

VOR 100 JAHREN:

ERSTER SEGELFLUG AUF DEM FELDBERG IM SCHWARZWALD

Selbst unter Kennern der frühen Luftfahrtgeschichte ist kaum bekannt, dass schon vor 100 Jahren ganz im Südwesten unseres Landes ein erster richtiger Segelflug stattgefunden hat. Wenige Leute hatten von dem überlieferten Flug Kenntnis, er führte aber direkt zur Gründung der ersten Firma, die serienmäßig Segelflugzeuge herstellte und verkaufte: Weltensegler.

Welcher von den Piloten in ihren schlanken Karbonrümpfen, die über den Schwarzwald von Aufwind zu Aufwind brausen, denkt daran, dass unter seinen schlanken Tragflächen ein Jahrhundert zuvor der erste Segelflug erfolgt war – der mühsame Anfang einer Entwicklung, die ihn heute motorlos über Hunderte Kilometer durch die Lüfte gleiten lässt?

Dieser spektakuläre Flug vor 100 Jahren hatte es in sich: Am 19. August 1920 gegen 2.35 Uhr nachmittags startete Fritz Peschkes vom Gipfel des Feldbergs im Schwarzwald mit dem neuartigen schwanzlosen Segelflugzeug. Die drei Starthelfer hoben den Segler mit 16 Meter Spannweite an dem unter den Tragflächen durchlaufenden Brückenholm an, und nach ein paar Schritten gegen den aus dem Tal heraufkommenden Wind hob dieser leicht und elegant, zunächst talwärts fliegend, ab.



Die tollkühnen Flugpioniere mit ihrer Konstruktion

Flug mit mehreren Zeugen

Beim Start anwesend waren Friedrich Wenk, der Konstrukteur des Seglers, sowie Egbert von Althaus und der Meteorologe Dr. Hartmann. Es folgte ein zweieinhalbminütiger Hangflug in Form einer Acht mit Höhengewinn. Das Flugzeug segelte, es flog also höher als seine Startposition. Alle bisher bekannten motorlosen Flüge waren nur „Gleitflüge“, also reine Abwärtsflüge von Berg zu Tal. Wie viel Höhengewinn bei diesem ersten, wirklichen Segelflug erzielt wurde, ist nicht überliefert. Bei der abschließenden

Landung im nahen Gelände wurde der Segler stark beschädigt.

Wieder einmal waren Friedrich Wenk und Fritz Peschkes am Ende. Mit einem beschädigten Segler und ohne die Werkstatt in der Luftschiffhalle, die nicht mehr benutzt werden durfte. Durch Anordnung der Siegermächte nach dem Ersten Weltkrieg musste die Halle abgerissen werden. Dringend suchte man eine neue Werkstatt und einen finanzstarken Partner. Fritz Peschkes fand diesen in Alexander Steinmetz aus Baden-Baden, einem Luftfahrtbegeisterten und vermögenden



1920 in der Zeppelinhalle in Baden-Oos: Der in Baden-Baden gebaute schwanzlose Segler „Feldberg“ von Friedrich Wenk und Fritz Peschkes



Der legendäre Flug des Segelflugzeugs „Feldberg“ am 19. August 1920 am gleichnamigen Berg im Schwarzwald vor der Todtnauer Hütte: Im Vordergrund Pilot Fritz Peschkes, rechts der Konstrukteur Friedrich Wenk

Kaufmann. Er hatte von dem erfolgreichen Feldbergflug gehört.

Gründung der Firmen Segelflugzeugwerke Baden-Baden und Weltensegler

Im Herbst 1920 fand ein Treffen statt mit Alexander Steinmetz, Friedrich Wenk, Fritz Peschkes und dem Meteorologen Dr. Hartmann, dem Augenzeugen des Feldbergfluges. Dabei ging es um eine zukünftige Zusammenarbeit und um die Vorbereitung zur Gründung der Segelflugzeug-Werke Baden-Baden GmbH am 7. Januar 1921. Gegenstand des Unternehmens war der Bau von Segelflugzeugen und leichter Motorsegler. Die Firma gilt deshalb als die älteste, in der Segelflugzeuge in Serie gebaut und zum Kauf angeboten wurden.

Von denselben Personen wurde kurze Zeit später die Firma Weltensegler GmbH gegründet. Deren Aufgabe war sowohl der Verkauf der Erzeugnisse der Firma Segelflugzeug-Werke, als auch die Errichtung einer Gleitflugschule auf der Wasserkuppe in der Rhön. Es wurde wohl weltweit die erste Schule für den motorlosen Flug. Die Namensgebung Weltensegler stammte von Steinmetz.

