

Verbundkatalog Kalliope

Der Talisman des Rhönsegelfliegers

Kamecke, Albert von

Nutzungsbedingungen

Bei zahlreichen Dokumenten auf monacensia-digital.de sind die Urheberrechte bereits abgelaufen. Sie sind gemeinfrei und dürfen ohne weitere Rücksprache mit der Monacensia weiterverwendet werden. Bei den Dokumenten, bei denen noch Urheberrechte bestehen, müssen für eine Weiterverwendung stets die Rechteinhaber*innen angefragt werden sowie eine Publikationsgenehmigung der Monacensia eingeholt werden. Das Zitatrecht bleibt hiervon unberührt. Zur Erteilung einer Publikationserlaubnis wenden Sie sich bitte an:

Monacensia im Hildebrandhaus
Literaturarchiv
Adresse: Maria-Theresia-Straße 23, 81675 München
E-Mail: monacensia.literaturarchiv@muenchen.de

Waldemar-Bonsels-Stiftung
Adresse: Adlzreiterstraße 7, 80337 München
E-Mail: info@waldemar-bonsels-stiftung.de

Terms of use

The copyrights for numerous documents on monacensia-digital.de have already expired. They are in the public domain and may be reused without further consultation with Monacensia. In the case of documents for which copyrights still exist, the copyright holders must always be contacted for further use and publication permission must be obtained from the Monacensia. The right to quote under copyright law remains unaffected by this. To obtain permission for publication, please contact:

Monacensia Literary Archives:
Literaturarchiv
Address: Maria-Theresia-Straße 23, 81675 München
E-Mail: monacensia.literaturarchiv@muenchen.de

Waldemar-Bonsels-Stiftung
Address: Adlzreiterstraße 7, 80337 Munich, Germany
E-Mail: info@waldemar-bonsels-stiftung.de

*Autogr.: Albert v. Kamecke
Berlin N. 54 Wilmsdorf
Bismarckstr. 178
Pfalzburgerstr.
491*

Der Talisman des Rhönsegelfliegers.

v. Albert v. Kamecke.

In den ersten Jahren nach dem Kriege wurde in Deutschland das Fliegen ohne Motor kultiviert. Die Presse brachte sensationelle Meldungen von den fast unwahrscheinlich klingenden Erfolgen der Vogelmenschen von der einsamen Rhön. Hier hatte der Stamm dieser seltsamen, idealistisch-modernen Menschen sein Versuchsfeld eingerichtet.

Es rauschte im Blätterwald, als es der aerodynamischen Raffinesse der akademischen Fliegergruppe einer technischen Hochschule in Westdeutschland gelang, einen Weltrekord im Segelflug - 19 km über Land - mit einem künstlichen Vogel von relativ großer Spannweite zu erzielen. Der damalige Rekordflieger Betsch wies in höchst gelehrten Aufsätzen in den Fachzeitungen nach, daß er ebenso gut 100 km über Land mehr in den Thermischen Aufwinden in den vertikalen Luftschwankungen zurücklegen hätte können - *w e n n* er eben Glück gehabt hätte.-

Ein taufrischer Sonntagmorgen brachte den Rhönsegelflugwettbewerb - dessen sportlicher Verlauf bisher sehr unter der reichlich ungünstigen Witterung zu leiden gehabt hatte -, eine frische 9 m Brise. Heinz Scheerer, stud. chem. und ing. hatte sich beim ersten Sonnenstrahl wecken lassen und machte einen kleinen Morgenspaziergang in den benachbarten Kuscheln des Flugplatzes. Der herbe und würzige Geruch der ozonhaltigen Luft tat seinen Nerven äußerst wohl. Noch bis spät in die Nacht hinein hatte er über den voraussichtlichen Windrichtungs- und Wettermeldungen der Meteorologen gebrütet und noch eigene, private Berechnungen mit seltsamen astronomischen und astrologischen Symbolen angestellt. Galt es doch, am nächsten Morgen den Weltrekord-Weitstreckenflug anzugreifen und nach

