

Ein Faltbootfahrer lernt Segelfliegen

Robert Kronfeld – ein aus Deutschland vertriebener
österreichischer Segelfluggpionier



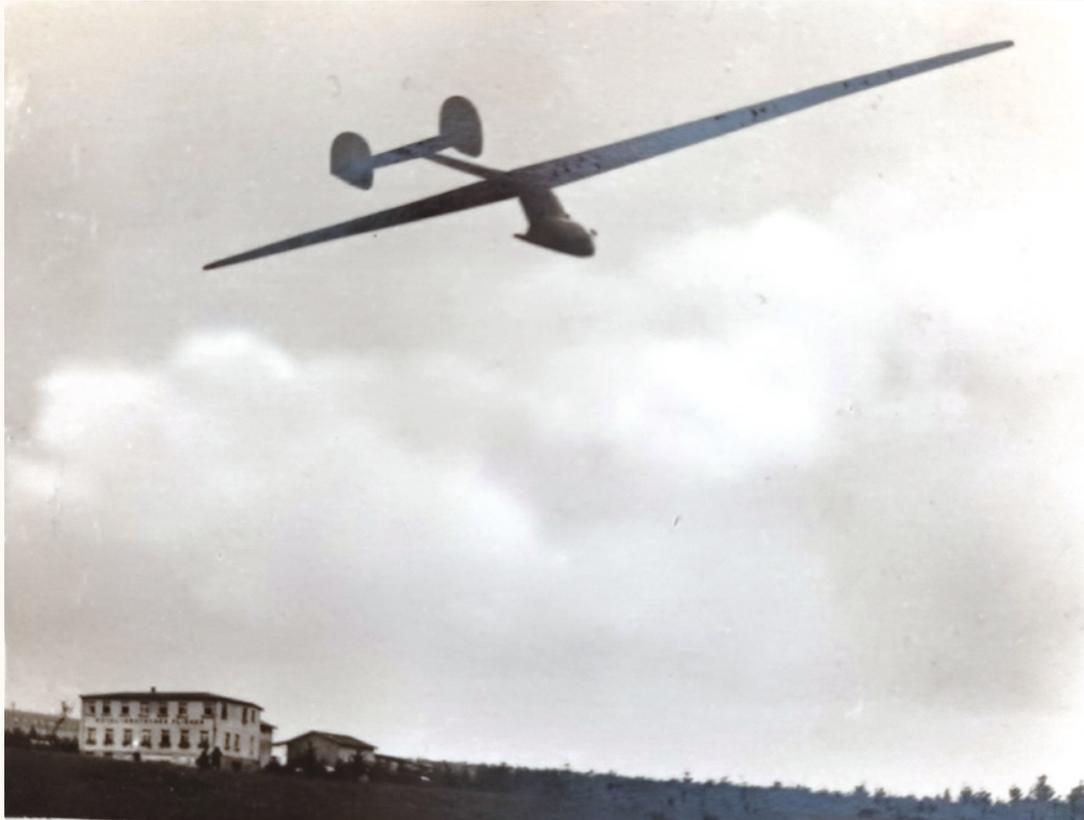
HISTORIE

Vor 75 Jahren, am 12.02.1948, stürzte der Österreicher Robert Kronfeld (1904 –1948) mit einem Nurflügel-Segler über Lasham tödlich ab. Damit endete das Leben eines Segelflugpioniers, welches auch auf besondere Weise die politischen Wirren der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts spiegelt.

TEXT: MARKUS KLEMMER, FOTOS: PRIVAT



Fliegen an der Kurischen Nehrung
(Quelle: Groenhoff „Ich fliege mit
und ohne Motor“)



Kronfeld flog die vom Münchener Akaflieger August Kupper entworfene „Austria“
(Foto aus „Wunder des Segelflugs“, 1935)

Für die Pionierzeit des motorlosen Fliegens kam Robert Kronfeld eigentlich zu spät zur Segelfliegerei. Er wurde 23-jährig im August 1927 vom Österreichischen Aero-Club eingeladen, an einem Anfängerkurs in Rossitten teilzunehmen.

