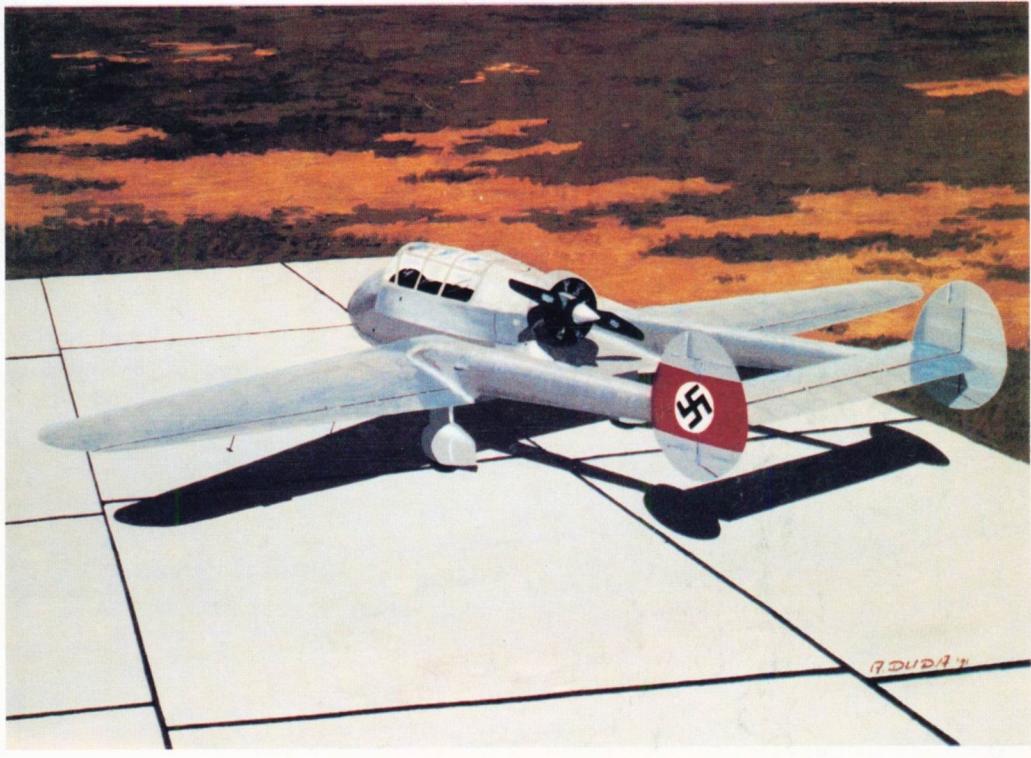


AVIATIK

DEUTSCHE FLUGGESCHICHTE

5



RUDRA 71

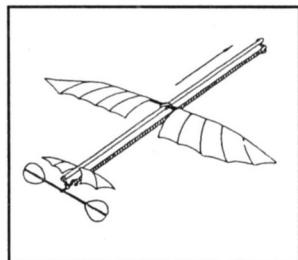
Versuchsflugzeug Wn 16

Luftfahrt pioniere vor Otto Lilienthal

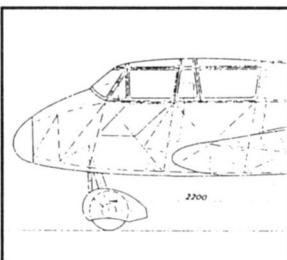
Bordflugzeug FF 33 e "Wölfchen"

Erinnerungen eines Nachtjägers

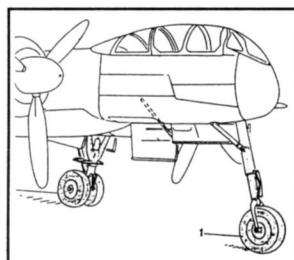
Flugzeugkennzeichen Liste E



Seite 5



Seite 32



Seite 39

Uwe W. Jack

**5 Luftfahrtione vor
Otto Lilienthal**

Horst Thürling

**18 Die deutschen
Flugzeugzulassungs-
kennzeichen Liste E**

Christian Kirsch

**22 Bordflugzeug
Friedrichshafen
FF 33 e "Wölfchen"**

Willy Radinger & Walter Schick

**32 Versuchs – und
Schulflugzeug
Wiener – Neustädter
Wn 16**

O. H. F.

**39 Erinnerungen eines
Nachtjägers**

2 Briefe an AVIATIK

14 AVIATIK Portait

28 Suche/Biete

29 Für Sie Gelesen

30 Fluggeschichte Aktuell

46 Die Fotoseite

48 Vorschau & Impressum

Titelbild

*Die Wiener – Neustädter Wn 16 steht
bereit zum Start
Graphik von Andreas Duda*

BRIEFE AN AVIATIK



LINKS : Die schwer beschädigte He 57 nach der Notlandung.
(Sammlung Menke)

Das Rätsel der DD-Kennungen

Das "Rätsel" ist eigentlich gar kein Rätsel. Die Kennungen AA+AA bis ZZ+ZZ wurden den Flugzeugwerken für einen bestimmten Fertigungsblock eines Flugzeugtyps zugeteilt. Diese Flugzeuge wurden über sog. Schleusen verschiedenen Einheiten, je nach Anforderung zugeteilt. Kam das Flugzeug zu einem Einsatzverband, so wurde das Werkskennzeichen übermalt und das Verbandskennzeichen aufgepinselt.

So übernahm ich z.B. die Ju 88 A4 SL+PF am 7.3.1943 in München Riem für die 9./KG 30 in Aalborg. Dort angekommen malte unser 1. Wart unterstützt von zwei Malern der FBK das Kennzeichen 4D+DT und den weißen Ring des Einsatzraumes Mittelmeer sowie den "stürzenden Adler" des KG 30 auf gelbem Feld (III. Gruppe) und die gelbe Motorunterseite auf. Das alte Kennzeichen

ist damit gelöscht und kann wieder verwendet werden. Der "stürzende Adler" ist übrigens bei Marineflieger-Geschwader 1 auf den Tornados leicht abgewandelt wieder zu finden.

Wurde ein Flugzeug jedoch z.B. einer Schule zugeteilt, so blieb das Kennzeichen, das zugleich Funkrufzeichen war, bestehen. So habe ich auf der Kampfbeobachterschule Stolp Reitz 1942 u.a. die Ar 66 BB+FS, BB+DF, die Potez 63 CC+EI, CC+EE, in Hörsching bei Linz u.a. die Fw 58 BN+AB, die Ju 88 BW+AR, die Do 17 Z BC+MB geflogen. Warum soll also bei DD-Kennzeichen ein "Rätsel" sein?

Die aufgeführten DD-Kennzeichen der Do 217 stammen halt aus einem Fertigungsblock eines Dornier-Werkes. Die Flugzeuge wurden sicher an Einsatzverbände z.B. KG 2, KG 40, Erpr. Kdo. 21 (FX 1400) geliefert. Damit waren die Kennzeichen wieder frei. So konnten, oder auch nicht, neu vergeben werden.

Fest steht nur, daß an Schulen keine besonderen Kennzeichen vergeben wurden. Kennzeichen wurden nur an Hersteller vergeben. Traten an einer Schule gleiche Kennzeichengruppen auf, so handelte es sich um die zugeteilte gleiche Fertigungsgruppe eines Flugzeugwerkes.

Dipl.Ing. Fritz Mack – Pullach

Zum Thema von Herrn Manfred Zundel aus AVIATIK 1 ... habe ich einige Ergänzungen anzufügen:

- Die Ju 52 mit der Kennung DD+FV flog am 19. November 1942 bei der Blindflugschule 3 in Prag – Rusin.
 - Die Junkers W 34, Kennung DD+IK, flog am 30. September 1941 bei der FFS A/B 62 Bad Wöhlau/Quedlinburg.
 - Die Arado 66, Kennung DD+DX, flog am 12. Juni 1941 bei der FFS A/B 62 Bad Wöhlau/Quedlinburg.
- Die Kennungen und Daten sind dem Flugbuch eines Fernaufklärers entnommen.

Ruprecht Stocker – Bad Tölz

Flugboot He 57 ?

[Ich übersende ein Foto eines Flugbootes], bei dem es sich um eine He 57 handeln könnte. Das Flugzeug ist am 30. Juli 1937 notgelandet und wurde durch Personal des Lehrgeschwaders (Barth) geborgen. Kann vielleicht einer der Leser weitere Angaben machen?

Jochen Menke – Offenbach

Es handelt sich bei der auf dem Foto abgebildeten Maschine mit der Kennung D-OJAS um die He 57, die als Unikat gebaut wurde. Sie trug die Werknummer 343 und wurde im Mai 1931 als D-2067 zugelassen. Auf Anregung von Anthony Fokker wurde sie von den Heinkel-Werken in Erwartung eines Exportmodells für die USA nach amerikanischen Zollmaßen und Baurichtlinien in Ganzmetallbauweise hergestellt. Da die Maschine aufgrund des hohen Leerge wichts bei voller Ausrüstung und Beladung nicht flugfähig war, wurden der Rumpf und der Bootsbug umgebaut. Ab April 1933 flog sie bei der DVS in List auf Sylt.

[Die Redaktion]

Ju 287 und AS 6

Am meisten interessiert mich als Ingenieur natürlich die Ju 287 und die kleine AS 6 V1 ...

Es ist gut, daß der Verfasser auf den gravierenden Unterschied zu einem segelnden

Bierdeckel verwies, sonst käme heute noch ein "Laien" auf die Idee, etwas ähnliches zu bauen.

Gleich nach dem Ende des Krieges sind viele deutsche Flugzeuge in Erdmulden vergraben worden. Könnte man keinen Aufruf starten, solche Fundgruben wieder zu lokalisieren. Einen Motor herzurichten würde mir großen Spaß machen.

Manfred Wilske – Schwarzen

Markierungen der Luftschlacht um England und Fotoseite Heft 2 und 3

Ich habe ... nur den Eindruck, daß [in Ihrer Zeitschrift] in einigen Fällen doch zu viel "geforscht" und hineingeheimnißt wird.

So z.B. in Heft 2 [im Artikel] von Herrn Kirsch. Könnte es nicht so gewesen sein?:

Um die eigenen Flugzeuge besser kenntlich zu machen und Eigenabschüsse in der Hektik des Luftkampfes zu vermeiden, wurde der Befehl gegeben, die Schnauze der Maschinen gelb anzustreichen. Das wurde von einem Maler der FBK frei nach Schnauze ausgeführt. So sind bei verschiedenen Gruppen verschiedene Varianten entstanden. Ein System ist nicht zu erkennen.

So ist vielleicht bei der Bemalung der [zweiten] Maschine auf der letzten Umschlagseite die Farbe ausgegangen oder es war wegen "Alarmstart" keine Zeit mehr, und

die Maschine wurde bei diesem Einsatz abgeschossen.

Hs 129

Kurz nach Kriegsausbruch wurde eine kleine Vorserie Hs 129 A-0 gebaut und 1940 an die Truppe ausgeliefert. Das Flugzeug wurde wegen zu geringer Sicht und zu hohen Steuerdrücken von der Einsatztruppe abgelehnt. Die Maschinen wurden an die rumänische Luftwaffe verkauft (lt. Kens-Nowarra).

Einen Einsatzverband SG 101 gab es nicht. Alle Verbandsbezeichnungen über 100 bis 200 waren Schulen. Warum soll man die Landescheinwerfer, die Pfeilung der Tragflächenvorderkante – die keine war und den "Knick" in der Flügelhinterkante – die gerade nach außen lief – beachten?

Fw 190

Das Flugzeug gehörte zum JG 11, das 1944 in der Reichsverteidigung aufgestellt wurde (breiter gelber Ring).

Dipl.Ing. Fritz Mack – Pullach

Diese Focke-Wulf Fw 190 A-2 war auf keinen Fall beim JG 11 im Einsatz, wie uns der Einsender des Fotos angab.

Das JG 11 entstand im April 1943 aus einer Teilung des JG 1. Die angesprochene A-2 mit rotem oder blauem Rumpfband scheint vielmehr bei einer Schuleinheit eingesetzt worden zu sein. Dafür spricht auch die weiße "2" auf dem Rumpfband.

[Die Redaktion]



Bulgarisch-deutsche Zusammenarbeit

...Dazu eine Bemerkung:

Am 9.08.1943 wurde an Bulgarien eine Anzahl von "Sanitäts-Störchen" geliefert (die genaue Zahl ist mir nicht mehr bekannt). Eine der Maschinen (die D-EYWZ) hat mein Vater damals nach Sofia geflogen. [Siehe AVIATIK-Portrait in diesem Heft].

... [Ich füge] die entsprechende Seite aus dem Flugbuch ... bei.

Heinz Riediger – Albstadt

	350880	"	"		1	17 ⁰⁰	"	"	11 ⁰⁰	10 ⁰⁰
Fe 156	D-EYWZ	Überführungsflg.	Kassel-Rothwest	7.8.43	9 50		Wien - Asperm	7.8.43	13 30	22 0
"	"	"	Wien - Asperm	8.8.43	15 16		Janos - Bawaria Ried	8.8.43	18 16	180
"	"	"	Berlin-Pankow-Ries	"	18 21		Belgrad-Zemun	"	18 28	7
"	"	"	Belgrad-Zemun	"	19 00		Opava - Pilsen Ried	"	19 07	7
"	"	"	Opava-Pilsen Ried	"	19 58		Belgrad-Zemun	"	20 05	7
"	D-EYYG	Reiseflg.	Belgrad-Zemun	9.8.43	10 02		Belgrad-Zemun	9.8.43	10 07	5
"	D-EYWZ	Überführungsflg.	"	"	11 56		Sofia-Bogowisje	"	14 12	164
					15 50				17 18	00

Gotha Go 241

Ich habe im Museum für Verkehr und Technik die Ausgabe Nr. 4 der AVIATIK erworben und bin diesmal in einem Punkt sehr enttäuscht. Die Zeichnung der Go 241 auf den Mittelseiten ist total mißlungen. Sie wurde dilettantisch ausgeführt; die Liste der fehlenden Details ist ellenlang. Das fängt bei den gekritzten Motoren an und endet bei dem viel zu eckigen Seitenleitwerk. Viele Einzelheiten, die auf dem großen Foto zu erkennen sind, fehlen. In der Zeichnung ist

die Gepäckraumklappe zu sehen, auf dem Foto jedoch nicht. Überhaupt ist die Zeichnung ein "Mischmasch" aus beiden Fotos. Es fehlt auch eine Maßstabangabe, die für einen Scratch-Bauer wie mich einfach zu wichtig ist. Es ist bedauerlich, daß die Qualität des guten Artikels durch die sehr schlechte Zeichnung erheblich beeinträchtigt wird. Darüber hinaus hat es Herr Jack versäumt, eine Quellenangabe anzufügen. Hoffentlich haben Sie für die nächsten Hefte ein glücklicheres Händchen mit den Zeichnungen

auf den Mittelseiten. Außerdem ist Ihnen zu dem Foto auf Seite 13 ein Fehler unterlaufen, denn die abgebildeten Maschinen sind keine Focke-Wulf Fw 44, sondern Heinkel He 72.

Jörg Bauschke – Berlin

Mir ist noch keine Zeichnung der Go 241 bekannt, darum sollte diese Abbildung (natürlich viel kleiner!) Leser zu Ergänzungen anregen. Meiner Meinung nach gehören in Zeichnungen oder Artikel nur Behauptungen, für die sich auch Hinweise finden, deshalb bin ich auf Ihre Ergänzungen gespannt. UWJ

Luftfahrt pioniere vor Otto Lilienthal

Uwe W. Jack

Wir ehren in diesem Jahr das Werk eines großen Pioniers. Die Festreden werden sich erstaunlich ähneln – ist doch die Schar der Lilienthal-experten eng begrenzt. Aus der geringen Zahl der Berufenen erwächst ein viel gravierender Mangel, als die Einförmigkeit der Ehrungen: eine Diskussion über die Bedeutung Lilienthals findet nur im geringen Maße statt¹. Schon wird Lilienthal als "Erfinder des Flugzeugs" bezeichnet. Lilienthal konnte weiter sehen als seine Vorgänger, aber er stand ja auch auf deren Schultern. Lilienthals Leistungen für die Luftfahrt sind so großartig, daß es ihm keinesfalls zum Nachteil gereicht, auch seine Vorläufer zu würdigen.

Das philosophische Grundproblem

Seit Jahrtausenden beobachtet der Mensch den Flug der Tiere; jedes Stück Natur scheint seinen festen Platz in einer nach

1) Es erscheint mir zweifelhaft, die Ehrungen den Biographen zu überlassen. Erfahre ich denn aus einer Einstein-Biographie Tiefschürfendes über die Relativitätstheorie? Den Büchern über Lilienthal kann man u.A entnehmen, daß Gustav drei Mark Strafe wegen zu früh beginnender Verputzarbeiten an seinem Haus bezahlen mußte. Über die wichtigen Grundlagen, wie z.B. die mögliche Literatur, welche Lilienthal in der Gewerbeschule, im Verein zur Förderung der Luftschiffahrt oder im Patentamt zur Verfügung stand, schweigen sich die Forscher aus.

göttlicher Ordnung geschaffenen Welt zu haben. Eine Technik zur Veränderung der Natur, wie z.B. ein Dach gegen den Regen, kommt somit einer (meist unbewußten) Kritik an der Schöpfung gleich. Wer fliegen will, zweifelt daran, daß es gut ist, daß der Mensch keine Flügel hat. Durch die Technik entfernt sich der Mensch also von der Natur, leidet aber unter diesem Verlust. In Mythen und Träumen kann er diese verlorene Einheit wiederfinden. Die ersten Darstellungen von Menschen mit Flügeln dienen diesen religiösen Zwecken: Die Todesgöttin in Ägypten oder der Kondormensch in Mittelamerika. Der Wunsch, selbst zu fliegen, ist die erste Voraussetzung auf dem Weg zur Luftfahrt. Uns sind die Menschen, welche diesen wichtigen Schritt gingen, nicht bekannt, dennoch sollten wir ihnen unseren Respekt nicht versagen. Der Versuch, durch bloße Nachahmung des Vogels selbst zu fliegen, ist dann die Konsequenz aus Tierbeobachtungen und dem Wunsch zu fliegen.

