnellt, hüpft, trippelt, tänzelt, formt sich zu Figuren, strebt zueinander, zerfließt - unbekümmertes Rokoko, heitere Eleganz, menschgewordene Musik, tanzende Lebensfreude.
Ein Jahrhundert später.
Durch die Lüfte brausen fünf Maschinen, Propellermusik spielt zum Tanz. Motoren brummen als gewichtige Kontrabässe - und die Maschinen tanzen, schreiten durch den Äther zum Takt der Polonäse, trennen sich, kommen wieder, bilden klare Figuren, fast reichen sie sich die Hand zum Reigen.
Motore, Propeller, Geigen - tanzende Lebensfreude -Treffpunkt der Jahrhunderte.

*

Da fliegt eine Riesenhummel durch die Luft. Fliegt? - Ach nein, sie klettert senkrecht zum Himmel, läßt sich nach unten fallen, legt sich auf die Seite, saust, die Flügel senkrecht zur Erde, schraubt sich auf einem unsichtbaren Korkenzieher in die Höhe, gleitet blitzschnell den gleichen Weg hinunter, rollt über die Luftwiese, legt sich wie der Schwimmer einfach auf den Rücken, macht einen Salto nach vorne, braust wie ein Ungeheuer aus einer anderen Welt über die Köpfe der Menschen hinweg, ist im gleichen Augenblick auf der Himmelsleiter zum Wolkenrand geklettert, stürzt vom hohen Sprungbrett mit elegantem Kopfsprung in die Tiefe, fängt sich, schwebt geradeaus. Jetzt setzt sich die Hummel auf die Erde — jemand steigt aus ihrem kurzgedrungenen Leib, lacht, schüttelt sich, streicht das wirre Blondhaar nach hinten: Gerhard Fieseier, der Meister.
Irgendwo am Himmel krebsen drei Flugzeuge. Plötzlich lösen sich drei schwarze Punkte — fallen — fallen — schon glaubt man an eine optische Täuschung, an eine Fliege im Vordergrund, da werden weiße Schirme über den schwarzen Punkten sichtbar — sie nimmt der Wind auf seine große, breite Riesenfaust und trägt sie fort. Der schwarze Punkt entpuppt sich als winziges Menschlein, das langsam größer wird und das, als kämpfe es mit einem unsichtbaren Luftgespenst, höchst wütend mit Armen und Beinen um sich schlägt.
Aber das ist gar kein Kampf, keine Wut und nicht bös gemeint. Der Fallschirmspringer teilt die Wellen des Luftmeeres, er paddelt mit Armen und Beinen, bis er im Hafen der Mutter Erde wohlbehalten eingelaufen ist.

*

Kleine Kinderballone, rot, blau, gelb, grün, steigen zum Himmel. Sie tummeln sich, freuen sich der Fahrt, ahnen nicht die Gefahr, wie Kinder, die auf der Straße spielen. Da naht der Gulliver der Luft, bereit, mit seinem Propeller dem Ballon das Lebenslicht auszublasen, das Flugzeug brummt, kracht, spuckt, brüllt, schnauzt — der kleine Ballon zittert etwas, macht einen kleinen Hopser nach oben, nach links oder rechts — bis das Schicksal ihn erreicht — ein dünner Knall — und der arme kleine Ballon hat sein Leben ausgehaucht.

*

Mit 450, 800,1000 PS sich durch die Luft wirbeln zu lassen — das ist ein Triumph der Technik.
Aber in einem hölzernen Vogel unbeweglich gegen den Wind zu stehen, von vierhundert Meter auf zweitausend Meter tragen zu lassen, auf dem Rücken einer Gewitterwolke über das weite Land zu streifen — das ist eine Offenbarung, ist ein Wunder der Neuzeit.
Jetzt wandert der Flieger am Himmel — jetzt schießt er pfeilschnell dahin, jetzt schlägt er — die Menge hält den Atem an —, jetzt schlägt er wirklich einen richtigen Purzelbaum — wie ein übermütiges Kind —, zwei-, drei-, viermal hintereinander — er kugelt sich durch den Äther, verliert an Höhe und als er noch hundert Meter über den Menschen ist, da schlägt er noch mal einen Purzelbaum — da geht ein einziger Schrei der Begeisterung durch die Menge — man jubelt, man jauchzt, man klatscht in die Hände — Loopings im Segelflugzeug — ruhig zieht der Vogel seine Bahn, gleitet, landet sanft im Lärm.
Aus dem engen Bauch klettert, umtost vom rauschenden Beifall der Hunderttausend, Robert Kronfeld — ein Segelflieger, ein Künder des Segelfluges, ein Herrscher über Wolken, Sonne und Sturm.

Vom Rhöngeist

Von der Rhön wanderte der Segelflug in das Land, über die Erde. Von der Rhön wanderte der Rhöngeist zu jedem Segelflieger, zu jedem Freund des Segelfluges. Rhöngeist ist Treue, Aufopferung, Kameradschaft, Gewissenhaftigkeit, Mut, Fleiß und Aufgeschlossenheit gegen alles, was die Welt in ihrer Schönheit bietet.
Rhöngeist ist aber auch Heiterkeit und Fröhlichkeit, ist Freude am lustigen Streich, ist Lust, die Schwächen der lieben Nächsten zu beleuchten.
Die Nächte auf der Wasserkuppe sind lang und einsam. Die Tage dehnen sich unendlich. Nebelschleier ziehen durch die Täler. Weiße Schwaden hängen wie undurchsichtige Vorhänge vom Himmel herab. Regen tropft. Schneeflocken tanzen — — unendlich lang und einsam dehnen sich die Tage. Dann schlafen die Flugzeuge in den großen Schuppen und träumen vom letzten Kufenbruch, vom Aufwind, vom nahenden Gewitter.
Die Segelflieger aber sind wach, sind lebendig, hassen die Stunde, die ihnen etwas anderes als den Flug bringt. Sie sitzen zusammen und erzählen, blättern in dem großen, dicken Buch der Rhönchronik.
Überschlagen die Seiten mit dem schwarzen Rand. Die künden von den Opfern, die jede große Idee verlangt und die vom Rhöngeist getragen waren. Überschlagen den Tod des jungen Segelfliegers, der auf der Hochzeitsreise war und dessen junges Frauchen nichtsahnend in Gersfeld wartete, überschlagen auch die vielen Seiten, die vom kleinlichen Kampf sprechen, vom Haß, vom Neid, von der Zwietracht, die aus dem Flachland auf die Kuppe stieg, von der Unaufrichtigkeit, vom Jagen nach materiellen Gütern unter Verleugnung der Idee — überschlagen die vielen, vielen Seiten, die trauern, daß der Rhöngeist verfälscht wurde, der Geist, der stärker ist als alles Geschehen in den Niederungen der Menschheit, der Geist, der auch Robert Kronfeld hinweghalf über die vielen Enttäuschungen und Widerstände, die in seinem Leben so hindernd und unangenehm lagen wie das Felsgestein um die Wasserkuppe — in dieses baute die allzeit neidvolle Gottheit schwere Magnete ein, und deshalb landen so viele Segelflieger gerade auf ihm — drum herum breitet sich weites, weiches Land.
Die traurigen Seiten überschlagen die lebensdurstigen Segelflieger gern und bleiben bei den lustigen Streichen — dann lacht der Rhöngeist, dann lachen die Segelflieger, dann wird gesponnen, dann macht die Phantasie kecke Höhenflüge, dann wird schon mal angegeben, getreu dem englischen Sprichwort: „Flying is lying." Alte Geschichten werden wach.

Von dem ungetreuen Sozius

Die Straßen in der Rhön sind selten asphaltiert. Das Motorrad wird zum fahrenden Schaukelstuhl. Fährt ein Segelflieger von der Wasserkuppe nach Kassel, wo ein neues Segelflugzeug gebaut wird, und hinter ihm sitzt ein Eingeborener, ein des Weges Kundiger.
Der Scheinwerfer wiegt sein Licht auf und ab, es regnet seit mehreren Stunden ununterbrochen. In einem schlafenden Dorf erwischen die beiden Fahrer gerade noch die letzten Schläge der mitternächtlichen Stunde. „Aber bitt' schön, Herr Kamerad", sagt der eine in unverfälschtem Dialekt, „ist denn das auch die richtige Straße?" Der andere schweigt, schweigt auch auf die dritte und vierte Frage. Denkt der eine, den hat der Schlaf gepackt und fährt weiter. Inzwischen hat es der Regen

geschafft. Die Lederjacke ist weich, das Wasser hindurch.
Straßenkreuzung — kein Wegweiser zu lesen — Straßengabelung — Nebel und Regen verbergen die Kilometersteine — wieder fragt der eine den anderen — wieder keine Antwort. Da dreht er sich um — — schreckhafte Erkenntnis — der Ortskundige ist weg — irgendwo auf den asphaltierten Straßen der Rhön muß es ihn gepackt haben. Der Motorradfahrer fährt zurück. Nach einer halben Stunde begegnet ihm im Scheinwerferlicht ein Ritter von der traurigen Gestalt, ein leibhaftiges Wassergespenst, eine menschgewordene Trauerweide.
„Ich hatte so schön geträumt, und als ich wach wurde, lag ich im Chausseegraben — — —"

Zwischen Himmel und Erde

Mädchenpensionate sind selten Gäste auf der Wasserkuppe. Einmal verirrte sich ein solches und wurde gastlich aufgenommen. Die Pensionsmutter, in der rauhen, aber herzlichen und treffenden Sprache der Flieger „Klucke" genannt, zitterte, als sie die merkwürdigen Gestalten sah, sie glaubte, im brasilianischen Urwald auf einen bisher nicht gekannten Volksstamm gestoßen zu sein. Anders die jungen Mädchen, die schon bald Zutrauen gewannen und erkannten, daß es sich hier um richtige Menschen handelte.
Die Klucke rannte auf und ab, schlug mit den Flügeln und dem Regenschirm, als die Flieger ihr in ihrer großen Gastfreundschaft den Vorschlag machten, sie auf einem Zögling sanft und sicher nach Gersfeld zu befördern. Trotzdem hatte sie gegen einen kleinen Fliegerball nichts einzuwenden, und als sie später mit einer Sperrholzkrone zur Königin der Wasserkuppe feierlich gekürt wurde, da hatte sie den Anschluß gefunden.
Als aber die jungen Mädchen unter den Fittichen der Klucke schliefen, da ging ein Heulen, Rufen, Fauchen, Brausen, Zähneknirschen — ein Sausen, Brausen, Johlen und Singen durch die Räume. Auf dem Schornstein des Fliegerhotels hockten zwei Segelflieger und sangen der Klucke und ihren Küchlein ein Wiegenlied.
Während des Orchesterspiels am offenen Kamin schleppten andere Segelflieger eine Leiter herbei. Hans Werner Krause — ein guter Kamerad, ein kühner Flieger, Fliegerschicksal traf ihn später — wollte „fensterln"; just wollte er zum letzten Klimmzug ansetzen, da zogen sie ihm die Leiter weg, und er hing zwischen Himmel und Erde — wie so oft in seinem Segelflugzeug.
Im letzten Augenblick erschien ein Engel in Gestalt des jungen Mädchens, öffnete das Fenster — Hans Werner schwang sich nach oben, drehte nach unten eine Nase, wurde bleich und stumm, als sich im Türrahmen die Klucke zeigte, und verschwand, während das Orchester am Kamin den Rausschmeißer gröhlte.