Möglichkeit zu überbieten. Es lag in der ganzen Art Heinz Scheerers, ruhig und systematisch vorzugehen und bei diesem ruhigen Abwägen auch scheinbar günstige Gelegenheiten zum Fliegen zum Erstaunen seiner Kameraden unausgenutzt vorübergehen zu lassen. Er aber wußte schon, was er tat. Er war so recht ein Vertreter der deutschen Art, in sachlicher Weise an Erreichung eines hohen Zieles unermüdlich zu arbeiten. Noch gehörte er nicht zu der großen Klasse der populären Fliegerkanonen, aber trotzdem begegnete man ihm überall mit der größten Hochachtung. Bei seinen Kameraden, die seine tollkühnen Kurven im Segelflug beobachtet hatten, genoß er sogar ungeteilte Bewunderung.

Er eilte zum Lagerplatz zurück und mit dem Windmesser in der Hand zur Sportleitung, um seinen Start anzumelden. Man brachte den großen Vogel zum Westhang. Es war der erste Start heute Morgen ohne großes Publikum, welches noch unten im ~~Tal~~ Tale seinen Morgenschlaf hielt. Eine einzige Vertreterin des weiblichen Geschlechts unterhielt sich höchst fachmännisch mit den Mitgliedern der Sportleitung über die heutigen Flugaussichten. Es war die junge, blonde Witwe des im vorigen Jahre abgestürzten russischen Segelfliegers Alexander von Solovieff. Sie wurde allgemein die "Lagerfürstin" genannt. Ihre Nähe wirkte auf die jungen Flieger zwar nicht berauschend, doch immerhin anfeuernd, da sie mit ihrer von Sachkenntnis wohl erfüllten Kritik über Start, Flug und Landung nicht zurückhielt. Sie hatte trotz ihrer jungen Jahre schon viel erlebt, hatte tatsächlich fürstliches Blut in den Adern und war vor den Bolschewisten nach Deutschland geflüchtet. In München lernte sie ihren Gatten kennen, den sie auf so tragische Art nach 5 Monaten schon wieder verlieren sollte. - Für den ruhigen, zielbewußten, brünetten Hein mit den grauen Augen, die mitunter ins Grünliche schimmerten, hatte sie eine stille Sympathie gefaßt, die auch nicht unerwidert blieb.

Jetzt kam sie auf Heinz zu, der schon im Flugzeug saß. Sie reichte ihm zum Abschied die Hand und übergab ihm dabei unauffällig einen zierlichen lila Brief mit dem Bemerken, ihn erst nach vollendetem Flug zu öffnen, sein Inhalt würde ihm zum Siege verhelfen. Überrascht für diese unerwartete Anteilnahme an seinem Geschick dankte Heinz nur mit den Blicken, da er jetzt mit den Vorbereitungen zum Start voll in Anspruch genommen wurde. Es ging um den großen Rhönsegelflug-Wanderpreis, den ein Mitglied des ehemaligen deutschen Kaiserhauses für den weitesten Flug für Segelflugzeuge mit Hilfsmotor gestiftet hatte.

"Fertig?" - "Ausziehen!" - "Halt!!" -

Die Startmannschaft befolgte diese Kommandos und wartete geduldig auf das erlösende Wort: "Los!". Im nächsten Moment ertönte es, die Mannschaft fing aus Leibeskräften an zu laufen und das ausgedehnte Gummiseil warf ruckartig das schnittige Flugzeug in sein Element. In sausender Fahrt gewann es sichtlich an Höhe.

Prächtige, große und weite Kurven beschrieb der geräuschlos fliegende Vogel mit seinen leicht-federnden Schwingen. Die untenstehenden Menschen wurden von einer mächtigen Welle der Sehnsucht erfaßt, es diesem kühnen Segler der Lüfte gleichzutun, und mit ihm diesen Ausfluß der Allweisheit - die gewaltige Naturkraft des Windes - zu ergründen.

Wer je einmal den Rausch des Fliegens gefühlt hat, den die Überlegenheit und der Sieg über den Raum mit sich bringt, wer je einmal in einer Höhe über Brüdern und Schwestern schwebte, lernt den Wahlspruch dieser Kühnen und Auserwählten im letzten Sinne verstehen:

"Volare necesse est, vivere non".