Die bekannte Geschichte der Flugerzählungen und –versuche beginnt mit dem Griechen Daidalos, welcher in Kreta gefangen gehalten wurde, sich Flügel schaffte und mit seinem Sohn Ikaros durch die Luft floh. Ikaros kam übermütig der Sonne zu nahe und stürzte zu Tode. Die Botschaft an die Zeitgenossen ist klar: Mit der Technik

verhilft sich der Menschen selbst zur Freiheit, muß aber mit ihr verantwortungsvoll umgehen. Diese fortschrittliche Meinung konnte sich nicht lange in Europa² behaupten. Mit dem um 1215 geborenen englischen Franziskaner Roger Bacon, wurde der Streit, ob der Mensch das Recht habe, die Natur zu ändern, neu entfacht. Neben der Forderung, Experimente in die Wissenschaft einzuführen, verärgerte er seine Glaubensbrüder mit der Vorhersage: "Ein Instrument könne gemacht werden, überall hinzufliegen, wenn man in der Mitte des Gerätes sitzt und eine Maschine dreht, durch die die Flügel, künstgerecht zusammengesetzt, die Luft nach Art eines fliegenden Vogels schlagen." Roger Bacon war ein mutiger Vorkämpfer für die Idee, daß die Technik ein legitimes Mittel ist, das Leben des Menschen zu gestalten. Für alle nach ihm stellte sich nun die Frage nach der Beschaffenheit der technischen Hilfsmittel für den Menschenflug.

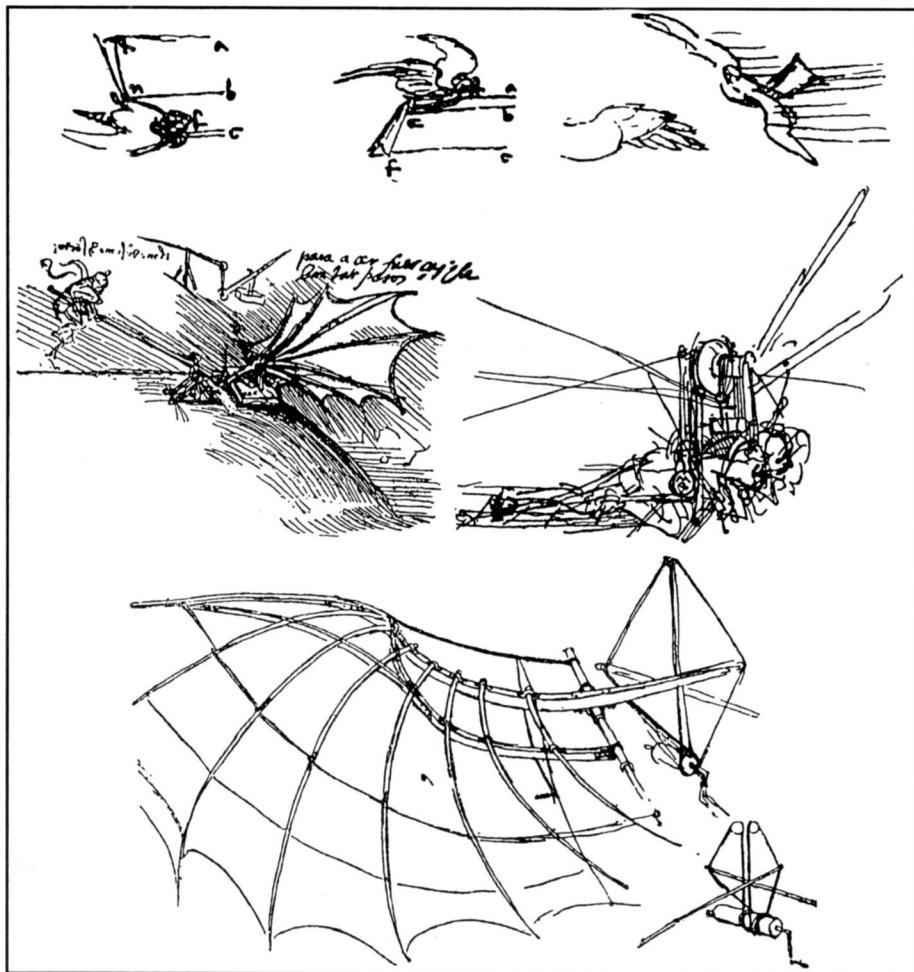
Tierbeobachtung und Konstruktion

Aristoteles' Behauptung, Vögel fliegen, weil sie in der Luft Auftrieb erfahren, wie Holz im Wasser, wurde lange Zeit kritiklos akzeptiert. Der von Roger Bacon eingeleitete Niedergang der Scholastik entfachte eine wissenschaftliche Blütezeit ungekannten Ausmaßes, die italienische Renaissance. Das größte Genie dieser Zeit, Leo-

2) Ich beschränke mich hier auf die Entwicklung in Europa. Die Chinesen waren uns, mit ihren "Fliegenden Wagen" weit voraus (ca. 1750 v.Chr.). Der erste Mensch, welcher (mit heute nachvollziehbarer Technik) den Erdboden verließ und sicher zurückkehrte, soll etwa 500 v.Chr. mit einem Drachen geflogen sein. Ebenso fanden Flugversuche in anderen Hochkulturen statt, genannt seien hier die islamische Welt und Mittelamerika.

3) Die Materialien Leonards entsprechen den später bei Lilienthal eingesetzten. Der Fortschritt basiert also nicht auf neuen Werkstoffen. Stephan Nitsch verdaue ich den Hinweis, daß Lilienthals Werkstoffe überall billig verfügbar sind und so die Verbreitung der Flugapparate entscheidend begünstigt haben.

nardo da Vinci, zeichnete auch Vögel und Detailskizzen von Flügeln. Sein Werk zur Flugtechnik steht als größter Einzelbeitrag noch heute unangefochten da. Zur Erforschung des Fluges sollten nach Leonardo vier wichtige Punkte geklärt werden: der Luftwiderstand, die Anatomie, die Flügelbewegungen und der Segelflug der Vögel. Systematisch unternahm er Fallversuche und forschte über den Luftwiderstand. Seine Untersuchungen führten zu der Erkenntnis, daß sich der Schwerpunkt vor dem Auftriebsmittelpunkt befinden müsse. Einmal sah Leonardo einen Geier von einem Felsen aus gegen den Wind starten. Er notierte: "Die Vögel mit großen Flügeln und kurzem Schwanz verlassen die Erde mit Hilfe des Windes ... wie es mir ein Raubvogel zeigte ... am 14. März 1505." Daraufhin begann er mit der Konstruktion von Flugmaschinen. Um festzustellen, ob ein Mensch einen Flügel bewegen kann, entwarf er ein Gestell, in dem ein fledermausartiger Flügel auf und nieder geschlagen wird. Das Ergebnis formulierte er klar: "Der [künstliche] Vogel ist ein Instrument, das nach den Gesetzen der Mathematik arbeitet, ein Gerät, das der Mensch mit allen notwendigen Bewegungen machen kann, allerdings nicht mit der entsprechenden Stärke." Trotzdem arbeitete er weiter an Flugmaschinen mit schlagenden Flügeln, versuchte aber nicht, diese vogelgleich zu gestalten: "Du mußt daran denken, daß dein Vogel nichts nachahmen sollte als die Fledermaus ... weil ihre Flughaut nicht durchlöchert ist." Leonards Flügelkonstruktionen sahen hölzerne Hauptholme vor, an denen dünne Leisten befestigt waren, welche Leinenstoff über den Flügel spannten. Versteift wurden die Konstruktion durch Spannschnüre. Es soll Hinweise geben, nach denen Leonardo sogar die Bedeutung der Flügelwölbung erkannt hatte. Zu den geplanten Materialien³ für seine Flugmaschine schrieb er: "... und daß sich niemand mit Verbindung von Eisen aufhalte, weil sie leicht brechen beim Verdreh-

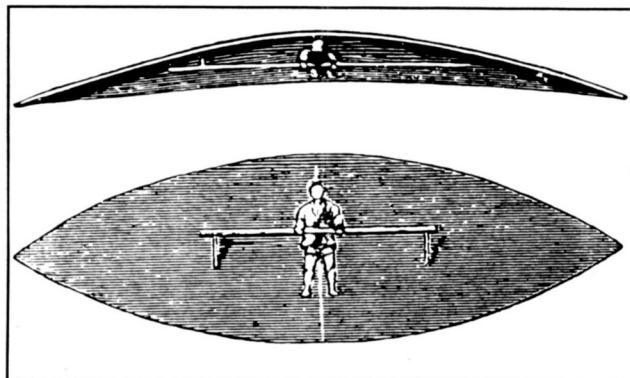


hen, oder nachgeben." Eingedenk seiner Beobachtung im März 1505 prophezeite Leonardo da Vinci: "Es wird seinen Flug nehmen, der große Vogel vom Rücken des Hügels, das Universum mit Verblüffung, die Welt mit seinem Ruhme füllend, und ewige Glorie wird sein dem Ort, da er geboren ward." 15 Jahre hatte sich Leonardo mit dem Flug beschäftigt, selbst aber keine praktischen Flugversuche unternommen. Dafür hatte er ein solides Fundament an Wissen und Entwürfen geschaffen, auf

dem zukünftige Pioniere aufbauen können. Aber sein technisches Werk blieb lange Zeit unbekannt, erst Anfang des 19. Jahrhunderts wurden seine Notizen weithin verbreitet.

Die Suche nach dem richtigen Weg

Leicht ließe sich das ganze Heft mit den sonderbaren Entwürfen der frühen Luftfahrt pioniere füllen. Von Vögeln getra-



LINKS : Meerweins Entwurf für einen Gleiter mit gewölbter Fläche.

RECHTE SEITE : Meerweins Schüler Jacob Degen mit seinem Ventilflügelapparat.

gen, durch luftleere Kugeln gehoben, vom Morgentau mitgenommen oder durch Elektrizität in der Luft gehalten, wollten sich Phantasten von der Erde erheben. Die Naturgesetze kümmerten sie wenig. Dennoch ist ihr Beitrag zur Erförberung der Luft nicht so gering, wie oftmals behauptet wird. Die Popularisierung des Fluggedankens wurde durch die Verbreitung amüsanter Romane weit vorangetrieben⁴. Die Verbreitung der Idee des Fliegenwollens führte eben auch zu Entdeckungen, welche die Flugtechnik weiterentwickelten⁵. Schon frühzeitig gliedern sich die Projekte in verschiedene Entwicklungslinien:

- 1) *Fahrzeuge leichter als Luft*, Auftrieb durch Verdrängung der Luft (z.B. Heißluft- und Gasballone).
- 2) *Flächenflieger*
 - 2a) Schwingenflieger, Auf- und Vortrieb durch Schlagen der Flächen (z.B. vogelähnliche Flugapparate).

4) In diesem Zusammenhang sei auf den entscheidenden Beitrag der Erfindung der Buchdruckkunst auf den wissenschaftlichen Fortschritt hingewiesen.

5) Ferber wird gerne zitiert: "Eine Flugmaschine erfinden heißt gar nichts, sie bauen nicht viel, sie versuchen ist alles." Der Mut, sich mit einer Flugmaschine in die Tiefe zu stürzen, muß geachtet werden, ohne den Wert der Phantasten gering zu schätzen. 1873 beschied der große Physiker Helmholtz der Fliegerei – schwerer als Luft – eine Absage. Nach dieser Meinung war jeder, der so fliegen wollte, ein Phantast. Einen solchen Phantasten aber ehren wir heute.

2b) Starrflügler, der Auftrieb resultiert allein aus der Vorwärtsbewegung des Flugapparates in der Luft (Drachen, Flugzeuge, Gleitschirme oder Auftriebskörper).

2c) Drehflügler, deren auftriebserzeugende Flächen um eine Achse rotieren (z.B. Hubschrauber, Schaufelradflugzeug).

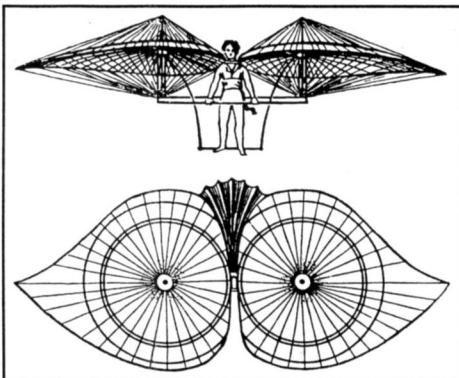
- 3) *Reaktionsflieger*, der Flug wird durch Rückstoß aufrecht erhalten (Rakete).
- 4) *Phantastische Flugapparate*, deren Flugprinzip im Gegensatz zu geltenden Naturgesetzen stehen (z.B. mit Tau gefüllte Behälter, Hexenbesen).

Diese Gliederung brauchte bis heute nicht erweitert zu werden.

Eine 1616 in Venedig veröffentlichte Schrift des Serbokroaten Fausto Veranzio zeigt einen Mann bei einem Sprung von einem Turm mit Fallschirm. Auch Leonardo hatte einen Fallschirm gezeichnet. 1628 veröffentlichte Friedrich Hermann Flandern seine Schrift "De arte volandi". Darin mahnt er zur Vorsicht bei Flugversuchen. "Er solle seine Flügel erst wie eine zahme Gans ... gebrauchen, nämlich auf den Zehen damit über die Erde laufen, dann sich stufenweise höher erheben, bis er Fertigkeit und Mut erhielte." Wie weise diese Ratschläge waren erfuhr 1660 der Augsburger Schuster Salomon Idler. Mit seinen Flügeln wollte er sich von einem Turm herabstürzen, wurde jedoch überzeugt, dies erst einmal von einem niedrigen Gebäude aus zu tun. Er schlug unsanft in die bereitgelegten Decken und

zerstörte danach seine Flügel. 1678 wollte der Franzose Besnier mit zwei Stangen, an denen er Klappen befestigt hatte, fliegen. Erstaunlich bei seiner Konstruktion ist die völlige Loslösung vom Beispiel des Vogelflügels. Georg Pasch aus Kiel, ein gottesgelehrter Professor, scheiterte 1695 unsanft mit seinem Bemühen zu fliegen. Der Schotte Scott ließ 1749 sechs verbundene Drachen mit Thermometern steigen. Durch Zündschnüre fielen diese zu festgelegten Zeiten herunter, so daß die Temperatur in verschiedenen Höhen gemessen wurde.

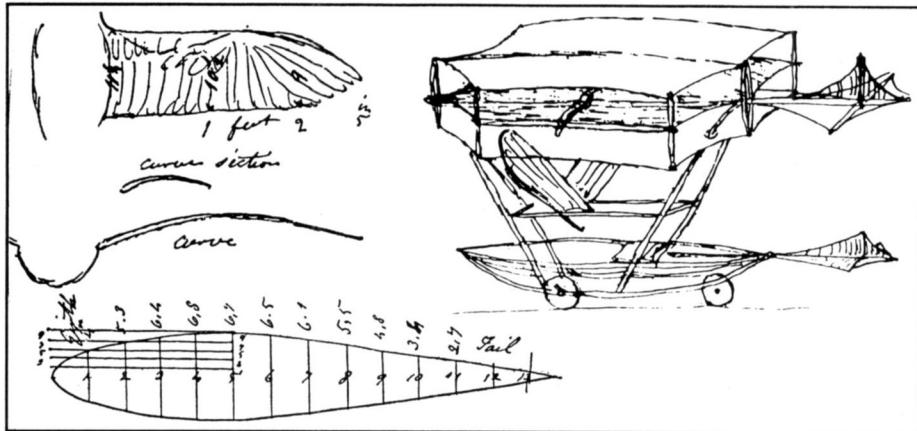
Ein schwanzloses Fluggerät entwarf um 1781 der badische Baumeister Karl Friedrich Meerwein. 1785 kam seine Schrift "Die Kunst nach Art der Vögel zu fliegen" heraus. Darin führte er die Maße verschiedener Insekten und Vögel auf, um zu beweisen, wie die Größe der Flügel mit dem Körpergewicht ansteigt. Ein Mensch, so berechnete Meerwein, könne mit Flügeln von 12m^2 Fläche fliegen. In einem Saal in der Wiener Universität stellte 1807 der Meerwein-Schüler Jacob Degen seine Flugmaschine einem gelehrteten Publikum vor. Auf der Tragfläche mit 6,7m Spannweite und 2,5m größter Tiefe befanden sich etwa 3500 kleine Klappen. Beim Niederdrücken des 12kg schweren Flügels schlossen sie sich und ließen die Luft dann beim Anheben hindurchströmen. Allein durch seine Kraft hatte sich Degen nicht vom Boden heben können. Um das zu hebende Gewicht zu reduzieren, hängte er an ein Seil, welches über eine Rolle an der Decke lief, ein Gegengewicht von 66 Pfund. Mit 25 Flügelschlägen hob er sich so 16m in die Höhe und schwebte wieder zu Boden. Im Freien verließ Degen den Boden unter einem kleinen Gasballon hängend, der die fehlende Auftriebskraft ersetzte. So ermutigt, wollte er seine Kunst vor einer großen Menschenmenge in Paris vorführen. Doch der Ballon besaß nicht genügend Tragkraft, Degen blieb am Boden. Die enttäuschte Menge verprügelte den verhinderten Flieger und zerstörte die kunstvolle Flugmaschine. De-



gen entsagte allen weiteren Versuchen. Eine Rampe hinab lief 1811 der "Schneider von Ulm" Albrecht Ludwig Berblinger, um mit seinem Flugapparat ⁶ die Donau zu überfliegen. Er stürzte ins kalte Wasser und mußte den Spott der Zuschauer über sich ergehen lassen. Nach diesem Mißerfolg wurden keine weiteren Versuche Berblingers bekannt und er starb bald darauf.