Konstrukteur und Chefpilot hatten schon im Krieg zusammengefunden

Dem erfolgreichen Segelflug und der Unternehmensgründung war freilich eine lange und steinige Geschichte vorausgegangen. Friedrich Wenk, der Konstrukteur



Das Flugzeug „Feldberg“ in Aktion an der Wolkendecke, gesteuert von Leutnant Leusch

der Segelflugzeuge, hatte schon als Gymnasiast 1909/10 in den Hügeln nahe seiner Heimatstadt Blaubeuren mit einem deltaförmigen Drachen Gleitflugversuche unternommen. Ihn begeisterte jedoch die Flügelform des Albatros, mit der großen Spannweite und einer geringen Flügeltiefe, und so begann er ab 1912, kleine, schwanzlose Flugmodelle mit dem typischen Flügelknick zu bauen und im Flug zu erproben. Diesen Wenk'schen leichten Flügelknick finden wir in vielen Segelflugzeugen der 1920er- und 1930er-Jahre, bis hin zu dem damals wohl schönsten Segler, der Minimoa von Wolf Hirth.

Wegen des Ersten Weltkriegs hatte Friedrich Wenk sein Studium unterbrechen müssen. Als Unteroffizier leitete er die meteorologische Station des Flugplatzes Grodno an der russischen Front. Fritz Peschkes, der Chefpilot des Platzes,

interessierte sich für die Nurflügelmodelle, die Wenk in seiner Freizeit bastelte und fliegen ließ. Die beiden beschlossen, nach dem Krieg ein manntragendes motorloses Fluggerät zu bauen.

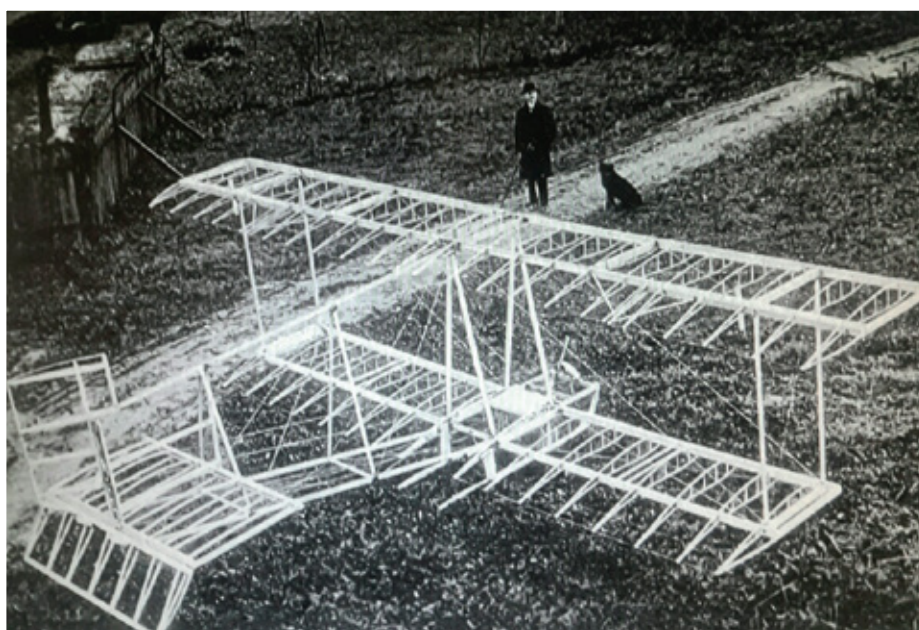
Die ersten Versuche scheiterten

Wie versprochen trafen sie sich 1919 und konnten in der Werkstatt einer Schmiede in Karlsruhe ihren ersten schwanzlosen Segler bauen. Zur Erprobung zogen ihn die beiden Fliegerfreunde auf einem selbst gebauten Karren die 25 Kilometer bis auf den Michaelsberg nahe Bruchsal. Nach der Montage des Seglers, dessen Tragflächen mit Pergamentpapier bezogen und mit Stahldrähten verspannt waren, verließ sie indes der Mut, mit dem instabilen Gerät einen Start zu wagen.

