

Mein Besuch auf der Wasserkuppe

Man hofft immer, irgendwo hinter dem Horizont einen heiligen Boden zu finden, ein Mekka, wenn man so will, für einen Glauben, dem man nah und lieb verbunden ist.

Für mich ist Segelfliegen mehr als ein Sport, es ist Streben nach Herausforderungen, das zu einer ehrlichen Verbindung mit der Natur führt. Segelfliegen mit Freunden ist stets mehr als ein Wettstreit von Kindern zur Herstellung einer Hackordnung. Es ist gemeinsames Bemühen, jeden von uns auf ein höheres Niveau zu bringen. Wenn unser Können zunimmt, tun wir mehr, als weiter und höher zu segeln, wir überqueren den Himmel in dem Vertrauen, zu den Vögeln zu gehören, mit denen wir Flügel an Flügel dahingleiten.

Wo ist das Mekka der Segelflieger? Unser Himmel überdeckt internationale und kontinentale Grenzen. So muss man über seine eigene Nation hinaussehen und die Welt in ihrer Gesamtheit durchstöbern. Für den einfachen Segen des Aufwindes habe ich die Berge der Sierra Nevada, Großes Becken von Nevada, U.S.A., zu meiner Kultstätte gewählt. Doch heute blicke ich über die Geografie hinaus in eine Zeit des geistigen Hintergrundes der großen Pioniere, die mir den Weg bereiteten. Heute hat mich meine Suche zu einem Sportzentrum in Deutschland geführt, das den Namen „Wasserkuppe“ trägt.

In diesem Bericht will ich nur die Begeisterung über meinen Besuch mitteilen. Wenn jemand mit der Geschichte dieses Ortes nicht vertraut sein sollte, werden die folgenden ausgezeichneten Links den Blick in ein neues Fenster öffnen.

<http://www.soaringissa.org/wasserkuppe/>

<http://www.fact-index.com/w/wa/wasserkuppe.htm>

<http://victorian.fortunecity.com/hurst/664/wings.html>

Den Hügel hinaufsteigend sehe ich ein Monument, das Zeugnis darüber ablegt, wie sehr andere diesen Platz schon in der Vergangenheit in ihr Herz geschlossen hatten. Die Silhouette eines Adlers späht über die üppige und malerische Landschaft hinweg.



Doch trifft man am Anfang des 21. Jahrhunderts per Auto ein, empfängt man einen anderen Eindruck: Eine Touristenattraktion, die mit ihren Souvenirgeschäften und Ausflugsbussen an Disneyland erinnert.



Aber beeinträchtigt oder verstärkt diese Atmosphäre das Erlebnis? Segelflieger haben sich immer wie arme Stiefkinder in der Welt des Sportes gefühlt, ziemlich unbeachtet in der Bevölkerung. Vielleicht ist diese Touristenattraktion keine schlechte Praxis, sondern das Ergebnis der vorhersehbaren Entwicklung, die von Segelfliegern selbst seit Jahren angestrebt wurde?

Fluggeräte waren am Anfang vorherrschend Segel- oder Gleitflugzeuge. Als die Hängegleiter in unserer jüngeren Geschichte auftauchten und um ihren Anteil an Bergen und Luftraum kämpften, war der Konflikt mit den jungen „Hippie-Drachenfliegern“ unvermeidlich, die sich von den etablier-

ten Segelfliegern beiseite geschoben fühlten. Und seltsam genug, als die Gleitschirmflieger unseren Himmel zu schmücken begannen, tappten die Hängegleiter in die gleiche Falle der Voreingenommenheit, übernahmen sie die gleichen „Selbstbedienungsargumente“, die sie vorher von ihren Segelflugbrüdern gehört hatten.



Nimmt man noch einige Modellflieger mit ferngesteuerten Segelflugmodellen hinzu und berücksichtigt man die Geschwindigkeit, Größe und das Gewicht dieser vier segelfliegenden Geräte, muss man nicht lange nach Gründen suchen, dass diese nicht miteinander spielen können. Doch hier auf der Wasserkuppe wird jede Art des motorlosen Fliegens respektiert und organisiert, so dass alle unter der Kontrolle des Towers miteinander spielen können.

Mit nur einem flüchtigen Blick himmelwärts hat man das Glück, alle Arten des Segelfliegens vorgestellt zu bekommen, die herumjagenden Modelle im Vordergrund, Hängegleiter und Gleitschirme beim Laufstart von den vielfältig gegliederten Hängen, und die Segelflugzeuge, in die Luft geschleppt von der Startbahn auf der Kuppe dieses Berges hoch über der malerischen deutschen Landschaft. .

