

ATON

# Grenzenlose Freiheit über den Wolken

 united  
p.c.

# Inhaltsverzeichnis

<a href="#"><u>Impressum</u></a>	2
<a href="#"><u>Grenzenlose Freiheit über den Wolken</u></a>	3
<a href="#"><u>Mein Leben vor der Pilotenlizenz</u></a>	8
<a href="#"><u>Auf der Suche nach einem neuen schönen Ziel...</u></a>	15
<a href="#"><u>Fliegen weltweit und im neuen Lebensbereich</u></a>	38
<a href="#"><u>Aus Homer: die Flucht des Ikaros</u></a>	41
<a href="#"><u>Gründung der „Sportflieger Steyr“ am 13. 8 1931:</u></a>	44
<a href="#"><u>Der zweite Start eines blühenden Vereines</u></a>	48
<a href="#"><u>Wie wurde man damals Flugzeugpilot?</u></a>	57
<a href="#"><u>Wie sollte ein Luftfahrzeug ausgestattet sein?</u></a>	59
<a href="#"><u>Warum kann ein Flugzeug ohne Motor fliegen:</u></a>	61
<a href="#"><u>Wie gelangt Segelflieger in die Luft?</u></a>	64
<a href="#"><u>Erlebnisberichte der „Spotflieger Steyr“ bis 1960</u></a>	67
<a href="#"><u>Motorflug in Steyr:</u></a>	74
<a href="#"><u>Modellflug in Steyr:</u></a>	77
<a href="#"><u>Die „Sportflieger Steyr“ vor der Jahrtausendwende:</u></a>	80
<a href="#"><u>Ein neues Jahrtausend beginnt</u></a>	95
<a href="#"><u>Mein erster 1000er</u></a>	106
<a href="#"><u>Ein Segelfliegertraum wird wahr!</u></a>	109
<a href="#"><u>Dienstreise nach Schweden</u></a>	114
<a href="#"><u>Vom Fliegen und vom Festhalten schöner Eindrücke</u></a>	116
<a href="#"><u>Situationen, die man sich im ganzen Leben merkt</u></a>	118
<a href="#"><u>Über den Fallschirm ins Cockpit</u></a>	120
<a href="#"><u>Das „normale Segelfliegen“ von Hans Blumenschein</u></a>	124
<a href="#"><u>LOLH - Werksflugplatz Hofkirchen</u></a>	132
<a href="#"><u>Chronik des Fliegens in Steyr und in der weiten Welt</u></a>	137

# Impressum

Alle Rechte der Verbreitung, auch durch Film, Funk und Fernsehen, fotomechanische Wiedergabe, Tonträger, elektronische Datenträger und auszugsweisen Nachdruck, sind vorbehalten.

Für den Inhalt und die Korrektur zeichnet der Autor verantwortlich.

© 2020 united p. c. Verlag

ISBN Printausgabe: 978-3-7103-4741-2

ISBN e-book: 978-3-7103-4829-7

Umschlagfoto: Eddy Supersberger

Umschlaggestaltung, Layout & Satz: united p. c. Verlag

Innenabbildungen: Sportfliegerklub Steyr

[www.united-pc.eu](http://www.united-pc.eu)

# Grenzenlose Freiheit über den Wolken

Zuerst sollte man wissen, worum es geht, aber...

man hat es ohnehin schon längst geahnt: Der träumerisch anmutende Titel handelt von einer dringenden Sehnsucht. Schon in der Urzeit und wahrscheinlich lange vor dem jämmerlichen Absturz des Ikarus wollten viele Menschen