Iwan, der Getunkte

Vollmondlicht schleicht um die Kuppe.
Die Geister erwachen.
Sie kommen aus den Tälern, aus den dunklen Wäldern, aus den hölzernen Baracken.
Da bewegt sich ein unheimlicher Zug über den Gipfel. In langen weißen Gewändern

schreiten acht Gestalten und murmeln in unheimlichem Rhythmus unverständliche Worte — ein Geisterzug -, sie tragen einen langgestreckten Gegenstand und wandern zur Fuldaquelle.
Der lange Gegenstand wird aus der Umhüllung geschält und auf die Beine gestellt — ein zähneklapperndes, wimmerndes Menschlein.
Ein leibhaftiges Menschlein.
Die Nacht ist kalt, der Mond schüttelt sich und verzieht das breite Gesicht zu einer Grimasse. Die acht Gestalten beginnen zu zählen. Heben das Menschlein auf, setzten es mit der rückwärtigen Seite des Fahrgestells in die Fuldaquelle — auf und ab geht ihre Arbeit, und als die nackte Kufe zum zwölften Male das Wasser berührte — da zerstob der Spuk, da sah man acht Gestalten in fliegenden Gewändern auf die Kuppe zustreben; unser Menschlein aber stand da — wie eine frierende Brunnenfigur — wie eine Marmorsäule — und wäre nicht ein Auto gekommen und hätt' es mitgenommen — wer weiß, vielleicht stände es noch heute da. Die Rhönchronik in ihrer sachlichen Art aber fügt hinzu, daß der Rhöngeist einen treffen wollte, der sich am Tage nicht gut aufgeführt habe, und daß es ein tragisches Geschick gewesen sei, daß man den Falschen — einen braven, mit Weisheit, Parabeln, Logarithmen und vierzehnfacher Sicherheit ausgerüsteten Privatdozenten — in die Fuldaquelle getaucht habe.

Der Teufel im Kasino

Saßen da am runden Tisch im Kasino treu und brav arbeitsame Männer, sie sprachen über die Schlechtigkeit der Zeit — da erhob sich draußen ein großes Gepolter, mit Knüppeln wurde die Tür behandelt — als ob ein Gewitter sich just über dem Ursinushause entlade. Drei vermummte Gestalten schössen in den Raum, tanzten, fuchtelten, schwenkten Arme und Beine, sprangen über Tisch und Bänke — die Männer sahen sich das Spiel an, zuckten nicht, verzogen keine Miene — ein fremder Gast war längst zähneklappernd unter den Tisch gesunken — die Teufel tanzten weiter, als aber einer von ihnen den schweren, breiten Rhöngesellen mit dem Besen im Gesicht berührte, als ein anderer sich gar erdreistete, aus des zweiten Glas zu trinken, und als der dritte sich empfindlich auf die Hühneraugen getreten fühlte — da fielen aber doch einige Stühle um, da verließen einige Knotenstöcke die Wand, da huschten doch drei Teufel in die Finsternis der Nacht zurück. Zwei liefen mit großen Schritten querfeldein, entgingen durch diese Tapferkeit der Rache der Bauern, der dritte aber trug als Teufelsgewand eine viel zu große Motorradfahrer-kombination, in die er sich verwickelte. Der Rhöngeselle aber nützte den Fall aus, wurde nüchtern und stark, seine Fäuste trafen den armen Teufel. Als am anderen Morgen der Fluglehrer mit stark geschwollenem Nasenbein und dicken blauen Flecken zum Dienst kam, erwiderte er auf die neugierige Frage des Vorgesetzten, daß er am Abend in der Dämmerung eine etwas harte Landung vollzogen habe.

Der mechanische Trompeter von Säckingen

Die Treppen im Ursinushaus sind eng und steil, und ein Kamel geht eher durch ein Nadelöhr als ein Motorrad diese Treppen hinauf.
Das Unmögliche gelang. Gekantet, gewuchtet, geschoben, gehoben, gestutzt,

gedreht, gezogen, wieder gekantet — ein munteres Bächlein hüpfte von Stufe zu Stufe, Schweißtropfen der Edlen; glücklich stand das Motorrad auf der ersten Etage. In ihren hölzernen Himmelbetten schliefen die Rhöngötter den Schlaf der Gerechten - und da auf einmal erscholl ein heulender, langgezogener Ton — das Boschhorn des Motorrades.
Geistesgegenwärtig, wie die Rhöngötter nun einmal sind, springen sie aus ihren Betten, ziehen sich notdürftig an, nehmen etwas Verpflegung mit, versehen sich mit Kartenmaterial, mit Kompaß und Wendezeiger, um den Marsch in das Tal Josaphat anzutreten. Denn jeder war der Meinung, es sei die Posaune des Jüngsten Gerichtes, die immer noch durch das Haus heulte.
Die Meinungen gehen auseinander, ob die Rhöngötter höchst selbst das Motorrad herunterschleppten, ob es durch das nächste Fenster geflogen ist oder ob eine Jugendfliegergruppe mit den Aufräumungsarbeiten betraut wurde. Jedenfalls gellte das Signal des mechanischen Trompeters von Säckingen den Rhöngöttern noch lange in den Ohren.

*

Alte Geschichten werden wach, die heitere Seite der Rhönchronik erzählen sie.
Immer aber klingt ein Name hindurch.
Ein Name, der mit goldenen Buchstaben als Kopf- und Fußleiste auf jeder Seite der Rhönchronik prangt.
Oskar Ursinus.
Der die Rhön entdeckte.
Der den Rhöngeist verkörpert.
Der Freund Robert Kronfelds und aller aufrichtigen Menschen. Der mit den Segelfliegern lachte und trauerte, der am Sarge Günther Groenhoffs die Hand zum Rhöngruß erhob und gelobte: „Es wird weitergeflogen!"
Oskar Ursinus.
Der so viele kommen und gehen sah, vor dessen Augen Maschinen zerbrachen und Menschen starben, vor dessen Augen Menschen triumphierten und Maschinen Gipfel stürmten.
Oskar Ursinus — der Rhöngeist selbst.

„Wien" und „Austria"

Professor Lippisch, wohl der befähigste Entwurfsingenieur für Segelflugzeuge, hatte die „Wien" als Nachfolger des 1928 entstandenen „Professor" entwickelt. (Konstruktion Pohorilli, Dresden, und Hans Jacobs, Herstellung bei Kegel-Flugzeugbau, Kassel.) Die „Wien" war in jeder Beziehung aerodynamisch verfeinert. Aus 16 m wurden 19 m Spannweite und das Seitenverhältnis von 1:14 auf 1:20 erhöht. Als Profil wählte er das Gö-549 mit verdickter Nase und etwas stärkerer Wölbung. Der Rumpf wurde rund und im Querschnitt möglichst klein gehalten, um weitgehendst Widerstand zu sparen. Es wurde stark auf geringe Sinkgeschwindigkeit hingearbeitet, geringe Flächenbelastung, da auch noch geringste Aufwinde zum Segeln ausgenützt werden sollten.
Daß diese Eigenschaften erreicht wurden, zeigte sich auch eindeutig im nächsten Wettbewerb. Wenn alles „absoff", konnte Kronfeld mit der „Wien" noch fliegen. Er verbesserte dann mit dem gleichen Flugzeug den Streckenrekord von 100 auf 150 km. Vom reinen Hangflug wurde jetzt auch die Verbindung zum Wolkenflug hergestellt. Kronfeld nutzte zum erstenmal diese Möglichkeiten aus, die schon im Jahre 1925 von Professor Georgii als neue Segelflugmöglichkeiten erörtert und auch durch systematische Wolkenflüge mit einem Motorflugzeug durch die RRG erforscht wurden. Im Herbst 1930 befand sich die von Kupper, Akaflieg München, entworfene Ku-4 „Austria" im Bau, die aber erst in den Jahren 1931/32 unter Kronfeld zum Einsatz kam. Dieses Flugzeug stellte in seinen Abmessungen ein Extrem dar. Ohne besondere Rücksicht auf Kurvenwendigkeit und gute Handlichkeit des Flugzeuges sollte ein Minimum an Sinkgeschwindigkeit und Maximum an Gleitwinkel erzielt werden. Die gestellten Aufgaben sind leistungsmäßig mit diesem Entwurf sicher erreicht worden, doch im Jahre 1932 bei einem Wolkenflug verlor die „Austria" beide Flügel-Außenenden, wahrscheinlich durch Flügelschwingungen, und wurde bei dem Absturz restlos zerstört. Die Wendigkeitsforderungen und die in den Wolken auftretenden Beanspruchungen würden, abgesehen von den unverhältnismäßig hohen Unkosten, ein derartiges Flugzeug wohl kaum für die Segelfliegerei als brauchbare Lösung erscheinen lassen.

Der Entwurf der„Austria" war als Forschungsaufgabe jedoch interessant, so daß es erforderlich ist, auf einige wesentliche Gesichtspunkte näher einzugehen. Die große Spannweite von 30 m wurde, wie schon oben erwähnt, zur Erzielung eines besonders guten Gleitwinkels und geringer Sinkgeschwindigkeit gewählt. Als Profil wurde in dem freitragenden vierteiligen Flügel durchweg Gö-652 verwandt. Für den Schnellflug wurden die über die gesamte Hinterkante laufenden Querruder (insgesamt 6 Ruder), vom Führer unabhängig vom Knüppel, durch einen seitlich angeordneten Hebel trimmbar ausgeführt und damit für den Schnellflug die starke Wölbung des Profils verkleinert. Der Flügel war einholmig mit Hilfsholm. Das Sperrholz wurde bis an den Hinterholm bzw. Querruderleitholm gezogen und so der ganze Querschnitt von Vorderkante Flügel bis Hilfsholm zur Aufnahme der Drehkräfte herangezogen.

Der Rumpf zeigte eine sehr markante Ausführung. Der Führer war in einer Art Boot untergebracht, während das Tragwerk hoch auf einem Hals saß, der aus dem Boot herauswuchs. Durch diese Art der Konstruktion wurde bei der großen Spannweite der genügende Bodenabstand für die Flügelaußenenden erzielt.
Aus dem Rumpfhals wuchs nach hinten wiederum ein dreh- und biegesteifes Rohr heraus, welches das Höhenleitwerk und das Doppelseitenruder trug. Die Seitenruder

konnten normal für Kursänderungen gebraucht, aber auch für Gleitwinkelverschlechterungen gegenläufig ausgetreten werden, so daß sie als Seitenruder wirkten. Weiter war die praktische Ausführung der Flügelzusammenschlüsse hervorzuheben, die alle automatisch ohne Verkleidung oder Klappen durch kleine Bohrungen mittels Vierkantschlüssel von der Flügelunterseite an dem jeweiligen Flügelstoß bedient werden konnten. Die Fläche war vollkommen glatt bis auf die auf der Unterseite herausstehenden kleinen Querruderantriebshebel und zugehörigen Stoßstangen. Die Detailkonstruktion dieses Flugzeuges zeigte noch viele interessante Punkte, auf die in diesem Rahmen nicht eingegangen werden kann.

