

Ein Ausflug zur T. T.

Gewiß werden Wolf Hirths Ideen manchen Leser bewegen und vielleicht auch anspornen, sich künftighin etwas mehr mit dem Gedanken des Luftwanderns zu beschäftigen. Um diesen guten Vorsatz zu verstärken, wollen wir uns von Wolf Hirth gleich noch von zwei größeren Luftreisen erzählen lassen, zumal diese auch genau in die Zeitfolge hineinpassen, die wir bis jetzt einzuhalten bestrebt waren, ganz abgesehen davon, daß diese beiden Flüge, um die es sich hier handelt, seinerzeit viel Aufsehen erregten. Heutzutage mögen solche Flüge nicht mehr etwas so ganz Außergewöhnliches darstellen. Aber man muß sich immer wieder vergegenwärtigen, in welchen Riesenschritten unsere Fliegerei in den letzten Jahren vorwärtsgestürzt ist. Dann wird man vielleicht ein klein wenig einschätzen können, was Wolf Hirths Flüge darstellten.

Wir haben in der Überschrift zwei geheimnisvolle „T's!“ stehen. Mögen nun diese beiden „T's“ für den Laien auch ein großes Fragezeichen bedeuten, so sind sie doch für den Motorsportler kein Rätsel.

Aber das soll uns Wolf Hirth selbst erklären!

„T. T. ist die Abkürzung für das berühmteste Motorradrennen der Welt, die 'Tourist Trophy' auf der Isle of Man. Seit über 20 Jahren versammelt sich im Juni jeden Jahres eine Woche lang Englands Motorradsportgemeinde zu dieser klassischen Veranstaltung. Weitere Teilnehmer, Zuschauer und Berichterstatter kommen aus aller Welt, aus Australien, Südafrika, aus Italien, Indien oder Amerika.

Halbwegs von Liverpool nach Irland liegt die Insel Man mit der Hauptstadt Douglas. Sie war mein Ziel, als ich im Juni 1929 eines Sonnabends um 13.15 Uhr mit einem ausgeliehenen Klemm-Leichtflugzeug auf dem Stuttgarter Flughafen startete. Am ersten Tage sollte es bis London gehen.

Vor mir im Fluggaststich saß mein junger Freund Illg mit Karten und Proviant.

Der Morgen war trübe gewesen, jetzt war es heller geworden. Los ging's! Noch eine Runde um den Platz, ein letztes Winken den Freunden unten, bei ihnen mein lieber Kamerad Laubenthal, der ausgezeichnete Konstrukteur, den ich nie wiedersehen sollte, weil er während meiner Abwesenheit den Fliegertod starb.

Schnell nun zum Schwarzwald, dann weiter zum Rhein! Rechts drunten liegt Karlsruhe, nachher sehen wir Weissenburg. Später, in schweren Dunst gehüllt, das Saargebiet. Saarumschlungen grüßt der Flugplatz von Saarbrücken herauf. Nachher Saarlouis: glühende Feuerschlünde, qualmende Schloten!

Der ominöse Grenzstreich auf der Landkarte naht. Ich glaube, mein Begleiter wird unruhig. Das französische Konsulat war so voll gewesen, daß er nicht auf sein Visum warten konnte. Also bloß keine Notlandung in Frankreich!

Ersfreulicherweise gibt es auch gleich andere Gedanken. Veranlassung dazu: Dunst und Regen. — Durch? Oder drum herum? — Ich entscheide mich für Drumherum, weil die Sonne gleich links drüben so lieblich die Gegend bescheint. Nach einer halben Stunde Sonnenschein kommt allerdings ein neues ausgedehntes Regengebiet. Diesmal wird es rechts herum umschlichen. Trotzdem langt es doch noch zu einigen Tropfen, so daß wir eine halbe Stunde lang in nur 20 Meter Höhe über den Ardenner Wald brausen. Das ist ein recht eigenartiges Gefühl, so nahe an ungezählten Baumgipfeln vorbeizufahren, während der Regen schmerzend ins Gesicht peitscht und Dunst und Nebelfegen die Sicht erschweren. Aber wie oft noch später, so ist auch jetzt unser unablässig und regelmäßig summender Motor der gute Freund, der Trost zuspricht und Zuversicht einhämmert.