Einen kleinen Hubschrauber aus Vogelfedern zeigten Launoy und Bienvenu 1784 vor der Akademie der Wissenschaften in Paris. Mit einem gleichartigen Hubschraubermodell begannen 1796 die Versuche von George Cayley. Zuvor hatte er schon eingehend den Vogel studiert und vermessen. Auf einer seiner Skizzen ist erstmals der gewölbte Querschnitt des Flügels zu sehen. Seine Tierbeobachtungen ließen ihn die V-Stellung der Flügel als Mittel zur Erhöhung der Flugstabilität erkennen. Er wußte um die mangelnden theoretischen Voraussetzungen für den Bau von Flugmaschinen. Deshalb begann er eine Reihe von Versuchen zum Luftwiderstand ebener Flächen mit einem Rundlaufgerät ⁷. Cayley erkannte dabei, daß der Luftwiderstand durch eine geeignete Formbildung erheblich gemindert werden kann.

6) Die große Ähnlichkeit der Bilder von Berblingers Flugmaschine mit der von Degen röhrt daher, daß Berblinger diese kopiert hat und die komplizierten Klappen und den Bewegungsmechanismus weggelassen hat, oder die Künstler haben der Einfachheit halber die bekannten Bilder von Degens Apparat kopiert.



Durch Vermessung einer Forelle entwarf er den ersten stromlinienförmigen Körper. 1804 baute er sich ein erstes Segelflugmodell, fünf Jahre später glitt ein verbessertes großes Modell einen Hügel hinab. Cayley konstruierte in der Folge Schwingenflügler, kam aber bald von diesem Prinzip ab und entwarf Flugmaschinen mit ebenen Tragflächen. Zur Sicherung der Stabilität seiner Gleiter, stellte er die Tragflächen V-förmig und versah die Apparate mit einem Leitwerk. Die auftriebserzeugende Wirkung der gewölbten Tragfläche wurde von ihm jedoch nicht in der Praxis eingesetzt. Sein erster Versuch, einen Dreidecker-Gleiter mit einem Knaben an Bord zu starten schlug 1849 fehl. Im Jahre 1853 veranlaßte er schließlich seinen Kutscher, sich einem Gleiter anzuvertrauen. Einen Hügel hinabrollend, erhob sich der Gleiter vom Boden und segelte etliche Meter. Der Kutscher war wenig begeistert und ließ sich zu keinem zweiten Versuch überreden⁸. Bald darauf konstruierte Cayley ein 100m langes Luftschiff in Stromlinienform mit einem 50 PS-Antrieb. Cayleys Forschungen beeinflußte seine Nachfolger erheblich.

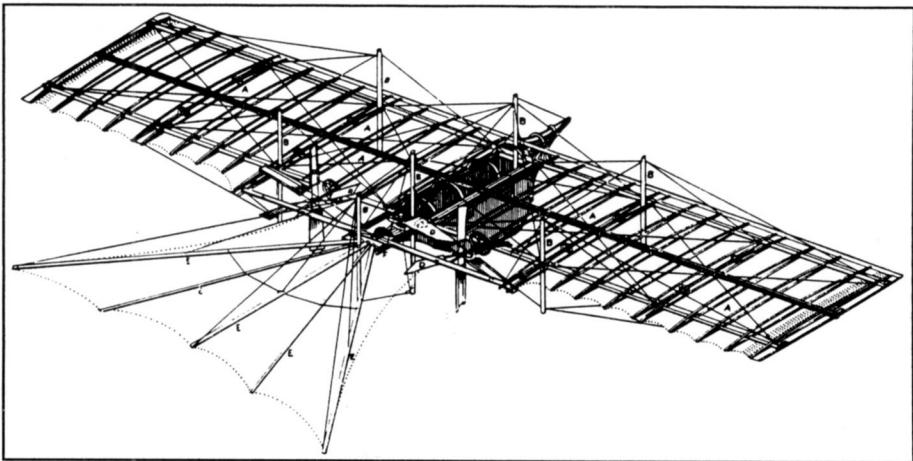
Etwa 1840 begann ein weiterer Brite mit Modellversuchen. William S. Henson sorgte dann 1843 für beträchtliches Aufsehen, als er einen "Luft-Dampf-Wagen" zum

OBEN : Cayley's Vogelskizze mit dem gewölbten Profil. Dieser Wagen rollte mit einem Knaben an Bord einen Hügel hinab.

Patent anmeldete und die erste Luftverkehrs-gesellschaft der Welt gründete. Abbildun-gen seines Apparates erschienen in vielen Zeitungen. Eine Dampfmaschine sollte zwei Schubpropeller antreiben, der Eindecker sollte über eine Tragfläche mit 45m Spannweite und 418m² Fläche verfügen. Ih-rer Zeit weit voraus, war die Tragfläche mit Rechteckumriß, als dreiholmige Konstruk-tion mit Spanten und Stoffbespannung aus-gelegt. Die Spanten waren aus Leisten, zu einem symmetrischen und gewölbten Profil,

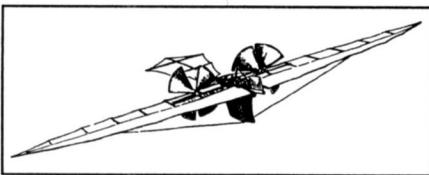
7) Das erste Rundlaufgerät zur Messung des Luftwi-derstandes von Geschossen wurde 1746 von Benjamin Robins geschaffen.

8) Charles H. Gibbs-Smith führt gerade den Kutscher von Cayley als Gegenbeispiel für einen wirklichen Flug an. "Der erste erfolgreiche bemannte Gleitflug wurde von Cayley's Flugmaschine von 1853 vollführt, aber da sie der Mensch an Bord nicht steuerte und da alle Kon-trollflächen festgestellt waren, zählt sie nicht als bemannter Gleiter." Gibbs-Smith grenzt den wirklichen Flug klar gegen die, durch Luftkräfte veränderte, ballistische Bewe-gung ab. Flugmaschinen, welche sich z.B. durch Her-unterrollen an einem Hügel Geschwindigkeit holen und dann zu kurzen Hopsern abheben, streitet er die Bezeich-nung Flugzeug ab.



OBEN : Henson's "Luft-Dampf-Wagen" von 1843. Beachtenswert ist die Tragfläche, die dem Stand der Technik vor dem Ersten Weltkrieg durchaus entspricht.

RECHTS : Das erste motorgetriebene Fluggerät – schwerer als Luft, welches kontrolliert flog: Stringfellow's Modell von 1848.



zusammengesetzt. Der Einsatz des Tragflächenprofils geht vermutlich auf Cayley zurück. Zur Steuerung verfügte die Flugmaschine über ein verwindbares Höhenleitwerk. Das kleine Seitenleitwerk befand sich unter dem Höhenruder. In Zusammenarbeit mit John Stringfellow baute Henson ein Modell mit 6m Spannweite zur Erprobung. Es gelang jedoch nicht, dieses Modell fliegen zu lassen. Entmutigt gab Henson seine Flugversuche auf, Stringfellow jedoch arbeitete weiter. Er baute ein weiterentwickeltes Modell mit Dampfantrieb, welches 1848 fertiggestellt wurde. Die Mini-Dampfmaschine trieb zwei gegenläufige Vierblattpropeller von 40cm Durchmesser an. Die Tragflächen spannten 3m, hatten eine größte Tiefe von 60cm und waren gewölbt. Die ganze Flugmaschine wog gute 4kg. Der Einstellwinkel des neu konstruierten Höhenruders konnte verstellt werden. Nach einem Fehlversuch flog die Maschine dann einwandfrei etwa 20m, bis sie in der

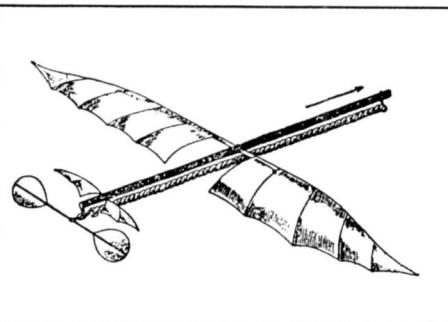
Luft aufgefangen wurde. Bis zu 40m legte das Modell zurück und führte auch Steigflüge durch. Stringfellow baute noch ein Dreideckermodell, ging aber nicht zum Bau manntragender Flugapparate über.

In Frankreich erhob sich 1852 das erste motorisierte und bemannte Luftfahrzeug vom Boden – ein Luftschiff. Mit einer 3 PS-Dampfmaschine erreichte das 44m lange Gefährt von Henri Giffard etwa 10km/h.

Der erst zwanzigjährige Alphonse Penaud verblüffte die Pariser Fachwelt im Jahre 1870 mit einem neuartigen Helikoptermodell. Angetrieben durch verdrillte Gummischnüre stieg das Gefährt in beachtliche Höhen. Eben diesen einfachen Antrieb nutzte er ein Jahr später für ein Flugzeugmodell. Mit einem Schubpropeller am Heck wurde das Flugzeug durch ein verstellbares Höhenruder gesteuert. Die gewölbten Tragflächen besaßen leichte V-Form. Eine Entfernung von 60m legte das Modell in 13 Sekunden zurück. Bald entwarf Penaud eine große

Flugmaschine zur Passagierbeförderung. 1877 meldete er diese zum Patent an. Bei einer Spannweite von etwa 30m, sollte das Startgewicht mit zwei Personen 1200kg betragen und die Maschine mit einem 30PS-Motor 90km/h fliegen. Zur Erhöhung der Seitenstabilität waren die Tragflächenenden nach oben gebogen. Penaud versuchte Giffard für den Bau eines leichten Explosionsmotors zu gewinnen, dieser lehnte jedoch ab. Völlig verzweifelt erschoß sich Alphonse Penaud 1880. Der Österreicher Wilhelm Kreß hatte Penaud besucht und seine Arbeiten gesehen. Er baute eigene Flugmodelle, teils ähnlich den Penaud'schen Flugapparaten, teils Flatterflieger mit Gummi-antrieb. Einflußreich war seine Weiterentwicklung der Form der Luftschraube. Auch sein manntragender Entwurf scheiterte am Mangel an leichten Motoren.

Eine Rampe herunter rollte die Flugmaschine des Marineoffiziers Felix du Temple 1874, um nach dem Anlauf einige kurze Luftsprünge auszuführen. Schon im Jahre 1857 war die Maschine mit nach vorn ge-peilten Tragflächen (ohne Wölbung) paten-tiert worden. Es hatte aber lange gedauert einen leichten Heißluftmotor zu bauen. Das Leitwerk ist dem Henson-Projekt nachemp-funden. Wären längere Flüge erfolgt, hätte die Flugmaschine ihr Fahrwerk einziehen können. Ein ähnliches Gefährt war der "Arial Steamer" von Thomas Moy der sich in England 1875 kurz vom Boden abhob. Ebenfalls nach einem Anlauf von einer Rampe verließ 1881 der russische Marineof-fizier Alexander Moschaiski bei St. Pe-tersburg den Boden. Bei mehreren Flugver-suchen mit seinem dampfgetriebenen Ap-parat soll er bis zu 30m geflogen sein. Auch diese Flugmaschine besaß keine gewölbten Flügel. Unter Geldnot, wie andere Pionie-re, litt Clement Aders nicht, der Bau seiner Flugmaschine wurde von der französischen Armee unterstützt. Die Flügel seiner fledermausförmigen "Eole" konnten zusam-mengelegt werden. Eine Dampfmaschine arbeitete auf zwei Propeller mit federförmig-



gen Blättern. Bei den Flugversuchen 1890 gelang ein ungesteuerter Flug von etwa 50m Gesamtlänge, bei dem die Maschine jedoch immer wieder kurz den Boden be-rührte⁹.

Schlußfolgerungen

Werner Schwipps berichtet, Lilienthal hätte sich für seine Dampfmaschinen die Patente der damals führenden Briten recherchiert lassen¹⁰. Es steht für mich außer Frage, daß Lilienthal sich auch alle erreichbare Literatur zur Flugproblematik besorgt hat und so über Erfolg und Mißerfolg seiner Vorgän-ger informiert war. Lilienthal konnte sich nicht sicher sein, daß Berichte und die veröf-fentlichten Zahlen stimmten. Dennoch be-gannen seine Forschungen und Versuche nicht bei Null. Es schien nur eine Frage der Zeit, bis der erste Mensch wirklich fliegen würde. Nach Lage der Dinge würde dies mit einer dampfgetriebenen Flugmaschine mit großen, ebenen Tragflächen geschehen.

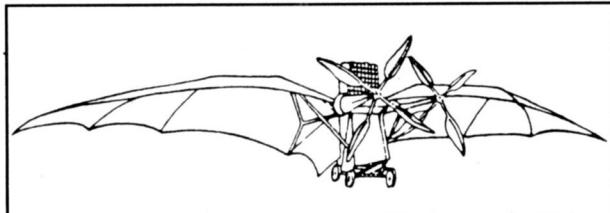
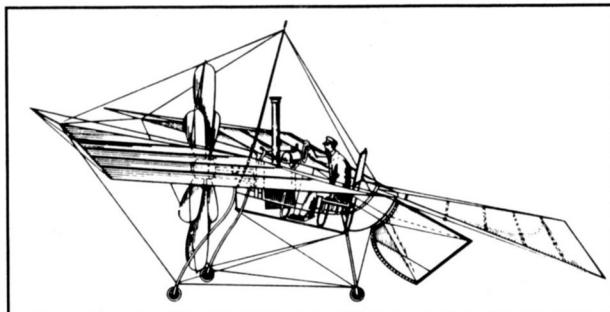
9) Ader selbst bezeichnete sein erstes Abheben vom Bo-den nur als "versuchweise". Diese Bescheidenheit legte er später ab, als er behauptete noch vor den Gebrüdern Wright etwa 300m geflogen zu sein.

10) Aussage W. Schwipps bei "100 Jahre völkerverbin-dender Menschenflug" am 16.3.91 in Schönefeld. Auf meine Nachfrage, ob Lilienthal da auch britische Luft-fahrtpatente erhalten haben könnte, wies W. Schwipps darauf hin, daß Lilienthal keinen Patentanspruch auf die Flügelwölbung erhoben hat. Dies kann zu der Vermu-tung führen, er habe die britische Priorität gekannt.

RECHTS : Wie damals üblich, waren die Tragflächen der Flugmaschine von Felix du Temple ohne Profil, aber vorwärts gepfeilt! 1874 gelangen, nach einem Anlauf auf einer Rampe kurze Sprünge.

RECHTS UNTER : Clement Ader's "Eole" griff nach Leonards Vorbild wieder den Fledermausflügel auf. 1890 gelang ein taumelnder Flug von etwa 50m.

LINKS : Das gummigetriebene Modell von Pe naud 1871.



Lilienthal ging da aber seinen eigenen Weg, den Vorstellungen seiner Jugend treu, wollte er fliegen wie ein Vogel". Nur deshalb geriet er nicht in die Sackgasse, Riesenapparate bauen zu müssen, damit Dampfmaschinen darin Platz haben. Er hat seine Vogelmaschine nicht bauen können, aber viel wichtiger ist, Otto Lilienthal hat uns den Weg eindeutig gezeigt und bewiesen: Der Mensch kann fliegen!

11) Die erste Peinlichkeit haben wir schon hinter uns: Die Fernsehdokumentation des DFF "Der Traum vom Fliegen" beginnt mit "lustigen" Aufnahmen von mißglückten Flugversuchen. Neben allerlei Maschinen und einem flügelschlagenden Ikaros—Nachfolger wird auch der Flugapparat Gustav Lilienthals gezeigt. Es gibt keinen Anlaß zu glauben, daß die Gebrüder Lilienthal jemals von ihren Vorstellungen abgerückt sind, der wirkliche Flug sei der mit schlagenden Flügeln.

Quellenangaben:

- Akademischer Verein Hütte e.V., "Hütte – Des Ingenieurs Taschenbuch", Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin 1915
- Angelucci Enzo und Matricardi Paolo, "Flugzeuge", Fal ken Verlag, Wiesbaden 1976
- Autorenkollektiv, "Aviatia Rusia", Moskau 1988
- Autorenkollektiv, "Gustav Lilienthal 1849–1933", Stapp Verlag, Berlin 1989
- Autorenkollektiv "Otto Lilienthal 1891–1991 Hundert Jahre Menschenflug" Technisch-Ökonomische Information der Zivilen Luftfahrt, Interflug, Berlin 1990

Bergius C. C., "Die Straße der Piloten", Bertelsmann Ver lag, Gütersloh ohne Jahr

Bergius C. C., "Die Straße der Piloten im Bild", Ber telsmann Sachbuchverlag, Gütersloh ohne Jahr

Courtland Canby, "Geschichte der Luftfahrt", Editions Rencontre, Schweiz 1962

Joachim Hans, "Die Eroberung der Luft" im "Gartenlau be Kalender 1909", August Scherl Verlag, Berlin 1908

Gibbs-Smith C. H., "The world's first aeroplane flights", Science Museum, London 1977

Hackenberger Willi, "Die Alten Adler", J.F. Lehmanns Ver lag, München 1960

Halle Gerhard, "Otto Lilienthal und seine Flugzeug-Kon struktionen", Verlag von R. Oldenbourg, München 1962

Halle Gerhard, "Otto Lilienthal", VDI-Verlag, Düs seldorf 1976

Hildebrandt A., "16. Sonderheft der >Woche< – Aviatik", August Scherl Verlag, Berlin um 1910

Karlson Dr. Paul, "Der Mensch fliegt", Deutscher Verlag, Berlin 1937

Lilienthal Gustav, "Flugzeug", Patentschrift Nr. 396622 vom 14. November 1922

Lilienthal Otto, "Der Vogelflug als Grundlage der Fliege kunst", Dr. Martin Sändig oHG, Wiesbaden 1965

Neher Franz Ludwig, "Das Wunder des Fliegens", Curt Pechstein Verlag, München 1938

Schwipps Werner, "Otto Lilienthals Flugversuche", Hau de & Spener'sche Verlagsbuchhandlung, Berlin 1966

Schwipps Werner, "Lilienthal", Arani Verlag, Berlin 1979

Seifert Karl-Dieter, "Es ist gewiß ein wunderbares Buch", in Trans Magazin Luft- und Raumfahrt, Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1989

Waßermann Michael, "Otto Lilienthal", Teubner Ver lagsgesellschaft, Leipzig 1989

"Der Traum vom Fliegen" 1. Teil, Fernsehdokumentation des DFF, Erstsendung 29.4.91

Flugkapitän Anton Riediger

Anton Riediger wurde am 5. Dezember 1899 in Sofia (Bulgarien) geboren. Die Schule besuchte er in Adamfalva (Ungarn). Als sein Vater 1914 starb, zog seine Mutter mit den Kindern nach Ebingen (Württemberg) zu ihren Verwandten.