Aufmerksamkeit hatte Kronfeld zuvor mit Fernfahrten im Faltboot (von der Schweiz über die Rhône bis an die Küste Frankreichs und in Spanien über den Ebro) erlangt, über die er in Vorträgen berichtete.

Die Gummiseilstarts an der Kurischen Nehrung – wo er bereits einen Dauerflug von einer Stunde und 17 Minuten (bei Außentemperaturen von sieben Grad im offenen Zögling) absolvierte – genügten, um der Segelfliegerei zu

verfallen. Und dann ging es bei Kronfeld Schlag auf Schlag: Schon ein Jahr später startete er beim Rhön-Wettbewerb auf der Wasserkuppe mit dem „Rhöngeist“ von Alexander Lippisch und gewann den Dauerflug-Preis mit sieben Stunden und 54 Minuten.

Gebirgs- und Streckenflüge

Das Jahr 1929 begann er mit spektakulären Gebirgsflügen. Kronfeld unternahm im Januar 1929 die ersten Gebirgssegelflüge im Rahmen der Segelflugexpedition des Forschungsinstituts der Rhön-Rossittengesellschaft (Rax-Alpe, Österreich). Die Flugzeuge „Rhöngeist“ und „Professor“ wurden an der Seilbahn befestigt und auf das Hochplateau in 2000 m Höhe geschafft. Kurze Zeit später überflog er vom

Kahlenberg bei Wien, seiner Heimatstadt, die Donau und landete auf der Eisdecke eines am Fluss gelegenen Hafens.

Endgültig berühmt wurde Kronfeld mit seinem Streckenflugrekord über mehr als 100 Kilometer Distanz, den er am 15.05.1929 entlang des Teutoburger Waldes aufstellte. In der „Flugsport“ vom 26.06.1929 berichtete er ausführlich von seinem Flug:

„Der erste Versuch, in dem ich kläglich in einem Loch bei Iburg absackte, war wenig erfolgversprechend. Betrübt kehrte ich nach drei Tagen Aufenthalt am Teutoburger-Wald auf die Wasserkuppe zurück. Drei Tage Urlaub waren ergebnislos verlaufen, Nächte durchfahren worden und beinahe hätte ich denen recht gegeben, die meinten, dass



Kronfeld in der „Wien“
(Quelle: Karl Theodor Haanen „Ein Segelflieger Robert Kronfeld“)

an diesen niedrigen Hängen – die zur Verfügung stehenden Hanghöhen betragen stellenweise nur 50 bis 100 Meter über dem umliegenden Gelände – doch nicht viel zu erreichen sei.“

Dann aber kam er nach einem Telegramm der Wetterdienststelle in Münster zurück zur Bielefelder Segelfluggruppe, startete erneut und hatte wieder zu kämpfen:

„So schnell ich hinauf gekommen war, kam ich auch wieder herunter. Die Wipfel des Laubwaldes kamen verdächtig nahe, immer tiefer ging's und tiefer. Ich stieß noch etwas weiter gegen Osten vor. Mit einem Male gab es eine Fallböe, die mich bis auf 10 Meter über die Baumwipfel drückte. Es war mir klar, dass ich, um die Maschine zu retten, kehrt machen und auf km 85

zurückfliegen müsse, um die letzte Landungsstelle aufzusuchen. Verzweifelt drehte ich vom so nahen 100-km-Ziele ab. Im Augenblick des Abkurvens sehe ich schwach vorn über mir, weit weg vom Hange, einen ganz kleinen zerzausten Dunstfetzen, wie sie schwache Wärmeschläuche krönen. Das war die letzte Rettung (...)“

Rhön-Wettbewerb und andere Rekorde
Sein Geschick beim Thermik-Fliegen bewies Kronfeld knapp zwei Monate später bei seiner Teilnahme am 10. Rhön-Wettbewerb auf der Wasserkuppe: Mit zwei Flügen von knapp 150 Kilometer, bei denen er jeweils über 2000 Meter Höhengewinn machte, stellte er auf der „Wien“ vier Weltrekorde auf. Die „Wien“, gebaut in Kassel, war eine