Die Baukosten dieses Flugzeuges betrugen 30000 DM.

Weniger bekannt wurde die KR-1 „Austria II", eine Konstruktion von Dr. Kupper mit 20 m Spannweite.

Nein, sie war nicht müde und überzüchtet, wenn sie ruhig und majestätisch über den Platz schwebte, sie war nicht dekadent und das Gespinst eines irren Gehirns, sie war auch nicht Sensation, sondern: die „Austria" war der Ausdruck höchster Zweckform, das Symbol stärkster Flugkraft, mehr als ein Symbol, sie war das Fliegen schlechthin. Sicher, sie hatte nicht die tänzerische Leichtigkeit und die österreichische Anmut der „Wien", sie war ein Ungeheuer, wenn sie zwischen uns auf den kleinen gedrungenen Rädern einherhumpelte; aber je höher sie über uns stand, um so mehr verklärte sich die Form, um so mehr sahen wir in ihr eine Erfüllung des Bildes vom segelnden Vogel.

Wer sie von der Seite sah, wie sie in ziemlicher Fahrt zur Landung ansetzte, dem war es, als habe man einem Kukluxmann zwei Schwerter an die ausgestreckten Arme gebunden. Wer aber ahnungslos seine Straßen zog und den blauen Vogel plötzlich aus einer Wolkendecke hervorbrechen sah, der glaubte, der leibhaftige Gottseibeiuns komme auf ihn zu, und es war doch nur ein harmloses, treues, braves Segelflugzeug, etwas groß geraten, aber genauso mit Verwindung, Spieren und Seiten- und Höhensteuer versehen wie jeder andere „Zögling", nur — — —
Nur einmal geschah etwas Furchtbares.
Es war der 22. Juli 1932. Motormaschinen schleppten die Segelflugzeuge zur Wolke.
Schwer und grau hing sie über dem Gersfelder Tal.
Langsam zog die „Austria" zur Wolke, wurde kleiner, feiner, undeutlicher, hüllte sich in Schleier, verschwand.
In der Wolke aber spielte sich ein furchtbarer Kampf ab.
Der Sturm warf die Maschine hin und her, ließ sie los, faßte sie wieder, zerbrach mit nerviger Faust die Flügelenden, lachte heiser in wilder Zerstörungswut.
Kronfeld blieb ruhig, überlegte, dachte nach — —
Stundenlange Geistesarbeit wird in Bruchteile von Sekunden zusammengedrängt — traumhaften Vorgängen gleich.
Da faßte wieder der Sturm die Maschine und warf sie auf den Rücken. Kaltblütig löste der Flieger die Lasche des Gurtes, drückte mit der Schulter den dünnwandigen Sperrholzrumpf nach außen, verließ bewußt sein Segelflugzeug, fiel, wartete sekundenlang auf das öffnen des Fallschirmes, schwebend sank er zur Erde.

Da überkam ihn ein unsachlicher Gedanke, da zersprang eine Saite, da krampfte

sich sein Herz zusammen. —

Die „Austria" — — —

Die Maschine, um die er gelitten und gekämpft hatte, um die er gestritten hatte, die seinem Leben eine neue Richtung gab — die Maschine, an der er hing, die voller Hoffnung ihm Rhönsiege bringen sollte — die Maschine, die ein Teil seines Selbst war — einer, der gewaltiger ist als der Mensch, hatte einen Strich unter das Kapitel „Austria" gemacht—das alles, diese Hoffnungen und Sorgen, diese Kämpfe und Enttäuschungen, dieser Riesenvogel mit den schwertergleichen Flügeln — das alles war jetzt einfach aus — einfach aus. Da aber kommt die „Austria" auf den Flieger zu.

Ein schauriger Totentanz.

Zum letztenmal streckt sie ihre Arme aus, als wollte sie ihn auf ihrem Todesflug mitnehmen. Als wollte sie ihn im Abschiedsschmerz zerdrücken. Ein rasend gewordenes Ungeheuer.
Immer wieder fängt der Wind die segelnden Reste mit den gestutzten Flügeln, dem zerbrochenen Rumpf, dem leeren Sitz.
Dann aber ist das grauenhafte Spiel zu Ende, aus der Totentanz, aus die Geschichte der „Austria". Den Flieger trägt der Fallschirm sicher zur Erde. Die „Austria" zerschellt.
Vom blauen Vogel blieb ein Haufen Sperrholz und Leinwandfetzen.
Hoch oben auf dem weichen Polster einer Kumuluswolke saß ein Engelchen und geigte:
„Wien — Wien — nur du allein — — !"
Vierundzwanzig Stunden später saß Kronfeld im Flugzeug nach Paris, nahm mit seiner „Wien" am Flugtag in Deauville teil.
Im Lager auf der Wasserkuppe aber sang die Segelfliegermannschaft „Ali Baba und die vierzig Räuber":

Omama — Omama,
der Elefant ist nicht mehr da.
Die Austria ist abgesackt,
der Rest von ihr wird eingepackt.

Ab geht die Post

Medizinalrat Dr. Kronfeld berichtet über den Vierländerflug seines Sohnes:
„Wie Sie wissen, ist mein Sohn in Aspern auf seiner ‚Austria-II', geschleppt von der Motormaschine Panhans Semmering (Pilot: Sportflieger Ing. Henkelmann), nach Budapest gestartet. Von dort wollte er noch am gleichen Tage Mailand erreichen, mußte aber wegen Schlechtwetters in Graz-Talerhof eine Zwischenlandung vornehmen,

4000 m Höhe

Dienstag startete er von Mailand zu seiner Glanzleistung, zur Alpenüberquerung. Dabei erreichte er eine Höhe von fast 4000 m und benötigte bis Zürich eine Flugzeit von 3 Stunden. In Mailand sowohl wie auch in Zürich war der Empfang nicht nur von den Fliegern, sondern auch von der gesamten Bevölkerung überaus herzlich.
Nach kurzem Aufenthalt startete er weiter nach Innsbruck, wo er eine kurze Zwischenlandung vornahm, und dann weiter nach Salzburg flog. Mein Sohn und auch sein vorzüglicher Pilot bezeichnen diese gesamte Alpenstrecke als das weitaus Schönste am ganzen Flug. Wenn auch das Wetter nicht vom Besten war, so hat sie doch die fabelhafte Sicht über die österreichischen Alpen für ihre Strapazen entlohnt. In Salzburg hat mein Sohn den Gaisberg besucht, der den Salzburger Segelfliegern als Übungsplatz dient. Mein Sohn hat gefunden, daß der Gaisberg ein geradezu ausgezeichnetes Gelände für den Segelflug ist und wie kein anderes zur Errichtung eines internationalen Segelfliegerlagers geeignet ist. Es ist dem klassischen Gelände in der Rhön in Deutschland zumindest gleichwertig.

Und wieder weiter.

Um 5 Uhr nachmittags startete er dann weiter nach Wien, wo er am Abend um 7 Uhr über dem Zentrum der Stadt erschien, das er über eine halbe Stunde im freien Flug überflog, bei welcher Gelegenheit er von den Passanten, die von seiner Ankunft Kenntnis hatten, lebhaft akklamiert wurde. Dann nahm er Richtung auf Aspern, wo er gegen 8 Uhr abends glatt landete."

*

Der Flieger selbst berichtet folgendes:
Der Start meines Postschleppzuges auf dem Flugplatz in Aspern war nicht ganz leicht. Zur Verringerung des Luftwiderstandes meiner „Austria-II", des Postanhängers im Fluge, startete ich nicht auf Rädern, sondern auf der Kufe. Kurs nach Budapest.
Wir hatten 50 Kilometer Rückenwind und starke Sonnenböigkeit. Es war nicht leicht, bei dem Auf- und Niedertanzen der Maschinen Rucke im Kabel zu vermeiden. Es ist in Fliegerkreisen anerkannt, daß das Schleppfliegen eine der anstrengendsten Tätigkeiten der Fliegerei überhaupt ist. Bei meinem Start von Frankfurt nach Wien, zwei Tage vorher, waren wir, mein treuer Freund und Schleppilot Karl Henkelmann und ich, im Spessart über die Wolken gegangen, da es unten regnete. Plötzlich wurden wir zwischen zwei Wolkenschichten, deren obere sich senkte, eingeklemmt — und ich sah nichts mehr von meiner Schlepplokomotive! Auf einmal gab es zwei scharfe Rucke, die von einem Krachen begleitet wurden. Dieses Geräusch kannte ich schon! Als ich bei der „Austria-I" den Flügel verlor, da klang es ähnlich. Wieder

einmal mit dem Fallschirm aussteigen? Gottseidank war es diesmal nicht nötig. Durch den scharfen Ruck hatte sich lediglich die an der Rumpfspitze befestigte Ausklinkvorrichtung für das Kabel selbständig gemacht und ein Teil der Rumpfspitze hatte sich mit verabschiedet. Ich hatte Luftkühlung um die Beine, da der Fahrtwind plötzlich vorn beim Rumpf hereinblies. Eine Notlandung auf einem kleinen Sumpffeld im Spessart war die Folge.
Derartiges wollte ich auf meinem Weg nach Budapest, mit meiner Post, nicht mehr erleben. So flogen wir besonders vorsichtig. Vor Budapest hatte ich bereits das Schleppkabel gelöst und segelte nun noch allein eine Stunde über Ungarns schöner Hauptstadt mit Hilfe von Wärmeströmungen, um auch den Budapestern zu zeigen, was neuzeitlicher Segelflug ist — obwohl das mit 50 kg Post in der Maschine nicht gerade leicht war.
Die Firma Siemens hatte auf Grund der Erfahrungen im Schleppflug ein besonderes Kabel entwickelt, das 600 kg Zug aushält und eine Telefonseele enthält. So kann ich mich mit dem Führer der Motormaschine verständigen, was recht gut geht, zumal bei mir lautlose Stille herrschte. Nur bei langen Flügen nimmt die Hörfähigkeit des Motorpiloten mit der Zeit stark ab, da der Motorenlärm betäubend auf das menschliche Ohr wirkt. Als wir bereits den Bakonyerwald überflogen, rechnete ich mir aus, daß bei dem Gegenwind Klagenfurt nicht mehr zu erreichen sei. An der ungarisch-österreichischen Grenze begann es bereits zu dunkeln. Also wird Graz angeflogen! Glatt erfolgte die Landung auf dem erstklassigen Flugplatz in Thalerhof.
Die Sonne stand noch nicht hoch, als Henkelmann in seiner Panhans Semmering Vollgas gab und die Kufe meiner „Austria-II" durch das taufrische Gras zischte. Eine Ehrenrunde über dem noch schlafenden Graz, und wir kletterten langsam in der Richtung Koralpe. Wir sind schwer beladen und steigen nicht leicht auf die erforderlichen 2300 m. Tief unter uns kommt ein See in Sicht, am Ostende eine Stadt: Klagenfurt. Die Sicht ist unbeschreiblich: Hochalmspitze und Glockner sind auf 150 km klar zu sehen, im Süden die Gipfel der Karawanken und der Triglav. 2864 m zeigt die Karte den Triglavgipfel an. Überall militärisches Sperrgebiet zwischen Jugoslawien, Österreich und Italien. Die Vorschrift verlangt für Flugzeuge die Einhaltung einer 20 km breiten Flugroute, die durch die Fellaschlucht, der Bahn von Villach über Tarvis folgend, gegeben ist. Verlockend leuchtet der Triglav genau in der Luftlinie Klagenfurt—Udine, aber leider strengstens verboten! Da kommt unerwartet Hilfe. Auch meine Freunde, die Wolken, sind aufgestanden, erstaunlich schnell schießen sie aus dem erwärmten Tal unter uns hervor. Ober die italienischen und jugoslawischen Gebirgsforts schließt sich eine weiße Decke, aus der die Hochgipfel ragen. „Kompaßkurs 230 Grad!" kommandierte ich durch das Telefon, und schon ändert die Maschine ihren Kurs. Jetzt zog die „Austria-II" über die Karawanken, der Höhenmesser zeigte 3000 m, wir hatten 110 km Geschwindigkeit, und der leichte Südwind unter uns konnte uns nichts anhaben.
Aber eine leichte Sorge entstand: Wir hatten bei unserem frühen Start noch keine Wettermeldung aus Italien. Unter uns breiteten sich Wolkenbänke, darunter unsichtbare Berggipfel. Also Navigation nach Kompaß, Uhr und Geschwindigkeit. Wir müssen bereits über Cividale sein. Im Schleppzug durch die Wolken nach unten durchstoßen? Unmöglich! Also klinkte ich los. Henkelmann verschwindet nach unten durch ein kleines Wolkenloch. Ich folge nunmehr allein nach.
Nun tauche ich von oben in die graue Wolkenmasse, ich werde heftig hin und her gebeutelt, die Postsäcke hinter mir beginnen zu rappeln, der Höhenmesser fällt. 1400 m, 1200 m bis 1000 m, noch immer keine Bodensicht. 700 m. Ein italienisches Dorf liegt unter mir. Wo ist meine Motormaschine? Wo ist Udine? Weit und breit nichts zu sehen! Leichter Sprühregen, 550 m, Sicht 4 km. Endlich einmal eine kleine

