

von Georg Brütting  
Verlag Knorr & Hirth, München 1940

# DER SEGELFLUG EROBERT DIE LÄNDER DER ERDE

## 1. Deutsche Segelflieger beim Wettbewerb auf dem Waschberg bei Wien 1923

Vom 13.—21. Oktober 1923 fand die erste österreichische Segelflugveranstaltung am Waschberg bei Stockerau statt — allerdings unter Wind- und Wetterverhältnissen, wie sie wohl ungünstiger kaum gedacht werden konnten. Die gegen Südwesten, Westen und Norden freien, breit ausladenden Hänge des 394 Meter hohen Waschberges, der sich ungefähr 170 Meter hoch aus der ihm vorgelagerten Ebene des Donaubeckens erhebt, erschienen nach den damaligen Flugverhältnissen geeignet, ein österreichischer Segelfliegerhorst zu werden.

Von den zum Wettbewerb erschienenen sechs deutschen und sieben österreichischen Maschinen müssen die deutschen Flugzeuge das besondere Interesse beanspruchen: Botsch mit seiner Rekordmaschine „Konsul“, Spieß auf der Darmstädter Konstruktion „Edith“, Martens auf „Strolch“, die Akademische Fliegergruppe der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg mit ihrer schwanzlosen Maschine „Charlotte“, Stamer mit dem verspannten Eindecker „Hol's der Teufel“ von den Segelflugzeugwerken Baden-Baden und schließlich Espenlaub mit seiner Eigenkonstruktion „Esenlaub“, einem freitragenden Hochdecker. Von den österreichischen Maschinen erzielte die beste Leistung der Eindecker „Wien“, der noch mit zwei Startkufen versehen war.

Die gesamten Flugleistungen drängten sich eigentlich in einem einzigen Flugtag (17. Oktober) zusammen. Denn die wenigen Flüge zwei Tage vorher waren in erster Linie Probeflüge, die dem Studium des Ge-

## Der Segelflug erobert die Länder der Erde

ländes und der Aufwindzone galten. Erst der fünfte Tag brachte Flugwetter mit 6—8 m/sek Westwind, der am Nachmittag auf 12 bis 14 m/sek anschwoll. Die flugfrohe Stimmung brachte 15 Starts, wobei Martens, Votsch und Spies hervorragende Flugleistungen zeigten und in meisterhafter Führung ihres Flugzeuges eine vorbildliche Geschicklichkeit im Auffuchen und in der Ausnützung der Aufwindzone an den Tag legten. Als am Spätnachmittag die beiden Rekordflieger Martens und Votsch um die besten Leistungen des Wettbewerbes rangen, unbeirrbar durch die oft heftigen Windstöße, ruhig Kreise um Kreise zogen und bei einbrechender Dämmerung silhouettenhaft vor dem Hange schwebten, war dies für alle Zuschauer ein bleibender, unvergeßlicher Anblick. „Gegen ½5 Uhr“, berichtet Martens, „startete Votsch auf ‚Konful‘ bei einem Wind von 12—14 m/sek. In kurzer Zeit hatte er die Startstelle um 160 Meter überhöht und umkreiste in weiten Kurven die Waschbergkuppe. Kurz vor 5 Uhr startete ich den ‚Strolch‘ und es gelang mir bald darnach den ‚Konful‘ zu übersteigen. Der Wind hatte so weit zugenommen, daß es mir möglich war, längere Zeit vollkommen über einem bestimmten Punkt im Gelände zu stehen. Dabei stieg ich dauernd. Mein Höhenmesser zeigte 270 Meter über dem Startpunkt und diese Messung wurde auch von der Erdbbeobachtung später bestätigt. Langsam begann es dunkel zu werden. Infolgedessen drehte ich ab und flog mit Rückenwind in Richtung Bruderdorf davon. Nach etwa 40 Minuten Gesamtflugzeit landete ich 1 ½ Kilometer jenseits dieses Dorfes.“

Man darf nicht vergessen, daß diese Ergebnisse trotz aller Mißstände in der Organisation dieses Wettbewerbes für die damalige Zeit beachtliche Leistungen darstellen: 270 Meter Höhe, 48 Minuten Dauer und 10 Kilometer Strecke. In jenen Jahren standen die Flugleistungen der Rhön und damit die Weltrekorde auf 350 Meter über Starthöhe, 3 ½ Stunden Flugdauer und 19 Kilometer Flugstrecke.

