



**Vortrag am 03. November 2012 beim UL- und Motorfliegtag
des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz e.V.**

Liebe Fliegerkameraden!

Anfang dieses Jahres 2012 habe ich meinen 75. Geburtstag gefeiert. 60 Jahre meines Lebens war ich in der Luftfahrt fliegerisch aktiv, 50 Jahre davon in der technischen Fliegerei.

60 Jahre sind fast die halbe Zeitspanne zwischen den ersten Flügen von Lilienthal bzw. der Gebrüder Wright und heute.

Diesen Vortrag nehme ich zum Anlass, zunächst aus meiner Sicht darzulegen, wie ich als Sportflieger, Fluglehrer der Luftwaffe sowie als Ingenieurpilot, Mitglied von Erprobungsteams und in den letzten 20 Jahren als Luftfahrtsachverständiger die aufregende Entwicklung der Luftfahrt in der Nachkriegszeit erlebt habe.

Wenn ich heute gefragt werde, wie denn meine Begeisterung für die Fliegerei entstanden ist, dann habe ich zunächst Probleme, mich genauer zu erinnern:

Ich weiß zwar, dass ich bereits mit 14 Jahren eine wohlgeordnete Bildersammlung von 3.000 verschiedenen Flugzeugmustern vorzeigen konnte, meist Ausschnitte aus diversen Luftfahrtzeitschriften; wann und warum ich mit dieser Sammlung begonnen habe, kann ich aber heute nicht mehr nachvollziehen.

Das Studium von Luftfahrtliteratur war nach dem Zusammenbruch des deutschen Reiches eine der wenigen Möglichkeiten, um sich damals mit der Fliege-

rei zu beschäftigen, denn bis sechs Jahre nach Kriegsende war jegliche aktive Fliegerei für Deutsche in Deutschland verboten.

Als 1951 der Segelflug wieder freigegeben wurde, war der Aero-Club meiner Heimatstadt Pirmasens in der Pfalz einer der ersten deutschen Vereine, der den Bau eines modernen Doppelsitzers in Angriff nahm – eine Mü-13E nach Plänen des Scheibe Flugzeugbau in Dachau.

Ich selbst war lange Zeit mit Abstand das jüngste Vereinsmitglied, wurde aber meist nur zum Werkstattreinigen oder zum Bierholen eingeteilt.

Mein erster Flug fand an der Seilwinde statt. Fünf Minuten stehen in meinem Flugbuch unter dem Datum 31. August 1952.

1954 war der Aeroclub Pirmasens einer der ersten, der wieder auf der Wasserkuppe flog, um dort 5-Stundenflüge für die Silber-C zu absolvieren. Anfang 1955 fuhren wir auch regelmäßig nach Saargemünd in Frankreich, um dort in den Flugzeugschlepp eingewiesen zu werden.

1954 - mit 17 Jahren - hatte ich alle damals erreichbaren Segelflugglizenzen erworben und kam ohne fremde Hilfe nicht mehr weiter. (*Erste Bilderserie ...*)

Mein nächstes Ziel, die Motorflugausbildung, war aber erst ab 1955 wieder möglich, als das alliierte Flugverbot aufgehoben wurde. Jetzt hatte ich jedoch weder das notwendige Geld zur Verfügung, noch boten sich in Pirmasens dafür die praktischen Möglichkeiten.

Dafür kam mir die politische Entwicklung zu Hilfe, da - auch 1955 - Deutschland der NATO beitrug und im November 1955 die Bundeswehr ins Leben gerufen wurde.

Mein weiterer fliegerischer Werdegang war gesichert:

Ich verließ meine Heimatstadt und die Segelfliegerei und wurde für 8 Jahre Soldat. Hier kurz die Meilensteine: (*Bilderserie ...*)

Ab 02. Juli 1956 "Fluganwärter" in Ütersen bei Hamburg in der zweiten Füllung der ersten Kompanie des ersten Luftwaffenausbildungsregiments.

Nach Grundausbildung, Fliegertauglichkeitsprüfung und Absolvierung eines englischen Sprachkurses war der Weg frei für die Flugausbildung.