Kurz nach Vollendung seines 17. Lebensjahres meldete sich Riediger freiwillig zum Wehrdienst. Da er Staatsangehöriger des österreichischen Kaiserreiches war, wurde er in dessen konsularischer Vertretung in Stuttgart gemustert und auch gleich vereidigt. Anfang 1917 rückte er zum k.u.k. Infanterie-Regiment Nr. 14 in Bad Hall/Absam (Tirol) ein und gelangte nach der Grundausbildung zum Kriegseinsatz an die Italienfront.

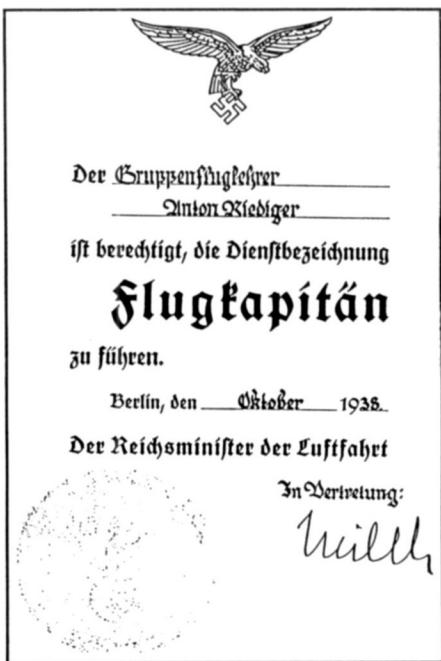
Nach der Genesung von einer am Isonzo erlittenen Verwundung erfolgte seine Versetzung zur Fliegertruppe nach Wiener Neustadt. Als Charge "Luftschiffer-Landskurm-Soldat" absolvierte er als Pilotenschüler bei der Fliegerersatzkompanie 4 in Szombathely (Ungarn) seine Ausbildung zum Flugzeugführer. Geschult wurde hauptsächlich auf Maschinen des Typs "Hansa-Brandenburg". Nach dem Bestehen seiner Pilotenprüfung kam Anton Riediger im Jahre 1918 als Aufklärungsflieger an die Front in Norditalien im Raum Piave-Venedig. Im Verlauf seiner Einsätze bei der Flieger-Kompanie 71 wurde er einmal abgeschossen.

Nach Beendigung des Krieges hatte Riediger 1922 als Versorgungsflieger für ein Frei-

korps wieder Kontakt mit der Fliegerei. Seit 1923 widmete er sich dem Bau von Segelflugzeugen und betrieb auch aktiv den Segelflugsport in Ebingen. Im Jahre 1926 konnte sich Anton Riediger endlich wieder einem vertrauten Metier zuwenden. Er kaufte sich sein erstes Motorflugzeug – eine Daimler L 20 B I. Die Maschine mit der Werknummer 8 wurde von einem Daimler F 7502-Motor angetrieben und trug das Zulassungskennzeichen D-980. Mit ihr nahm er 1927 erstmals an Vorführungen auf Flugtagen in Dänemark, Schweden und in seiner schwäbischen Heimat teil. Im selben Jahr gewann er den ersten und zweiten Preis beim Rheinischen Flugmeeting in Köln. Bei gleichartigen Veranstaltungen in Kopenhagen und Zürich machte er auch international auf sich aufmerksam.

Seit Mitte 1928 betrieb er in Ebingen einen eigenen kleinen Flugplatz, auf dem er ein Jahr später eine Halle errichten ließ. Inzwischen hatte Riediger seine Daimler L 20 veräußert und sich die Klemm VL 25 I mit der Werk-Nr. 117 gekauft, die mit dem Zulassungskennzeichen D-1603 in die Luftfahrzeugrolle eingetragen wurde. Mit dieser Maschine gelang ihm am 19. Januar 1930 als erster eine Winterlandung auf dem Gipfel des Feldbergs, dem höchsten Berg des Schwarzwaldes. Für dieses Vorhaben wurde das Flugzeug mit einer besonderen Vorrichtung ausgestattet, und zwar einer Kombination zwischen Rädern und Gleitkulpen.

Kurze Zeit später fand Riediger ein neues Betätigungsgebiet. Er wurde Einflieger bei dem schweizer Konstrukteur Alexander Sodenhoff. Dieser hatte sich der Entwicklung und dem Bau von "Nurflügel"-



OBEN : Die von Staatssekretär Milch unterzeichnete Ernennungsurkunde zum Flugkapitän.
(Alle Abbildungen Sammlung Riediger)

Flugzeuge verschrieben. Bereits im Jahre 1918 erhielt er das Patent für ein schwanzloses Flugzeug mit Flügeln, die nach rückwärts und aufwärts abgebogen waren. 1929 ließ er sich die Steuerung schwanzloser Pfeilflugzeuge mit horizontaler Spreizklappe patentieren. Anton Riediger flog die Sodenhoff A – Werk-Nr. 3 – (Kennung D-1923) in Düsseldorf ein. Als Krönung dieser nur kurzen Zusammenarbeit gelang ihm mit der fünften Maschine (D-2156) mit Sodenhoff als Passagier am 27. September 1931 ein inoffizieller Streckenweltrekord für schwanzlose Leichtflugzeuge. Der Flug führte von Zürich-Dübendorf nach Luzern, wo ein Un-



OBEN : Anton Riediger im Range eines Flieger-Stabsingenieurs. Er trägt unter dem deutschen auch das bulgarische Flugzeugführerabzeichen.

fall die Landung verhinderte, und deswegen weiter nach Böblingen. Nach diesem Zwischenspiel widmete sich Riediger wieder der "Privatfliegerei". 1933 erwarb er eine Klemm Kl VL 26 c VII (Werk-Nr. 420), die das Zulassungszeichen D-2348 trug und mit einem Hirth HM 60-Motor ausgestattet war. Zu Beginn dieses Jahres war in Deutschland eine folgenschwere politische Entwicklung eingetreten, die auch Riedigers Leben weitgehend beeinflußte. Eines der Ziele der neuen Machthaber war der – zunächst noch getarnte – Aufbau einer künftigen Luftstreitmacht. Zu diesem Zwecke wurden sämtliche luftfahrtrelevanten Aktivitäten for-

ciert und großzügig gefördert. Neue Fliegerschulen entstanden, um den erforderlichen Nachwuchs an fliegendem Personal heranzubilden.

Im Zuge der nun einsetzenden allgemeinen Gleichschaltung wurde der "Deutsche Luftsport Verband e. V. (DLV)" ins Leben gerufen, der in den neugeschaffenen Luftkreisen zahlreiche Fliegerübungsstellen unterhielt. Als Fluglehrer dieser Schulungseinrichtung in Böblingen begann für Anton Riediger ein neuer Abschnitt seines beruflichen Lebens. Seine Tätigkeit reichte von der Anfänger- bis zur Blindflugschulung, die er auf Maschinen der Typen Kl L 25, Fw 44, Fw (L) 101, Kl 31, Bü 131, Ar 66, BFW U 12a, Fw A 28, He 72, Junkers F 13, W 33 und 34 sowie Rohrbach Roland betrieb.

Mitte Februar 1936 wurde er Leiter der Flugzeugführerschule E (Ersatzwesen) in Freiburg/Breisgau. Im August 1936 erhielt er das Civil-Abzeichen für Flugzeugführer. Von Oktober bis Ende Dezember 1937 schulte er den fliegerischen Nachwuchs auf der Flugzeugführerschule (C) in Neuruppin. Anfang März 1938 erfolgte seine Versetzung als Gruppenfluglehrer an die Flugzeugführerschule E (C) (später FFS (C) 9) in Roth-Kiliansdorf, wo der Schulbetrieb wegen der schlechten Platzverhältnisse bis September 1938 in Erding abgewickelt wurde. Kurz nach Riedigers Eintreffen begann am 12. März 1938 unter der Tarnbezeichnung "Operation Otto" die Besetzung Österreichs durch deutsche Truppen, in deren Verlauf er mit den Ju 52 (Kennung : 55 +A 24 und D-AYRA) sowie der Ju W 34 (Kennung: D-OPUH) Transportflüge von Erding bzw. Oberwiesenfeld nach Wien durchführte.

Auf Grund seiner bisherigen fliegerischen Leistungen verlieh ihm der Reichsminister der Luftfahrt im Oktober 1938 die Dienstbezeichnung "Flugkapitän". Am 1. März 1939 erhielt Anton Riediger eine neue Aufgabe, die er fast genau sechs Jahre lang ausüben sollte. Das Reichsluftfahrtministerium berief

ihn zum Versuchs- und Erprobungskommando. Er wurde Abnahmeflieger für die von den Fieseler-Werken in Kassel selbst entwickelten und in Lizenz gebauten Flugzeugtypen. Neben der Fi 156, 256 und 167 flog er in dieser Funktion im Laufe der Jahre die dort gefertigten Bf 109 B, E, F, und T sowie Fw 190 A. Darüber hinaus weist sein Flugbuch Abnahme- und Kontrollflüge u.a. mit reparierten He 111, Bf 110, He 50, Ar 68, Fw 58, He 51, Ar 96 aus.

Am 16. Oktober 1939 wurde bei den Fieseler-Werken eine aus den Abnahmefliegern gebildete Werkschutzstaffel aufgestellt. Riediger stand zur Abwehr zu erwartender feindlicher Angriffe auf die Fabrikationsanlagen die Bf 109 E-1 (Werk-Nr. 6106) zur Verfügung. Der Verband wurde am 7. August 1940 wieder aufgelöst. Am 7. August 1943 wurden einige Fi 156 nach Bulgarien überführt. Riediger traf am 9. August mit der D-EYWZ in Sofia ein und trat am 13. August mit der Ju 52 (D-AKYS) den Rückflug nach Wien an. Für diese Unternehmung erhielt er das bulgarische Flugzeugführerabzeichen.

Kurz vor Ende des Krieges fand Anton Riediger noch Gelegenheit, einen der wenigen in Serie gefertigten deutschen Strahljäger zu fliegen. Am 2., 10., 11., 12. und 13. März 1945 absolvierte er in Neustadt/Donau und Kitzingen Abnahmeflüge mit fünf Me 262. Sein Flugbuch endet am 23. März 1945 mit einem zehnminütigen Abnahmeflug auf der Bf 109 K-4 (Werk Nr. 334066) in Wertheim am Main.

Im Mai 1945 versuchte er bei Schwaz am Inn (Tirol) ein geeignetes Gelände für die Landung weiterer Me 262 zu erkunden. Dabei geriet er an fast der selben Stelle, an der 1917 sein Soldatenleben begann, in amerikanische Gefangenschaft. Diese verbrachte er bis 1947 auch in britischem und französischem Gewahrsam.

Als ab 1951 in Deutschland der Segelflug wieder erlaubt war, wurde Anton Riediger sofort wieder Fluglehrer und Sachverständi-

RECHTS : Anton Riediger auf dem Flugplatz Sofia nach der Überführung der Fi 156 am 9. August 1943 im Gespräch mit dem bulgarischen Admiral Iwanoff (in weißer Uniform). Im Hintergrund sind die Hallen der Deutschen Lufthansa zu erkennen.



ger. 1952 erhielt er einen schweizer Motorflugschein und flog ab dem 3. Mai dieses Jahres im Ausland. Als 1955 die Wiederzulassung des Motorfluges in Deutschland erfolgte, erteilte man ihm den Luftfahrerschein Nr. 2 und berief ihn zum Leiter des ersten Nachkriegslehrganges für Fluglehrer und Flugsachverständige. Auf Grund seiner fliegerischen Vergangenheit wurde er in die Gemeinschaft der "Alten Adler" aufgenommen. Für die langjährige treue Mitarbeit im Dienste des deutschen Luftsports verlieh ihm der Deutsche Aero Club am 3. Juli 1956 das "Diplom Otto Lilienthal". Am 10. Oktober 1959 endete ein bewegtes und erfülltes Fliegerleben auf tragische Weise. Flugkapitän Anton Riediger stürzte kurz vor Vollendung seines 60. Lebensjahres bei den Vorbereitungen zu einem Flugtag in Balingen auf dem Klippeneck tödlich ab. Er wollte am folgenden Tag seinen Abschied von der aktiven Fliegerei nehmen. Ein Abschied, der ihm sicher nicht leicht gefallen wäre; doch das Schicksal hatte es anders bestimmt.

Heinz Riediger

Quellenangaben:

Sonderheft "Der Adler - 50 Jahre"

Flugbücher Anton Riediger

Tagebuch - Aufzeichnungen Anton Riediger
diverse Zeitungsausschnitte

Ries: "Luftwaffenstory 1935-1939", Verlag D. Hoffmann, 1974

Ries: "Recherchen zur deutschen Luftfahrzeugrolle 1919-1934",
Verlag D. Hoffmann, 1977

Ries: "Die deutschen Flugzeugführerschulen und ihre Maschinen 1919-1945", Motorbuch Verlag, 1988
modell magazin Foto Archiv Band 4, Alba Buchverlag, 1978

Lieber Leser

sicher werden Sie die *AVIATIK - DEUTSCHE FLUGGESCHICHTE* noch Jahre nach ihrem Erscheinen zur Hand nehmen. Wenn Sie zu einem Beitrag Ergänzungen geben können, senden Sie diese auch jetzt noch an die Redaktion. Autoren sitzen oft lange Jahre an "ihrem Thema" und freuen sich über jeden Hinweis.

Vielen Dank !

Die deutschen Flugzeug- zulassungskennzeichen Liste E

Horst Thürling

5. Teil

Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
D-EJAS	Kl L 26 II a	202		DVS GmbH, Schleißheim	ex D-1817
D-EJAT	Kl L 25 d VII	630			Okt. 1935: Notlandung aus un- geklärter Ursache; leicht be- schädigt
D-EJAU	He 72 D	378			
D-EJAX	Fw 44 D	358		Apr. 1934: Deutsche Ver- kehrsfliegerschule GmbH, Berlin	Okt. 1935: beim Ausrollen infol- ge Fehlers des Flugzeugführers leicht beschädigt
D-EJAZ	Kl L 26 cV	423			
D-EJBE	Bü 131 A			NSFK	
D-EJBX	D H 60 G III				
D-EJDE	Bü 131 A			Mrz. 1936: Dr. Thomas Günther, Baden-Baden	
D-EJEF	Dipfel ?				Oskar Dipfel Eigenbau
D-EJEI	Bü 131 B-3				
D-EJEL	He 63 A-0			Juni 1937: DVL e.V., Bln.-Ad- lershof	
D-EJEM	Kl L 25 d				
D-EJEQ	He 72 D			Jan. 1935: DVS Warnemünde	
D-EJES	BFW M 35 b	625		Nov. 1936: Bayerische Flug- zeug Werke AG, Augsburg	
D-EJFI	Bü 131 B-3			Mrz. 1937: Bücker Flugzeug- bau GmbH, Rangsdorf	
D-EJFO	Fw 44		1054		
D-EJFR	Go 149 L V2				
D-EJGO	Fw 44			Frühjahr 1939: LKS 2, Bln.- Gatow	
D-EJGU	Kl 32 b XIV			Mrz. 1936: DVL e.V., Bln.- Adlershof	
D-EJGX	Bü 131 D				
D-EJHA	Bü 131 A			NSFK	
D-EJHO	He 72 D	412			Dez. 1935: bei Notlandung Zaun angerollt; leicht beschä- dig't



*OBEN : Bücker Bü 131 B-3 "Jungmann"
(aus "Der Deutsche Sportflieger" vom
Dezember 1936)*

Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
D-EJIH	Kl L 25 d VII	690		DLV e.V., Ortsgruppe Berlin	ex D-3063
D-EJIK	Gerner G II Rc	50			Okt. 1935: von D-EGAQ angerollt; leicht beschädigt
D-EJIL	Kl L 26 c V	380		DVS GmbH	ex D-2389
D-EJIQ	He 72 C			Jan. 1935: DVS GmbH, Warnemünde	
D-EJIR	He 72 D			Jan. 1935: DVS GmbH, Warnemünde	
D-EJIR	Ju A 50 ci			Apr. 1937: DVL e.V., Bln.- Adlershof	
D-EJIS	He 72 D	1199			Aug. 1935: durch Risse an der Luftschraube leicht beschädigt; Sept. 1935: infolge zu späten Aufsetzens in Graben gerollt und leicht beschädigt
D-EJIT	BFW M 27 b			Juli 1936: DVL e.V., Bln.-Ad- lershof	
D-EJIZ	Kl L 25	708			Dez. 1935: beim Ausrollen Ju W 33 (D-OBIP) gerammt, schwer beschädigt
D-EJJA	Fw 44 F	1055			Dez. 1935: Tankstellendeckel angerollt, schwer beschädigt
D-EJJI	Bü 133 C			Mai 1937: Korpsführer des NSFK, Berlin	
D-EJJU	He 72			Juli 1937 – Jan. 1938: LKS 2, Bln.-Gatow	

Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
D-EJME	He 72				
D-EJMO	BFW U 12a	377			
WL-EJNO	Fw 44				
D-EJOE	Fw 44			1936: Fl.Üb.St. Herzogenau-rach	
D-EJOH	He 72 C	632		Dez. 1936–Okt. 1937: FFS (B) Halberstadt	
D-EJOI	Fw 44 J				
D-EJOM	Fw 44			Mrz.–Okt. 1939: LKS 1, Dresden–Klotzsche	
D-EJON	He 72 D	792			
D-EJOP	Bü 131 A	12			
D-EJOR	Fw 44 G	488			
D-EJOY	Kl L 25 d VII R				Teilnahme am Deutschland-flug 1935 mit Wettbewerbszei-chnen B3 (DLV–Reichsgruppe Deutsche Lufthansa)
D-EJOZ	Kl 32 B-1	898			Teilnahme am Deutschland-flug 1935 mit Wettbewerbszei-chnen C5 (DLV–Gruppe Mü-nchen)
D-EJPE	Bü 133 C		1935	E.St.(See) Travemünde Albert Falderbaum; Juni 1937: NSFK	späteres Kennzeichen TI + HJ
D-EJPO	Kl L 26 a V			Febr. 1936: Maximilian Graf von Courten, Miesbach/Obb.	
D-EJPY	He 72 D			Apr. 1937: DVL e.V., Bln.–Adlershof	
D-EJRY	He 72 D			Mai 1937: NSFK	
D-EJSR	Bü 133 C			NSFK	
D-EJUH	Kl L 25 d VII R	669			Dez. 1935: infolge Bodenbö beim Anschweben durchge-sackt, leicht beschädigt
D-EJUK	He 72 D	569		Apr. 1934: DLV e.V., Orts-gruppe Berlin; Juni 1936: FFS Perleberg	
D-EJUL	Kl L 25 d VII			Juli 1937: Georg von Schell-witz	
D-EJUP	Fw 44			Febr. 1936: FFS Perleberg	
D-EJUV	Kl L 25 d VII R				
D-EJUX	Kl L 25 d VII R	745		Apr. 1934: DLV e.V., Orts-gruppe Berlin	
D-EJUZ	He 72			Juli 1938: I./JG 136, Jever	
D-EJVU	Fw 44 I			Apr. 1937: DVL e.V., Bln.–Adlershof	
D-EJWD	Bü 133 C				

Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
D-EJXI	Kl 32 b XIV			Mai 1937: NSFK, Gruppe Berlin-Mark Brandenburg	
D-EJXY	Bü 131 A			Juni 1936: Bücker Flugzeugbau GmbH, Rangsdorf	Aug. 1935: Lösung (ins Ausland)
D-EJYE	Fw 44				Okt. 1935: beim Rollen D-EREZ gerammt, leicht beschädigt
D-EJYH	Fw 44 G	490			ausgerüstet mit Reihenmotor As 8R; Teilnahme am Deutschlandflug 1935 mit Wettbewerbszeichen B3 (DLV-Reichsgruppe Deutsche Lufthansa)
D-EJYK	Fw 44 C				
D-EJYL	He 72 C	580		Apr. 1934: DLV e.V., Ortsgruppe Berlin	
D-EJYM	Bü 131 A	8			
D-EJYN	Kl L 26 sf V	276			
D-EJYO	He 72				Teilnahme am Deutschlandflug 1935 mit Wettbewerbszeichen F3 (DLV-Gruppe Reichsluftfahrtministerium)
D-EJYQ	He 72 B-2				Aug. 1935: durchgesackt und nach Landung Kopfstand, leicht beschädigt
D-EJYR	He 72	702			ausgerüstet mit Reihenmotor As 8R
D-EJYS	Fw 44 C			DLV e.V., Bln.-Adlershof	ex D-2894
D-EJYX	Kl L 25 d VII			DLV e.V., Ortsgruppe Gotha	
D-EJYZ	Kl 32 b	897			Juni 1937: Lösung
D-EJZA	Fi F 5 R				
D-EKAA	Fw 44 J			Jan. 1937: DLV e.V., Ortsgruppe Berlin	
WL-EKAF	Fw 44				
D-EKAM	Kl L 25 c VII	517		DLV e.V., Ortsgruppe Berlin	ex D-2528
D-EKAN	Hs 125				
D-EKAP	Fw (L) 101 D	187		DVS GmbH	ex D-2579, Mai 1937
D-EKAR	He72				Lösung (zerstört)
D-EKAS	Rheinland F R 2		1934	Mrz.-Okt. 1939: LKS 1, Dresden-Klotzsche	
D-EKAT	Fw 44 F	494			
D-EKAV	Kl L 25 d VII R	771			
D-EKAX	Kl L 25 d VII R	549		DLV e.V., Ortsgruppe Berlin	ex D-2669, Teilnahme am Deutschlandflug 1935 mit Wettbewerbszeichen D1 (DLV-Gruppe Darmstadt)

Bordflugzeug Friedrichshafen FF 33 e "Wölfchen"

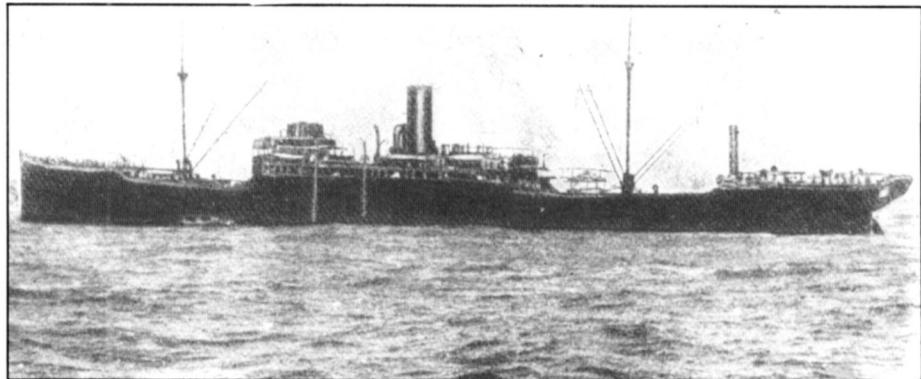
Christian Kirsch

Weitreichend bekannt sind die Fahrten der deutschen Hilfskreuzer und ihrer mehr oder minder erfolgreichen Bordflugzeuge im 2. Weltkrieg. Als einzigstes Schiff der Kaiserlichen Kriegsmarine bekam der Hilfskreuzer WOLF, das ehemalige Frachtschiff WACHTFELS, ein Bordflugzeug zugeschlagen. Dieses Schiff, unter dem Kommando von Fregattenkapitän Nerger, konnte auf seiner 15monatigen Fahrt insgesamt 28 Schiffe aufbringen oder versenken. Das Bordflugzeug, von seiner Besatzung "Wölfchen" genannt, hatte an dem außerrordentlichen Erfolg großen Anteil und bewies, wie wichtig ein funktionstüchtiges Bordflugzeug für einen Hilfskreuzer in einem solchen Kaperkrieg war.

Am 30. November 1916 lief der Hilfskreuzer WOLF aus seinem Heimathafen Kiel mit dem Befehl aus, im Indischen Ozean die gegnerische Schiffahrt zu stören. Mit an Bord befand sich ein zweisitziges Schwimmerflugzeug vom Typ Friedrichshafen 33 e mit der Marinenummer 841. Die Maschine kam aus Warnemünde vom Seeflugzeug-Versuchskommando, das alle Marineflugzeuge abnahm und teilweise aufrüstete. Gebaut wurde sie von der Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH am Bodensee. Die Besatzung bestand aus dem Piloten Oberflugmeister Paul Fabeck und dem Beobachter Leutnant zur See der Marinereserve Alexander Stein. Beide wurden eigens

zu diesem Unternehmen von der Seeflugstation Borkum auf den Hilfskreuzer kommandiert. Das Flugzeug wurde mittschiffs auf Deck abgestellt und konnte mittels eines Kranes An- und Außerbord gebracht werden. Schon kurz nach dem Auslaufen wurde die Maschine das erste Mal beschädigt. Beim Probeschießen der Bordgeschütze wurden durch den Gasdruck die oberen Rippen des Rumpfes eingedrückt. Dieses Problem trat zuerst auch bei den Bordflugzeugen der größeren Einheiten, wie z. B. der GNEISENAU und der SCHARNHORST im 2. Weltkrieg auf. Die Reparaturen wurden rasch durchgeführt und die Maschine danach demontiert im Laderaum verstaut.

Als der Hilfskreuzer Anfang 1917 in den Indischen Ozean einlief, wurde das Bordflugzeug wieder zusammengebaut und schließlich dann am 27. Januar 1917 das erste Mal eingesetzt. WOLF hatte den britischen Öldampfer TURRITELLA zwischen Aden und Colombo aufgebracht und statteite ihn danach selbst als Hilfskreuzer ILTIS aus. Um bei diesen Arbeiten vor Überraschungen sicher zu sein, setzte man das Bordflugzeug aus. Bei diesem Überwachungsflug erreichte die Besatzung eine Flughöhe von 4.000 Metern. Kurz darauf konnte der neue Hilfskreuzer entlassen werden und sollte seinen eigenen Kaperkrieg führen. Nach nur wenigen Tagen wurde die ILTIS von einem Kriegsschiff der Ent-



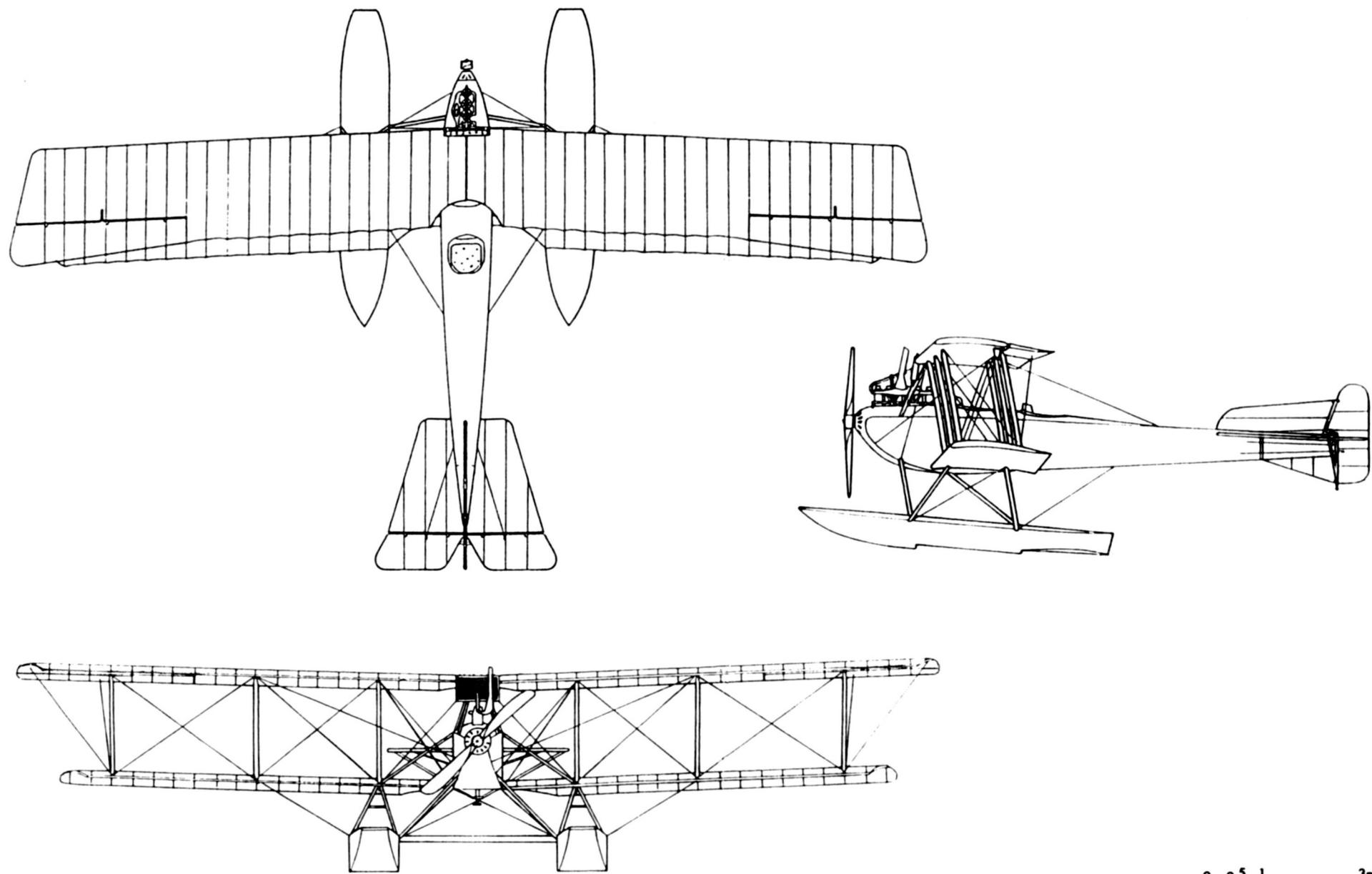
S.M.S. WOLF mit "Wölfcchen" mittschiffs vor dem achteren Mast. (aus: "S.M.S. Wolf")

ente aufgebracht, so daß nun in kürzester Zeit eine genaue Beschreibung von WOLF und sogar von "Wölfcchen" bekannt wurde. Am 28. Mai 1917 war die Maschine das erste Mal aktiv an der Aufbringung eines Schiffes beteiligt. Da der Hilfskreuzer zwecks Maschinenüberholung in einer Bucht der Sonntags-Insel lag, mußte nun die Friedrichshafen erstmalig ihren Wert beweisen. Man hatte ein Schiff gesichtet, was sich auf Grund seiner hohen Geschwindigkeit leicht hätte absetzen können. Daher bekam nun die Flugzeugbesatzung von Fregattenkapitän Nerger den Auftrag, einen Briefbeutel mit dem Befehl zur sofortigen Aufgabe an Deck des Schiffes zu werfen. Ebenfalls sollte von der Funkanlage kein Gebrauch gemacht werden; anderenfalls werde das Schiff bombardiert werden. Eine vor den Bug geworfene Bombe unterstrich die Drohung. Die Besatzung des neuseeländischen Dampfers MAIRUNA folgte brav dem Befehl, so daß man zu einem leichten Erfolg kam.

Durch viele weitere Such- und Überwachungsflüge war das Flugbenzin schon recht knapp geworden, als Anfang Juli 1917 der mit Benzin und Gasolin beladene kleine Schoner BELUGA aufgebracht werden konnte. Damit war auf einem Schlag die

Benzinknappheit behoben und die Maschine konnte weiterhin eingesetzt werden. Aufgrund aufgefangener Funksprüche des britischen Frachters MATUNGA legte sich WOLF auf die Lauer. Während der Wartezeit stieg die Maschine mehrmals zu Erkundungsflügen in große Höhen auf. Der Frachter konnte jedoch auch ohne Hilfe des Flugzeugs am 7. August 1917 gekapert werden. Am 27. September 1917 sichtete die Flugzeugbesatzung die Rauchsäule eines Schiffes. Es stellte sich später heraus, daß es sich um den japanischen Frachter HITACHI MARU handelte. Die Aufbringung dieses Schiffes ging diesmal nicht so reibungslos über die Bühne. Der ebenfalls bewaffnete Frachter dachte gar nicht daran, schnell aufzugeben und eröffnete das Feuer. Erst nach einem Feuerwechsel ergab sich die japanische Besatzung und das Schiff wurde nach dem Entleeren versenkt. Auch "Wölfcchen" hatte kurz in den Kampf eingegriffen. Als die Flieger bemerkten, daß man auf der HITACHI MARU die Geschütze klarmachte, legte man dem Frachter eine Bombe vor den Bug, mußte jedoch kurz darauf wegen einer Motorpanne ganz in der Nähe notlanden. Die Ladung der HITACHI MARU war zu dieser Zeit enorm wertvoll und reichhaltig, einige Zeit später konnte "Wölfcchen" von dieser Beute selber profitieren.

Schon zu diesem Zeitpunkt stellte man fest, wie wichtig dieses Flugzeug war. Aus der



0 0,5 1 3m

© Christian Kirsch



Luft konnte sehr schnell der Kurs und die Geschwindigkeit der Schiffe bestimmt werden. Auch die später aufgebrachten Schiffe JUMNA und WORDSWORTH wurden so ausgekundschaftet. Mehrere Male flog die Maschine noch im Indischen Ozean, um dann für die Weiterfahrt Richtung Australien mittschiffs abgestellt zu werden. Während dieser Fahrt wurde WOLF von schlechtem Wetter überrascht, so daß die Maschine schnell unter Deck gebracht werden mußte. Die Flieger hatten sich unter der Schiffsbesatzung einige geschickte Leute herausgesucht, um sie dann nach einer kurzen Unterweisung als Hilfsmonteure einzusetzen. Dennoch brauchte man bei diesem Wetter drei Stunden, um die Maschine zu demontieren und zu verstauen.

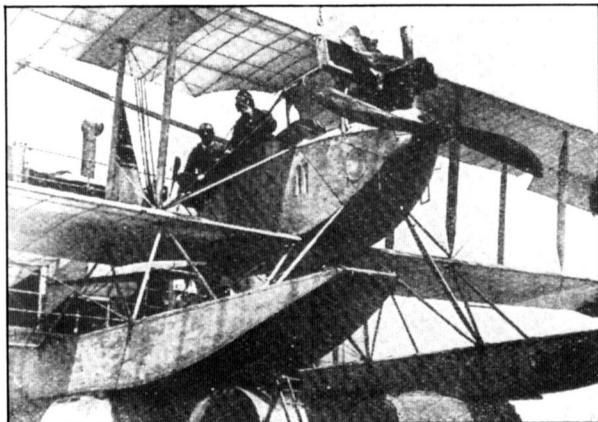
Bei einem der ersten Erkundungsflüge im Stillen Ozean bemerkten die Flieger nun, daß ein Spanndraht gerissen und eine Tragflächenstrebe gebrochen war. Man flog mutig die Aufklärung zu Ende und wollte dann bei einer sehr hohen Dünung wassern. Kurz nach dem Wassern verlor die Maschine plötzlich vollends an Fahrt und drohte nach vorn überzukippen. Gleichzeitig hatten die zerbrechenden Streben einen Schwimmer leckgeschlagen, so

OBEN : "Wölfcchen" zu Beginn der Fahrt. Beachte den Schriftzug vor dem Flugzeugführer, den Fahrtmesser sowie die Spule für die Antenne. (Sammlung: Dr. Koos)

daß sofort Wasser eindrang. Das verstärkte natürlich die Kopflastigkeit, was die Besatzung bewog, auf das Heck der Maschine zu klettern, um dem so entgegenzuwirken. Schon beim Start hatte man an Bord des Hilfskreuzers gemerkt, daß nicht alles mit dem Flugzeug in Ordnung war. Doch nun setzte eine hektische Eile ein, um die Besatzung und das Flugzeug zu retten. Inzwischen war der Motor schon fast völlig unter Wasser und Haifische umkreisten die Notlandestelle. In letzter Sekunde konnten Matrosen aus den ausgebrachten Rettungsbooten trotz Haifegefahr zu dem Flugzeug schwimmen und sich auf die Schwimmer stellen. Dadurch konnte das Sinken der Maschine verhindert werden. Obendrein wurde die Rettungsmaßnahme dadurch erschwert, daß ein starker Wind die Maschine vom Hilfskreuzer abtrieb. Sehr vorsichtig wurde sie geborgen, demontiert und zur Reparatur unter Deck gebracht.