Von unverwischten Spuren des Krieges konnte man bisher nicht

viel sehen, das kam erst später in Arras und Umgegend. Nur Granatrichter konnte man bei genauem Hinschauen an vielen Stellen noch entdecken. Ein ziemlich lebhafter Autoverkehr ist heute, am Samstagmittag, auf den Straßen festzustellen.

Schon waren wir sechs Stunden ununterbrochen in der Luft, als eine tiefe Wolkenschicht die Nähe des Meeres ahnen ließ. Da diese bis auf den Boden hing, flog ich höher als bisher, so etwa 800 Meter hoch. Gutgelaunt und scharf im richtigen Kompaßkurs steuerte ich nun England zu. Nebel und Wolken unter uns wurden aber immer dichter und ballten sich über England zu beträchtlichen Bergen zusammen. Deshalb hielt ich es für besser, ein kleines Wolkenloch zum Ziehergehen zu benutzen. In einigen Kreisen näherten wir uns dem Wasser. Dabei ist es gar nicht so einfach, über dem Meer die Höhe zu schätzen. Als ich einmal kurze Zeit nach dem Kompaß gesehen hatte und nun wieder hinausspähte, konnte ich gerade noch die Maschine hochreißen. Sie war kaum 5—10 Meter vom Meeresspiegel entfernt gewesen.

Des dunstigen Wetters wegen mußten wir aber auch weiterhin niedrig fliegen, um die Sicht nicht zu verlieren. In 20 bis höchstens 50 Meter Höhe rauschten wir also mit 120 Kilometer Geschwindigkeit über den Kanal, überall unter uns Wasser mit kleinen Wellen, nichts als Wasser. Die Minuten wurden lang. Endlich etwas Abwechslung, vor uns ein heller Streifen! Aber es war noch nicht England, sondern nur eine Anzahl Sandbänke. Weiter...! Da, ein Schiff! Ein Dampfer! Ist das ein Totenschiff? — So ruhig, kein Rauch, kein Mensch an Deck? — Wir Landratten hatten uns den Kanal eben ganz anders vorgestellt, so ein bißchen mit Amerikadampfern belebt, auf denen Hunderte von Passagieren herumstehen und an Deck faulenzten. Und nun war das erste große Schiff ein öder Frachtdampfer! Weiß Gott, das war eine kleine Enttäuschung.

Gleich kamen wir nun auch ans Land. Das konnte freilich nicht Dover sein, denn dort gibt es Kreidefelsen, das wußte ich zufällig. Hier dagegen war Flachland. Gerade in unserer Flugrichtung lag weit ins Meer hinein ein Landesteg. An seinem Kopf eine Menge Menschen, die anscheinend auf die Fähre warteten. Als ich, zur Orientierung in niederer Höhe fliegend, nach einer Ortsbezeichnung suchte, streckte unten

ein Mann beide Arme aus. Ich vermutete Richtung London und flog los.

Bald hatte ich auch den roten Faden wieder, der mich nach London führte, als, schon bei Einbruch der Dämmerung, plötzlich mein Ollmanometer ein Zurückgehen des Oldruckes anzeigte. Eine Minute später saßen wir auf einer kleinen Weidefläche und kontrollierten die Olleitungen. Nachdem unsere Verschraubungen nachgezogen waren, wurden unsere 2 Liter Reserveöl in den Tank gekippt, der Motor angeworfen und . . . der Oldruck stimmte. Es war also nach 7½stündigem Flug Ollmangel eingetreten.

Die inzwischen versammelten 50 Zuschauer gaben auf unsere Anweisung sofort in mustergültiger Weise die Startbahn frei, und nach kurzem Aufenthalt ging es in die Dämmerung hinein — Richtung London.

Wir flogen in 50 Meter Höhe weiter. Das ist in England sehr gut möglich, weil das ganze Land bekanntlich aus Parks mit grünbewachsenen Schlössern und kleinen Seen oder Weideflächen besteht. Bebaute Felder oder Wiesen mit hohem Gras konnten wir fast gar nicht bemerken. In diesem Gelände kann man überall notlanden, so daß es unnötig ist, besonders hoch zu fliegen.

Dieser Abendflug ließ deshalb eine gründliche Bodenbeobachtung zu. Ungezählte Autos und Motorräder huschten, alle schon mit Licht, über die zahlreichen Straßen. Überall waren Zelte der 'boy scouts', der berühmten englischen Pfadfinder, aufgestellt. Aber auch viele erleuchtete Rummelplätze mit Karussells, Berg- und Talbahnen lagen verstreut im Gelände.