Die Vorauswahl-Schulung bei der Motorflug GmbH in Koblenz auf einer kleinen Piper L-18 und ein 12monatiger Aufenthalt bei der Royal Canadian Air Force machten mich zum stolzen Jet-Piloten. Ich war vorgesehen als einer der

Piloten für die 360 Sabre 5 und 6, die von der Bundeswehr damals in Kanada bestellt wurden. (*Bilderserie ...*)

Nach der kanadischen Ausbildung war mein Ziel fast erreicht. Aber nur fast, denn als ich nach Deutschland zurückkam und meine "Europäisierung" zur Gewöhnung an das schlechtere Flugwetter in unserem Lande absolvierte, schickte man mich nicht wie ursprünglich geplant weiter auf meinen Wunschjet, die Sabre, sondern man behielt mich als Fluglehrer in Fürstly, wo ich dann auch bis heute eine neue Heimat, mit allem was dazu gehört (Familie, Freunde, Haus und Garten) gefunden habe.

So schulte ich 6 Jahre lang zukünftige Jetpiloten auf dem Düsentrainer Lockheed T-33 und war danach auch noch Waffenlehrer auf der Fiat G-91.
(*Bilderserie ...*)

Aufgrund meiner technischen Vorbildung auch für die "Innereien" eines Flugzeuges - immerhin hatte ich ja bei einer Schuhmaschinenfabrik in Pirmasens eine Schlosserlehre absolviert - wurde ich bei der Luftwaffe auch zum sogenannten Wartungstestpiloten ausgebildet, um die Maschinen der Schule nach periodischen Inspektionen wieder einzufliegen. Diese Tätigkeit weckte mein besonderes Interesse für die technische Fliegerei.

Ein zufälliger Kontakt zur Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL), die ab dem Jahr 1963 mit Flugzeugen unserer Schule nach oberirdischen Atombombenversuchen in China in die Stratosphäre flog, um die radioaktive Staubwolke zu untersuchen, welche in ca. 12 Tagen einmal die Erde umkreiste, verstärkte das Streben, technischer Pilot, das heißt Testpilot zu werden.

Mit meiner Bewerbung als Forschungspilot bei der DVL hatte ich zunächst keinen Erfolg, solange ich kein Ingenieurstudium nachweisen konnte. "No problem" für einen jungen, dynamischen Enthusiasten. Obwohl ich bereits verheiratet und stolzer Vater einer Tochter war, beschloss ich, unter Nutzung der Berufsförderung der Bundeswehr, die jedem Zeitsoldaten zustand, das Ingenieurstudium nachzuholen.

Die DVL honorierte den Entschluss mit einem Vertrag als Aushilfstestpilot, damit ich parallel zu den sieben Semestern meine diversen Flugzeugführerscheine erhalten und mich fliegerisch weiterbilden konnte. (*Bilderserie ...*)

Eine dieser Aufgaben als DVL-Pilot bestand darin, das Begleitflugzeug für die Firma Dornier in Oberpfaffenhofen zu fliegen, als dort das senkrechtstartende Transportflugzeug Do 31 getestet wurde.

Der mitfliegende Kameramann, mein Freund Alfred Schwärzel, hat danach bei der Versuchsleitung so lange von mir geschwärmt, bis der damalige Cheftestpilot, der Amerikaner Drury Wood, mich fragte, ob ich nicht zu Dornier wechseln würde, um mit ihm zusammen den neuen zehnmotorigen Feuerstuhl zu testen. Ich sagte zu, teilte aber vier Jahre lang meine Arbeitszeit zwischen Dornier und der DVL gleichmäßig auf.

Als krönenden Abschluss meiner Lehrjahre schickten mich Dornier und die DVL mit einer gemeinsamen Finanzierung 1969 auf eine der vier großen Testpilotenschulen der westlichen Welt, an die École du Personnel Navigant d'Essais et de Réception (EPNER) in Istres bei Marseille.