Kumuluswolke, leider ihr Aufwind zu so früher Morgenstunde noch etwas schwächlich.
Immerhin gelingt es, zehn Minuten die Höhe zu halten, das macht 10 km Streckungsgewinn. Einige Häuser tauchen auf. Dann höre ich fernes Brummen. Ich komme näher und erkenne endlich Flugzeughallen. Ich bin ungefähr 200 m hoch und noch weit vom Flugplatz entfernt. Ich nähere mich mit Rückenwind. Die Höhe reicht nicht mehr, so lande ich auf einem Felde beim Flugplatz.
Zwei Stunden später waren wir wieder auf dem Flugplatz, von Conte Florio, dem Schwager Balbos, hinausgebracht. Zu unserem Abflug hatte sich der Präfekt und der Präsident des Aeroklubs von Udine eingefunden. Dann gab es noch eine kleine Abendpromenade, 330 Kilometer, bis Mailand. Dazu ist nicht mehr viel zu sagen. Höchstens, daß es herrlich schön war, besonders über dem Gardasee, über Vicenza, Verona und Brescia. Und daß die italienischen Gassenjungen doch nicht so schnell laufen können, wie unser Postschleppzug, wenn sie es versuchten, ihn länger im Auge zu behalten.

Der letzte Start

Im Frühjahr 1933 folgte Kronfeld einer Einladung Mussolinis nach Italien und reiste mit seinem Segelflugzeug „Austria-II" durch Italien. Er segelte über dem Vesuv bei Neapel und brachte schöne Krater-Fotos mit. Dann folgte die Gründung einer Segelflugschule auf dem Gaisberg bei Salzburg. In Österreich stellte sich Kronfeld Bundeskanzler Dollfuß, mit dem er eng befreundet war, in seinem Kampf gegen das Eindringen der Nazis in die österreichische Fliegerei zur Verfügung, wofür er den goldenen Verdienstorden der österreichischen Republik erhielt. Nach der Ermordung von Dollfuß (25. Juli 1934) verließ Kronfeld Österreich. Kronfeld fühlte sich schon seit längerer Zeit England und der englischen Fliegerei innerlich und äußerlich sehr stark verbunden.
Ende 1929 hatte Professor Georgii bei der Royal Aeronautical Society in London Vorträge über das Segelfliegen in Deutschland gehalten. Im Anschluß daran wurden Vereinbarungen getroffen, wonach Kronfeld im darauffolgenden Mai nach England kommen sollte. Er blieb bis Mitte Juli. Während dieser Zeit flog er entlang den South Downs von Itford nach Portsmouth, und 1931 kam er nach England, um die Engländer in die Kunst des Thermikfliegens einzuweisen. So segelte er am 30. Juni über London, nachdem er sich im Schlepp auf 500 m hochziehen ließ und landete wieder in Chatham. 1934 kam Kronfeld nach England, wo er im Gleitfliegerklub Oxford die Ausbildung von Piloten übernahm. 1935 übernahm er die von Löwe Wyld gegründete BAC-Ltd. in Hanworth, die seit dem Tod ihres Gründers Mitte 1933 verwaist war, und verbesserte den kleinen Motorsegler zu einem leistungsfähigen Gerät, mit dem u.a. Lord Sempil im April 1937 in 11 Stunden nach Berlin und in neun Stunden zurück nach London flog. Es war das Standardflugzeug der englischen Ultra Light Aviation Organization.
Wattington in Oxfordshire betrachtete Kronfeld als seine zweite Heimat. Hier wohnte er mit seiner Frau Margret, einer geborenen Wienerin, hier wurde 1940 sein Sohn geboren, und hier wurde er noch vor Kriegsausbruch britischer Staatsbürger.
Zu Kriegsbeginn bot er seine Dienste dem englischen Luftfahrtministerium an und wurde in die RAF übernommen. Er gründete in Oxford das erste Experimental Gliding Camp des Air Defense Cadet Corp und war einer der ersten der 150. Squadron des ADCC. Daneben betrieb er die Entwicklung militärischer Gleitflugzeuge. 1944 wurde er als Squadron-Leader mit dem RAF-Cross ausgezeichnet für „exceptional valour, courage and devotion to duty while flying, though not in active operations against the enemy". Nach dem Krieg trat er in die Dienste der General Aircraft und betrieb dort die Entwicklung schwanzloser Flugzeuge.
Am 12. Februar 1948 ließ er sich mit seinem Beobachter, Mr. Barry McGowan, im Schlepp eines „Halifax"-Bombers auf eine Höhe von etwa 5000m ziehen, um mit dem schwanzlosen Gleitflugzeug G.A.L.-56 routinemäßige Mindestauftriebsversuche zu machen. Das Flugzeug hatte Deltaflügelform mit einem Winkel von 28°. Nachdem das Flugzeug ausgeklinkt hatte, segelte er für eine kurze Strecke auf der gleichen Höhe geradeaus weiter und begann dann abzutrudeln. Kronfeld korrigierte das, aber die Maschine begann auf die andere Seite zu trudeln und drehte sich dann auf den Rücken.
Der Beobachter ließ sich in etwa 300 m aus dem Flugzeug fallen und landete sicher mit dem Fallschirm. Das Flugzeug stürzte dann bei Lower Foyle, 10 km ostwärts Lasham, zu Boden. Robert Kronfeld war sofort tot.
In einem Untersuchungsbericht vertrat McGowan die Ansicht, daß Kronfeld ohnmächtig geworden sein muß. Es waren zwei Antitrudelschirme eingebaut, die

jedoch nicht verwendet wurden, auch nicht als Luftbremsen, obwohl der Segler eine Geschwindigkeit von etwa 350 km pro Stunde erreichte. Als sie in Rückenlage weiterflogen, sagte Kronfeld zu seinem Beobachter, daß er das Flugzeug nicht aus dieser Lage herausbringen könne. McGowan zog daraufhin die Kanzel hoch und ließ sich hinausfallen. Das geschah bei einer Höhe von etwa 300 m. Obwohl sich der Fallschirm erst etwa 30 m über der Erde öffnete, landete McGowan in weicher Erde und wurde nicht verletzt. Kronfeld stieg jedoch nicht aus. Er hätte in Rückenlage nur die Gurten zu öffnen gehabt und wäre ohne sein Zutun aus dem Flugzeug gefallen. Die Beerdigung fand am 17. Februar in Golders Green statt. Der Todesflug Robert Kronfelds berührt eigenartig, wenn man weiß, wie oft er Gefahrenzustände durchflogen hat, wie er immer wieder heil zu Boden gekommen ist und wie er immer das Menschenmöglichste getan hat, sein Flugzeug unbeschadet zur Erde zurückzubringen.

Man wird über die letzten Sekunden unserer Flieger vor ihrem tödlichen Absturz nie etwas Eingehendes erfahren. Man ist auf Vermutungen angewiesen, und wer die Seele der Flieger kennt, weiß, daß diese immer wieder mit ihrem Todessturz gerechnet haben. Man weiß aber auch, daß sie sich immer davor geängstigt haben, an ein langes, schweres Krankenlager gefesselt zu sein, mit einem endlosen Siechtum verbunden. So kann man wohl sagen, daß sich Robert Kronfeld diesen Tod und die Art gewünscht hat. Er ist als Flieger gestorben.

„Wir werden ihn sehr vermissen", schrieb eine englische Luftfahrtzeitschrift. „Seine Begeisterung und sein Können gaben in den dreißiger Jahren einen Ansporn, als der Segelflugsport wieder zu neuem Leben erweckt wurde. Er verdankte seinen Erfolg nicht nur seinem Können und seinem Mut, sondern auch seiner sorgfältigen Planung. Es ist lange her, als er sagte: ‚Der Erfolg meiner Bemühungen ist nicht auf irgendeine besondere Begabung zurückzuführen, sondern basiert einfach auf systematischer Arbeit in der Vorbereitung meiner Pläne im Zusammenhang mit einem gesunden Menschenverstand, dem common sense, wenn ich in der Luft bin.' Es mag überheblich klingen, aber bei Kronfeld gab es keine Überheblichkeit, und viele von uns werden den Verlust auf lange Zeit hin fühlen."

