

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Badisches Staatstheater Karlsruhe**

**Badisches Staatstheater Karlsruhe**

**Karlsruhe, 1933/34; mehr nicht digitalisiert**

Schwenzen, Per: Abc-Schule Roffitten

**urn:nbn:de:bsz:31-62065**

## Abc-Schule Rossitten

### Zur Erstaufführung „Am Himmel Europas“

Der Schwenzen

Das Segelflugwesen ist in Deutschland eine neue Jugendbewegung geworden. In Scharen strömt die Jugend beiderlei Geschlechts, aller Klassen, Studenten, Schüler, Junglehrer und Arbeiter dem Segelfluggelände zu.

Mit dem Augenblick seines Entschlusses, als Segelflieger persönlich an der Eroberung der Luft teilzunehmen, tritt der Mensch ohne Ansehen des Alters und Ranges wieder in den seligen Zustand des ABC-Schützen.

Auch ich wollte mich endlich einmal in die Luft buchstabieren. Vor den Segelflugschein haben die Götter nämlich drei Prüfungen gesetzt, die „A“, die „B“ und die „C“. Die „A“ setzt einen Geradeausflug von mindestens dreißig Sekunden mit Ziellandung voraus, die „B“ fünf S-Kurven bei jeweils einer Minute Flugdauer, die „C“ einen Segelflug von fünf Minuten Dauer mit Startüberhöhung. Dann erst wird die „amtliche C“, mit theoretischem Unterricht, mit mehrstündigem Segeln am Hang, mit Schleppflügen in die Aufwinde der Gewitterwolkenbildungen hinein angesteuert.

Der „C-Flieger“, der erst wirklich fertig gebackene Segelflieger, rückt in die Reihe der Luftpioniere, die in ihren langen Segelflügen über Land, am Hang, in den Wolken immer den Zweck Sinn erfliegen: weitere Erkenntnisse zu sammeln über die Flugdienlichkeit atmosphärischer Vorgänge und die Flugeignung der verschiedenen Konstruktionen.

Bis dahin ist ein steiler Weg — wenigstens wenn man die einigen hundert Meter Hanglängen ausrechnen würde, die der Schüler mit seinen Kameraden an das Treckseil gespannt, die „Kiste“, den Zögling, wie der zur Schulung verwandte Typ heißt, den steilen Dünenhang hinanzieht. Der Dünenrand, der uns hier in dem Segelfluggelände von Rossitten bei Bruchlandungen soviel sanfter empfängt als jeder andere Boden, zahlt es uns beim Aufstieg wieder heim — bis an die Knöchel wadet man, und die Räder des Startwagens quietschen müde und drehen sich träge im heißen Sand . . .

Um sechs Uhr morgens ist Wecken. Das Lager erwacht. Vor den Baracken stehen die Rekruten der Luft, Reichswehr, Marine, Studenten, Lehrer, Schüler und gießen sich gegenseitig einen Eimer Wasser über den Kopf. Ich blicke durch das Fliegengitter meines Fensters und sehe die Wäscheleine zwischen unserer und der Nachbarbaracke schwanken. Neben die Socken des Studienrates hat sich ein riesiger Falter gesetzt, er bewegt leise die gelben Schwingen . . .

Nebenan ist ein Höllenlärm. Irgendwer hat irgendwem eine Schachtel Schuhwische geklaut. Es erhebt sich ein Kampf mit nassen Handtüchern und Wurfgeschossen. Trotzdem man nicht so recht begreift, wer hier Schuhwische braucht. Die Anzüge hängen wochenlang im Spind. Badehose, Trainingsanzug, Turnschuhe sind die einzigen Kleidungsstücke.

Um sieben Uhr versammelt sich alles vor der Halle. Die „Kisten“ werden herausgetragen, auf den Startwagen gehoben, Trudelbecher, Startseil, Trimmgewicht, Wasserkanne, Startfahnen — alles da? — Los! Acht Mann am Zugseil, zwei am Spannschloß, einer am Schwanz — so geht es durch die Sandwege zwischen den Birken dahin die steilen Dünenhänge hinan bis zur Höhe. Die Fluglehrer mit den Fähnchen ziehen etwa hundert Meter vor der Gruppe her, um einen günstigen Startplatz zu wählen. Der Sturzhelm, „Trudelbecher“ genannt, wird aufs kühne Haupt gedrückt, der Pilot wird auf dem Sitz angeschnallt. Querruder, Höhensteuer und Seitensteuer werden ausgeglichen und die Kommandos fallen: „Ausziehen — laufen — los!“ Innerhalb einer Sekunde wird das katapultartig in die Höhe gerissene Flugzeug durch die Gummiseile auf 30 bis 40 Stundenkilometer Geschwindigkeit im Wind gebracht und diese plötzliche Beschleunigung ist zunächst ein großes und etwas verwirrendes Erlebnis. Es gilt, sich im Sekundenbruchteil zu sammeln, den Steuerknüppel mit minimalen Ausgleichsbewegungen zu handhaben. Seltsamerweise hat man vor der altgewohnten Erde zunächst mehr Angst als vor der Höhe und „überzieht“ das Flugzeug leicht. „Drücken, drücken!“ schreit der entsetzte Fluglehrer, dessen Magen mit den Kurven seines Schülers auf und ab springt. Drücken — das erste und letzte Gebot! „Auf Fahrt fliegen“, wie es heißt, nie vergessen, daß kein rettender Motor die Kiste mehr aus der Fahrtflaute herausreißt. Gefährlich wirds erst dann, wenn der Spanndraht nicht mehr pfeift. Hier wollen wir gleich das Prinzip des Segelfliefers erläutern, um der häufigen, erstaunten Frage zu begegnen: „Wieso kann ein Flugzeug ohne Motor steigen?“ Es kann nicht steigen. Es kann immer nur in einem mehr oder weniger günstigen Gleitwinkel abwärts schweben. Es gilt zum eigentlichen Segelflug „Anschluß an die Aufwinde“ zu finden, d. h. in einer aufwärtssteigenden Luftschicht zu kreuzen. Die Geschwindigkeit des Luftauftriebes minus der Fallgeschwindigkeit des Flugzeuges ergibt dessen effektive Steiggeschwindigkeit.