Ein neuer Nurflügler wurde geplant und auch gebaut. Diesmal mit Bespannung aus Leinwand, und der Flügel hatte seine Stabilität durch einen sogenannten Brückenhalm unter der Vorderkante der Tragfläche. Im September 1919 wurde der nun als Nr. 2 benannte Segler mit der Eisenbahn nach Titisee verfrachtet und weiter mit dem Pferdefuhrwerk zum Startplatz auf dem Feldberg transportiert. Dort fiel er ungeschützt in der Nacht einem plötzlichen Föhnsturm zum Opfer. Bewundernswert sind der Mut und die Ausdauer der beiden jungen Männer, die nach einem ersten erfolglosen Bau und nun nach dem im Sturm zerstörten Segler ein drittes Flugzeug planten.

Erst im dritten Anlauf erfolgreich

In der Baden-Ooser Zeppelinhalle konnte im Frühjahr 1920 mit dem Bau der „Feldberg“ begonnen werden: Wieder ein



Gerippebau der Schulmaschine „Frohe Welt“

schwanzloser Segler, dieses Mal ein Schulterdecker, so dass der Pilot bequem von oben einsteigen konnte. Startplatz war wieder der Feldberg, und mit diesem Flugzeug stellte sich nun endlich der oben beschriebene Zweieinhalbminütige Segelflug als großer Erfolg ein.

Die Kenntnis von diesem Flug hat wohl Alexander Steinmetz veranlasst, weiter in die Herstellung von motorlosen Flugzeugen zu investieren. In seiner Stadtvilla ließ er für die beiden Firmen Segelflugzeugwerke Baden-Baden und Weltensegler ein Büro und einen Konstruktionsraum einrichten. Im Osten der Stadt wurden im Dachraum eines Sägewerkes die Rippen der Segler gebaut. Eine zweite Werkstatt war im Gelände „Eichelgarten“ in alten Kriegsbaracken eingerichtet und diente der Montage der Segelflugzeuge.

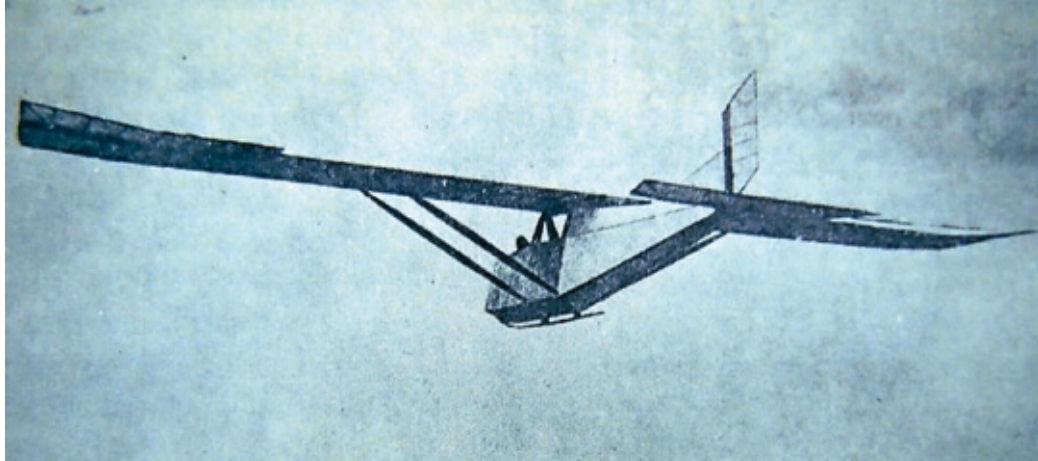
Infrastruktur für die Wasserkuppe

Der flugbegeisterte Kaufmann und Mäzen hatte Anfang der 1920er-Jahre ehemalige Barackenteile in Rastatt errichtet, dann mit der Bahn nach Gersfeld in der Rhön verfrachtet und weiter mit Pferdefuhrwerken auf die Wasserkuppe transportieren lassen. Mit Hilfe dieser mehrfachen Transporte wurden 1921 am Hang der Kuppe die ersten festen Bauten errichtet. Bislang gab es nur alte Wehrmachtzelte, für die Teilnehmer wie auch für die Flugzeuge der nun jährlich stattfindenden Gleitflug-Wettbewerbe.

In den 1921 neu errichteten Gebäuden der Firma Weltensegler waren Hangarplätze für die Flugzeuge, eine Reparaturwerkstatt, eine Küche sowie Wohn- und Schlafräume für die Flugschüler der Anfang September eröffneten ersten Gleitflug-Lehrgänge. Durch große Anzeigen, die 1921 in der Zeitschrift „Flugsport“ über die neue Einrichtung erschienen waren, wurden auch schwedische Fluginteressenten auf den Segelfliegerberg Wasserkuppe aufmerksam. Sie gehörten mit zu den ersten Flugschülern, die dort ihre Gleitflugausbildung erhielten.