Diese vier Disziplinen scheinen mehr einzubringen als nur gerade einmal viermal mehr Besucher.



Sie sind eine gute Erklärung für Andenkenläden und Bungee-Spielplatz für die zuschauenden Gäste.

Inmitten der geschäftigen Attraktionen liegt ein bescheidener Rundbau, in dem die wahren Schätze der Wasserkuppe untergebracht sind: das Museum. Es ist mehr als nur eine Kunstgalerie oder eine technologische Ausstellung. Jedes Exponat repräsentiert beides, die Schönheit des früheren Flie-

gens und das Bemühen der Menschen, die Luft mit den Fähigkeiten unserer gefiederten Freunde zu erobern.

Vorbei an dem freundlichen Wächter betritt man den kreisrunden Ausstellungsraum mit den Segelflugzeugen in der Mitte und Informationstafeln an den Wänden. Zuerst wird man von drei Hängegleitern Otto Lilienthals aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begrüßt. Sie schweben zwischen der großen Kollektion berühmter Segelflugzeuge, Hauptdarsteller sagenhafter Segelfluggeschichten. Rhönsperber, Grunau Baby, Rhönbussard und zahlreiche andere erscheinen, sich überschneidend und aufgetürmt auf eine Art, dass man nur staunen kann,



wie sie alle auf so einem kleinen Raum untergebracht werden konnten. Und an den Dachträgern sind die Minimoa und andere in gleicher Vielfalt aufgehängt.



In einem Flügel an der Seite können die Besucher sitzend informative Videofilme beobachten, während über ihnen Flugmodelle von gleichem historischen Wert hängen, wie die Großen in der Mitte des Raumes. Eine einfache Knüppel- Pedalkonstruktion, verbunden mit einem Sitz, ermutigen den Besucher und das Kind in uns allen, sich hinzusetzen und zu erfahren, wie die Ruder eines gestrigen und heutigen Segelflugszeugs wirkten und wirken. Der Gang entlang der Wände bietet gleichermaßen eine Geschichtslektion und einen Blick auf die Instrumente vergangener Tage.

Mit großem Vergnügen komme ich zur Wasserkuppe, um einiges an Material mitzubringen, von dem ich hoffe, es wird das Interesse des Museums finden. Damit schein ich bei dem freundlichen Personal außerordentlich willkommen zu sein, das mir mehr zeigen möchte, als die gegenwärtige Ausstellung. Um die Rückseite herum führt uns ein kurzer Weg zu einer unbeschilderten Werkstatt. Ich lerne Josef (Sepp) Kurz und Otto Becker kennen, die Holzbearbeitungswerkzeuge der Vergangenheit und die Fähigkeiten früherer Zeiten nutzen, um noch mehr Schätzen durch Restauration die verdiente prächtige Schönheit wieder zu



verleihen. Zur Zeit ist es die Horten 33 Nurflügel, der sie ihre „Liebesarbeit“ angedeihen lassen. Aus der Nähe kann man die Dimension des Musters erkennen, die mit Bildern oder Modellen einfach nicht zu vermitteln ist. Die

Dicke des Flügels geht weit über den Durchschnitt aller Perioden hinaus, denn der Konstrukteur versuchte einen Holzholm von extremer Länge einzubauen. Der massive, 20 m-Flügel ist reich mit Rippen bestückt, und ich muss Günter bitten, sich bei der Aufnahme neben den Flügel zu stellen, damit man eine Perspektive zu dessen Ausmaßen hat.

Fertig überholt steht für sich auf dem Fußboden der Werkstatt der Reiher III in all seiner Pracht. Ein anderer Reiher befindet sich noch im des Ausstellungsraum, aber dieses gut hergerichtete Exemplar steht mir ohne das samtene Absperrungsseil gegenüber, das mich zurückhält und zwingt, aus dem Abstand zu bewundern. Sicher, all diese Segelflugzeuge haben eine Schönheit an sich, die für ewig zu würdigen ist, aber anders, als eine blonde Sexbombe wie die Minimoa oder der Rhönsperber, ist der Reiher zugleich kurvenreich und zeitlos wie eine Sophia Loren. Hier in der Werkstatt habe ich die Möglichkeit, den hautnahen Moment zu erleben, als ob ich einen Cappuccino mit Sophia tränke und sie nicht nur auf dem großen Bildschirm erlebte.



Aber ich schweife ab.

Meine Gastgeber teilen mit mir ihre Vision von der Zukunft ihres Museums. Hinter dem kreisförmigen Altbau entsteht die Konstruktion eines großen, bezaubernden Gebäudes. Arbeiter richten 8,5 Tonnen schwere Dachbinder auf, um einen großartigen Raum zu schaffen, der die Ausstellungsstücke wert ist, die in ihm geschützt und unter der Decke aufgehängt werden sollen.