Herrlich der erste Flug, der einen auch für einige zwanzig Sekunden in die Luft entführt. Man ahnt gar nicht, wie lange eine Sekunde ist. Hinauf und herunter, falsches Steuer hier, zu viel Querruder da, und man fliegt wie ein trunkenen Schmetterling durch die Gegend, um mit vernehmlichem Krach eine in Sandwolken gehüllte Landung vorzunehmen. In überraschend kurzer Zeit hat alles sich eingeflogen und steuert auf die nächsten Prüfungen zu.

Für jeden gesunden sportfrohen Menschen ist ein solcher Segelflugkursus ein aufbauender, weiterwirkender Wert, ganz gleich, ob er die erste oder zweite Prüfung macht. Nirgends kann der Geist besser ausspannen als im gesunden Flugdienst. „Erholung“ bedeutet nicht Faulenzen, sondern völliges Ausgefülltsein mit neuen Dingen, Anspannen brachliegender Energien. Nirgends kann der Geist besser ausspannen als in dem ge-

funden, sportlich stählenden Flugdienst. Nichts läßt die Misere des Alltags so vergessen wie der kameradschaftliche Geist solcher Gemeinschaft, die Studienrat und Tertianer ans selbe Schlepptau spannt und beiden das Messer zum Kartoffelschälen in die Hand drückt.

Zum Segeln gehört Wind. Aber möglichst ohne Regen. In diesem, auf der Kurischen Nehrung Gott sei Dank seltenen Fall, verwandelt sich das Flugzeug in einen Massenregenschirm. Die Gruppe hockt unter der Tragfläche und singt zum Trommeln der Tropfen auf der prallen Bespannung ein Segelfliegerlied:

„Ein, zwei Millimeter  
drück den Knüppel weg —  
Zwei Sekunden später  
liegst du schon im Dreck . . .“

Aber der Wind, der bald von Südwest, bald von Ost und Nordost über diese herrliche Nehrung, diese blendende Mondlandschaft dahinbraust, reißt die Wolken rasch über den Streifen Land, drängt sie übers Haff ab. Klarfarben liegen die schmalgestreckten, buschigen Waldungen am Rande der Sandberge. Dort steht unter Blättern von Millionenstücken der Mückenschwärme geschützt, der Elch. Die Nehrung ist Naturschutzgebiet. Über Dünen, Meer und Haff ziehen Möven, Störche, Kraniche, Falken und Buffarde ihre Linien und Kreise.

Acht Stunden Flugdienst am Tag, 40 Starts, das ist immerhin ein Tagewerk für uns ungediente Alltagskrüppel. Aber in uns lebt ein neuer Sandhasengeist, wir sind schon halbe Wüstenjöhne. Da kommt ein anderer Fluglehrer mit der Startfahne über den Hang, die Gruppe folgt, schon hören wir die Räder des Startwagens quietschen — „Galopp!“ Und eine letzte Kraftanstrengung, eine fröhliche Jagd beginnt, wer zuerst den schmalen Weg durch Gehölz erreicht, denn, eisernes Gesetz von Rossitten, die leztkommende Gruppe hängt die Tore am Schuppen ein!

Kurz vor dem Gehölz schneiden die Spuren des Startwagens die Fahrte eines Elches — zwei Linien im Sand, aus Urzeiten zum Menschenflug, eine wunderliche Rune . . .

## Zur Uraufführung des „Kampfstücks um den Oberrhein“

### „Der Türkenlouis“

Von Friedrich Roth

Wir entnehmen das Nachstehende dem 19. Band der „Allgemeinen deutschen Biographie“. Leipzig, Verlag Duncker & Humblot, 1884.

Ludwig Wilhelm I., Markgraf von Baden. — . . . . . Fast kampflös verließ die Zeit bis Ende October, in welchem Monate L. auf die Bitte der deutschen Reichsstände nach Wien berufen wurde behufs Uebernahme des Obercommandos der kaiserlichen und der Reichstruppen am Oberrhein. L. gehorchte, doch trennte er sich