- f l i e g e n -

das war ein über Jahrtausende unerfüllter Wunschtraum der Menschheit! Fliegen wurde in der Antike als Privileg der Götter bezeichnet. In der christlichen Vorstellungswelt hatten Engel Flügel. Man kann sie in Gemälden der klassischen Malerei des flämischen Peter Paul Rubens, eines spanischen Ribera oder Murillo und vieler anderer Künstler oftmals mystisch, gelegentlich auch gebieterisch aber immer mit feierlich ernsten Gesichtern bestaunen. Eindrucksvoll verzieren und bewachen sie zumeist in leuchtendem Gold landauf und landab viele Kirchen und Altäre. Bei uns kommt kein Weihnachtsmann durch den Schornstein herunter und Ho - Ho - Ho ... kein Rentierschlitten. Nein, in unserer Heimat kommt am Weihnachtsabend das zauberhaft glitzernde Ehrfurcht ausstrahlende Christkind vom Himmel geflogen.

Manche Vögel können über beachtlich weite Strecken ohne Flügelschlag dahinfliegen. Der geniale Leonardo da Vinci wurde bereits durch den Vogelflug dazu animiert, Skizzen von Fluggeräten zu zeichnen, die aber zu seiner Zeit niemals zum Einsatz kamen. Dieses vogelgleiche Fliegen sollte doch auch für uns Menschen machbar sein, vielleicht unter dem Einsatz leichtgewichtiger Hilfsmittel? Bedenken wir doch einmal kurz: Richtiges Fliegen war für uns Menschen erst wenige Jahre vor 1900 möglich. Anfangs

flogen nur wagemutige Pioniere über sehr kurze Strecken. Neben der eigenen Muskelkraft setzten sie dabei auch technische Antriebshilfen ein. Nicht nur das Aufsteigen in die Luft war für sie ein unüberwindbares Problem. Auch eine Landung aus einer Höhe von mehr als drei Metern sollte frei von Verletzungen erfolgen.

Nahezu unbeweglich im Wind gleitende Vögel waren von Anfang an die Vorbilder findiger Konstrukteure wie Otto Lilienthal, der 1891 mit seinem Apparat eine Distanz von 250 m schaffte. Zu Beginn eines Fluges einmal ausreichend an Höhe zu gewinnen, sollte zuerst ermöglicht werden. Das musste gelöst werden, wenn man hoch in den Lüften ganz ohne Motor auskommen und als Segelflieger lautlos fliegen wollte. Steil abschüssig von einer Bergeshöhe zu starten, war auf die Dauer zu mühsam, wenn man sich nicht eines besonders leichten Paragleitschirms oder des schon etwas sperrigeren Flugdrachens bediente. Beide Systeme wurden aber erst erfunden, nachdem man sich mit diversen Flugapparaten in die Lüfte erhoben hatte.

Unvermeidlich erscheint jetzt, fundamentale trockene Überlegungen voranzustellen: Zum vogelähnlichen Fliegen brauchen wir zwei Flügel. Bei Flugzeugen sprechen wir von Tragflächen. Die bauchige Wölbung an deren Oberfläche bewirkt bei Vorwärtsbewegung einen Sog nach oben. So kann sich das stolze Gewicht eines Verkehrsflugzeuges mit Passagieren in die Luft erheben, sobald diese Vorwärtsbewegung rasant genug erfolgt. Den Vorwärtsschub erreicht man mit starken Düsen oder weniger kräftig mit nur einem oder auch mit mehreren Propellern. Wir Menschen können von frühen Lebenstagen an gehen, ja sogar laufen können wir. Allerdings nicht ganz so schnell wie viele andere Lebewesen. Seit der Erfindung des Rades können wir Menschen auch fahren und das sogar rasend schnell, wenn ein glatter Boden hohe

Geschwindigkeiten erlaubt und unser Erfindungsgeist ein gutes Antriebssystem bietet. Mit der Möglichkeit einer raschen Fortbewegung war eine wesentliche Voraussetzung für ein Abheben vom Boden und auch für den aktiven Einsatz einer Winde gegeben.