Weiterentwicklung des „Professor“ von 1928; letzterer hatte 16 Meter Spannweite. Die „Wien“ war ein verstrebtter Hochdecker mit 19 Metern Spannweite. Der Rumpf war so schlank gestaltet, dass die Instrumente auf der Rumpfoberseite außen „auflagen“. Bei den Gewitterflügen, die Kronfeld damit machte, hatte er sehr darunter zu leiden, dass dieses Flugzeug nicht mit einer Haube ausgestattet war. Seine detaillierten Berichte lassen nachempfinden, wie es sein muss, beim Fliegen tropfnass zu werden – als Faltbootfahrer war Kronfeld aber wohl besonders abgehärtet. Nach Ende des Rhön-Wettbewerbs flog er – im Gewitter – am 24. August 1930 eine Strecke von 164 Kilometern.

Für seine Erfolge beim Rhön-Wettbe-



Die „Kronfeld Drone“ (Quelle: Karl Theodor Haanen „Ein Segelflieger Robert Kronfeld“)

werb wurde er 1930 mit dem Hindenburg-Pokal (für höchste fliegerische Leistungen) ausgezeichnet – und erstmals wurde dieser Pokal im Segelflug vergeben.

Als erster Segelflieger überquerte Kronfeld 1931 den Ärmelkanal in beide Richtungen. Zusammen mit Wolf Hirth erhielt Robert Kronfeld als erster das Leistungsabzeichen Silber-C.

Aufgrund seiner Leistungsfähigkeiten wurde Kronfeld die Ku-4 „Austria“ anvertraut. Die vom Münchener Akaflieger August Kupper entworfene Maschine sollte ein Minimum an Sinkgeschwindigkeit und ein Maximum an Gleitzahl aufweisen. Mit 30 Metern

Spannweite war es das damals größte Segelflugzeug der Welt – und stach nicht nur durch das markante Design des Leitwerks, sondern durch neuartige Technik hervor: Die über die gesamte Hinterkante verlaufenden Querruder (insgesamt sechs Flächen-Segmente) konnten mit separater Ansteuerung für den Schnellflug umgewölbt werden. In einem Gewitterflug zerlegten sich die Außenflügel und Kronfeld musste sich mit dem Fallschirm retten.

Kronfeld muss Deutschland verlassen
Auf der Wasserkuppe gehörte er fünf Jahre, nachdem er erstmals einen Gummiseilstart in Rossitten absolviert

hatte, zu den Größen des deutschen Segelflugs wie Peter Riedel, Günter Grönhoff, Wolf Hirth.

Karl Theodor Hannen verfasste ein Buch über das erst 28-jährige Talent. Verbreitung konnte es aber nicht mehr erlangen: Mit der Machtergreifung der Nazis wurde auch und insbesondere der Segelflug in Deutschland „gleichgeschaltet“ – eine von Joseph Goebbels verwendete Bezeichnung für die Übernahme der NS-Ideologie in sämtliche Bereiche des zivilen wie öffentlichen Lebens. Umgesetzt wurde diese „Gleichschaltung“ mit der Gründung eines Luftsportverbandes für das gesamte Deutsche Reich, dem nahezu sämtliche



Organisation der privaten Luftfahrt übertragen wurde. Wer ab März 1933 fliegen oder Segelflugzeuge betreiben wollte, musste Mitglied in diesem Verband sein, „Nicht-Arier“ wurden nicht aufgenommen.

Der Vater von Robert Kronfeld, ein Zahnarzt in Wien, schrieb seinerzeit an den Buchautor Karl Theodor Haanen über seinen Sohn: „Seine Eltern waren Juden, er selbst kam als Jude zur Welt. Das ist die Wahrheit, und dass dafür sein Wirken in und für Deutschland, wo er jahrelang so schön und erfolgreich gearbeitet hat, derzeit fraglich, wenn nicht gar unmöglich gemacht wird, empfindet er recht schmerzlich“.