Nach etwa drei Wochen hatte man den Motor wieder zum Laufen gebracht. Dieser

*RECHTS : "Wölfcchen"
hinter den Aufbauten
vor dem Absetzen. Be-
achte die Reichskriegs-
flagge an der hinteren
Strebe.
(aus: "S.M.S. Wolf")*



mußte sehr sorgfältig gewartet werden, denn in den Tropen begann das Metall besonders schnell zu rosten. Deshalb mußte er stets gut geölt und abgedeckt werden. Überhaupt hatten die verschiedenen Wittringsverhältnisse der Grundstruktur der Maschine sehr zugesetzt. Man hatte schon kleinere Schäden immer nur ausgebessert, und der letzte Flug machte eine Grundüberholung dringend nötig. Die beim Unfall zerbrochenen Rippen und Streben wurden aus dem Holz erbeuteter Teekisten neu geschnitten. Auch die Bespannung hatte arg gelitten. Sie war unterdessen schon morsch geworden und in Fetzen gegangen. Eine Neubespannung war unumgänglich. Erbeutete Leinwand, die als Bespannung angebracht wurde, war von so minderwertiger Qualität, daß sie schon nach zwei Flügen erneuert werden mußte. Auf der HITACHI MARU war ein großer Posten Rohseide erbeutet worden, die nun als neue Bespannung verwendet wurde. Doch schon beim nächsten Flug zeigten sich nach einer halben Stunde grösse Risse in der Bespannung. Es grenzte schon an ein kleines Wunder, daß die Maschine mit der unterdessen total zerfetzten Bespannung noch heil wassern konnte. Nun mußte man an ein besseres Material denken. Und wieder wurde man in der Beute von der HI-

TACHI MARU fündig. In mehreren Kisten fand man weißen Atlasstoff, der sich bis zum Ende der Fahrt als Bespannung hervorragend bewährte. Es ist sehr unwahrscheinlich, daß man bei diesem schnellen Bespannungswechsel das Hoheitsabzeichen oder sonstige Kennzeichen angebracht hat.

Im Dezember 1917 trat man den Rückmarsch an und erreichte am 24. Februar 1918 wieder den Heimathafen Kiel. In 451 Tagen Fahrt hatte der Hilfskreuzer 64.000 Seemeilen zurückgelegt. Das entspricht etwa dem dreifachen Erdumfang. "Wölfcchen" hatte während der Reise über 60 Flüge durchgeführt und, von einem Unfall abgesehen, seine Zuverlässigkeit und Robustheit unter Beweis gestellt. Während der Hilfskreuzer aus der Flottenliste gestrichen wurde, ist das weitere Schicksal des "Wölfcchen" unbekannt. Das Schiff wurde am 5. April 1919 als Reparationsleistung an Frankreich ausgeliefert. Fregattenkapitän Nerger zollte den einsatzfreudigen Fliegern nach dem Ende der Fahrt sein ungeteiltes Lob. Er schrieb: "Es gab hunderterlei Dinge, die ununterbrochen repariert und ausgewechselt werden mußten. Die Flieger fanden stets selbst in den schwierigsten Situationen Hilfe. Sie fllogen selbst dann, wenn ein Fliegen kaum

möglich schien, und haben redlich ihren Teil zum Gelingen der Fahrt beigetragen.“ Anscheinend hat im 2. Weltkrieg die Seekriegsleitung wenig aus der Fahrt des Hilfskreuzers WOLF gelernt. Sie stellte ihre Hilfskreuzer mit zum Teil für den Einsatz auf diesen Schiffen völlig ungeeigneten Seeflugzeugen, wie der Heinkel 114 oder Arado 231 aus. Nur die später eingesetzten Arado 196 waren dieser Aufgabe gewachsen. Die Folgen dieser verfehlten Materialpolitik mußten die Besatzungen der Hilfskreuzer tragen. Sie konnten entweder nur geringe Erfolge erzielen oder verloren ihr Schiff im Kampf gegen den weit überlegenen Gegner. Die wenigen gut ausgerüsteten Hilfskreuzer konnten durch ihre Bordflugzeuge eindrucksvolle Versenkungserfolge vorweisen. Es war für ein solches Schiff überlebenswichtig, ein robustes und seetüchtiges Flugzeug an Bord zu haben. Zudem muß man noch erwähnen, daß dieser einfache Doppeldecker besser seine Aufgaben bewältigte, als so manches modernere Seeflugzeug. Daher nimmt "Wölfcchen" einen besonderen Platz in der Geschichte der deutschen Bordflugzeuge ein.

Technische Daten :

Bauart:	dreistufiger, verspannter Doppeldecker auf Schwimmern
Verwendung:	zweisitziger Seeaufklärer
Länge:	10,270 m
Spannweite:	16,800 m (oben) 15,300 m (unten)
Höhe:	3,725 m
Flügelfläche:	52,700 qm
Motor:	Daimler-Benz Bz III
Leistung:	150 PS
Leergewicht:	1.008 kg
Fluggewicht:	1.635 kg
Höchstgeschwindigkeit:	126 km/h
Reisegeschwindigkeit:	110 km/h
Reichweite:	660 km
Gipfelhöhe:	mind. 4.000 m
Ausrüstung:	Funkgerät
Bemerkung:	ursprünglich war keine Bombenzuladung vorgesehen. Bei "Wölfcchen" jedoch wurden Bomben mitgeführt und wahrscheinlich vom Beobachter abgeworfen.

Quellen:

- Nerger: "S.M.S. Wolf", Berlin, 1918
 M. Schmeelke: "Vom Seeflugzeug zum Großbomber", FLUGZEUG 6/86
 Kröschel/Stützer: "Die deutschen Militärflugzeuge 1910–1918", Mittler Verlag, 1977
 V. Koos: "Luftfahrt zwischen Ostsee und Breitling", Transpress, 1990

Kostenlose Kleinanzeigen

können alle AVIATIK – Leser in der SUCHE/BIETE – Rubrik plazieren.

Nur nichtgewerbliche Anzeigen werden angenommen, eine Verpflichtung zum Abdruck besteht nicht. Für den Inhalt übernehmen wir keine Garantie.

Suche Reparaturlisten für Bf 109 (auch als Kopie). Unkosten werden erstattet. Christian Kirsch, Reuterstr. 94, 1000 Berlin 44

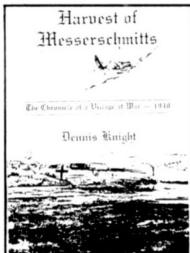
Suche dringend leihweise Flugbücher oder Kopien davon über die Schulung und den Einsatz sämtlicher fliegenden Verbände der Luftwaffe bis 1945. Ulf Balke, Postfach 146, Belchenstr. 23, W 7800 Freiburg, Tel. 0761/48 40 84

Suche: Historische und auch technische Informationen aller Art zur Heinkel He 119. Andreas Duda, Königin-Elisabeth-Str. 5, 1000 Berlin 19

Suche "Flugsport" – Hefte oder komplette Bände aus den Jahren 1921 bis 1924. Biete diverse Einzelhefte und Jahrgänge des "Flugsport". Ebenfalls Tausch anderer Zeitschriften ge-wünscht. Dr. Volker Koos, Hermann-Mattern-Str. 10,O – 2520 Rostock 25

Verkaufe folgende Bücher gegen Gebot: Strohmeyer: "Stukas!" (ohne Jahresangabe), Vier Frontoffiziere: "Unsere Flieger über Polen" (1939), Kohl: "Feuer fällt vom Himmel" (1941), Kohl: "Volltreffer" (1941). Horst Thür링, Eichenauer Weg 50, 1000 Berlin 47

Gesucht werden Bauteile der V-1 wie Rumpfstücke, Tragflächen und Triebwerk. Museum für historische Wehrtechnik e.V., Heinrich-Diehl-Str. 5, W 8505 Röthenbach/Pegnitz

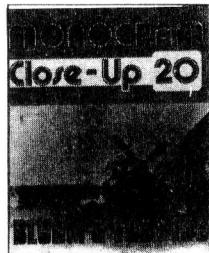


Dennis Knight
"Harvest of Messerschmitts"
Winham Press 1990
183 Seiten 74 Fotos ca.DM 58.-

FÜR SIE GELESEN

Zum 50. Jahrestag der „Luftschlacht um England“ im letzten Jahr, ist eine Chronik der Luftkämpfe über dem Dorf Elham in der Grafschaft Kent während des gesamten Jahres 1940 erschienen. In Tagebuchform gehalten, hat der Autor versucht, die Sorgen der Bevölkerung ebenso zu schildern, wie den erbitterten Kampf der deutschen Luftwaffe gegen die Royal Air Force um die Luftherrschaft über England. Das Bildmaterial, welches teilweise schon oft veröffentlicht wurde, ist auf die Gegend um Elham zugeschnitten. Unangenehm fällt auf, daß auch dieser Autor Schwierigkeiten mit der Schreibweise der deutschen Namen hat. Das Buch enthält auch eine Landkarte, auf welcher die bislang bekannten Absturzstellen deutscher und britischer Maschinen in dieser Gegend eingezeichnet sind. Für Interessenten der „Luftschlacht um England“ dürfte dieses gut recherchierte Buch trotzdem recht wertvoll sein.

Christian Kirsch



Thomas H. Hitchcock
"Blohm & Voss 155"
Monogram Aviation Publ. 1990
32 Seiten 29 Abb. US\$ 7.950

FÜR SIE GELESEN

Der Band behandelt die Grundkonzeption und -planung bei Messerschmitt und geht auch auf die parallelen Entwicklungen bei Focke-Wulf ein. Des Weiteren die verschiedenen Planungsstadien bei Messerschmitt und die „Zusammenarbeit“ mit Blohm & Voss, sowie die spätere alleinige Verantwortlichkeit dieser Firma, sind weitere Punkte. Großen Raum nimmt die technische Entwicklung und Planung des Flugzeuges mit den verschiedensten Motoren bis hin zur C-Version ein. Neben einer Chronologie der Flugerprobung und dem Verbleib der V-Maschinen, wird das Heft durch super Risse der BV 155 B und C, deren Tabellen und Leistungskurven, sowie Farbangaben komplettiert. Die Fotoauswahl beinhaltet, neben den bekannten Aufnahmen vor der Kapitulation und der in den USA eingelagerten Maschine, auch die britischen Fotos, die bei der Übernahme der V 2 und V 3 entstanden. Sehr gut!

Andreas Duda



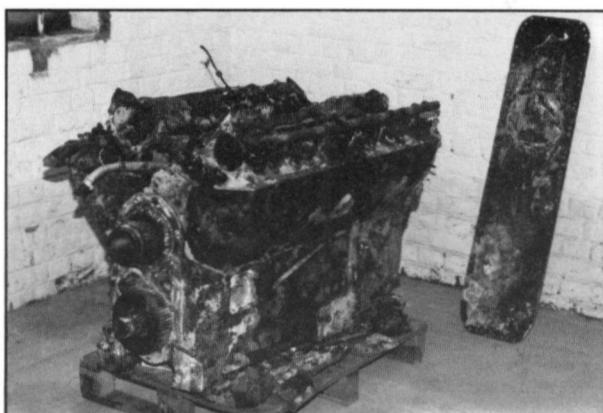
Brian Filley
"Junkers Ju 88 in action" Pt. II
Squadron/Signal Publ. 1991
57 Seiten 92 Fotos ca.DM 19,60

FÜR SIE GELESEN

In diesem Band werden Zerstörer- und Panzerjägervarianten, sowie nochmals Mistel-Gespanne, vorgestellt. Überflüssigerweise versucht der Autor auch die Folgemuster der Ju 88 mit abzuhandeln! Einige Zeichnungen und Detaildarstellungen sind fehlerhaft. Die Risse der G-6 sehen mir verdächtig nach Zeichnungen von M. Merker aus. Probleme hat der Autor mit den frühen C-Varianten. Es werden die einzelnen Varianten historisch und technisch beschrieben, wobei auch auf die unterschiedlichen Funkmeßgeräte eingegangen wird. Die sehr guten Farbzeichnungen sind besonders für Modellbauer interessant. Leider fehlen Vergleichstabellen mit technischen Daten. Die Auswahl an Fotos ist gut; deren Qualität aber oft durch häufiges Reproduzieren und Vergrößern gelitten hat. Wer (ausrüstungs-) technisch mehr wissen will, der kommt jedoch um den Merker-Bericht (FLUGZEUG 1985/86) nicht herum.

Andreas Duda

FLUGGESCHICHTE AKTUELL



LINKS : Der DB 605 AM-Motor der abgestürzten Bf 109 G-6

UNTEN : Das Typenschild mit den Herstellerangaben.



Bf 109 Wrack in Belgien geborgen

Von unserem belgischen Leser Christiaan Vanhee erhielten wir die folgenden Fotos. Er konnte im letzten Jahr in der Nähe von Dünkirchen die Reste einer Messerschmitt Bf 109 G-6 bergen. Die Maschine, eine Lizenzproduktion des Erla Maschinenwerkes GmbH in Leipzig, hatte die Werknummer 15458. Offensichtlich konnte sich der Pilot mit dem Fallschirm retten, denn es wurden glücklicherweise keine menschlichen Überreste entdeckt. Leider ist nicht bekannt, wann genau die Maschine abstürzte. Es wäre auch interessant zu erfahren, zu welcher Einheit die Messerschmitt gehörte und wer der Flugzeugführer war.

Hinweise bitte an die Redaktion oder direkt an: Christiaan Vanhee, Nicolaylaan 76, B-3970 Leopoldsburg / Belgien

BMW-Motoren-Ausstellung

Eine kleine Ausstellung mit BMW-Flugzeugmotoren und Geräten ist im Berliner Museum für Verkehr und Technik zu sehen. Die Motoren befinden sich in einem ausgezeichneten Zustand. Zu jedem Exponat gehörte eine Erläuterung zu den Flugzeugen, in denen sie eingebaut waren. Der bekannteste Motor ist der BMW 132, der in der Junkers Ju 52 verwendet wurde. Erwähnenswert ist auch das Kommandogerät des BMW 801-Motors. Dieses Triebwerk war in der Focke Wulf Fw 190 eingebaut. Das Kommandogerät sollte etliche Funktionen, die normalerweise vom Piloten ausgeübt wurden, übernehmen. Das Gerät arbeitete anfangs sehr fehlerhaft, was zu zahlreichen Abstürzen führte. Interessant ist auch der sogenannte Riedel-Anlasser, der bei den Jumo-Turbinen 003 und 004 Verwendung fand. Auch dieses Gerät neigte zu Fehlfunktionen und war die Ursache für Fehlfunktionen und Schäden an den Aggregaten. Trotz des bescheidenen Umfangs ist der Besuch der Ausstellung, die nun auch in London, Rom und Wien gezeigt wird, durchaus zu empfehlen.

Christian Kirsch

Ju 52 wieder in Tempelhof

Am 23. April 1945 verließ die letzte Lufthansa Ju 52 (Kennzeichen D-AUAV) den von sowjetischen Truppen eingeschlossenen Zentralflughafen Tempelhof. 46 lange Jahre dauerte es, bis wieder eine Ju 52 der traditionsreichen deutschen Fluggesellschaft zurückkehrte. Der 20. Juni 1991 brachte ein Stück Luftfahrtgeschichte nach Berlin. Die Maschine mit dem Traditionskennzeichen D-AQUI und dem Namen Berlin Tempelhof wird bis Ende September 1991 Rund- und Streckenflüge an folgenden Terminen unternehmen: 25. Juli 1991 Tempelhof–Lübeck–Tempelhof 26. Juli 1991 Rundflüge von Tempelhof 27. Juli 1991 Tempelhof–Leipzig, dort Rundflüge 14. August 1991 Tempelhof–Dresden–Prag–Wien 21./22. September 1991 Rundflüge ab Berlin–Schönefeld 27. September 1991 Rundflüge von Tempelhof 28. September 1991 Tempelhof–Dresden–Tempelhof–Hamburg

Auf Grund des großen Nachholbedarfs der Berliner waren die im Juni veranstalteten Rundflüge stets ausgebucht. Ein Rundflug über Berlin (Dauer 35 Minuten) kostet 198,- DM. Die Kosten der Streckenflüge können beim Berliner Lufthansa–Büro erfragt werden. Es sind auch komplette Flugzeugcharterungen über den "Lufthansa–Traditionsflug" in Frankfurt/Main möglich.

Christian Kirsch

Adlershofer Windkanal unter Denkmalschutz

Auf dem Gelände der ›Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt‹ (DVL) in Adlershof steht noch der alte Winkanal. Das historische Gebäude steht jetzt unter Denkmalschutz. An diesem Winkanal, zu seiner Eröffnung im Jahre 1935 einer der modernsten Europas, wurden bahnbrechende Forschungen durchgeführt. Besitzer des Geländes ist die ›Deutsche Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt‹, Nachfolgerin der DVL, die 1912 auf dem Gelände gegründet wurde.