Beim Segelflugzeug war der Start mit Hilfe einer kräftigen Seilwinde des Rätsels Lösung und die Geburtsstunde des Segelfluges. Für diese Winde konnte man ganz gut einen Motor einsetzen. Einmal hoch oben in der Luft angekommen, sollte der weitere Flug ohne Antriebshilfe möglich sein. Die von den Segelflugpionieren gewonnenen Erkenntnisse werden später in eindrucksvoller Weise zeigen, worauf es ankommt, wenn man nach einem Windenstart nicht gleich wieder landen wollte. Kriegerische Konflikte brachten wie bei sehr vielen technischen Errungenschaften die wesentlichen Impulse für das Starten und Fliegen mit Motorantrieb oder mit Düsen Schub. Bei der Landung der Alliierten in der Normandie im Jahr 1944 kamen übrigens auch Segelflugzeuge zum Einsatz, die fast lautlos die feindlichen Frontlinien überfliegen konnten.

Wie mit dem sinnvollen Ausnützen der Aerodynamik alles begann und welche Fortschritte die Fliegerei machte oder welche fatale Rückschläge eintraten, kann man im Internet bei Wikipedia nachlesen.

Insbesondere über die absoluten Sternstunden der Fliegerei, als am 25. Juli 1909 Blériot mit dem von ihm selbst gebauten Flugapparat „Blériot XI“ als erster Mensch fliegend den [Ärmelkanal](#) überquerte. Für die rund 35 km lange Strecke von Calais nach Dover benötigte er 37 Minuten, was eine stolze durchschnittliche Geschwindigkeit von 57 km/h ergibt. Die durchschnittliche Flughöhe lag bei 100 Metern.

Eine weitere Sternstunde der Luftfahrt ereignete sich, als am 20. Mai 1927 um 7:54 Uhr Charles Lindbergh von New York zu seinem Alleinflug über den Atlantik startete. Er hatte eine enorme Strecke von 5.808,5 km (3.610 Meilen) vor sich. Aus Gewichtsgründen hatte Lindbergh zugunsten maximaler Treibstoffladung auf Funkgerät und Sextant verzichtet und musste sich deshalb mit seiner Armbanduhr, Karten und Kompass begnügen. Sein größtes Problem war ein Schneesturm bei Neufundland nach dem Start ab New York und dann über Nova Scotia. Die wiederholt auftretende Müdigkeit mit einem öfter wiederkehrenden Sekundenschlaf machten ihm auf seinem weiten Weg über den Atlantik bis zum europäischen Kontinent zu schaffen. Einige Male wachte er nur wenige Meter über der Dünung der Wasseroberfläche auf. Er musste dann immer möglichst treibstoffsparend seine vorgesehene Flughöhe erreichen. Die Navigation gelang ihm allerdings besonders gut, denn als er die Küste von Irland erreichte, war er nur 5 km vom errechneten Kurs abgewichen. Offenbar war er über dem Atlantik nur unwesentlich durch seitliche Winde versetzt worden. Bei guter Bodensicht konnte er sich nach seinem Erreichen der Landmassen immer gut orientieren und es war dann relativ leicht für ihn, an den Küsten von Irland und England entlang zu fliegen und über den Ärmelkanal Frankreich zu erreichen. Paris schließlich fand Lindbergh durch die weithin sichtbare intensive Beleuchtung des Eiffelturms mit dem Reklameschriftzug CITROEN. Nach 33,5 Stunden landete er auf dem Flughafen Le Bourget in Paris unter dem Jubel einer begeisterten Menschenmenge und gewann damit das Preisgeld von 25.000,- Dollar. Als „Flying Fool“ (Fliegender Narr) von der Presse titulierte, fand zu seinen Ehren sogar eine Konfettiparade in New York statt – Lindbergh war ein Nationalheld geworden.