Zu dem Einsamen in den Lüften gesellte sich jetzt ein zweiter Pilot. Es startet jetzt der Weltrekordmann Mertens auf "Windhund". Ein erhebendes Bild ist es, als sich die beiden vorübersegelnden Piloten

in der Luft durch Armheben und Zuruf begrüßen. Durch die Lautlosigkeit des motorlosen Fliegens ist jedes Wort zu verstehen.

Aber auch mit den Untenstehenden konnte sich Heinz in jedem Augenblick unterhalten, war doch seine "Kiste" ursprünglich als Passagierflugzeug für zwei Personen gedacht, - mit den neuesten Errungenschaften der Wissenschaft, mit Radiosender- und Empfänger ausgestattet. Der ganze Radioapparat war mit Ausnahme des für Flugzwecke besonders konstruierten Senders im leeren Passagiersitz untergebracht. Den Kopfhörer selbst hatte er geschickt über die Fliegerkappe gestülpt, aber so, daß die Hörmuscheln durch die aufgetrennten Ohrlappen der Kappe hindurch unmittelbar an den Ohren auflagen.

Was er zu tun gedenke und wie oben die Windverhältnisse wären, fragte Professor Earling von der Sportleitung, als Heinz in ziemlicher Höhe die Startstelle überflog.

"Wind scheint sich oben nach Westen zu drehen, ich will zunächst das neue Profil über dem Platz in den Kurven ausprobieren, ehe ich auf die große Reise gehe," antwortete Heinz dem Professor.

Bei der Maschine - die von dem reichen Baron Bartel von Schurtenbach konstruiert und von den Weltensegler Werken erbaut wurde - war nämlich nach vielen mühevollen Versuchen ein Flügel geschaffen worden, der durch besonders angeordnete Spezialfedern im Innern des Tragwerks beliebig verdickt oder verdünnt werden konnte. Das Wesen der Schurtenbach'schen Erfindung bestand darin, daß durch einfache Hebelbetätigung der Führer es in der Hand hatte, das Profil der ganzen Tragfläche während des Fluges beliebig zu verändern, um dauernd den günstigsten Anstellwinkel zu erzielen.

Es wird hier an dieser Stelle notwendig sein, etwas Erklärendes über das noch Vielen sehr geheimnisvolle Zustandekommen des Segelfluges zu sagen.

Neben den allgemein bekannten Aufwinden, die an der See mit ihren Dünen und im Gebürge entstehen und zum Segelfliegen insofern benutzt werden können, daß sich der Segelflieger dauernd im Aufwind aufhält, entwickeln sich - namentlich an heißen Sommertagen - auch in der Ebene aufsteigende Winde, die das relativ leichte Segelflugzeug ohne weiteres zu tragen vermögen. Diese sogenannten thermischen Aufwinde verdanken ihre Entstehung der starken Sonneneinstrahlung auf den Erdboden. Darum nennt man diese Art Segelfliegen auch vielfach "Sonnensegeln". Jedenfalls stehen an warmen Tagen mit nicht zu viel Wind große thermische Luftkräfte zur Verfügung. Wer einmal bei wenig Wind um die Mittagszeit im Segelflugzeug saß, weiß, mit welcher geradezu gigantischen Wucht die Maschinen herumgerissen werden. Es ist deshalb nicht einzusehen, warum nicht auf Grund dieser Strömungen Segelflüge von mehreren hundert Kilometern möglich sein sollen.

Schließlich aber wehen außer gleichmäßigen Winden auch solche von verschiedener Stärke - ungleichmäßige und schwankende, sogenannte Turbulenzströmungen - ; die in solchen Winden aufgespeicherte Energie nutzt der gewandte, fachkundige Pilot mit dem Vogelsinn aus, durch geschickte Betätigung der Steuerflächen, um die Schwankungen des Windes in hebende Energie und damit in Vorwärtsbewegung des Flugzeuges umzusetzen. Dieser sogenannte "dynamische" Segelflug - der dritte seiner Art - ist z.Zt. der vollkommenste und bietet die Möglichkeit, die Segelflüge auf beliebig große Strecken auszudehnen, angemessene Windstärke vorausgesetzt.