Im Jahr 1970 hatte ich dann endlich die Testberechtigung Klasse 1 in der Tasche, die mir erlaubte, alle Typen von Flugzeugen ohne Einweisung als Erster verantwortlich zu fliegen und zu erproben; rechtzeitig genug, um in das anstehende deutsch-französische Kooperationsprogramm "Alpha-Jet" als Firmen-Projektpilot eingebunden zu werden. (*Bilderserie ...*)

Als ich 1970 nach Deutschland zurückkehrte, war aber die Flugerprobung der Do 31 bereits gestoppt worden und das Nachfolgemodell, der Alpha Jet gerade einmal in der Definitionsphase. So musste ich noch 3 Jahre bei der DVL weiterarbeiten und konnte somit dort meine Bleibeverpflichtung aufgrund der Ausbildungsforderung abarbeiten. (*Bilderserie ...*)

Von 1973 bis 1980 war ich dann wieder in Südfrankreich tätig, um den neuen Militärtrainer Alpha Jet, den die deutsche Luftwaffe auch als Erdkampfflugzeug bestellt hatte, auf Herz und Nieren zu testen.

Sieben Jahre später, nach Rückkehr in die Heimat - jetzt als Cheftestpilot - konnte ich alle Flugzeuge, welche bei Dornier bis 1989 entwickelt wurden, als Erster fliegen:

Dazu gehörte unter anderem das erfolgreiche 19-sitzige Zubringerflugzeug Do 228 und das dreimotorige modernisierte Flugboot Do 24-ATT, bei dem man auf das alte Boot aus dem 2. Weltkrieg den neuen Dornier-Flügel aufgesetzt und die alten Kolbenmotore durch drei moderne Propellerturbinen ausgetauscht hatte. Die Installation eines Fahrwerkes machte es zu einem amphibischen Gerät, mit dem man sowohl von festen Landebahnen als auch auf Wasser operieren konnte. (*Bilderserie ...*)

Seit 1989 bin ich freiberuflicher Luftfahrtsachverständiger. In dieser Zeit, genauer gesagt, von 1990 bis 2006, war ich auch als Flugprogrammleiter der ILA in Hannover und Berlin tätig. Diese Arbeit lief parallel zur Unterstützung von kleinen Luftfahrtbetrieben und Selbstbauern der OUV bei der Erprobung und Zulassung ihrer Luftfahrzeug-Einzelstücke. Bei dieser Arbeit werde ich in meinem kleinen Ingenieurbüro in der Regel von einer Sekretärin und ein bis zwei Jungingenieuren bzw. Flugzeugbaustudenten unterstützt.

Mein Wissen um die Erprobungsprobleme von Flugzeugen gebe ich auch in Vorträgen, Wochenseminaren und einer Schriftenreihe meines kleinen Luftfahrtverlages weiter. (*Bilderserie ...*)

Bleiben wir noch etwas beim Beruf des Testpiloten:

In vielen Gesprächen, auch bei Interviews, werde ich auch heute immer noch gefragt, wie sich ein normal ausgebildeter Pilot, von denen es ja viele gibt, für die Testpilotentätigkeit qualifiziert.

- Fachlich gesehen braucht er eine solide Flugerfahrung: Mindestens 1.000 Flugstunden auf unterschiedlichen Kategorien von Luftfahrzeugen wären schon wünschenswert; dabei sollten Hochleistungsflugzeuge nicht fehlen. Im Idealfall hat er also das Fliegen als Militärpilot erlernt.
- Eine Ingenieursausbildung ist heute ebenfalls ein "must".
- In Deutschland war bis zum Jahr 2004 noch eine spezielle Testflugberechtigung erforderlich. Nach den neuen EU-Richtlinien werden diese sinnvollen Forderungen z. Zt. nicht mehr berücksichtigt. Nur Frankreich und Italien halten auf nationaler Ebene weiter daran fest. Die EU denkt aber bereits ernsthaft darüber nach, wieder eine entsprechende Lizenzierung einzuführen.

Behördliche Testeinrichtungen und große Firmen mit eigenen Versuchsteams verlangen aber immer noch eine Spezialausbildung von 3 bis 10 Monaten, bevor sie ihre Piloten mit der Durchführung von kritischen Versuchen konfrontieren.

Mehrere Testpilotenschulen bieten dafür Spezialkurse an. Dies sind entweder:

- staatliche Schulen: Edwards und Patuxent River in den USA, Boscomb Down in England, und die beste ist natürlich die EPNER, meine Schule in Istres/Südfrankreich, denn nur dort erfolgt das Training in Versuchsteams aus Testpilot, Messingenieur und Flugversuchingenieur.
- kleinere private, aber sehr gute Schulen, z. B. in Mojave/USA und Cranfield/UK.