Mit der Zeit wurde es dunkler, und noch immer war London nicht zu sehen. Endlich, kurz vor 10 Uhr, erkannte ich große Hallenanlagen und Rollbahnen. Ich wußte sogleich: das ist Croydon, Londons Verkehrsflughafen.

Bald war die Maschine unter Dach, die Besatzung gewaschen und mit gutem Appetit beim ersten englischen Abendessen. Das war ganz brauchbar; die Rechnung aber brachte eine Sensation. Kaum konnten wir sie bezahlen!

Im Londoner Luftflughafenhotel schläft man gar nicht schlecht. Nachdem

wir uns gut ausgeruht hatten, wurde am anderen Morgen unser treuer Vogel gereinigt und gefüttert, sein Motorchen mit Öl und Fett liebevoll eingeschmiert.

Um 1 Uhr hatte uns dann die Luft wieder, ohne daß irgendein Mensch sich weiter für uns, unser Gepäck oder unsere Pässe interessiert hätte. Zu meiner größten Überraschung gab es in England keine Flugpolizei.

Windsor mit dem großen Königsschloß, Stratford on Avon, Oxford zogen jetzt unter uns vorbei. Quer durch England ging es, über das Industriegebiet von Birmingham nach Liverpool. Dort wollte ich ursprünglich zwischenlanden, aber mein Motor hatte wieder $4\frac{1}{2}$ Stunden lang so rund und einwandfrei gedreht, daß ich ohne Aufenthalt weiterflog.

Es kamen jetzt 120 Kilometer übers Meer. Wenn mich auch nicht das geringste Mißtrauen gegen meinen Entdecker und meinen vierzigpferdigen Motor beschlich, so kostete es doch gerade den Motorsachmann große Überwindung, sich stundenlang allein auf einen Motor zu verlassen. Er weiß besser als viele andere, welche kleine Ursachen und lächerliche Zufälle das Wunderwerk aus tausend Teilen oft ohne Übergang zum Stehen bringen können.

In 800 Meter Höhe verließ ich also das Land zwischen Liverpool und Blackpool. Das Wetter war nicht ungünstig, nur verfolgte uns auf der ganzen Strecke bisher ein hartnäckiger Gegenwind.

Nach viertelstündigem Flug war die englische Küste hinter uns verschwunden. Ich steuerte langsam tiefer, weil erfahrungsgemäß der Wind in niederen Höhen oft weniger stark ist. Mitten auf unserem Weg trafen wir nach etwa halbstündigem Flug einen prächtigen Dreimastsegler, der mit gebauschter Leinwand südostwärts rauschte.

Endlich tauchte so ganz allmählich vor uns ein dunkler Streifen aus dem Wasser: die Insel. Und nach $\frac{5}{4}$ Stunden erreichten wir sie. Da uns in diesem Augenblick die bewußten Steine vom Herzen fielen, konnte die erleichterte Maschine nicht umhin, ein paar Freudenkurven zu drehen.

Das erste, was uns nun auf Isle of Man in die Augen fiel, war die aus Zeitschriften wohlbekannte Kennstrecke. Als wir ihr nachflogen,

kamen wir bald zum Startplatz, an dem große Tribünen und Zelte errichtet waren. In nächster Nähe liegt die Hauptstadt Douglas. Wir besichtigten sie eine halbe Stunde lang von oben und hielten dabei eifrig Ausschau nach einem geeigneten Landeplatz, wo wir die Maschine gleichzeitig unterstellen könnten. Aber Scheunen oder ähnliche Schuppen gibt es dort in der ganzen Gegend nicht.

Endlich entschloß ich mich, auf einer Bergwiese neben der Stadt zu landen. Dies ging einwandfrei, nur hatte die Nähe der Stadt den Nachteil, daß nach kurzer Zeit eine große Menschenmenge versammelt war. Ach, daß es gerade Sonntagabend war, kam mir auch erst jetzt zu Bewußtsein! Zum Glück waren die „Manymen“, wie sich die Bewohner des Eilandes nennen, nicht nur neugierig, sondern auch hilfsbereit. Der Besitzer eines neuen, vornehmen Chrysler nahm mich mit zum Polizeichef, der uns beraten sollte, wo wir die Maschine hinstellen könnten. Nach gut zweistündiger Beratung, bei der immer wieder neue Ratsmitglieder mit neuen Ideen und Reden auftauchten, hatten wir uns geeinigt. Ich sollte am Berg starten und am Strande landen. Dies ging gerade gut, weil die Ebbe eingetreten war.