Vorangestellt wird, dass Fliegen mit oder ohne Motor in vielen Belangen völlig verschiedene Erlebnisinhalte und

unterschiedliche Anforderungen für die Piloten und deren Passagiere darstellt. Als stolzer Besitzer des PPL (Privatpilotenlizenz), einer Genehmigung für Motorflugzeuge und für Motorsegler und eben nicht für Segelflieger wird der Erzähler den Lesern hoffentlich die Faszination, die vom reinen Segelfliegen ausgeht, möglichst lebhaft schildern können.

Ohne Segelfluglizenz darf man den Motor zum Beispiel zum Landen nicht einfach ausschalten, vielleicht um sich selbst und der Umgebung des Landegeldes den Propeller- und Motorlärm zu ersparen. Ich darf hingegen meinen Motor bis zum Leerlauf drosseln. Die Fortbewegung hoch in der Luft mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens bringt eine besondere Ruhe und man kann beim Heimfliegen aus großer Flughöhe immer wieder ausprobieren, ob man den Flugplatz im Leerlauf erreicht. Einmal hörte ich bei diesem Unterfangen die besorgte Stimme einer sympathischen Betriebsleiterin im Funk, deren Information deutlich von der für den Funkverkehr üblichen Phraseologie abwich:

„Toni, komm doch nach Hause, die Sonne geht bald unter und es wird bald dunkel! Ich schalte die Lichter entlang der Piste ein, damit du dich besser orientieren kannst.“

Sie konnte noch nicht wissen, dass ich wenige Kilometer vom Flugplatz entfernt, eben im Begriff war, meine bevorstehende Landung anzumelden.

Der erste Einstieg zum Segelfliegen ist nichts für Senioren und sollte bereits in jungen Jahren erfolgen. Der Nichtfliegerin muss so nebenher einiges an Theorie rund ums Fliegen, sei es mit Motor oder mittels Thermik, erklärt werden. Nach dem Studium der ersten Kapitel wird mancher Leser meinen, bereits ausreichende Kenntnis erworben zu haben, um das Fliegen selbst zu versuchen. Der Autor wird sodann freudig feststellen, dass er sein Ziel

erreicht und einen neuen Flieger gewonnen hat. Alle aktiven oder bereits zur Ruhe gesetzten Flugzeugpiloten mögen jetzt wegen mancher Banalitäten nicht mitleidig lächeln, sondern mit Andacht an ihre erste Flugschule, an ihren ersten Alleinflug und somit an ihre eigene Nachahmung des Ikarus erinnert werden.

# Mein Leben vor der Pilotenlizenz



Den immer wieder verdrängten geheimen Wunschtraum, eine grenzenlos weite Aussicht ohne wesentliche körperliche Anstrengung von einem selbst gesteuerten Sportflugzeug aus zu erleben, vergönnte ich mir erst in recht späten Tagen meines sonst überaus erfüllten Lebens. Somit möge mir vorweg die Schilderung erlaubt sein, wie meine persönliche Geschichte als Flugzeugpilot begann und wie Fliegen von mir erlebt wurde. Andere im Fliegerklub sind schon viel früher von ebendieser Leidenschaft erfasst worden. Mit ihren Erlebnissen bei ihrem Spiel mit der Thermik wollen wir uns später befassen.

Um im Beruf erfolgreich zu sein, sollte man sich in den Arbeitspausen einem vernünftigen Ausgleich widmen. Dem Erzähler bot sein ausgefülltes und von vielen schönen Höhepunkten begleitetes Berufsleben genügend Freizeit, ausnahmslos alle Berggipfel im Umfeld von etwa zweihundert Kilometern Luftlinie mindestens einmal zu besteigen. Zugegeben: Bei wenigen schwindelerregenden

Bergtouren war die Führung durch mutige und kundige Partner sowie die Kenntnis von Seiltechniken nötig. Jedoch waren dem Ausblick in die Ferne immer große körperliche Anstrengungen vorangegangen, die ein Flieger aber nicht auf sich nehmen muss. Neben diesen anstrengenden alpinistischen Herausforderungen konnten von mir gleichermaßen schweißtreibend hohe Pässe der Alpen mit dem Rennrad bezwungen werden.