Verstand und Herz

Man hat es ihm nicht an der Wiege gesungen, daß er einst Herr der Winde und Wolken sein würde. Er bastelte in seiner Jugend keine Flugmodelle, stand nicht staunend auf Flugplätzen und schaute brausenden Ungeheuern nach — dafür durchwanderte er im Faltboot die Flüsse seiner Heimat, die reißende Rhone, den wilden Ebro — dafür tummelte er sich in den Bergen auf Schneeschuhen herum — und hier — wenn der Sturm die Wogen gegen das Gestade peitschte, wenn er kindliches Spiel mit kräuselnden Wellen trieb, wenn er Schneemassen aufwirbelte, wenn er dürres Geäst knackte, wenn er die weißen Köpfe scheuer Anemonen zu Boden drückte —, hier wurde Robert Kronfelds Naturverbundenheit geboren und gefestigt — hier wurde der Wind, der Sturm sein Weggenosse, sein Freund, sein Helfer. „Welches Gefühl hatten Sie eigentlich, als Sie zum erstenmal in einem Segelflugzeug saßen?" — Freimütig antwortete er, daß es Angst, ein Mordsbammel gewesen sei — man könne es auch Nervosität nennen. In dem Augenblick, in dem die Angst schwindet, ist das Fliegen erlernt.
„Man kann alles, man muß es nur richtig machen!"
Über den Ärmelkanal zieht die Nacht. Langsam senken sich die Schatten und das Meer wird schwarz. Hoch oben zieht ein Flugzeug geräuschlos seine Bahn.
Allmählich verschwinden die Teilstriche des Kompasses — nichts zeigt dem Flieger den Weg, willenlos treibt ihn das Element.
Wie lange kann sich ein Segelflugzeug schwimmend halten? Bilder von Rossitten tauchen auf, Kämpfe mit Wellen und Stürmen in fremden Gewässern — wie war es doch mit Latham gewesen —, sein Motor setzte aus — in elegantem Gleitflug setzte er sich auf die Wogen — wartete eine halbe Stunde, bis ein Dampfer kam und ihn und die Maschine an Bord nahm — ja —, das Segelflugzeug würde auch schwimmen — es geht langsam. — Das Seewasser frißt an der Leinwand — zernagt sie — noch trägt der Wind den Vogel — es sind nur die schwarzen Hexen, die ihre dunklen Schleier um den Flieger schlagen — die Teilstriche des Kompasses sind verschwunden — schwarz — ganz schwarz ist die Nacht. Da geht ein lichter Schein über die See — da setzt sich ein kecker Mondstrahl auf die äußerste Kante der Tragfläche — macht sich breit — Licht — silbernes Licht auf weißen Flügeln — Kronfeld fliegt den Weg zum Festland — zum erstenmal in der Geschichte der Menschheit ist ein Segelflieger an einem Tage über den Ärmelkanal hin und her geflogen.
Es war ein weiter beschwerlicher Weg, den Kronfeld von seinen ersten Rutschern in Rossitten bis zur Überquerung des Ärmelkanals zurücklegen mußte — er war nicht der glückhafte Mensch, dem Erfolg über Erfolg in den Schoß fiel — jede Strecke Wegs mußte hart erkämpft werden — immer recken sich vor ihm Widerstände auf — nichts kommt kampflos zu ihm — dabei ist er nicht der Mensch, der sich mitteilend befreien kann — einmal kam ein Riß in sein Leben — zwei Menschen, die zum Höchsten bestimmt waren, bekämpften sich — da wurde er verschlossen, in sich gekehrt, still und einsam, nur wenige können sich seiner Freundschaft rühmen — denen erschließt er sich in seiner ganzen unergründlichen Tiefe.
Kronfeld hungerte, darbte, ging in zerschlissenen Kleidern, nur um seinem Ideal treu zu bleiben.
Kronfeld stellte sich Sonntag um Sonntag Hunderttausenden von Menschen zur Schau — um Geld zu verdienen, um reich zu werden — sagen jene Menschen, die neiderfüllt niemandem Erfolg gönnen können —, um neue Maschinen zu bauen, um Helfer zu entlohnen, um der Entwicklung zu dienen — deshalb ging Kronfeld von Flugtag zu Flugtag. In Deutschland, in England, in Frankreich, in Belgien, in Italien, in

Österreich jubelten ihm die Menschen, die Könige, die Fürsten, die Massen zu — immer aber blieb er der stille in sich gekehrte Mensch — klein, untersetzt, schwarze Haare, braune Augen, dunkle Hautfarbe — man vermutete seine Heimat viel eher auf einer der javanischen Inseln als im blonden, blauäugigen Wien — aber diese unscheinbare Gestalt war mit tausend Energien geladen, in diesem Künder und Herrscher des motorlosen Fluges arbeitete ein Motor mit ungeheuren Kräften. Fluchend standen die Flieger auf der Wasserkuppe, fluchend über das Wetter, das mit Gewitter und Sturm sich gegen den flugbereiten Menschen auflehnte, eine Maschine nach der anderen wurde in den Stall gebracht, und als Kronfeld sich startfertig machte — da bohrten sie mit dem Zeigefinger in der Schläfengegend und erklärten ihn für irrsinnig — Kronfeld aber startete in das Gewitter, läßt sich von den starken Sturmeshänden über das Land tragen, segelt Rekorde und hat zum erstenmal in der Geschichte des Segelfluges den Gewitterflug gewagt.
Gewagt? — Nein, es war ein langes, stilles Studium vorausgegangen, immer wieder hatte der Flieger zu den Wolken emporgeschaut, hatte den Vogelflug, den großen Lehrmeister, studiert, hatte monatelang das Geheimnis seiner Forschung mit sich herumgetragen, hatte beim Start das mitleidsvolle Lächeln der Kameraden mit in die Luft genommen — es war geglückt, Gewitterwolken sind segelfähig — man kann alles — man muß es nur richtig machen.
Kronfeld ist Verstandesmensch, klar und unerbittlich, kalt und überlegen betrachtet er Menschen und Dinge — einer schönen Illusion, einem billigen Sentiment zuliebe sieht er auf dem Boden eines Weihers eine Apfelsinenschale nicht für einen toten Goldfisch an — wer ihn nicht kennt und wer ihm oberflächlich begegnet — der sagt, er sei nur Verstandesmensch, er sei Spötter und berechnend — der andere aber weiß, daß in diesem Menschen ein Herz schlägt für den Segelflug — so stark und heiß wie bei keinem zweiten. Diejenigen, die das Herz auf der Zunge tragen, haben im Inneren keins.
Kronfeld hatte über 7000 Flugstunden und seine Erfolge nur durch Mut, Ausdauer und sorgfältige Planung erzielt. So hatte er seinen ersten Dauerflug mit 1 Stunde 17 Minuten in Rossitten bei 7° C Kälte im offenen Segelflugzeug ausgeführt.
1928 ging Kronfeld auf die Wasserkuppe, wo das Forschungsinstitut der Rhön-Rossitten-Gesellschaft (RRG) unter Leitung von Professor Georgii seit längerer Zeit systematisch die Flugmöglichkeiten im thermischen Aufwind theoretisch untersuchte. Im April 1928 gelang es Nehring, über dem Darmstädter Flugplatz einige Minuten mit einem leichten Motorflugzeug mit stehendem Propeller ohne Höhenverlust unter einer Kumuluswolke zu kreisen. Damit war der erste praktische Nachweis erbracht. Einige Tage später wiederholte Kronfeld nach Anweisungen Dr. Georgiis auf der Wasserkuppe den Versuch mit einem Segelflugzeug mit gleichem Erfolg. Beide bewahrten Stillschweigen: der Thermikflug sollte die große Überraschung des 9. Rhönwettbewerbes 1928 werden — und er wurde es! Der Wolkenflug leitete die neue Epoche des Segelfliegens ein, und Kronfeld hatte wesentlichen Anteil daran.
Im Winter 1928/29 startete die Rhön-Rossitten-Gesellschaft eine Segelflugexpedition in die österreichischen Alpen. Kronfeld gelang dabei der erste Hochgebirgsflug über der Rax. Wertvolle Erkenntnisse wurden dabei gewonnen.
1929 brachte durch Robert Kronfeld den ersten motorlosen 100-km-Flug. Kronfeld erreichte im Mai 102 km im reinen Hangaufwind an den Bergen des Teutoburger Waldes. Es gab nicht viele Hänge in Deutschland, an denen bisher geflogen worden ist.
Die Rhön. Aber das Gelände dort ist nach allen Seiten eingeflogen, es gibt feststehende Flugrouten, Verkehrsstraßen erster Ordnung, die sich nach allen Himmelsrichtungen strahlenförmig von der Wasserkuppe fortziehen. Die meisten die-

ser Straßen endigen bei vierzig Kilometer. Vielleicht könnte man weiter kommen, aber große fliegerische Reize bietet die Sache nicht.
Rossitten. An den langgestreckten Dünen der Kurischen Nehrung hat Ferdinand Schulz sechzig Kilometer gesegelt. Auch das ist erprobt und bekannt.
Nehring und seine Darmstädter Studenten versuchten es an einem ganz neuen Platz — an einem vorzüglichen Platz. Den Odenwald hinunter, die Bergstraße entlang wollte Nehring fliegen. Wenn es ihm gelang, die wenige Kilometer breite flache Lücke zwischen Heidelberg und Bruchsal zu überwinden und den Sprung nach dem Schwarzwald zu vollführen, dann konnte Nehring den ganzen Schwarzwald entlang segeln — weit über die geforderten Kilometer hinaus. Nach langen Proben, Überlegungen, Geländestudium setzte der Darmstädter am 25. April zum ersten Versuch an — blieb aber nach siebzig Kilometern in der Lücke hängen. Und auch beim zweiten Versuch mußte „Bubi" herunter — zweiundsiebzig Kilometer, das war neuer Streckenweltrekord. Ein schwacher Trost — aber beim drittenmal konnte der Versuch gelingen. Nehring war schon der richtige Mann dazu.
Kronfeld muß sich beeilen. Zur Bergstraße, die im Moment die besten Chancen verspricht, kann er nicht gehen — es hieße die Erfahrung eines anderen ausnutzen.
Das verbietet die sportliche Fairneß. So verfiel Kronfeld auf den Teutoburger Wald. Gut hundert Kilometer lang streckt sich sein Bergrücken von Nordwest nach Südost — aber die Hänge sind niedrig! Nur hundert, stellenweise nur fünfzig Meter ragen sie über das Vorgelände heraus, und an vielen Stellen sind Löcher in der Hügelkette, die nicht leicht zu überfliegen sind. Kronfeld versuchte es dennoch.
Der erste Versuch mißglückte. Nach fünfunddreißig Kilometern mußte die „Wien" herunter. Die Sache schien hoffnungslos — und die Unken, die da meinten, an fünfzig Meter hohen Hügeln wäre kein Segeln möglich, hatten wieder einmal recht. Sie hatten recht bis zum 15. Mai 1929.
An diesem Tage startete die „Wien" zum zweitenmal. Kronfeld kannte die Schwierigkeiten jetzt — er wußte, daß ihm nur die Wolken über die Stellen hinweghelfen würden, wo das Gelände versagte.
So ging es denn los — langsam und vorsichtig am Berg entlang. Er war kein gemütlicher Flug — das Aufwindfeld war schmal und bockig, und die Maschine wurde energisch durchgeschüttelt. Aber immer von neuem erkämpfte sie sich ihre alte Höhe. Drei Viertelstunden kreuzte die „Wien" einmal dicht über den Fabrikschornsteinen und Blitzableitern der kleinen Stadt Lengrich, und die Zuschauer und Kronfelds Helfer, die mit dem Transportwagen nachgekommen waren, begruben ihre letzten Hoffnungen. Es schien doch unmöglich!
Aber Kronfeld ist zäh — zäh und feinfühlig, und er steuerte sein Flugzeug so lange über den Dächern herum, bis sich eine mitleidige Wolke fand, die die „Wien" zu sich emporhob und mit über das Land nahm. Dann ging es munter weiter— Bielefeld mit den rauchenden Lokomotiven im Bahnhof blieb zurück, und im raschen Flug ihrer Verfolgerkolonne davoneilend, hielt die „Wien" auf das Hermannsdenkmal zu, das sich in der Ferne hoch über den Wald reckte und das nahe Ziel ankündigte.
Wälder unter dem Flugzeug, nur dichter Wald und kein Landeplatz. Und der Wind hatte gedreht, vorgelagerte Hänge störten das Aufwindfeld; unaufhaltsam sank die „Wien" tiefer — auf die Baumkronen zu. Es half nichts — so dicht am Ziel hieß es umkehren, wenn nicht die Maschine riskiert werden sollte. Schweren Herzens drehte Kronfeld die „Wien" vom nahen Ziel fort. Aber noch einmal hatte er Glück — denn in diesem Augenblick sah er eine schwache Wolke, die sein Flugzeug noch einmal hinaufbrachte. Ein bißchen nur, ein paar Meter. Doch der geringe Höhengewinn reichte aus. Zum zweitenmal ging es dicht über den Kopf des eisernen Hermann hinweg — und so, mit Hängen und Würgen, niedrig über den Bergen, herauf und

herunter geworfen, aber keine Sekunde nachgebend, schwindelte sich Kronfeld über die Hundertkilometergrenze. Eine Rückenwindlandung in brausender Fahrt auf einem Sturzacker, hochauf wirbelte der Staub, und die Kufe zischte verdächtig. Dann stand die „Wien", dann kamen die Autos heran, dann kamen die Glückwünsche und der Siegestaumel. Und die „Grüne Post" überreichte ihm das versiegelte Kuvert mit dem Preis.