UWJ

Schüler bauten einen Lilienthal–Gleiter nach

Schüler des Leibnitz–Gymnasiums in Altdorf haben einen Normalsegelapparat von Otto Lilienthal nachgebaut. Zum Bau verwendeten sie die original Materialien. Nach 200 Stunden war die Arbeit fertig. Der Maßstab 1:2 wurde gewählt, um den Gleiter leichter transportieren zu können und um etwaigen Flugversuchen der Schüler vorzubauen. Zu sehen ist das Stück auf dem Flughafen Nürnberg.

UWJ

Die Sinsheimer Ju 88 ist restauriert

Das Auto+Technik Museum Sinsheim stellt jetzt seine Ju 88 als restauriertes Exponat aus. Bislang war die aus einem schwedischen See geborgene Maschine so zu sehen, wie sie beschädigt am 2. Mai 1945 notgelandet und dann versunken war. Den ersten Bildern nach zu urteilen, scheint mir die Wiederherstellung der Kanzel allerdings nicht gelungen. Wie dem auch sei, erstmals ist jetzt in Deutschland eine Ju 88 zu sehen. Ein ausführlicher Bericht erfolgt im nächsten Heft.

UWJ

Die Restaurierung der Bf 109 G–2 ist abgeschlossen

Am 17. März absolvierte die Bf 109 Werknummer 10639 in England ihren ersten Flug nach der Restaurierung. Danach mußten leichte Schäden an den Propellerblättern und am Auspuff ausgebessert werden. Jetzt präsentiert sich die Maschine wieder als "Schwarze 6" der III/JG 77 in Afrika–Bemalung. Lt. Heinz Lüdemann hatte sie Ende 1942 in Afrika geflogen, wo sie dann, nach einer im Luftkampf erlittenen Beschädigung, bauchlandete und erbeutet wurde. Die Arbeiten an der, bei ERLA gebauten, Bf 109 zogen sich seit dem Jahre 1972 hin, doch jetzt kann die Maschine für die nächsten drei Jahre im Imperial War Museum London besichtigt werden.

UWJ

Versuchs – und Schulflugzeug Wiener – Neustädter Wn 16

Walter Schick & Willy Radinger

Seltene Flugzeuge üben für viele Enthusiasten einen nicht unbeträchtlichen Reiz aus, geben doch diese einer Typensammlung erst die besondere Note und bieten Anlaß und Stoff für allerlei Diskussion. Etliche der seltenen Vögel beinhalten technische Neuerungen und bilden oft Versuchsträger oder Vorläufer für Lösungen, die dann weithin bekannten Standard für Serienflugzeuge darstellen. Im erweiterten Sinne kann man auch die hier vorgestellte Wn 16 der Wiener–Neustädter Flugzeugwerke (WNF) zu der Kategorie der innovativen Muster dazuzählen. Wer waren diese heute kaum mehr bekannten österreichischen Flugzeugwerke? Der Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich schuf die Voraussetzungen für die Wiederaufnahme des Flugzeugbaues auf industrieller Grundlage. Noch im März 1938 erfolgte die Gründung der WNF, in welche die Abteilung Flugzeugbau der Hirtenberger Patronenfabrik und die Flughafenbetriebsgesellschaft Wiener–Neustadt übergeführt wurde.

Das neue Werk wurde in erster Linie mit der Serienfertigung der Messerschmitt Bf 109 betraut; es erhielt aber auch Entwicklungsaufträge des RLM für eigene Konstruktionen. Bekannt sind in diesem Zusammenhang die Weiterentwicklung der früheren Baumuster HA 11 zur Wn 11, der HV 15 (jetzt Wn 15) und natürlich die Entwicklung

der Wn 16 (ex Meindl A 15) unter der Federführung des bekannten Ingenieurs Erich Meindl. Mit der Wn 16 wollten die Österreicher ein Schulungs– und Versuchsforschzeug schaffen, mit dem vor allem das Bugfahrwerk systematisch untersucht werden sollte und mit dem es möglich ist, angehende Piloten mit der neuartigen Fahrwerksanordnung vertraut zu machen.

Nachdem die Amerikaner bereits 1938/39 ihre neuen, schnellen Kampfflugzeuge P–38 und P–39 der offenkundigen Vorteile wegen mit einem Bugrad versahen, untersuchten schließlich auch die führenden deutschen Flugzeughersteller diese neuartige Fahrwerksanordnung. Den Anfang machte wohl Prof. Tank von den Focke–Wulf Werken mit einer umgerüsteten Fw 58 "Weihe" (D–OXLR). Dieses Flugzeug nahm im Juni 1939 in Rechlin die Bugraderprobung auf. Heinkel und Messerschmitt entschlossen sich ebenfalls, diese vielversprechende neuartige Fahrwerksanordnung für die in der Entwicklung befindlichen schnellen und leistungsstarken Muster wie die He 280, die Me 309 oder die Me 264 vorzusehen. Die 1938/39 aufgelegte Me 262 erhielt vorerst noch das für ein schnelles Strahlflugzeug ungünstige Spornrad, was ausschließlich aus Raum– und Gewichtsgründen geschah. Als "amerikanische Erfindung" kann trotz eines gewissen zeitlichen Vorsprungs das Bugrad wohl



*OBEN : Warmlaufen des Salmson-Motors.
(Sammlung Molin)*

kaum bezeichnet werden, denn immerhin besaßen ja bereits der Doppeldecker IV von Karl Jatho aus dem Jahre 1908 und andere "Apparate" aus der Frühzeit der Fliegerei, genau wie das schwanzlose Motorflugzeug "Delta I" von Alexander Lippisch aus dem Jahre 1931, diese Fahrwerksanordnung.

Der Bau der Wn 16 in einem Werkstattraum der Halle 1600 in Wiener-Neustadt wurde 1940 abgeschlossen. Nach wiederholten Änderungen war die Maschine schließlich ca. 50 cm breiter als das Hallentor. Den Erstflug, dessen genaues Datum nicht in Erfahrung gebracht werden konnte, absolvierte der Pilot Silvester Wanneck im Herbst 1940 bei WNF. Die Flüge wurden ohne Motorverkleidung durchgeführt.

Messerschmitt rüstete Ende 1940 den ersten Prototypen der Bf 109 F-Serie, die V23, Kennzeichen CE+BP, (Werk-Nr. 5603) mit einem starren Bugradfahrwerk aus. Zu diesem Zeitpunkt befand sich die

Meindl-Konstruktion bereits in der Flugerprobung. Jedenfalls erfolgte im Herbst des Jahres 1940 eine Erprobung der Wn 16 (oder A-XV) durch die Firma Arado. Da die Tragflächen des Tiefdeckers aus Schwerpunktsgründen an der $t/4$ -Linie um $18\ 20'$ gepfeilt waren, erhofften sich die Arado-Aerodynamiker gewisse Aufschlüsse über das Langsamflugverhalten des Pfeilflügels, der im Verbund mit dem Strahltriebwerk Flüge bis in die Nähe der Schallgrenze und darüber ermöglichen sollte.

Aus dieser Zeit liegt ein Flugbericht des Arado-Piloten Kuhn vor, der hier wiedergegeben wird, da er ein gutes Licht auf die Flugeigenschaften der Wn 16 wirft.

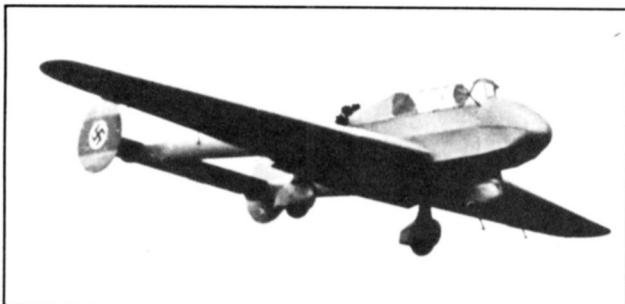
Etwa um die Jahreswende 1940/41 erfolgte die Umrüstung der Wn 16 auf einen Walter-Mikron II Reihenmotor von 60 PS. Hierbei wurde neben einem Lufteinlauf auf der rechten Rumpfseite auch die Kabineabdeckung geändert.

Währenddessen lag die Erprobung der Bugrad-Bf 109 in Augsburg-Haunstetten hauptsächlich in den Händen der bekannten Messerschmitt-Versuchspiloten Fritz Wendel, Karl Baur und Dr. Wurster. Erste



LINKS : Vor dem Flug. Konstrukteur Meindl (links) in bester Laune. In der Führerkabine sitzt bereits S. Wanneck. Hinter dem Motor ist Hladly zu erkennen. Beachte den Fahrtmesser. (Sammlung Molin)

RECHTS : Meindl A 15 (Wn 16) von links. (Foto: Molin via K. Fritsch)



LINKS : Wn 16 im Flug mit S. Wanneck in der Führerkabine. (Foto: Molin via Haberfellner)

RECHTS : Die Wn 16 von schräg hinten links. Beachte die ausgefahrenen Landeklappen. (Sammlung Molin)

Ergebnisse dieser Arbeit faßte die verantwortliche Stelle in einem Bericht vom 17. Januar 1941 zusammen.

Durch den Kontakt der Firmen WNF und Messerschmitt über den Lizenzbau der Bf 109 gelang es dem bayerischen Unternehmen, die Wn 16 im Sommer 1941 zum Nachfliegen nach Augsburg zu bekommen.

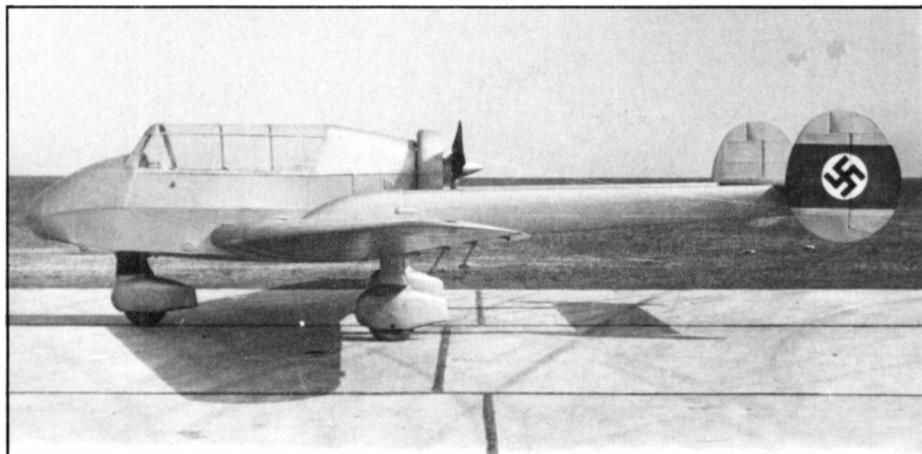
Laut Fritz Wendels Flugbuch flog dieser am 24. Juli 1941 die Bf 109 (CE+BP) und dann, gut eine Woche später, zum ersten Mal das österreichische Leichtflugzeug, dessen Kennung er mit D-ECAB angibt. Wendel startete am Vormittag des 1. August 1941, drehte eine Platzrunde, landete, um anschließend gleich nochmals eine Runde zu fliegen. Weitere Flüge sind bei Fritz Wendel nicht verzeichnet. Außer ihm flog in

Augsburg noch Karl Baur diesen seltenen Vogel. Weitere Einflieger, die die Wn 16 (A-XV) bei Messerschmitt nachflogen, konnten bisher noch nicht ausfindig gemacht werden.

Nach dem Augsburger Gastspiel überstelltet man offensichtlich die Wn 16 wieder in ihre österreichische Heimat.

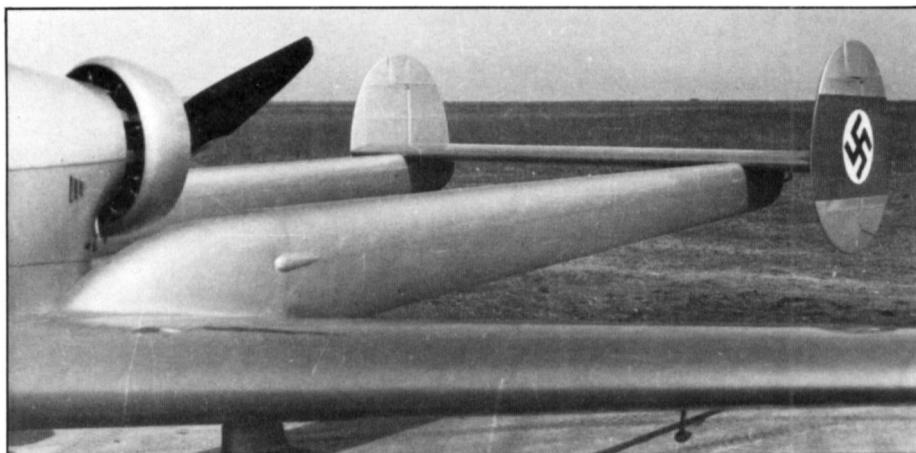
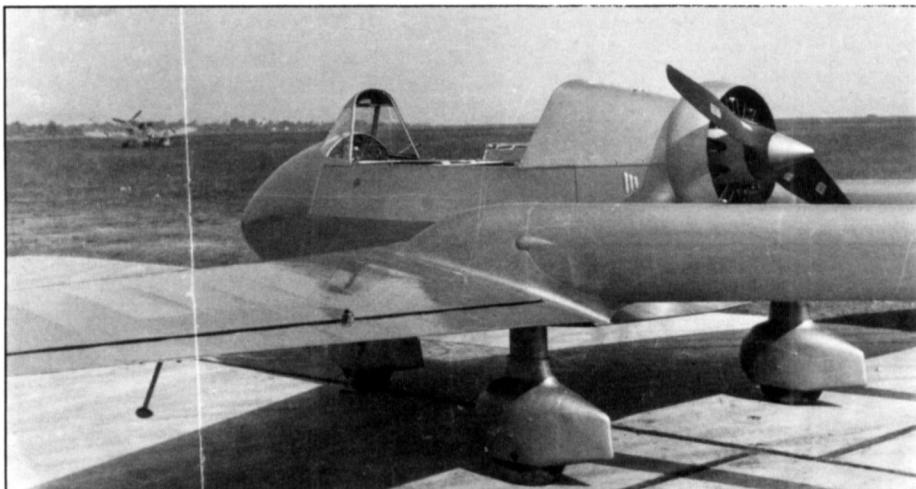
1942 befand sich die Wn 16 in Klagenfurt in einem Nebenwerk der WNF, wo auf dem dortigen Flugplatz die Erprobung und Weiterentwicklung durchgeführt wurde. Bei einem Transport der Maschine aus dem Werk zum Flugplatz stieß sie mit einem Tramwagen zusammen und wurde beschädigt.

1943 entschloß sich das RLM angesichts der Parallelentwicklung bei der "Bugradforschung" das Forschungsinstitut für Kraft-



fahrwesen und Flugzeugmotoren an der TH Stuttgart mit der Grundlagenerstellung für den Bau und die Konstruktion von Bugradfahrwerken zu beauftragen. Die unter der Leitung von Prof. Kamm stehende "Fahrwerksgruppe" untersuchte und erprobte verschiedenartige Fahrwerkskomponenten (u. a. auch von Beuteflugzeugen) und bekam Gelegenheit, mit verschiedenen Flugzeugmustern eine praktische Erprobung durchzuführen. Dies geschah zuerst mit der bereits erwähnten Bf 109 F (CE+BP) und sollte, als diese bei

einem Luftangriff im Sommer 1944 auf dem Flugplatz Sachsenheim bei Mühlacker zerstört wurde, mit der Wn 16 der Wiener-Neustädter Flugzeugwerke fortgesetzt werden. Die Überstellung der D-ECAB von Klagenfurt nach Weilheim/Teck erfolgte im Herbst 1944. Das Flugzeug kam in die Werkstatt der Fahrwerksgruppe in der Textilfabrik Faber & Becker, um dort die erforderliche Meßinstrumentierung zu erhalten. Dazu kam es jedoch nicht mehr. Ein nächtlicher Versuch, aus dem Tank der Wn 16 Kraftstoff zu entwenden, verursachte einen



Brand und führte zur vollständigen Zerstörung des Flugzeuges. Dies und das Kriegsende bedeuteten jedoch noch nicht das Ende dieses Flugzeugtyps! Zu Beginn der fünfziger Jahre erinnerten sich einige der früher bei Messerschmitt beschäftigten Mitglieder des "Augsburger Vereins für Luftfahrt (AVL)" an das relativ einfach gebaute, leicht zu handhabende und gut zu fliegende Muster aus Wiener-Neustadt.

1952 kopierte Willy Radinger mit einem Mitarbeiter die mittlerweile aus Österreich beschafften schwer lesbaren Baupläne der Wn 16 und 1953 begann der Flugzeugbau Josef Bitz in Augsburg-Haunstetten mit dem Nachbau. Aus finanziellen Gründen mußte der AVL jedoch bald darauf die Arbeiten einstellen lassen und die Pläne und die bereits fertigten Komponenten und Teile verkauften die Augsburger an den

*RECHTS : Wn 16 mit Walter-Mikron-Reihenmotor auf dem Transport.
(Foto: Molin via Haberfellner)*



Flugzeugbau Burgfalte/Burglengenfeld. Diese Firma stellte das von den Augsburgern begonnene Flugzeug mit einem etwas veränderten Kabinenaufbau und mit einem 65 PS Continental-Triebwerk als D-EKOH ca. 1957 fertig und versuchte es serienmäßig unter der Bezeichnung M-150 "Schulmeister" zu verkaufen. Doch auch diesem Vorhaben war kein Erfolg beschieden und so war der Flugzeugbau Burgfalte gezwungen, das Projekt abzubrechen. Wer und wo die D-EKOH geflogen ist und was letztendlich aus der Maschine gewor-

den ist, konnte von den Autoren nicht geklärt werden. Vielleicht kann hier der eine oder andere Leser weiterhelfen.

Die Auslegung der Wn 16 (A-XV), die für den vorgesehenen Zweck nahezu ideal war, taucht im Laufe der Luftfahrtgeschichte des öfteren auf. Als Beispiele hierfür seien die schwedische SAAB J-21 (1943) und die niederländischen Konstruktionen de Schelde S.21 (1939) und Fokker F.25 "Promotor" (1946) genannt.

Fortsetzung im nächsten Heft !

A b s c h r i f t !