Neben dem Sport durfte in meinem Leben die Kultur nicht auf der Strecke bleiben. Für meine vielen Opern- und Konzertbesuche und auch für die eingehende Bewunderung aller Gemäldegalerien Europas als selbstauferlegte Pflichten hatte ich immerhin mehr als fünfzig Jahre Zeit. Auf der Strecke der kulturellen Erbauung blieben die Bühnenerwerke eines Shakespeare, Schiller, Goethe und anderer Literaten. Diese Bildungslücke zu schließen, steht jedoch weiter auf meinem Lebensprogramm.

Bleiben wir aber beim Sport:

Eine Wohnsitzverlagerung sowie die damit verbundene viel zu weite Distanz zum Segelwasser waren der Anlass, ein geräumiges Ferienhaus am See, von dem andere nur träumen können, zu verkaufen und die Fahrten mit diversen Segelbooten aufzugeben. Mit einem Sportsegelboot vom Typ Korsar hatte alles ziemlich sportlich begonnen. Bei Starkwind zu kentern und nach dem Aufstellen wieder weiter zu segeln war ein oft geübtes Vergnügen und am Peleponnes konnte sogar ein breiter Katamaran nach einer Kenterung wieder flottgemacht werden. Mit meinem Korsar ergab sich für mich das Problem, dass ich mit einem neu angeschafften Fockroller das Vorsegel mittels Seilzug rasch und bequem aufrollen oder setzen wollte. Den Zugang zum Vorschiff hatte der Konstrukteur mit einer Platte gegen einen unerwünschten Wassereintritt abgedichtet. Zum festen Verschrauben des

neu erworbenen Gerätes ganz vorne am Bug musste man sich, ausgerüstet mit einer Stirnlampe, nach dem Entfernen der Verschlussplatte durch die enge Öffnung vorwärts zum Bug quälen und dafür sorgen, dass sich dort der festgeschraubte Rollmechanismus keinesfalls mitdrehte. Der Geburtsvorgang zur Rückkehr durch den engen Zugang ans Tageslicht war mit einer komplizierten Steißlage zu vergleichen, wobei mir jedoch kein intensives Pressen einer Gebärenden zu Hilfe kam. Leider lockerte sich das Zeug immer wieder, sodass sich dieses Abenteuer mehrmals wiederholte.

Den daneben angeschafften Laser könnte man mit einem größeren Surfbrett mit Sitzplatz vergleichen und hatte den Vorzug, mit einem am Rumpf aufgesteckten Masten rasch segelbereit zu sein. Der allseits umschlossene Bootskörper hatte nur hinten eine kleine Öffnung, die mit einem Stoppel, ähnlich einem Sektkorken verschlossen war. Vor einer meiner Ausfahrten hatte ein Dieb meinen Verschlusskorken entwendet. Dieses Manko hatte ich dann erst spät bemerkt, als mein Boot kaum mehr manövrierfähig war und ich mich abmühen musste, in den Hafen zu kommen. Wieder an Land bedachte man mich mit einer ernsten Rüge, weil ich viel zu spät beim Mittagessen erschienen war. Denn es dauerte mindestens eine lähmende Stunde bis der Bootskörper wieder völlig entleert war.