1930 verbesserte Kronfeld seine Leistungen weiter. Mit einem Rekordflug von 164 km von der Wasserkuppe nach Marktredwitz (24. August) führte er den einzigen Streckenflug des Wettbewerbes und des Jahres über 100 km aus und erzielte mit 2550 m einen neuen Höhenrekord. Diese letzten Großleistungen Kronfelds waren nach den Hangaufwinden insbesondere dem Wolkenflug und zum Teil sogar dem Frontenflug zu verdanken, der im nächsten Jahr zu einem der bedeutendsten Flüge der Segelfluggeschichte verhelfen sollte. Neben dieser Streckenleistung gab er am 12. August einen einzigartigen Beweis seiner Meisterschaft im zähen Durchhalten und seines unübertrefflichen Flugeifers. Am Nachmittag gelang ihm in einem 2V2stündigen Flug als erstem der Fernzielflug zum Kreuzberg. Kaum war er wieder auf der Wasserkuppe gelandet und hatte einige Glückwünsche entgegengenommen, saß er abermals in der Kiste und hing 10 Minuten nach seinem Fernzielflug schon wieder in der Luft, um nach Zurücklegung einer Strecke von 41 km bei Fambach (Thüringer Wald) zu landen.

Mit Recht konnte Professor Georgii bei einem Sprechabend der WGL im November 1930 behaupten: „Zwei derartige Flugleistungen eines Fliegers an einem Wettbewerbsnachmittag stehen bisher in der Geschichte des Segelfluges einzig da."

Über Kronfeld selbst schreibt Professor Georgii: „Bestimmt hatte Kronfeld die gleiche fliegerische Begabung wie Nehring, aber er war durchaus berechnender Taktiker, der sich seinen Flugplan genauestens im voraus zurechtlegte. Seine Flugvorbereitungen waren seine persönlichen Geheimnisse, streng bewahrt vor den übrigen Wettbewerbskandidaten. Im Gegensatz zu vielen Fliegern verstand es Kronfeld, seine Flugerfahrungen wissenschaftlich auszuwerten und so ein ausgezeichneter schriftstellerischer Interpret seiner Leistungen zu sein."

Kronfeld war der erste, der im Wettbewerb 1928 ein Variometer mitführte. Und wieder war es Kronfeld, der für die Segelfliegerei den Fallschirm einführte.

Kronfeld prägte einmal bei Abschluß seiner Ausbildungszeit das Wort: „Wir werten nach den Erfolgen, das ist falsch. Wir sollten danach werten, was jeder im Verhältnis zu seinem Können getan hat. Jeder von uns hat sein Bestes gegeben. Und da gebührt dem, der mit dem größeren Fleiße arbeitete, und dem, der seine Gesundheit in die Bresche schlug, dieselbe und mehr Anerkennung als dem, der vom sportlichen Können und vom Glück begünstigt war."

Robert Kronfeld starb den Fliegertod. Wird es ihm so gehen wie tausend anderen, die vergessen sind? Von denen niemand mehr spricht und deren Erbe mit ins Grab gesunken ist? Damit sein Andenken wach bleibt, dafür ist dieses Buch geschrieben. Das Andenken an einen Menschen, der fröhlich und frei, der ein hervorragender Techniker und ein begeisterten Flieger war. Er war ein Vorbild für die Jugend, vor allen Dingen in seiner Treue zu seinen Freunden, und wenn manchmal um Mitternacht die Gespräche auf Kronfeld kommen, wenn man davon redet, wie er an seiner zerschellten „Austria" stand und wie ihm der große Idealist in der Fliegerei, Oskar Ursinus, einen kleinen Strauß Rhönblumen überreichte, der wird es verstehen, daß auch dieses Buch nichts weiter als eine dankbare Erinnerung an ihn sein soll, und daß es dazu beitragen möge, die jüngsten und jungen Flieger zu Idealisten zu erziehen. Es ist noch kein Flieger reich geworden. Die meisten waren froh, wenn sie nicht zu hungern brauchten. Alle aber, an ihrer Spitze Robert Kronfeld, kannten nur

ein Ideal:

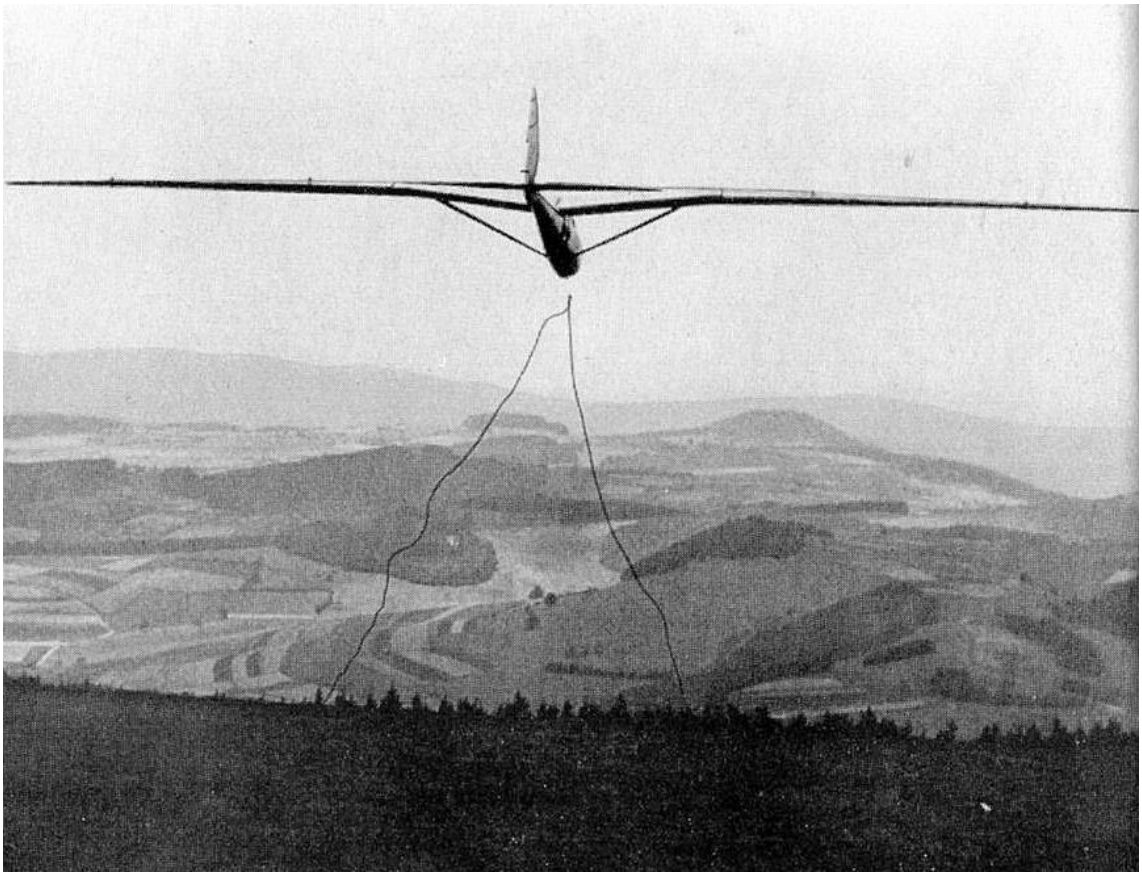
D i e F l i e g e r e i

INHALTSVERZEICHNIS

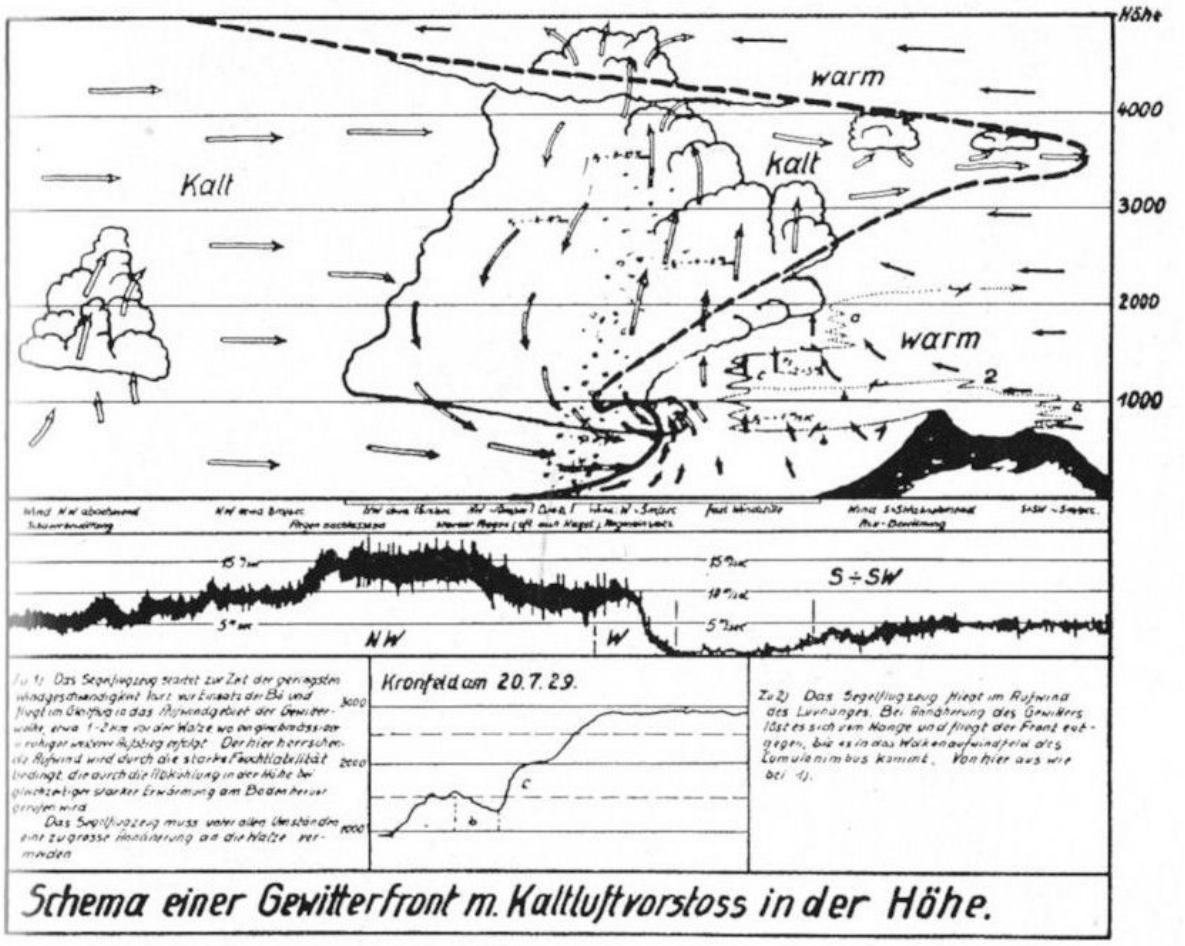
	Seite
Zum Geleit	5
Vorwort	6
Ein Geschenk des Frühlings	10
Schnee und Wasser	12
Auch einer...	15
Auf den Säulen der Luft	18
Der Wolkenreiter	20
Mit Gewitter und Sturm	22
Rhön-Sinfonie	30
Das wildgewordene Schaukelpferd	34
Eine Dreizehn oder ein Teddybär	36
Einmal hin — einmal her	38
Bin ein fahrender Gesell	40
Das Ballett der Lüfte, die Hummel, die Ruderer im Luftmeer und die Offenbarung	42
Vom Rhöngeist (und andere Geschichten)	44
„Wien" und „Austria"	48
Ab geht die Post	51
Der letzte Start	54
Verstand und Herz	56
Inhaltsverzeichnis	61
Bildteil	62