Herber Rückschlag beim Rhönwettbewerb

Der 14. August des Jahres 1921 war ein schwarzer Tag für den noch jungen Segelflug. Wenige Tage nach Beginn des zweiten Rhönwettbewerbes stürzte Wilhelm Leusch mit dem schwanzlosen



Der Doppelsitzer „Nimm mich mit“ der Weltensegler-Werke war damals das größte motorlose Flugzeug der Welt und wurde deshalb auch „Deutscher Aar“ genannt. Für Bau und Entwurf zeichneten Stamer/Lippisch verantwortlich

Segelflugzeug „Feldberg“ der Firma Weltensegler an der Westseite der Wasserkuppe tödlich ab.

Im folgenden Jahr 1922 wurde, mit einer veränderten Querruder-Steuerung, der Typ „Feldberg“ aufgebessert und von Werkstatteleiter Stamer einige Male geflogen, konnte aber nicht am Rhönwettbewerb teilnehmen. Man legte inzwischen den Schwerpunkt mehr auf die Ausbildung in der neuen Weltensegler-Flugschule. Dafür wurde in Baden-Baden der Schulungsgleiter „Frohe Welt“ als einfacher Doppeldecker gebaut. Seine zwei Kufen statt einem Fahrwerk erleichterten dem Flugschüler das bruchfreie Landen.

Vorläufer der späteren Motorsegler

Im Winter 1922/23 konstruierten Stamer und Lippisch die „Bremen“. Mit diesem, schon ganz „normal“ aussehenden Hochdecker, nahm Stamer im Sommer am vierten Rhönwettbewerb teil. Andere Weltensegler-Flugzeuge, wie der zu schwer geratene Schulungseinsitzer „Roland“ oder der Doppelsitzer „Deutscher Aar“ blieben erfolglose Einzelstücke und waren mehr auf den Bildern der werbenden Postkarten als auf einem Fluggelände zu sehen.

Interessant aus heutiger Sicht ist noch die Dr.-Wenk-Konstruktion eines Motorseglers mit den typischen Knickflügeln und 18 Metern Spannweite. Er wurde um 1924 in Baden-Baden gebaut, sein interessanter Rohbau als Doppelsitzer ist mit Fotos dokumentiert. Ebenso die winterlichen Versuchsflüge auf dem Flugplatz Staaken. Dabei kam es leider im Februar 1926 zu einem tödlichen Absturz. Dieser erste Motorsegler hatte in Idee und Ausführung schon damals das vorweggenommen, was erst wieder fast 40 Jahre später im Scheibe-Motor-

falke SF-25, im Schleicher ASK-16 und in ähnlichen echten Motorseglern verwirklicht wurde.

Inflation brachte das Ende

Es waren die letzten bekannten Aktivitäten der beiden Firmen mit den so klangvollen Namen. Die beginnende Inflation brachte eine schwierige Wirtschaftslage, und nach großen finanziellen Verlusten erloschen 1925 beide Firmen. Aber noch heute trägt auf dem Fliegerberg Wasserkuppe ein nach Süden abfallendes Gelände den Namen Weltenseglerhang.

Text und Fotos:
Gerd Schäfer, Manfred Krieg

Zum Autor:

Gerd Schäfer, Jahrgang 1929, ist in Fliegerkreisen kein Unbekannter: nach Abitur, Fotografie-Lehre und Fachhochschulstudium war er beruflich bis 1985 Fernsehkameramann beim ehemaligen Südwestfunk in Baden-Baden. Neben dem Interesse für Foto und Film galt und gilt seine Leidenschaft dem Segelfliegen, das er 1944 begann. Gerd Schäfer war in verschiedenen Luftsportvereinen aktiv, ab 1970 u.a. im Aeroclub Baden-Baden. In über 3000 Flugstunden verband er seine beiden Hobbies Fliegen und Fotografieren und hielt die erlebnisreiche Schönheit des Segelfliegens in Tausenden Bildern (35.000 Dias) fest, die unter anderem in Zeitschriften, Kalendern und Büchern veröffentlicht wurden. Sein Interesse für den Segelflug besteht auch nach Beendigung seiner aktiven Fliegerlaufbahn fort und gilt nunmehr den Anfangsjahren des lautlosen Fluges.