Ich war recht froh, als diese Angelegenheit geregelt war. Denn der Polizeichef hatte mich längere Zeit mit sehr mißtrauischen Augen betrachtet, weil ich keinen Stempel von Croydon in meinem Paß hatte. Zum Glück erklärte dann ein Motorsportsmann, ich sei ein bekannter deutscher Rennfahrer, er kenne mich dem Namen nach. Das war sehr freundlich, wenn auch sicher geschwindelt. Immerhin übertraf die Hilfsbereitschaft der Männer von Man ihr Mißtrauen. In wenigen Minuten hatte mich der Chrysler zum Landungsplatz gebracht. Der Motor lief an, und mit Vollgas startete ich steil bergab. Das hatte selbst die anwesenden Fachleute etwas überrascht, dieses selbstverständliche Vergabstarten von einem 50 Meter langen Platz. Aber für einen Segelflieger war es nichts Ungewohntes.

Zum Dank für die schonende Behandlung meiner Klemm führte ich der Menge einige nette Sachen vor und landete dann auf dem Strand von Douglas vor Tausenden von Spaziergängern der Strandpromenade.

Trotz des ungeheuren Andrangs der Schaulustigen konnte ich mit

meinem Kameraden und einem deutschen Sportsmann, behütet von drei Polizisten, in 10 Minuten die Flügel meines Eindeckers abmontieren und seitlich an den Kumpf hängen. Dieser Vorgang war von der Menge mit Erstaunen betrachtet worden, und als dann noch Illg den Schwanzsporn auf den Rücken nahm und das Flugzeug fast allein zur nächsten Garage schob, gab es lautes, allgemeines Beifallsgemurmel.

Ein gemütlicher Abend mit meinen neuen Bekannten beschloß den ersten Tag auf Isle of Man. Man hatte uns in kürzester Zeit mit den nötigen Ausweisen für das Rennen am folgenden Tage versehen und zugleich in gedrängter Form eine Übersicht über englische Kochkunst gegeben. Die englischen Gerichte fand meine Zunge nicht gerade sehr reizvoll. Doch das gehört wohl ebensowenig hierher wie ein Bericht über die T. T., die tatsächlich das schneidigste und interessanteste von den vielen Rennen war, die ich überhaupt je zu beobachten Gelegenheit hatte. Das Bedauerliche war für mich nur, daß gerade einer der mir befreundeten Engländer, Ashby, tödlich verunglückte. Ich war in Deutschland schon zwei Rennen mit ihm zusammen gefahren.

Nach der Sportveranstaltung sah ich mir die Stadt Douglas an, die eine recht interessante Mischung ist aus Hafenstadt und Fremdenverkehrsplatz. Ganz besonders auffallend ist die Zahl der Motorräder mit und ohne Seitenwagen unter den Verkehrsmitteln. Auf der anderen Seite war hier noch ein ganz altertümliches Vehikel zu sehen, nämlich eine Pferdebahn. Daß es das irgendwo auf der Erde noch gäbe, hatte ich vorher nicht gewußt.

Es galt noch, mein treues kleines Flugzeug mit Benzin und Öl zu versehen, dann konnte ich den Rest des Tages mit netten Sportskameraden zusammen sein.

Aber am Dienstag früh 4 Uhr ging es wieder fort. In einer halben Stunde war die kleine Klemm wieder startbereit, einschließlich einer Reparatur, die die Unvorsichtigkeit eines Helfers beim Herausziehen aus der Garage nötig gemacht hatte. Viele Hände winkten ihren letzten Abschiedsgruß, als es um 6 Uhr in die Frühsonne übers Meer hinausging zum Rückflug in die Heimat.