Neben den Ausbildungsvoraussetzungen sind auch gewisse charakterliche Eigenschaften gefragt. (*Bild ...*)

Obwohl die Vokabeln "überholt" klingen, will ich doch die alten Griechen bemühen, welche vor mehr als 2.000 Jahren die vier Kardinaltugenden eingeführt haben. Dies sind:

- die Besonnenheit
- die Tapferkeit
- die Gerechtigkeit, d. h. das rechte Handeln und
- die Weisheit im Sinne von verinnerlichten Erfahrungen

Es gab zwar noch eine fünfte Tugend – der Glaube; der blieb aber in der Renaissance auf der Strecke.

Besonnenheit und Tapferkeit sind schwer zu trennen - gemeint ist, die rechte Mitte zu finden zwischen Tollkühnheit und Feigheit. Ein tollkühner Pilot wird nicht lange leben und ein feiger Pilot wird nur selten fliegen oder Flüge mit fadenscheinigen Begründungen verzögern.

Dies heißt aber: Wenn eine Erprobung ansteht und alle Vorversuche zur Zufriedenheit verlaufen sind, dann muss der Testpilot auch den Mut aufbringen (tapfer sein) und mit aller zu Gebote stehenden Vorsicht und Umsicht zu Werke gehen (besonnen sein).

Am Thema "Gerechtigkeit" sieht man besonders gut die griechische Denkweise, d. h. Gerechtigkeit ist nicht ein Recht, das mir von außen zusteht, sondern es entsteht durch "rechtes, eigenes Handeln", zum Beispiel dadurch, dass der Testpilot immer das letzte Wort haben muss, wenn es um die Einhaltung der Luftfahrtregeln und um die Flugsicherheit geht, wobei ihm das Allgemeinwohl, besonders die Minimierung der Gefahr für unbeteiligte Dritte, ein besonderes Anliegen sein muss.

Die Weisheit, heute sagt man wohl dazu die Erfahrung, erhält er nur im Laufe der Jahre und durch sein eigenes Tun: "Es gibt nichts Gutes – außer man tut es." Erfahrungen anderer sind oft bekannt, können aber nur selten beim eigenen Handeln wirklich berücksichtigt werden. Ich selbst habe die Erfahrung gemacht, dass unter Stress nur eigene Erfahrungen auch blitzartig abgerufen werden können, um Bedrohungen abzuwenden.

Hiermit möchte ich den eher persönlichen bzw. den Testpiloten-Teil zunächst verlassen und die Gelegenheit nutzen, um auf die Luftfahrtentwicklung im Nachkriegsdeutschland etwas allgemeiner einzugehen.

Wir Deutsche sind ja berühmt als Vorausdenker, brillante Ingenieure und Techniker. So verwundert es nicht, dass es in unserem Land war, wo Otto Lilienthal vor mehr als 120 Jahren der erste Menschenflug der Neuzeit gelang.

Ein Streit ist inzwischen über die Frage entbrannt, ob nicht auch der erste Motorflug von einem Deutschen, dem Herrn Weißkopf, in USA bereits zwei Jahre vor den Gebrüder Wright durchgeführt worden ist.

Unumstritten ist, dass das erste Düsenflugzeug, gebaut von Ernst Heinkel, bei uns flog.

Auch die Raumfahrt hat ihre Wiege in Peenemünde. Von dort aus ist die V2 zum ersten Mal in das Weltall vorgestoßen, bevor Wernher von Braun diese Rakete in den USA bis zum Booster für den Mondflug weiterentwickeln konnte.

So erfolgreich wir Deutsche beim Erfinden, Entwickeln und Erproben sind, so ungeschickt sind wir aber bei der konsequenten wirtschaftlichen Auswertung unserer Luftfahrtprodukte gewesen. Hierzu muss man sich vor Augen halten, dass in den vergangenen 60 Jahren genauso viele öffentliche Gelder in den deutschen Flugzeugbau geflossen sind wie in Frankreich; aber anstatt damit normale, marktgerechte Flugzeuge zu bauen wie unsere Nachbarn, haben wir uns ständig mit unwichtigen Details verzettelt. Und nachdem die oft recht kuriosen Geräte geflogen waren, hat man bald selbst nicht mehr an sie geglaubt und die Projekte oft zu früh zu den Akten gelegt.