## Espenlaub lernt Segelfliegen — und wird Strecken-Sieger

Espenlaub 2. Sieger im Streckenflug mit 2,5 Kilometer? ... Das klang allen, die diese Nachricht erfuhren, unbegreiflich. Der gute „Espe“ sollte geflogen sein? — Nein, das muß ein Irrtum sein! Espenlaub war wohl bekannt als einer jener, die sich durch nichts im Leben unterkriegen lassen, bekannt als einer der ersten „Überwinterer“ im Bereich der Wasserkuppe, war bekannt als jener geheimnisvolle Erbauer und Besitzer der Maschine seines Namens, die in Geisterstunden aus ebensolchem Material entstand, und hatte sich schließlich in den beiden letzten Jahren mit seinen sauber gebauten Maschinen viele und gute Freunde unter den Piloten gemacht, mit denen er aber manchmal recht wenig Freude erleben konnte. Bis zum Jahre 1923 mußte er seine Segelflugzeuge wegen seiner fliegerischen Unkenntnis bei Wettbewerben von erfahrenen Fliegern steuern lassen, die aber so manches Mal mehr oder weniger Bruch machten. Diese zu reparieren, machte ihm begreiflicherweise keinen besonderen Spaß. So wurde es sein sehnlichster Wunsch — wenn unbedingt notwendig — auch seine Brüche selber zu machen. Besonders unangenehm wurde die Lage für ihn, als die deutschen Segelflieger zu diesem Wettbewerb nach Wien zogen und sein früherer Pilot vor der Abreise absagte. Aber er wollte nach Wien an die blaue Donau, nahm seine beiden Maschinen und zog gleichfalls zum Waschberg. Was dort geschah, das möge er uns selbst erzählen: „Dort angekommen, meldete sich ein österreichischer Flieger bei mir, der mir die besten Ausichten versprach, die nachher zu meiner größten Einsicht führten. Ich schenkte ihm Glauben und ließ ihn einen Flug machen. Der aber war derart, daß man jeden Augenblick sicher restlosen Bruch erwartete. Als ich ihm bei der Landung sagte, daß ein Sandsack besser geflogen hätte als

er, behauptete er, jetzt ‚eingeflogen‘ zu sein. Beim nächsten Flug machte er dann auch einen restlosen Bruch.

In meiner Verzweiflung machte ich meine zweite Maschine startfertig, um am anderen Morgen in aller Frühe — ohne daß die deutschen Piloten es erfahren sollten — einen Start zu machen. Als Nichtflieger hätten sie mich nie und nimmer starten lassen — aber Bruch konnte ich auch selbst machen!

Als ich im Morgengrauen startbereit auf dem 300 Meter hohen Berg in der Maschine saß, wurde mir doch etwas brenzlich, jedoch in meiner Wut über den Verlust meiner einen Maschine sagte ich mir: ‚Die letzte wird selbst zu Bruch gemacht!‘ Ich gab — ohne weiter zu überlegen — das Kommando ‚Los‘ und hatte gleich eine ordentliche Höhe. Da wurde ich etwas unruhig in der Steuerung (begreiflich!), dachte aber plötzlich an die Worte von Martens, der immer sagte: ‚Steuer ruhig halten!‘ Ich hielt den Knüppel eifern still, manchmal, glaub’ ich, sogar mit beiden Händen — und er hatte recht. Die Maschine brauste nun so mit mir durch die Gegend, ohne daß ich wußte, wohin. Wie auf Nadeln sitzend, wagte ich keinen Blick in die Tiefe, denn der Augenblick war mir zu seltsam.