Nick Thomas



Mein Besuch auf der Wasserkuppe



Die Ausstellungsstücke, die ich heute schon im voraus gesehen habe, werden bald für alle in diesem Gebäude zu bewundern sein. Besonders sollte man auf das unten abgebildete Segelflugzeug achten, das Inhaber eines Strecken-Weltrekordes aus dem Jahr 1910 ist.



Der wirklich spezielle Grund für meinen Besuch ist das Bemühen des Personals, mir bei meinen Nachforschungen zu helfen. Weil alle bald die vielen, für das neue Gebäude vorbereiteten Segelflugzeuge sehen werden, ist das einzigartige Geschehen, das ich mit dem Leser zu teilen hoffe, die Ansammlung großartiger Geister, die ich bei der Erforschung der Darmstädter Segelfluggeschichte erlebte.



Zunächst ist da Walter Kahn, der weit links sitzt. Er ist der Autor von „A Glider Pilot Bold“ (Ein kühner Segelflieger), dessen Enthusiasmus für das Projekt ansteckend ist. Wally machte mich mit Fred Weinholtz bekannt, während der sechziger Jahre Begründer der Clubklasse in Deutschland, neben vielen anderen Bemühungen, den Sport zu fördern. Er sitzt in der Mitte. Fred ist Vorstandsmitglied des Museums und unermüdlich in seiner Aufgabe, mich durch dieses Abenteuer zu führen. Er brachte mich mit Manfred Penning zusammen, der eine großartige Arbeit in der Erforschung des Mainzer Segelflugs vollbracht hat, einschließlich der ersten Frauen Werkstattgruppe. Dann kamen wir mit Katrin Schapka zusammen, die an der Gründung eines Segelflugmuseums in Darmstadt arbeitet. Sie befindet sich auf dem zweiten Foto ganz links. Ursula Eckstein, Autorin der Segelfluggeschichte in Darmstadt ist in der Mitte, daneben Günter Schapka, Ingenieur in der LS-Fabrik. Wir alle arbeiten unter der Führung des Museum-Direktors Theo Rack. Theo war in seinem Berufsleben ein ganz Großer in der chemischen Industrie (siehe unten).



An Theos Gürtel kann man die Schlüssel zu seinem Büro sehen, und es ist sein Büro, das die Schätze verwahrt, die unsere kleine Gruppe mit spezieller Erlaubnis besichtigen darf. Hinter der bescheidenen Tür befinden sich Regale voll von Material, die alle Dokumentation unserer Vergangenheit enthalten, in den wir die interessantesten „Goldminen“ finden.



Hier in Theos Büro sitzen wir alle und teilen die Früchte unserer Arbeiten, suchen in den Archiven nach mehr und schwatzen wie aufgeregte Schulkinder, bis der Tag sich wendet.



Ich kam, um goldene Idole zu verehren. Was ich wirklich finde, das sind Männer, die Götter sein könnten, wie Robert Mandetzky (unten).

Meine persönliche Bereicherung ist gewaltig

gewesen, deshalb wird es sehr schwierig sein, mehr zurückzugeben, als ich bekommen habe. Aber, wenn Segelfliegen meine Religion ist, und dies der Ort der Verehrung, muss ich es versuchen, oder in der Hölle der Sinnesfreuden verbleiben, die ich nur zu gut kenne. So haltet Ausschau nach einer guten Geschichte über den Segelflug der dreißiger Jahre, die demnächst von meinem kleinen Laptop kommen wird. Ich will darum kämpfen, mehr vorzustellen als nur ein Stückchen technologischen Fortschritts, jedoch von erzieherischer Entwicklung und internationaler Zusammenarbeit bei der Verbreitung des segelfliegerischen Evangeliums berichten. Die Geschichte wird nicht nur die Abenteuer vielfarbiger Persönlichkeiten enthalten, sondern auch die Lieben und Passionen der Menschen, die wünschten, wie die Vögel zu fliegen. Unsere Geschichte ist nicht einfach die der Entwicklung einer Vereinigung, es ist die Geschichte einer visionären Teiles der menschlichen Rasse, der es gewagt hat, in den Himmel zu schauen und es riskierte, einen Traum zu erfüllen, trotz der vielen Rückschläge und Tragödien, die pionierhaftes Fliegen mit sich bringt.





Nick Thomas

xcnick (Überlandflug-Nick)

Nutty Professor (Verrückter Professor) = November Papa

Links:

Main link (Haupt-Link):

<http://www.segelflugmuseum.de/>

Nick Thomas