Dafür nur zwei Beispiele:

- In den sechziger Jahren wurden in der Bundesrepublik Deutschland mehrere Versionen von Senkrechtstartern entwickelt. Neben der von mir schon erwähnten Do 31 flog auch noch die VJ 101 von Messerschmitt in Manching und die VAK 191 von VFW in Bremen. Beim geringsten politischen Gegenwind gab man alle drei Projekte jedoch auf und schrieb Hunderte von Millionen Entwicklungskosten in den Wind.

Die Engländer hingegen ließen ihren Senkrechtstarter, den "Harrier", der aus der gleichen Epoche stammt, auf Sparflamme ständig weiterfliegen, bis er in den 80er Jahren nach der Royal Air Force auch von der US-Marine und von Spanien in großer Stückzahl beschafft wurde. Der "Harrier" fliegt heute noch in der x-ten Variante und wird auch im neuen Jahrtausend ein Exportschlager für das Vereinigte Königreich bleiben.

- Als zweites Beispiel sei die Firma VFW in Bremen genannt, die in den 70er Jahren ein kleines, marktgerechtes Verkehrsflugzeug baute. Nachdem man die Triebwerke aber auf den Flügel setzte, statt sie wie üblich unter den Flügel zu hängen, was unter anderem leichtere Wartung und eine geringere Vibrationsanfälligkeit bedeutet hätte, musste auch deren Modell 614 ein Flop werden, da der Markt diese Konstruktion nicht akzeptierte.

Im Jahr 1968 hatte die deutsche Luftfahrttechnologie einen gewissen Höhepunkt erreicht. Ideen und Finanzmittel waren aber jetzt weitgehend erschöpft. Die Umsetzung des schon Erreichten auf dem Weltmarkt misslang.

So kam es, dass drei Jahre später beim Aéroson in Paris die Franzosen unter anderem Mirage, Mercure, Falcon, Jaguar und Concorde vorfliegen konnten, alle aus nationalen Steuergeldern entwickelt. Deutschland war lediglich mit der Dornier Do-28 Skyservant, auch "Bauernadler" genannt, vertreten, wieder ein Flugzeugunikum, das seine zwei Triebwerke an tiefliegenden Flügelstummeln hängen hatte.

So war es nicht verwunderlich, dass die großen deutschen Traditionsfirmen nach diesem Zeitabschnitt nacheinander das Handtuch werfen mussten.

Als einzige Alternative blieb, sich in Kooperationen mit den erfolgreicherer Nachbarn zu vereinen. Tornado, Alpha-Jet und Airbus nahmen so ihren Anfang; alles "49 %-Programme", wie ich sie nenne: das heißt Programme, bei

denen wir zwar 49 % der Kosten übernahmen, die Verantwortung der Projekte aber zu 100 % immer dem Mehrheitspartner überließen.

Es ist auch hier wie in der Politik: Wer die Mehrheit hat, hat das Sagen und behält die volle Kompetenz.

Durch den kleinen prozentualen Unterschied gaben die deutschen Entwicklungsmannschaften nach und nach ihre Kompetenz auf, die sogenannte "Systemfähigkeit", die Fähigkeit also, für ein ganzes Flugzeug und nicht nur für Teile davon verantwortlich zu zeichnen.

Eine rühmliche Ausnahme blieb lange Zeit die Firma Dornier, die sich bis Ende der neunziger Jahre die Systemfähigkeit erhalten konnte.

Die neuesten Entwicklungen haben aber gezeigt, dass auch dort mit dem erfolgreichen Regionalverkehrsflugzeug DO 328 das letzte Modell vom Band gelaufen ist. Der amerikanische Partner, der gefunden wurde, hatte die Immobilien-Raubkampagne, die 1989 unter der Daimler Benz AG Führung begann, inzwischen erfolgreich abgeschlossen und die Firma weitergereicht, u. a. an einen schweizerischen Konzern (RUAG), der immer noch von den Errungenschaften der alten Firma Dornier profitiert und insbesondere die Wartung der Alpha Jet und Do 228 Flotte sicherstellt.

Mit dem Verkauf der Firma Grob an einen schweizerischen Investor vor mehr als 6 Jahren war der totale Verlust der deutschen Entwicklungskompetenz endgültig besiegelt.

Wo stehen wir heute?