Anstandslos erreichten wir Liverpool und sahen diesmal auf der

Seestrecke eine größere Anzahl von Dampfern und Segelschiffen. Wir landeten programmäßig zum Tanken in London gerade zu der Zeit, als der berühmte englische Flieger Cobham auf einer großen Verkehrsmaschine den Flughafen zum Start nach der Renninsel verließ, von der ich gekommen war. Wieder war mir das Verblüffendste an diesem Flugfeld, das übrigens nicht größer ist als das einer deutschen Mittelstadt, der riesige Flugverkehr. Nicht nur viele kleine Privatflugzeuge, 'Motten', kamen und flogen ohne jede Unterbrechung ab, auch Militärflugzeuge mischten sich in den Luftverkehrsbetrieb, und all dieser Verkehr wurde geleitet durch einen einzigen, unsichtbaren Mann auf dem Startturm, von dem er mit einem Scheinwerfer das Startsignal gab. Weit und breit kein Flugpolizeibeamter oder sonst ein Ordnungsmann.

Wir starteten zum Flug in die Heimat. Der Wind wehte wieder einmal sehr kräftig schräg von vorn, als wir von London der Küste zuflogen. Wir kamen diesmal über hohe Felsen über den Kanal hinaus. Noch einmal wurde das Gelände unter uns mit Flugrichtung und Kompaß kontrolliert, und dann nahm ich Kurs auf die See. Höchstens eine halbe Stunde kann die Überfliegung des Kanals dauern, hatte ich mir während des Herflugs nach Strecke und Windgeschwindigkeit ungefähr ausgerechnet. Es war wieder so dunstig, daß man nur etwa 1000 Meter Sicht vor sich hatte. Wir trafen wieder einige Frachtdampfer und Segelschiffe, aber immer noch keinen von den großen Ozeandampfern, die wir so gern einmal aus der Luft betrachtet hätten.

Fünfundzwanzig Minuten sind um. Nun mußte doch bald das Land erscheinen? Es werden aber 35 Minuten, 40 Minuten. Ich frage: Calais, wo bleibst du? Wir flogen streng unseren Kompaßkurs weiter, und ich kontrolliere drei-, viermal die Richtung auf der Karte mit unserem Kompaß. Nach 45 Minuten noch kein Land. Ich nehme Gas weg und schreie zu meinem Kameraden vor: 'Da stimmt was nicht.' — Jedoch, was tun? Fliegen wir zu weit rechts? Ja, wir können auch zu weit nach links fliegen. Wir hatten zwar etwas Seitenwind, aber den hatten wir von vornherein durch eine Verlegung des Kompaßkurses berücksichtigt.

Es werden 50 Minuten, da taucht vor uns langsam ein dunkler

Streifen auf. Aha, das ist endlich das Land! Wir atmen schon auf, als wir zu unserem nicht geringen Erstaunen, um nicht zu sagen Erschrecken, merken, daß der dunkle Streifen nur dichter Dunst ist als der, in dem wir uns bisher bewegten. Weiter geht's, die Stunde ist um und noch kein Land. Jetzt verstehen wir so richtig, was ein Lindbergh, Chamberlin, ein Köhl und andere Ozeanflieger geleistet haben, die 33, 38, ja über 40 Stunden mit einer Landmaschine über Wasser geflogen sind. Wir wissen, daß das, was wir eben leisteten, eine lächerliche Kleinigkeit dagegen ist, aber gemüthlicher wird es uns deshalb trotzdem nicht.

Nach 1 Stunde 10 Minuten wird endlich links neben uns langsam ein gelber Streifen im Dunst bemerkbar. Doch wollen wir der Sache noch gar nicht recht trauen und denken zuerst, das ist eben mal wieder eine andere Sorte Dunst; aber es war wirklich Land, richtiger echter weißgelber Sandstrand, nur war es nicht in der Nähe von Calais, sondern so ungefähr bei Etaples, wohin uns der heftige Seitenwind über den Kanal getrieben hatte.

Ich muß schon sagen, daß das die angestrengteste halbe Stunde meines kleinen Englandfluges war, der uns nun über Belgien und Holland in einem Schuß weiterführte bis Essen-Mühlheim, das unseren kleinen Vogel bei Einbruch der Dämmerung nach 13 Flugstunden aufnahm.

Ohne große Aufregung erlebte unsere kleine Maschine dann die letzten Flugetappen: Berlin und Stuttgart. Nur die Kapriolen, die ihr Lenker über der Wasserkuppe machte, ließen das neunzylindrige Herzchen noch einmal schneller schlagen und verwundert aufstöhnen. Sie konnte ja nicht wissen, daß da unten ein Stück von Herrchens Heimat lag.

Nach einigen tausend Kilometern in 40 Flugstunden flogen wir schließlich unsere Begrüßungsrunde über Stuttgart."