Da diese nun nicht immer und überall anzutreffen ist, - es treten sogenannte "Flauten" wie beim Segelboot auf dem Wasser ein, außerdem lassen sich Abwindbereiche auch nicht immer vermeiden - hat man neuerdings die Segelflugzeuge mit Hilfsmotoren ausgerüstet, deren Kraft die geschilderten Schwierigkeiten überwinden kann und es ferner dem Segelflugzeug erlaubt,

mit Motorkraft größere Höhen aufzusuchen, wo es in Wolkenhöhe stärkeren Aufwind trifft, der es ermöglicht, mit abgestelltem Motor zu segeln.

Der geniale Konstrukteur und Mäcen des Segelflugsportes, Baron von Schurtenbach, hatte auch die Motorenfrage in vorbildlicher Weise beim Bau der "Lotte" gelöst. Man wunderte sich auf der Erde sehr, daß Heinz gar nicht diesen ziemlich verborgenen Hilfsmotor von 6 PS in Aktion treten ließ. Auch dieser Zwergmotor als Flugzeugantrieb stellte ein Novum dar. War es doch keiner der üblichen Explosionsmotoren, sondern ein fast geräuschlos und ohne Übersetzungsverluste zuverlässig arbeitender Elektromotor, der seine Energie auf dem Radiowege erhielt. Zwar hatte man schon im Ausland Versuche mit elektrischem Flugzeugantrieb gemacht, doch waren diese bisher unbemannt gewesen. Heinz dagegen hatte zum ersten Mal in der Weltgeschichte im Bug seines Flugzeuges einen Siemens-Elektro-Kleinmotor, der ohne Geknatter leise schnurrend seine Kraft an den zierlichen Propeller abgab. Heinz wollte diese Kraftreserve nur im Notfall gebrauchen, vielleicht auch deshalb, weil dieser Faktor beim Wettbewerb gewertet wurde.-

Ruhig zog er seine Bahnen und vollendete schöne Ovalfiguren am Himmel. Wie ein Segelboot im Wasser kreuzte er in der Luft mit und gegen den Wind, um eine möglichst hohe Abflughöhe für den Weitstreckenflug ohne Motorkraft zu gewinnen.

Meisterhaft nützte er zur Erzielung von Höhengewinn die veränderliche Geschwindigkeit seiner Maschine aus und bewies damit schlagend die Brauchbarkeit der neuen Flügelsteuerung.

Bei 350 m Höhe über der Wasserkuppe hatte er alle bis dato erzielten Höhenrekorde geschlagen. Diese Nachricht von der inzwischen immer größer gewordenen, sich immer mehr begeisternden Zuschauermenge, quittierte er dankend durch Radiospruch.

Mit 350 m Höhe hatte er aber auch das Äußerste aus der Maschine ohne Motor nur mit Hilfe des verstellbaren Profils herausgeholt. Er nahm nun kurz entschlossen bei der Abtsrodaer Kuppe, wie sein Vorgänger Betsch im Vorjahr, einen großen Anlauf, um dann über Land zu fliegen.

Die "Lagerfürstin" hatte sich abseits von der Menge neben dem Fliegergedenkstein auf der höchsten Höhe postiert, wo sie mit ihrem weißen Taschentuch Heinz ein letztes "Lebewohl" oder "Glückauf" zuwinkte.

Heinz richtete es so ein, daß er mit Hilfe des großen Bordspiegels noch ziemlich lange das kleine, geliebte Menschenkind da unten auf der Erde im Blickfeld behielt. Wiederwinken konnte er nicht, ohne die Maschine zu gefährden, denn die stärker werdende Turbulenz der Luft erforderte seine vollste Aufmerksamkeit. Aber trotzdem tat ihm dieser stumme Gruß sehr wohl.

"Wir Flieger l e b e n doch unser Leben, wenn wir fliegen", sagte er zu sich in freudiger, jugendlicher Lebensbejahung und dachte dabei hauptsächlich an die geliebte Frau. Was mochte sie ihm nur so Wichtiges in dem Brief mitgeteilt haben? Aber er hatte ihr ja das stumme Versprechen gegeben, erst bei der Landung vom Inhalt Kenntnis zu nehmen. Er flog jetzt nicht nur auf den mit raffiniertestem Menschenwitz konstruierten Tragflächen seines Seglers, sondern auch noch auf den Flügeln der Liebe, was ihm viel wichtiger dünkte.