Inzwischen hatte ich an Höhe verloren und mußte an die Landung denken. In meiner Flugrichtung sah ich eine Baumreihe am Wege, über die ich nicht mehr wegkommen konnte. Also eine Linkskurve! — Ich trat natürlich falsch ins Seitensteuer, und die Maschine ging nach rechts. Im letzten Augenblick konnte ich den Fehler korrigieren und die Maschine landete glatt — acht Meter vor den Bäumen. Vom nahen Dorf kamen die Bauern, erstaunt ob des frühen Besuches. Als sie mich erblickten, sagte gar einer zu seinem Nachbarn: ‚Du, i glaub’, dös is a Neger!‘ und zweifelnd trafen mich seine Blicke. Ich war schwarz verbrannt und die schwarzen Kollhaare waren verdächtig.“

### Wie kam es eigentlich zum Wettbewerb auf dem Maschberg?

Die für unmöglich gehaltenen Leistungen im Rhönwettbewerb 1922 hinterließen nicht nur in Deutschland den nachhaltigsten Eindruck, darüber hinaus fanden sie jenseits der Reichsgrenzen stärkste Beachtung. Die Meister der Rhön erhielten aus zahlreichen Ländern, auch aus Amerika Einladungen, aber der Segelflug war nicht käuflich. Als nun Österreich Segelflieger einluden, war es den Rhönfliegern in ehrlicher Überzeugung eine Selbstverständlichkeit, den österreichischen Kameraden zu helfen. Denn der Zweck des Wettbewerbes am Maschberg war nach den Ausschreibungsbestimmungen den Ideen der Rhönflieger gleich: „Zweck der Veranstaltung, die unter dem Ehrenschutze des Bundespräsidenten steht, ist es, Erfahrungen im Segelflug auf österreichischem Gelände zu gewinnen.“ Wie schmähtlich aber die deutschen Meisterflieger dabei hintergangen wurden, wie überhaupt die Ausschreibung und die Zusicherungen nicht gehalten wurden, das ist einer längeren Unterhaltung mit Martens zu entnehmen, welche die Wiener Zeitung „Der Morgen“ mit Martens führte und in ihrer Nummer vom 15. Oktober 1923 wiedergab. Danach hatte ein Herr Benno Lie sich zum Veranstalter der österreichischen Segelflugwoche gemacht, offenbar unter Mißbrauch von Vollmachten der Technischen Hochschule in Wien. „Wie unsportlich die ganze Veranstaltung ist, geht schon daraus hervor, daß es eigentlich keine technische Fachkommission gibt, die die Flugzeuge auch auf ihre Flugtauglichkeit prüfen würde. Unter den österreichischen Bewerbern gibt es viele mit Maschinen, die den unseren an Festigkeit und Sicherheit gleichkommen, aber leider auch solche, die dem, der mit ihnen fliegt, leicht das Leben kosten können. Es ist bezeichnend für die Art der Veranstaltung, daß solche Maschinen auch starten dürfen. Wir

### Der Segelflug erobert die Länder der Erde

werden, sobald schönes Wetter eintritt, fliegen, weil wir untereinander scharfe Konkurrenzen auszutragen haben und weil wir gekommen sind, um gemeinsam mit den österreichischen Segelfliegern unserer Sache zu dienen. Aber wir wollen festgestellt haben, daß wir nichts für die Zirkusveranstaltungen des Herrn Lie können und daß wir uns selbstverständlich weigern, Parterre-Akrobaten-Stücke zu machen.“

Martens kernige, aufrechte Worte fanden hundertfaches Echo in den mehr oder minder kräftigen Aussprüchen jener, die am späten Nachmittage müde, kotig, bis auf die letzte Faser durchnäßt, enttäuscht die Heimfahrt nach Wien antraten... und sind heute der Beweis für die Haltung der Segelflieger bereits in den ersten Jahren der Entwicklung.

Der im Artikel erwähnte Martens war Kriegsflieger im 1. WK, ein Mann der ersten Stunde im Segelflug, Inhaber mehrerer Rekorde und Konstrukteur erfolgreicher Segelflugzeuge wie „Vampyr“ etc. Unter anderem entwarf er das erste billige und einfach zu bauende Schulsegelflugzeug „Pegasus“, aus dem dann die verschiedenen „Zögling“-Typen und letztendlich der „SG38“ entwickelt wurde, auf denen Tausende ihre ersten Flüge vollführten.