Kronfeld in Italien

Zum Rhön-Wettbewerb im August 1933 wollte ihm Wolf Hirth seine eigene Maschine zur Verfügung stellen, aber Kronfeld lehnte ab, um Hirth nicht gegenüber dem NS-Regime in Verlegenheit zu bringen. Kronfeld erschien dort nur als Gast, nachdem er zuvor auf Einladung Mussolinis in Italien geflogen war und Flugunterricht gegeben hatte. Über die Flüge von Kronfeld mit der „Austria“ II in Italien (unter anderem über den Vesuv) berichtete der „Flugsport“ 1933 regelmäßig (ebenso über seine Aktivitäten in Frankreich und England 1934 und 1935).

Im Sommer 1933 verkaufte Kronfeld seine „Wien“ an Lumiere, den Photoplatten- und Filmfabrikanten. Ende 1933 sollte er an der geplanten Eröffnung einer Segelflugschule in Österreich beteiligt werden.

Kronfeld in England

Nach der Ermordung von Bundeskanzler Dollfuß im Juli 1934 durch österreichische Nationalsozialisten verließ Kronfeld Österreich und ging nach England. Dort hatte er sich bereits ab 1930 für längere Zeit aufgehalten und den Thermikflug vorgeführt. Am 30.06.1931 war er über London gesegelt (von Chatham aus). Nach seiner Emigration nach England war Kronfeld 1934 im Oxford University and City Gliding Club Fluglehrer und Manager des Vereins. Im Jahr darauf übernahm er die BAC (British Aircraft Company) Ltd. in Hanworth. Dort wurde die „Kronfeld Drone“ entwickelt, das zum Standardflugzeug der Ultra Light Aviation Organisation avancierte. Ein deutsches Buch von 1935, in dem berühmte deutsche Segelflieger auflistet sind, kaschiert den Weggang von Kronfeld mit dem Zusatz „z. Zt. Dunstable (England)“.

1939 wurde Kronfeld noch vor Kriegsausbruch britischer Staatsbürger. Nach Kriegsausbruch bot er seine Dienste

dem Luftfahrtministerium an und wurde in die Royal Air Force übernommen. In Oxford gründete Kronfeld das erste Experimental Gliding Camp des Air Defense Cadet Corps. Als Squadron Leader erhielt er 1944 das RAF-Cross. Nach dem Krieg trat Kronfeld bei General Aviation im Bereich der Entwicklung schwanzloser Flugzeuge ein.

Sein letzter Flug am 12.02.1948

Mit einem solchen motorlosen doppel-sitzigen Nurflügler startete er zusammen mit seinem Beobachter Barry McGowan am 12.02.1948 zu einen Routine-Testflug. Von einer viermotorigen Handley Page Halifax wurde der Gleiter auf 5000 Meter geschleppt. Nach kurzem Gleitflug nach dem Ausklinken geriet das Flugzeug ins Trudeln. Ausleitversuche brachten die Maschine ins Rückentrudeln. Die beiden eingebauten Antitrudelschirme wurden nicht ausgelöst. McGowan stieg erst in 300 Metern Höhe aus, nachdem Kronfeld ihm zu verstehen gegeben hatte, dass er die Maschine nicht mehr unter Kontrolle bekomme. McGowans Schirm öffnete sich erst ca. 30 Meter über dem Erdboden, er landete sicher. Kronfeld stieg aus ungeklärten Gründen nicht aus und wurde beim Aufschlag zehn Kilometer östlich von Lasham tödlich verletzt. Englische Luftfahrt-Zeitschriften veröffentlichten ausführliche Nachrufe und betonten seine Bedeutung für die dortige Segelflug-Bewegung.

Viele bedeutende Menschen, die in der Nazizeit aus Deutschland vertrieben wurden, sind dort anschließend in Vergessenheit geraten – nicht aber Robert Kronfeld: In mehreren deutschen Städten sind Straßen nach ihm benannt, die Segelflugschule Oerlinghausen veranstaltet den „Kronfeld-Wettbewerb“ und an den ersten Langstrecken-Segelflug am Teutoburger Wald erinnert seit 1990 in der Nähe von Riesenbeck bei Hörstel ein Gedenkstein. ♦