Es standen ihm jetzt zwei Wege offen. Der eine nach Norden über die Milseburg, der andere nach Westen über die Ebersburg. In der nächsten Minute mußte er sich für einen Weg entscheiden. Beide Wege versprachen bei dem herrschenden Wind eine längere Flugstrecke. Er wählte nun den Weg nach Norden. Seine höchste Höhe erreichte er über der Burgruine. Er flog nun, das anschließende Gelände weidlich ausnutzend, weiter. Sehr interes-

sant war sein Zusammentreffen mit zwei Raubvögeln, die ihn unterwegs besuchten. Der eine Vogel konnte scheinbar die Höhe der "Lotte" nicht erreichen, er kreiste etwa 50 m unter der Maschine. Der andere half mit Flügelschlägen nach und flog einige hundert Meter mit, etwa 5 m tiefer und 20 m von dem Flugzeug entfernt. Auch dieser Vogel konnte hinsichtlich der Geschwindigkeit mit der "Lotte" nicht konkurrieren, wie Heinz deutlich an der eingezogenen Flügelstellung sehen konnte.

Unentwegt flog er weiter nach Norden. Die Sicht wurde durch den herrschenden Dunst immer ungünstiger. Es war immer nur möglich, den nächsten Berg zu erkennen. Als die "Lotte" in bedeutender Höhe eine Ortschaft überflog, sah Heinz links vor sich im Dunst einen Rauchschwaden von Norden nach Süden ziehen. Er schloß daraus, daß der Wind entsprechend gedreht habe und wollte daraufhin seine Flugtaktik ändern. Aber noch rechtzeitig genug erinnerte er sich der Riesendummheit seines Vorgängers Betsch, der sich durch einen derartigen internen Rauchschwaden verleiten ließ, seinen Weg zu ändern und dadurch seinen schön begonnenen Flug vorzeitig abbrechen mußte. Rasch vergewisserte er sich durch Rücksprache beim Meßtrupp, der mit Scherenfernrohr und Theodolith seinen Flug verfolgte und mit dem er durch Radio bisher dauernd in Verbindung gestanden hatte, über die herrschende Hauptrichtung des Windes.

"West-Nord-West", "6-8 m pro Sekunde", lautete die lakonische Antwort.

Es zeugt für die wissenschaftliche Gründlichkeit Heinz Scheerers, daß er sich auf diese immerhin ungenaue Meldung nicht verließ, sondern sich noch persönlich vom Flugzeug aus über die Windlage dadurch orientierte, daß er mit seiner Leuchtpistole Papierschnitzel vor sich aus dem Flugzeug abschoss, um an deren Fallrichtung den Windverlauf zu erkennen. Erst dann legte er ruhig und gelassen den großen Vogel durch eine einfache Betätigung

der Verwindungsflächen in die Westkurve und flog weiter die einzelnen Schluchten aus und holte an Aufwinden heraus, was herauszuholen war.

Wie ein Torpedo schoß sein, nach besten aerodynamischen Grundsätzen konstruiertes Flugzeug über die grünen Rhöntäler dahin. Die Harmonie im "freien Spiel der Kräfte" - scheinbare Gewichtslosigkeit und Schwerkraft-aufhebung - der alte Ikaros Traum der fliegenwollenden Menschen, war er - reicht !

Dieses Machtgefühl paßte so recht zu den hier oben wie Harfenmusik erklingenden Glocken, die in der sonntäglichen Stille die Dorfbewohner zum Kirchgang riefen. Auch der Einsame hier oben fühlte sich eins mit dem unermesslichen All - er kam ~~seiner~~ s e i n e m Gott näher in dem luftigen Element, das zu beherrschen er sich zur Lebensaufgabe gemacht hatte.