Die Kurische Nehrung

Ausziehen - Laufen - Los

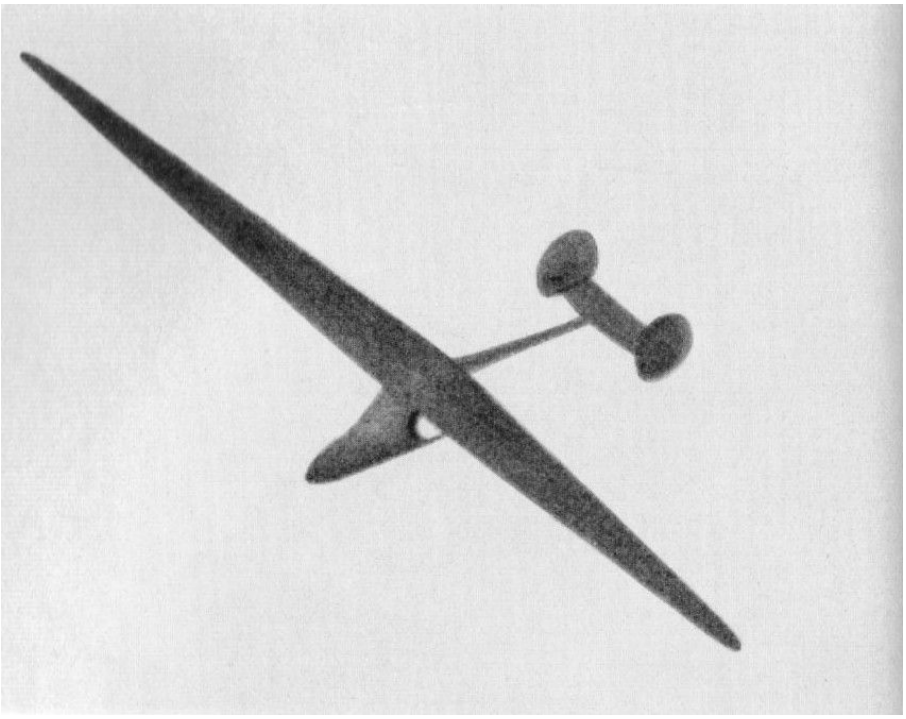


Das Startseil fällt !

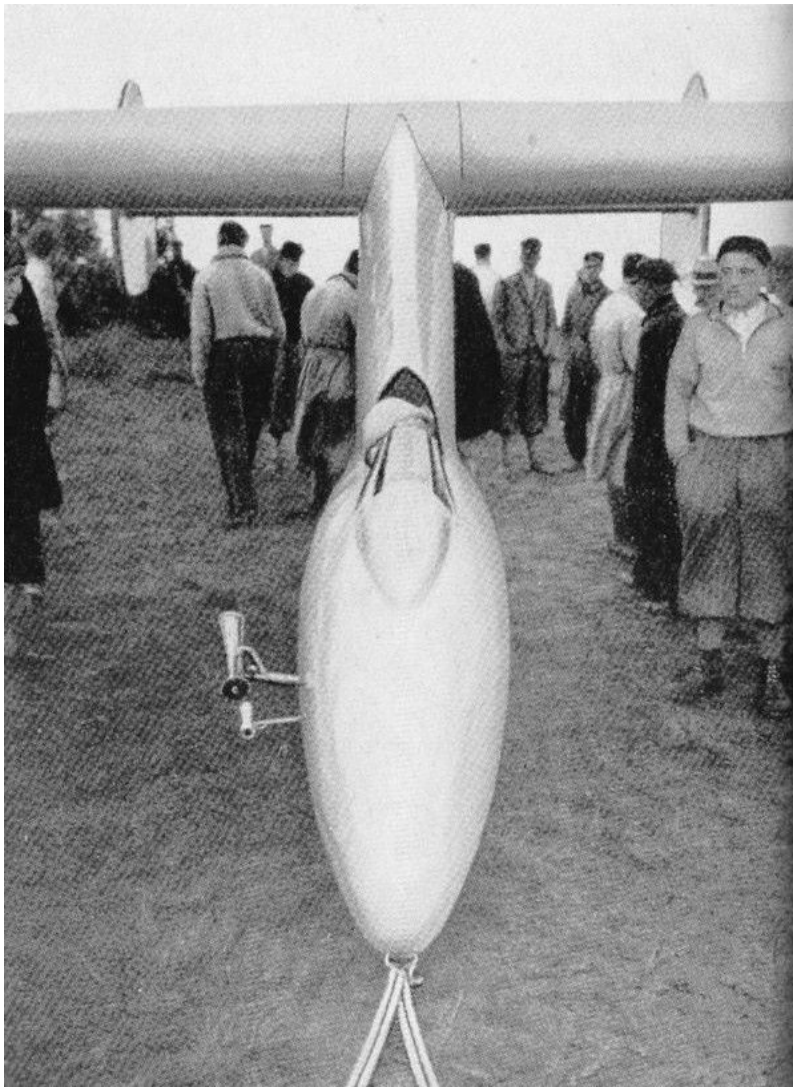


Kronfelds Gewitterflug am 20. Juli 1939

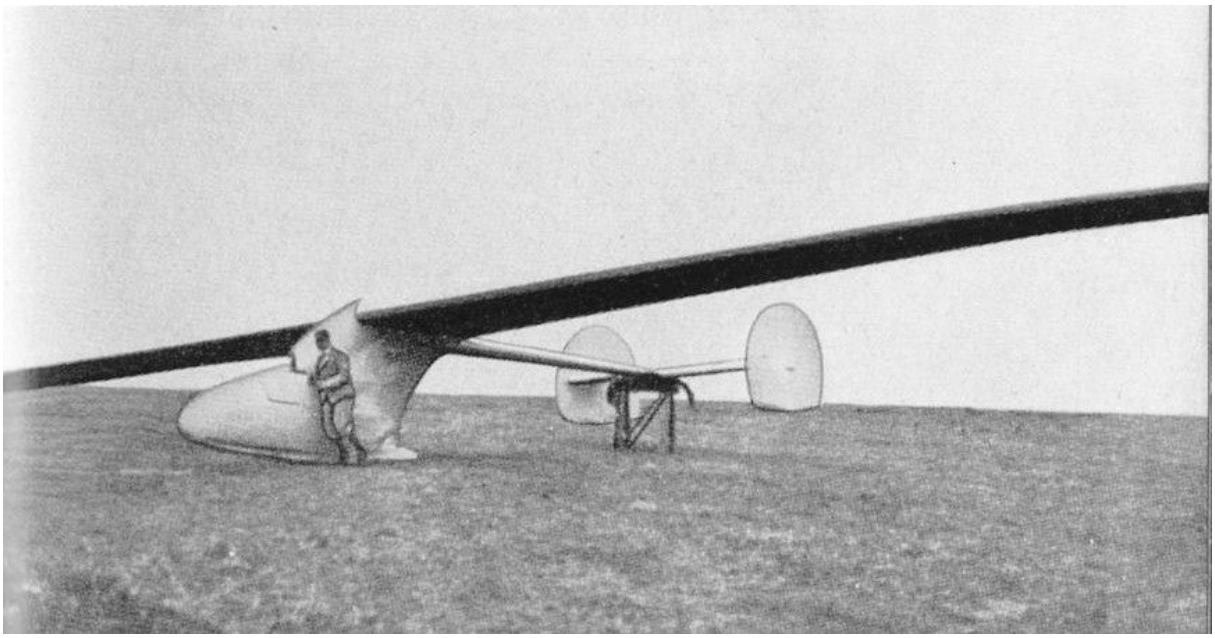
Segelstimmungsbild in der Rhön



Die „Austria“ im Flug und vor dem Start



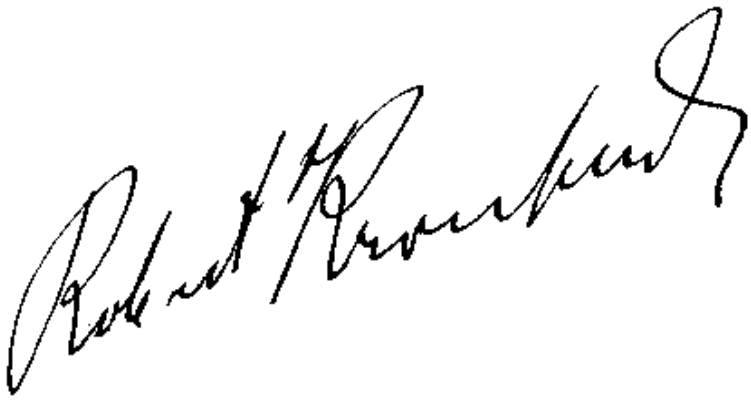
Kronfeld und Dr. Kupper vor der „Austria“