Dem Korsar und dem Laser folgte ein kengersicherer Kimmkieler mit absperrbarer Kajüte. Das Schiff stand vor dem Verkauf an einen Chemiker einer Pharmafirma im österreichischen Jenbach bei Austernfischern in Frankreich im Einsatz. Man konnte es dort bei Ebbe auf seinen beiden etwa zehn Zentimeter hohen Kimmen stehen lassen, bei Bedarf aussteigen und Austernkulturen pflegen oder ernten. Den Zweitbesitzer lernte ich durch einen puren

Zufall in Tirol beim Besuch seines Pharmabetriebes kennen. Er gab das kleine Schiff an meinen Freund Willi weiter, der eines der raren Seegrundstücke mit einem kleinen Weekendhäuschen am Attersee besaß. Dieser Willi war an einem friedlichen Nachmittag mit seinen beiden Enkelkindern weit in den See hinausgesegelt. Ein völlig unvermutet aufgekommener Sturm lehrte den Opa für das Leben seiner geliebten Enkelkinder inbrünstig beten. Wieder sicher an Land, hatte er von diesem für ihn sonst so beglückenden Sport die Nase voll. Er wollte sein Seglerleben möglichst rasch beenden und war dann heilfroh, mit mir einen Abnehmer für sein Schiff gefunden zu haben. Dieses leicht trailerbare Segelboot, in dem man im Hafen vor einem Restaurant oder einem Geschäft seine Utensilien sicher verstauen und zur Not auch übernachten konnte, wäre für mich grundsätzlich ideal gewesen. Aber ein Detail fehlte - und alle anderen im Yachtclub hatten es: mein Schiff hatte als einziges kein Achterstag! Das ist das Stahlseil von der Mastspitze zum hintersten Ende des Bootes. Das Vorstag und die beiden Wanten genügten eben, um den Mast stabil zu fixieren. Ein solches Achterstag nachzurüsten verhinderte der lange Großbaum, das ist der in meinem Fall zu lange Balken, an dem das Großsegel befestigt ist und der dem unachtsamen Segler bei einer Patenthalse gegen den Kopf knallt. Eine kurze Erklärung für Nichtsegler sei mir noch vergönnt: die Fahrtrichtung gegen den Wind zu ändern ist ein harmloses und beim Segeln gegen die Windrichtung oftmals geübtes Manöver, welches man Wenden nennt. Ein Richtungswechsel bei einer Segelei mit dem Wind nennt man Halsen. Wenn das ohne Absicht passiert, kann es vor allem für den Steuermann gefährlich werden, weil der Wind das Großsegel oft mit Wucht herumreißt. Man spricht jetzt von einer Patenthalse, bei der einiges zu Bruch und gelegentlich der unachtsame Verursacher über Bord gehen kann.

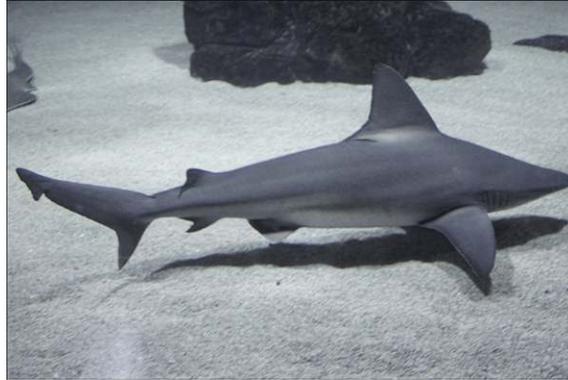
Mein seelisches Leiden des fehlenden Achterstags wurde aber nach einigen Jahren durch einen feschen Zweimaster erlöst. Jetzt brauchte man schon einen Kran, um das Schiff aus dem Wasser zu heben oder vom trockenen Winterquartier in den See zu befördern. Das stolze Schiff mit seiner achterlichen Kajüte ähnlich der Santa Maria von Christoph Columbus und einer eigenen Kammer mit einem chemischen Klosett verfügte allerdings über insgesamt sechs Segel, die der Situation angepasst immer wieder gehisst und eingeholt werden sollten. Dieses arbeitsintensive Prachtstück war dann der definitive seglerische Endpunkt meines Sportes über dem Wasser. Resümee: Ein Segelboot ist ein Loch im Wasser, in das man sein Geld hineinwirft. Dieser Satz hatte sich über viele Seglerjahre immer wieder bestätigt.