Heinz fing nun in der wieder ruhiger werdenden Luft in immer weichen Formen an zu denken. Lieblingsbilder tauchten vor seinem geistigen Auge auf: seine Seele verweilte bei der geliebten, blonden Frau. Doch nicht lange, denn im tiefsten Wesen seines Herzens war Heinz ein Künstler. Er hielt zwar selbst nicht viel von seinem künstlerischen Improvisationen und Kompositionen auf dem Flügel, aber es war doch so schön, auch von einem großen, künstlerischen Erfolg zu träumen. Er sah sich im Geiste im Stadttheater seiner Vaterstadt zu der großen Ouvertüre eben den Taktstock heben, / als er durch eine heftige Böe wenig sanft daran erinnert wurde, daß er sich in der Luft, im vierdimensionalen Raum und nicht auf dem Konzertpodium befand. Im Nu verwandelte sich der Träumer in der Ikarosmaschine in einen Mann der Tat. Er stellte blitzschnell dünnsten Flügelquerschnitt ein und ließ seine Maschine im schwachen Winkel durch die Lüfte gleiten. Er mußte dabei an seinen alten Fluglehrer E c k denken, der einmal zu ihm gesagt hatte: "Wenn's gar zu heftig weht, dann nicht so viel mit den Steuern wackeln, sondern ruhig gleiten lassen, die Maschine beruhigt sich ganz von allein."

Mit großer Geschwindigkeit fliegen Felsblöcke und verkrüppelte Kiefern unter ihm vorbei, denn mit einem Male liegt der Segler fast im Rückenwind. Nun ein kurzes Parieren. Willig gibt der weiße Vogel dem Steuerdruck nach und rundet in scharfer Steigkurve wieder gegen den Wind.

Wohl schon zum dritten Male schaut jetzt Heinz auf seine Armbanduhr, um festzustellen, wie lange er schon in der Luft ist. Aber infolge aller vielen Eindrücke hat er die Startzeit vergessen. Aber ein Radioanruf: "Wie lange fliege ich schon?" vergewissert ihn, daß er schon über eine Stunde in der Luft weilt.

Vor ihm taucht nun eine größere Ortschaft auf. Ein Blick auf die ausgespannte Karte belehrt ihn, daß er sich in einigen Minuten über dem Städtchen Minneburg befindet. In Wellenlinien zieht sich die Landstraße - überwiegend von Automobilen und Motorrädern belebt - bis Bad Kissingen dahin. Ist doch heute großes "Flugturnier" in diesem idyllisch, in grüne Wälder eingebetteten Kurort. Und von fern und nah eilen die Menschen auf allen möglichen Vehikeln zum Flugplatz, um die neuesten Erzeugnisse der deutschen Luftfahrt in Augenschein zu nehmen.

Wie ein Blitz durchzuckt es Heinz, ebenfalls Bad Kissingen zu erreichen zu versuchen und der Welt zu zeigen, was mit seinem Segler geleistet werden kann.

Aber die Elemente scheinen gegen ihn zu sein.

Plötzlich gibt es einen jähen Rück in den Flügeln und der Segler fängt an, an Höhe zu verlieren. Tiefer und tiefer sinkt er trotz des tadellosen Gleitwinkels. Blitzschnell und doch überlegt ~~bleibt~~ gibt Heinz scharfe Steuerkorrekturen. Er muß an der Leeseite in die abwärts gerichteten Strömungen einer Erhebung kurz vor Minneburg hineingeraten sein. Man sollte gar nicht meinen, denkt Heinz bei sich, wie stark die Saugwirkung an den Abhängen eines Berges sich äußern kann. Der Geist, der in den

Winden ruht, ist mitunter der Teufel. Die Luft scheint nicht mehr tragen zu wollen, es geht - in drei Meter Höhe über dem Erdboden - mit großer ~~W~~ Fahrt über das Wiesengelände der Stadt Minneburg dahin.

Jetzt dankt Heinz seinem Schöpfer, daß er eine Radioeinrichtung an Bord hat. "Riesige Flaute!" "Bitte sofort Kraft einschalten", funkt Heinz an die Kraftstation auf der Wasserkuppe. Er betätigt den Anlasserhebel, stellt den dünnsten Luftwiderstand der Flügel ein und im nächsten Moment ertönt ein mäßiges, angenehmes Summen und Surren, und mit verdoppelter Schnelligkeit fliegt die "LO" ihrem Ziele entgegen. Treppenartig reißt nun Heinz den jetzt motorisch betriebenen Segler in die Höhe, denn er ist mit seiner Affenfahrt den Häusern der Stadt verzweifelt nahe gekommen.