Viele der materiellen und ideellen Werte sind verloren gegangen oder in branchenfremde Bereiche geflossen. Der erwartete wirtschaftliche Erfolg blieb aus. Da auch bis heute unter dem DASA/EADS/Cassidian-Dach kein einziges neues deutsches bemanntes Flugzeug auf dem Reißbrett entstanden ist, muss ernsthaft bezweifelt werden, ob dieser Luftfahrtgigant noch in der Lage und gewillt ist, sich auf dem Weltmarkt weiter zu behaupten.

Viele hochqualifizierte Spezialisten haben das im Sinken begriffene Schiff in den vergangenen 20 Jahren verlassen.

Wie bekomme ich jetzt aber wieder die Kurve zum Testpiloten und wo bleiben hier Perspektiven, insbesondere für die Jugend?

Die geschilderte Negativentwicklung ist ja Gott sei Dank nur eine Besonderheit der Luftfahrtindustrie in unserem Land. Aber Fliegen heißt ja noch mehr:

- Wir haben erstens ein funktionierendes Lufttransportsystem. Unser nationaler Carrier, die Lufthansa, ist führend auf dem Weltmarkt.

Und solange es der größte Wunsch vieler Menschen ist, möglichst weit von der Heimat entfernt einen schönen Urlaub zu verbringen, werden Piloten und Techniker gebraucht, um dort die dafür notwendigen Vehikel zu betreiben.

- Zweitens hat auch die Schule der Nation, die Bundeswehr, ein gut funktionierendes Ausbildungssystem und bringt hochqualifizierte Luftfahrttechniker und Piloten hervor.

Ich glaube, es lohnt immer noch, sich für die Verteidigung unseres Landes und global für die Verteidigung unseres freiheitlichen Gesellschaftssystems einzusetzen.

- Last but not least bleibt da noch die Freizeitfliegerei. Sie erfreut sich ungebrochener Beliebtheit, auch wenn die Medien in letzter Zeit immer unfreundlicher mit den Sportfliegern umspringen und sie oft als ungeliebte Störenfriede und Umweltschädlinge darstellen. Der Flugplatz Fürstenfeldbruck ist dafür ein trauriges Beispiel.

Dabei wurde der Geräuschpegel von Propellerflugzeugen seit 1960 um 90 % auf nur noch 10 % gesenkt – von Lärm kann keine Rede mehr sein, höchstens noch von Geräuschen – und der Kilometerverbrauch der meisten Sportflugzeuge liegt unter dem eines Mittelklasse-Pkw.

Aber: Ich bin sicher, dass die Fliegerei trotz dieser negativen Meinungsmache überleben wird. Aktionen wie "Pro Luftfahrt" helfen; hilfreich sind außerdem Veranstaltungen wie diese, aber wir müssen konzentriert daran arbeiten, die Medien für unsere Belange zu gewinnen.

Schluss

60 Jahre Fliegerei haben mich davon überzeugt, dass der Traum vom Fliegen in jedem Menschen tief verwurzelt und nicht wegzudiskutieren ist.

Zugegeben, der eine hat Angst, damit umzugehen und drückt dies möglicherweise dadurch aus, indem er vehement gegen das Fliegen protestiert. Der andere hat den Mut, seinen Traum durch das Erlernen der Fliegekunst in die Realität umzusetzen.

Sicher war das Fliegen von Hochleistungskampfflugzeugen für mich das aufregendste Erlebnis. Hierbei wird die dritte Dimension wirklich erlebt: nämlich dann, wenn man im senkrechten Steigflug der Schwerkraft der Erde entflieht.

Aber gleich danach ist auch das Segelfliegen einzuordnen als die schönste Art, um sich im Luftraum über und losgelöst von der Erde zu tummeln.

Ernst Udet hat diese Schwärmerei einmal in einem einfachen Satz zusammengefasst, indem er sagte:

Das Fliegen ist das Leben wert.

Das Fliegen war auch mein Leben wert, und solange ich denken kann, war das immer mein flugsportliches und berufliches Motto.

In diesem Sinne wünsche ich auch Ihnen, dass Sie sich Ihre Begeisterung für die Luftfahrt noch lange erhalten und sie auch an die Jugend weitergeben. Den Fliegern unter Ihnen wünsche ich auf neudeutsch "many happy landings" und auf altdeutsch ein glückliches "Hals- und Beinbruch".