„Was wollen denn die närrischen Urlauber, wenn sie neuerdings mit schwergewichtigen großen Flaschen am Rücken die Welt unter Wasser erkunden? Genügen ihnen denn nicht die oft atemberaubenden Sehenswürdigkeiten fremder Länder?“

Das waren meine Bemerkungen, wenn ich Tauchern beim Üben im Hallenbad zusah. In Elath wollte ich es dann einmal genau wissen und besorgte mir dort leihweise das gesamte Equipment. Meinem Tauchlehrer zeigte ich dann flach im seichten Wasser liegend das OK-Zeichen, nachdem ich festgestellt hatte, dass ich nur aus dem Tank mit komprimierter Luft atmen konnte. Das erste Abtauchen mithilfe des begleitenden Tauchlehrers eröffnete mir zu meiner großen Überraschung eine faszinierende Wunderwelt. Das hatte ich mir zuvor wirklich niemals als derart schön vorgestellt! Tauchen war dann der Anlass für Fernreisen nach Mexiko, nach Ägypten, zu den Malediven oder zu den Philippinen. Nicht im Segelboot über dem nassen Element, sondern im Neoprenanzug oder nur mit

Badekleidung in tiefen klaren Tauchspots (und nicht in einem der eisigkalten Alpenseen) wollte ich einen erlebnisreichen Sport ausüben. Einen Taucherkurs mit abschließender Prüfung und dazu noch einen Rettungstauchkurs erachtete ich als unbedingt notwendige Voraussetzungen. Das Erlebnis der Schwerelosigkeit und der formen- und farbenreichen Vielfalt unter Wasser waren die Triebfedern für neue Abenteuer. Im Schwebzustand gut austariert konnte man in der Tiefe Delfinfamilien und ausgedehnte Schwärme von Sardinen begleiten oder auch durch eine scheinbar undurchdringlich dichte Mauer bestehend aus einer riesigen Zahl bunt gestreifter herziger Orientsüßlippen widerstandslos hindurch gleiten. Mit der Zeit hatte man die bange Furcht abgelegt und konnte arglos auch neben stattlichen Haifischen schwimmen. Der gefürchtete weiße Hai ist mir allerdings nie begegnet. Bei Haifischbegegnungen sollte man über eine sehr empfindliche Region dieser Raubfische an deren Nasenspitze Bescheid wissen. Eine auch nur sanfte Berührung dieser Stelle macht den Fisch wehr- und orientierungslos und er verliert sein Interesse, sein Gegenüber anzugreifen.

Man sollte vor einem Hai nie flüchten. Weil ein Taucher für einen Hai kein jagdbares Wild darstellt, kann man ihn scheinbar ignorieren oder ihn ohne Fluchtbewegung beobachten. Besonders Mutige können ihm wie ein Hans Hass entgegenschwimmen - und wie soeben beschrieben bei der Nase nehmen.



Im Vordergrund meines perfekt geschriebenen Tauchbuches standen zuletzt nur noch all die eindrucksvollen Begegnungen mit Großfischen. Im Einzelnen waren es Wale, Mantas, Haie, Stachelrochen oder große Barsche. Aber all die zu Beginn meines Taucherlebens bewunderte Vielfalt an bunt leuchtenden Korallenstöcken, den niedlichen kleinen Seepferdchen, dümmlich blickenden Napoleons oder Blaupunktrochen wurden nur als „das übliche Kleinzeugs“ beschrieben. Wenn man derart Schönes nahezu verächtlich als verzichtbare und unbedeutende Nebensache bewertet, sollte das schwergewichtige und voluminöse Taucherzeugs besser zu Hause bleiben. Auf die bis heute noch offene Begegnung mit einem Hammerhai, einem Ammenhai, der angeblich nur bei Provokation für den Taucher gefährlich ist oder einem riesigen nur Plankton fressenden Walhai gab es für mich dann keine Gelegenheit mehr.