Mit Befriedigung nimmt daher Heinz die Grüsse der jetzt immer kleiner werdenden Minneburger entgegen und eilt davon, in Richtung Kissingen.

In 450 m Höhe trifft er reichliche Wolkenbildung an, er fliegt an den Wolkenrändern entlang und konstatiert dabei so viel Auftrieb, daß er den Elektromotor ausschalten kann, was er um so lieber tut, als ihm von der Wettbewerbsleitung die Zuhilfenahme der Kraftquelle nur im Notfalle anheimgestellt wurde. Gerade 13 Minuten hatte er ihn gebraucht. Schlag auf Schlag treffen nun starke Böen den Segler. Stärker und stärker weht der Wind und sprunghaft, aller Erdschwere spottend, zieht die "L o t - t e" wieder dem fernen Himmelsblau über Kissingen entgegen. Ja, es gelingt ihm sogar, in dieser verhältnismäßig großen Höhe über der Ebene noch Höhengewinn herauszuschlagen. Wie er endlich nach 45 Minuten die Häuser des Kurortes erblickt, zeigt ihm der Höhenmesser die Zahl 600. Jetzt erkennt er den schmalen Flugplatz und schickt sich zur Landung an.

Adlergleich stößt er in großen Kreisen gen Boden. Er läßt es sich ~~a~~ auch nicht nehmen, die "hohe Schule des Fliegens" den Kissingern zu zeigen. In Rechts- und Linksspiralen und Ausfliegen des Platzes beweist er die Wendigkeit seines Gerätes. Unter nicht endenwollendem Beifall führt

er den Vogel dicht an die Erde heran. Er muß dabei schon sehr weit vor dem Flugplatz Tiefensteuer geben, um bei dem fabelhaften Schwebevermögen auf dem kleinen Flugplatz landen zu können. Aber auch dieser schwierigste Teil des Fluges gelingt seiner Meisterhand und - der Planet Erde hat ihn wieder. Sofort ist er von den Pressevertretern und Sportzeugen umringt, die ihn im Triumph an den Tribünen vorbei auf den Schultern zur Oberleitung tragen. Heinz wird von der freudigen Stimmung mitgerissen und begreift nun erst, daß er mit seinem Überlandflug Wasserkuppe-Kissingen eine Weltbestleistung über 35 km geschaffen hat. Eine Unmenge Hände muß der neugebackene Weltrekordmann schütteln, halb abwesend wehrt er die vielen auf ihn anstürmenden Fragen ab. Sein Unterbewußtsein mahnt fortwährend an etwas Wichtiges, das er nicht vergessen soll.- Ach ja, richtig, der Brief. Auf jeden Fall muß er sich ein freies Plätzchen schaffen. Fast brüsk entfernt er sich hastig von der Menge und läuft dem ersten besten Hangar zu. Noch im Gehen erbricht er den Brief und überfliegt hawtig die steilen Schriftzüge der geliebten Frau. Sie lauten:

Lieber Heinz !

Anbei findest Du ein T ü r k i s a m u l e t t, welches ich auf der Flucht von Rußland infolge seiner Winzigkeit hinüberretten konnte. Du weißt ja allein als alter Okkultist, welche Eigenschaften dem Türkisenstein zugeschrieben werden. Dieser edle Stein hat die Fähigkeit, Stürze jeder Art, sei es vom Berge oder mit dem Flugzeug, zu mildern und im übrigen

den Träger vor den Gefahren des Luftgeistes zu schützen.

Weiter sollst Du auch wissen, daß es nicht nur darauf ankommt, den Stein überhaupt bei sich zu tragen, sondern ausschlaggebend ist das Moment, w e r d e n Stein gibt und w e m er gegeben wird.-

"In den Sternen steht es geschrieben,
was wir wollen, was wir lieben."

Du selbst hast mein Horoskop mit dem Deinigen in Vergleich gezogen und hast besonders den Austausch der beiden Lichter, Sonne und Mond, erwähnt, die schon allein die Seelenharmonie gewährleisten sollen. Aber Du vergaßt dabei ganz den Mars im Luftzeichen "Wassermann".