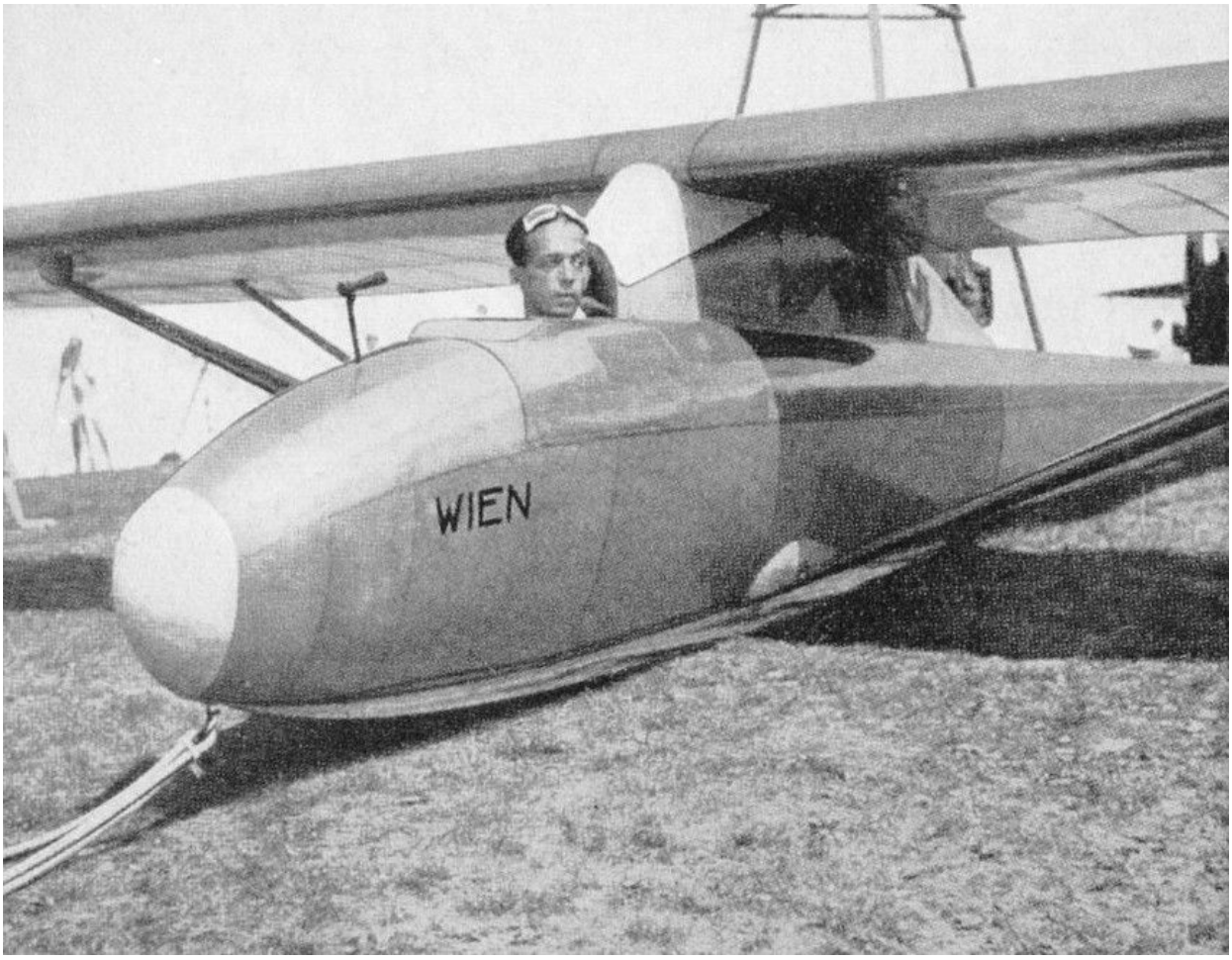


Die „Austria“ hatte 30m Spannweite, war 7m lang und 3m hoch. Die Flügelfläche betrug 30qm, das Fluggewicht war 482 kg.

Kronfeld vor den Trümmern der „Austria“

Die Überreste der „Austria“



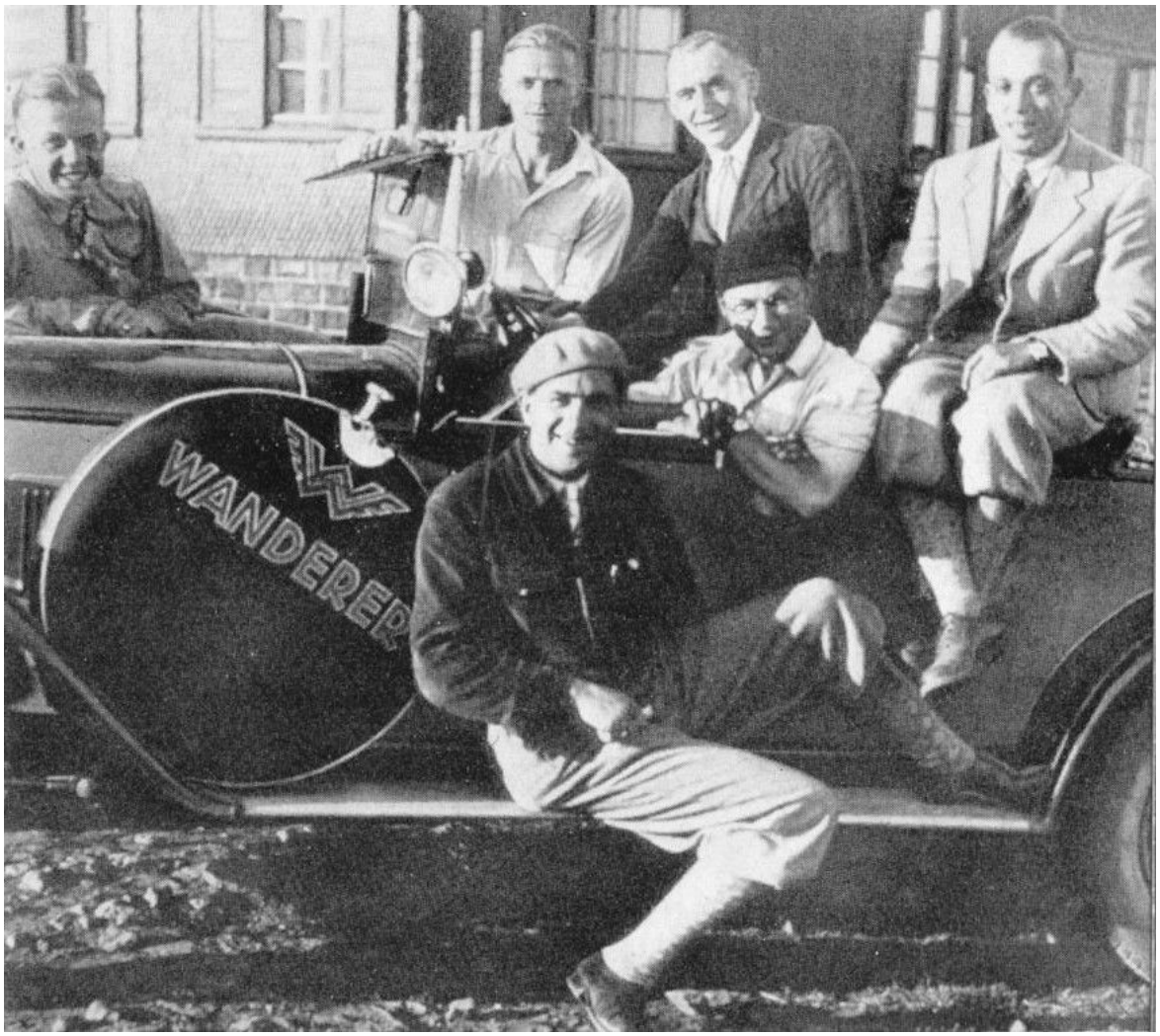


Die „Wien“ hatte eine Spannweite von 19,5 m, eine Länge von 7,0 m, eine Höhe von 1,2m. Ihre Flügelfläche betrug 16qm, das Fluggewicht 248 kg.

Der schlanke Rumpf der „Wien“

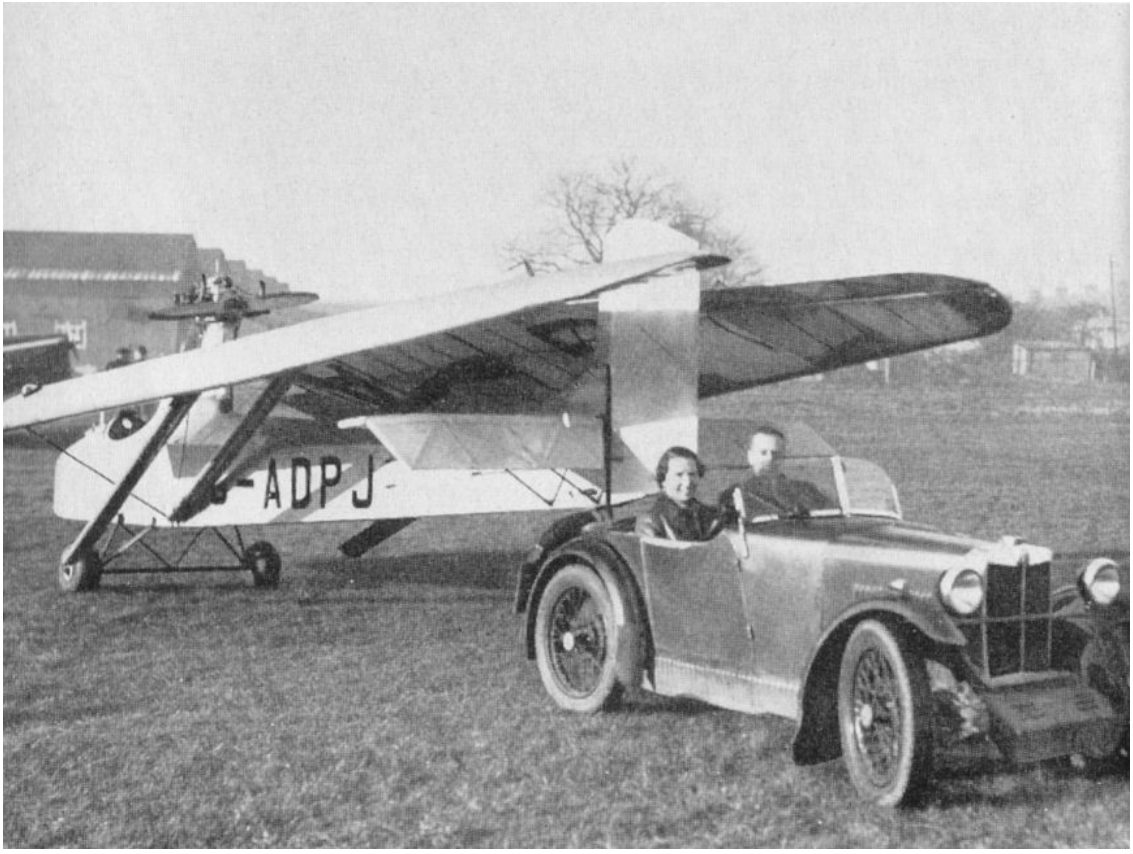
Kronfeld im Kreise der Kameraden.
Von links: Oskar Ursinius, Kronfeld, Peter Riedel, Groenhoff, Martha Mendel, Hentzen, Erich Bachem, Gebrüder Dittmer. Auf der vorderen Bank: Wolf Hirth und Otto Bräutigam.

Die großen Drei:
Robert Kronfeld, Wolf Hirth, Günther Groenhoff (rechts)



Ein Gruppenbild von der Wasserkuppe.
Von links: Groenhoff, Peter Riedel, Hentzen, Kronfeld, Wolf Hirth (im Auto), Erich Bachem (Vordergrund)

Der leichte Motorsegler „Super Drone"



Ein Flieger Buch