Dieser kriegerische Geselle gibt Dir das heiße und heilige Brennen um die Luftherrschaft, das Streben, dieses wankelmütigste aller Elemente zu meistern! Mein Mars steht im 27. Grad der "Wage" ebenfalls im Luftzeichen. "Wassermann" und "Wage" verbindet sich und darum war es mir möglich, Dir bei der Erreichung Deiner Fliegerziele zu helfen! Denn k e i n e n Moment zweifle ich daran, daß Du den Überlandflug so ausführen wirst, wie Du ihn beabsichtigst.-

In diesem Sinne verbleibe ich

D e i n e

A l e x a n d r a ."

Nachdenklich betrachtete Heinz das in Herzform geschnittene, ungefähr 3 cm große Türkisenamulwt. Es trug goldverzierte Sprüche aus dem Koran. Es war ein weltbekanntes Stück. In grauen Vorzeiten hatte Nadir-Schah es getragen und kurz vor dem türkisch-russischen Kriege an einen Moskauer Juwelier für 5000.- Rubel verkauft. Von da gelangte es in den Besitz des Fürsten Gallupin, dem Vater Alexandras. Und jetzt hielt es der weltbeste Flieger in der Hand. Wieviel Schicksale mochte das geschätzte Schmuckstück schon im Orient und dann in Rußland gesehen haben. Bestimmt hatten sich sämtliche Türkisen des Schmuckes verfärbt, als die Familie des Fürsten Gallupin vor den Bolschewisten fliehen mußte, zeigte auch dieser empfindliche Stein dadurch seinem Besitzer an, daß ihm Unheil und Feindseligkeiten drohen. Das alles ging Heinz durch den Kopf und er gab sich das Gelöbnis, seiner wackeren Helferin nach den vielen Lebensstürmen einen sicheren Hort zu bereiten, wenn sie wollte.- Auch er hatte schon lange gefühlt, daß ihre beiden Schicksale zusammengehörten, und dieser erfolgreiche Flug - der vielleicht nur durch ihre Mithilfe ein erfolgreicher wurde - gab den Ausschlag.

Und als er zwei Stunden später die im Auto herbeigeeilte blonde Frau in die Arme schloß, sagte er ernst zu ihr: " Dein und mein Glauben an mich, Deine Liebe - und meine bescheidene fliegerische Erfahrung haben den Sieg ermöglicht. Ohne dieses Dreigestirn wäre diese Leistung, auch mit der mit allen Fines-

sen der Technik ausgerüsteten besten Maschine wohl nicht gelungen, denn schließlich und endlich sind es immer Menschen, die die Maschine beseelen. Eins greift ins andere. Die Seele allein ohne die Materie schafft es auch nicht. Hätte ich z.B. die Radio-Anlage und die Türkisensteine als Teile der Materie nicht an Bord gehabt, wäre ich wohl elendiglich an dem Steilhang vor Minneburg zerschellt!

Und er erzählte ihr sein Dahinmogeln in drei Meter Höhe im Abwind des Minneburger Tales und das tadellose Funktionieren der Radioverbindung mit der Kraftstation.

Erst nachdem Heinz eine bejahende Antwort auf seine schwere Schicksalsfrage von seiner zukünftigen Lebenspartnerin erhalten hatte, berichtete er persönlich seine Flugeindrücke dem Inhaber der Waltenseglerwerke und dem genialen Konstrukteur des bewährten Vogels.

Selbstverständlich erhielt Heinz neben einer ansehnlichen Geldprämie auch den Rhönsegelflug-Wanderpreis der Lüfte.

Der hohe Herr, der ihn gestiftet hatte, machte sich ein Vergnügen daraus, Heinz persönlich die Statue zu übergeben, die einen deutschen Aar darstellt, der im Schnabel eine Silberplakette mit Widmung trägt.

Allerdings besitzt Heinz Scheerer diesen Wanderpreis nur so lange, wie es ihm gelingt, seine eigene Leistung gegen

*bessere durch noch besserg zu
verteidigen. -*