Flug-Erprobungsbericht der A-XV durch Flugzeugführer K u h n
am 28.10.1940 in Wiener-Neustadt.

Muster A-XV, Werk-Nr.1, Flug Nr. 7 und 8; Tag 28.10.1940

Aussere Eindrücke: Flugzeug ist werkstattmäßig sehr sauber ausgeführt.
Führerraum: Sitzmöglichkeit gut, Sicht ausgezeichnet, Gashebel sitzt etwas zu hoch und unhandlich. Instrumentierung: Flugüberwachungsgeräte (links) und Triebwerksgeräte (rechts) müssen sinngemäß geordnet werden.
Fallschirmunterbringungsmöglichkeit muss noch geschaffen werden. Im hint. Führersitz muss ein Schultergurt angebracht werden. Zur bequemeren Haltg. des Fusses muss eine Auflage geschaffen werden. Die Haube muss abwerfbar gemacht werden, ein Griff sowie eine Öffnungsmöglichkeit der Haube v. hint. Sitz aus erscheint zweckmäßig. Die in der Konstruktion vorges. Schrauben-bremse wäre ebenfalls zweckdienlich.

Die beiden hinteren Räder müssten brembar sein, wobei die Bremse im Bugrad wegfallen kann.

Knöppelwege sind ausreichend, Knüppel ev. leicht kröpfen.

Rollen: Die Rollwendigkeit am Boden ist erstaunlich. Die Schwenkkraft ist zieml. gross u. könnte durch ein besseres Übersetzung-verhältnis herabgemindert werden. Sicht beim Rollen sehr gut.

Start: Die Startstrecke ist sehr lang. Ein Flattern des Bugrades tritt nicht auf. Tendenz zum Ausbrechen ist nicht vorhanden.

Flugigenschaften: Steigfähigkeit ohne Spreizklappe sehr gut, mit Spreizklappe wird die Fahrt zu sehr vermindert. Horizontalflug: Geschwindigkeit bei 1800 U/min= Reisedrehzahl ca. 145 km/h.

Stabilitäten um die H.-Achse pendelnd indifferent. Um die Qu.-Achse stabil, um die L.-Achse stabil. Aufreten v. pos. Schiebe-, Roll- u. Wenderollmomenten. Eine Anhilfe der Instabilität um die H. könnte durch Schränkung der Seitenrudern (nicht Seitenflossen!) um ca. 2° versucht werden.

Steuerdrücke: sind durchweg zu gering. Abhilfe bei den Querrudern durch Heraufnehmen der QR, um Abkipperscheinungen im Voraus zu begrenzen. Beim HR kann die Steuerkraft durch ein belastendes Pfeilende erhöht werden. Außerdem ist zur Austrimmung eine v. Führersitz aus verstellbare Trimme-Kante unabdingt erforderlich.

Abkippen: mit Gas fast nicht möglich, da sich FZ sofort nach Strömungsaabris, der sich ruckartig äussert, wieder in normale Lage einstellt.

Abkippen ohne Gas: FZ füllt langsam nach vorne und richtet sich bald wieder auf.

Fahrtmessanzeige ist bei derartigen Fluglagen (bei ca. m_{zg}) sichtbar falsch, ~~XXXXXX~~ Diese müsste in einem vom Rumpf unbeeinfl. Strömungsgebiet angebracht werden. (unter der Fläche od. vor dem Rumpf.)

Allgem. Eindruck der Flugigenschaften: FZ ist außerdordentlich harmlos und nach Beseitigung der Beanstandungen als einwandfrei zu bezeichnen.

Gleitflug: Ohne Landekl. bei ca. 110-115 km/h. Der dazugehör. Gleitwinkel behält das Flugz. stetig bei. Landung ohne Klappa bei ca. 100 km/h Gleitflugfahrt ermöglicht beinahe Dreipunktlandg. Das FZ setzte sich fast ~~so~~ ohne abgefangen zu werden in dieser Lage auf den Boden. Ein Springen fand nicht statt und behält Kurs bei. Anfänglich geht es gegen das fliegerische Gefühl, mit der Gleitflugfahrt auf den Boden zu setzen und so fängt man dabei unwillkürlich etwas ab. Direkt nach dem Aufsetzen auf den hint. Rädern kippt das FZ ruckartig auf das Bugrad ab, wobei dasselbe stark einfedert. Infolge genügender Dämpfung wird jedoch ein Springen vermieden. Eine scharfe Bremsung ist möglich.

Spreizklappen: Bei Betätigung der Spreizklappen zeigte sich ein starkes Schwenzlast. Moment, welches durch die Pfeilstellung zu erklären ist. Gleichzeitig trat ein Schütteln im Motor und Leitwerk auf (kleiner Mann). Zur Verbesserung wird vorgeschlagen Schlitzte in die Spreizklappe, zum mindesten im Schraubenbereich, anzubringen, um eine Durchwirbelung der Strömung hinter dem Spreizklappengebiet zu vermeiden. Dieses Wirbelgebiet verschlechtert wahrscheinl. auch den Start mit halb ausgef. Spreizklappe durch Schubverschlechterung der Schraube. Start- und Landemessungen sind, um ein einwandfreies Bild zu bekommen, auf Startbahnen durchzuführen.

Brandenburg/Havel 21.10.40
The-Fi-P Kn/Schm.

gez. K u h n

Flugbericht des Arado-Werkpiloten Kuhn, der die A-XV am 28. Oktober 1940 zweimal flog.

Erinnerungen eines Nachtjägers

O. H. F.*

16. Januar 1945

16. Ihre Einsätze waren hoffnungslos und deprimierend, meist auch erfolglos. Schon bevor der Befehl zur Sitzbereitschaft kam, schwirrte der "Fernnachtjäger vom Dienst" um ihren Einsatzhafen. Wenn sie das Geräusch seiner Rolls-Royce-Motoren hörten, jenes typische helle Sirren, dann wußten sie, daß sie spätestens eine halbe Stunde danach zu den Liegeplätzen hinausfahren würden.

Im Einsatzomnibus, der sie zu den Maschinen brachte, herrschte während der Fahrt Totenstille. Jeder versuchte auf seine Weise mit dem Gedanken an den bevorstehenden Einsatz fertig zu werden, dem Gedanken an die "Mosquitos", die sie, die Nachtjäger, nur allzuoft zu Gejagten machten, und für deren Abwehr ihnen bisher noch kein wirklich brauchbares Rezept eingefallen war. Auch das Einstiegen in die Maschinen, das Anlegen von Schlauchboot und Fallschirm, Kopfhaube und Kehlkopfmikrofon und das Festzurren der Anschnallgurte vollzog sich in bedrückender Stille und Schweigsamkeit. – Dann kam das Warten

mit dem Lampenfieber, das "Große Fracksausen" oder auch "Der Muffengang", wie sie es nannten.

Die rote Leuchtkugel signalisierte "Sitzbereitschaft aufgehoben", dann löste sich die innere Spannung. Der Omnibus kam und sammelte die Besatzungen wieder ein. Die Rückfahrt zum Gefechtsstand war laut und lärmend, der Druck war einer aufgepropfteten Fröhlichkeit gewichen. Der Dampf mußte abgelassen werden: Wir sind noch einmal davongekommen! Kam die grüne Leuchtkugel, dann bedeutete dies Startbefehl. Die unwillkürlich einsetzende Geschäftigkeit verdrängte das Lampenfieber und die Startangst. Und wenn die Maschine erst einmal abgehoben hatte und die Motoren in gleichmäßig auf- und abschwellendem Rhythmus dröhnten, dann war alle Unruhe vergessen. Der Nachtflug faszinierte immer wieder auf's neue, trotz aller widrigen Umstände.

Ihre Gruppe war auf ein gutes Dutzend Besatzungen zusammengeschmolzen, gerade noch Staffelstärke. Beim Nachtstart zum Einsatz kamen selten mehr als zehn Maschinen in die Luft, meistens weniger, und von diesen kehrte oft die Hälfte entweder gleich nach dem Start oder innerhalb der nächsten halben Stunde wieder um zur Landung wegen irgendwelcher Schäden oder Mängel. In den überwiegenden Fällen war es die Bordelektrik, die versagte. Die Ma-

* Der Autor ist der Redaktion persönlich bekannt. An die Veröffentlichung seiner Notizen hat er die Bedingung geknüpft, seinen Namen nicht zu nennen. Wir verstehen und respektieren diesen Wunsch.
UWJ

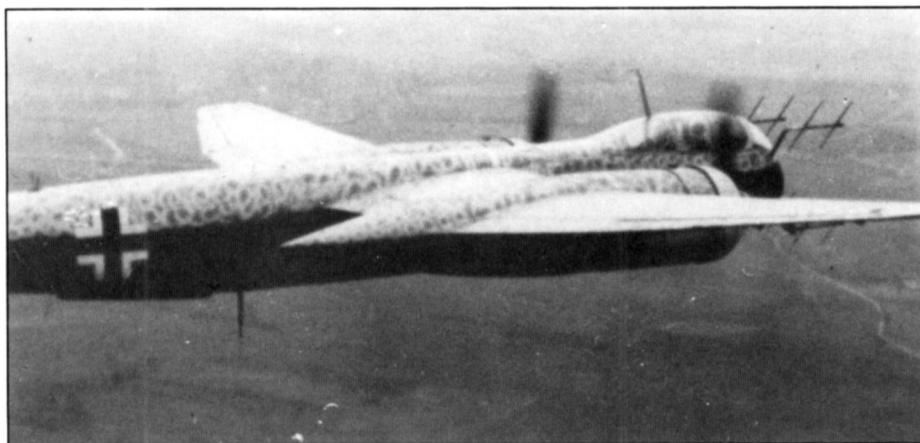
schinen standen ungeschützt bei Regen und Sturm, Schnee und Frost in den Tarnboxen am Platzrand oder im angrenzenden Wäldchen. Kondenswasserbildung führte immer häufiger zu Kurzschlüssen oder Fehlkontakten im Bordnetz oder zum Ausfall wichtiger Geräte, vor allem der Funk- und Peilgeräte, obwohl sie jeden zweiten oder dritten Tag einen Werkstattflug durchführten, um die Maschinen "trocken zu fliegen". Im fünften Kriegswinter war die Verkabelung offensichtlich nicht mehr aus dem besten Material. Es war vorgekommen, daß beim Einfahren des Fahrwerks nach dem Start plötzlich alle Bordwaffen losdonnerten und auch durch Ausschalten der entsprechenden elektrischen Sicherungen nicht zu stoppen waren. Oder es geschah beim Angriff auf einen feindlichen Bomber, daß bei der Betätigung des Abzuges am Steuerknüppel kein Schuß aus den Bordwaffen kam, dafür aber der Landescheinwerfer aufleuchtete. "Noch nie habe ich so schnell Fliege gemacht!", berichtete der Flugzeugführer, dem dies geschehen war, "aber auch der Tommy war ganz offensichtlich so erschrocken, daß er vergessen hat, auf die Knöpfe zu drücken. Welch ein Glück!". Deprimierend war auch die Vielzahl der feindlichen Nachtjäger. Die "Mosquito" war eine hervorragende Maschine und das "Fishpont"-Suchgerät, mit dem sie in ihrer Nachtjagdversion ausgerüstet war, galt als unübertroffen, während das SN 2-Gerät der deutschen Nachtjäger in dieser Phase des Luftkrieges ununterbrochen gestört wurde. Fast jede Woche erwischte es einen der ihren! Sie hatten jedoch relativ geringe Personalverluste, da der Katapultsitz der He 219 (sofern er nicht zerschossen wurde) das Aussteigen unproblematisch machte. Der Flugzeugführer wurde mit neunzig, der Bordfunker mit sechzig Atü aus der Maschine herausgeblasen, wenn er auf das bewußte rote Knöpfchen drückte. In jener Januarnacht – es war sehr kalt und der Schnee lag ungewöhnlich hoch – hatte ihre Gruppe gegen 19.00 Uhr Start-

befehl erhalten. Acht Maschinen waren von Münster-Handorf aus gestartet und wurden im Y-Verfahren geführt.

"Adler 98 von Wagenrad – fahren Sie eins-neun-null – Kapelle vier-fünfeff." "Viktor – treten an eins-neun-null – Ende", quittierte der Funker. "Aber nicht in dieser Höhe", stellte der Flugzeugführer fest, "da treiben sich zu viele Mosquitos rum!"

In einer Blindflugkurve ging er auf den angegebenen Kurs und zog die Maschine, so schnell er es vermochte, auf eine Höhe von neuntausend Metern. Rein fliegerisch war dies eine sehr unangenehme Höhe. Durch die Abnahme des Luftdrucks war der Steuerdruck der Maschine unangenehm gering; es war kein fliegen mehr, es war nur noch ein "schwabbeln". Bei jedem Kurven sackte die Maschine sofort durch und der Variometer zeigte eine Sinkgeschwindigkeit von sieben bis acht Metern pro Sekunde an. Dafür war man vor den Mosquitos ziemlich sicher; diese trieben sich meist – sofern sie mit Jagdauftrag flogen – in Höhen zwischen zwei- und dreitausend Metern herum. In ihrem "Fishpont"-Gerät konnten sie einen trichterförmigen Bereich über ihrer Maschine erfassen, wobei die Höhen zwischen drei- und sechstausend Metern am meisten gefährdet waren. Die große Höhe bot auch einen weiteren Vorteil: Wenn man den "Ort des Geschehens" erkannt hatte, konnte man die Überhöhung durch "Wegdrücken" in Geschwindigkeit umsetzen und so recht schnell zum Einsatzort gelangen. Die Flughöhe der angreifenden Bomber lag meist zwischen viertausend und fünftausendfünfhundert Metern.

Die Luftlage war unklar. Sie wurden hin und her geschickt, die ganze Zeit hielten sie sich im Osten des Ruhrgebietes auf. Die Funkverbindung mit der Leitstelle war denkbar schlecht. Kaum hatte der Funker oder die Bodenstelle zehn Worte gesprochen, da setzte schon der "Seelenbohrer" ein und störte die Frequenz. Der



OBEN : Heinkel 219 Werknummer 290 068 beim Überführungsflug vom Werk zur Frontschleuse Welzow - Münster Handorf.
(Sammlung Petrick)

Sprechverkehr beschränkte sich daher zwangsläufig auf kürzeste Mitteilungen. Sie mußten irgendwo im Osten oder Nordosten von Köln sein, als das Sauerstoffgerät des Flugzeugführers ausfiel. Er merkte es sofort, nahm ohne Zögern die Motorenhebel zurück und drückte die Maschine steil nach unten. Er wußte genau, daß er in dieser Höhe in spätestens zwei bis zweieinhalb Minuten schwer höhenkrank und in vier bis fünf Minuten tot sein würde. Der Funker schreckte auf, als die Maschine so plötzlich in einen Sturzflug überging. "Was ist denn los?" Er informierte ihn über seinen Sauerstoffausfall und darüber, daß er am liebsten auf eine Höhe von tausend bis fünfzehnhundert Metern gehen würde, um die Mosquitos zu unterfliegen.

"Geh' nicht zu tief! Die Sender sind fast alle gestört; je tiefer Du fliegst, desto schwerer ist es, eine vernünftige Peilung zu bekommen. Bleib' erst mal in viertausend, bis ich weiß, wo wir sind, und Dir den Kurs nach Münster geben kann. Danach kannst Du meinetwegen schleichen." Als der Höhenmesser dreitausendfünfhundert Meter

anzeigte, legte er die Maschine gerade, trimmte sie aus und ließ Nordkurs anlaufen. Irgendwo in nördlicher Richtung mußte der heimatliche Flugplatz liegen.

Er wußte ganz genau, daß sie sich in einer Höhe befanden, die mit Mosquitos geradezu verseucht sein mußte. Aus seinen eigenen Abschußfahrungen hatte er sich für solche Notfälle ein besonderes System ausgedacht: Er flog genau nach Stoppuhr jeweils nur drei Minuten lang den vorgegebenen Kurs. Er wußte, daß man als Nachtjäger im allgemeinen drei bis vier Minuten braucht, um sich an ein feindliches Flugzeug auf Schußposition heranzupirschen oder um den Fahrtüberschuß der eigenen Maschine abzubauen und sich der Geschwindigkeit des Zielflugzeuges anzupassen um dann angreifen zu können. Nach drei Minuten Geradeausflug leitete er eine Blindflugkurve nach rechts ein bis zu einer Kursänderung von dreißig bis vierzig Grad, um auf diese Weise eine normale Kursänderung vorzutäuschen. Er selbst in einem dahintersitzenden Nachtjagdflugzeug wäre dann nach links ausgeschert und hätte das Ende dieser offensichtlichen Kursänderung abgewartet, um dann erst seinen Angriff zu starten. Mit dem Stichwort "Jetzt!" forderte er den Funker auf, den Luftraum hinter ihrer Maschine abzusuchen, während er

sein Flugzeug abrupt aus der flachen Rechtskurve in eine steile Linkskurve riß. Eine in diesem Augenblick hinter ihnen in Angriffsposition sitzende Mosquito mußte dann vom Funker in jedem Fall gesichtet werden. Diese wiederum wäre durch die unerwartet rasante Kursänderung kaum zum Schuß gekommen; selbst wenn ihr Flugzeugführer, aufgeschreckt durch die ruckartige Bewegung des anvisierten Ziels, in einem Reflex auf die Knöpfe gedrückt hätte, wären seine Salven mit Sicherheit daneben gegangen.

Sie flogen stur mit Nordkurs, alle drei Minuten ihr Manöver wiederholend. Der Funker bemühte sich zwischendurch, einen ungestörten Sender in sein Gerät zu holen um, zu einer brauchbaren Standlinie zu kommen. Eine Querpeilung eines in der Osteifel gelegenen schweren Funkfeuers gelang ihm nach einigen Mühen. Nun versuchte er, das Platzfunkfeuer von Münster-Handorf hereinzuholen. Kurz vor dem Ende einer weiteren Drei-Minuten-Frist kündigte der Flugzeugführer das nächste Manöver an.

"Warte noch einen Augenblick! Gerade habe ich Handorf reingekriegt, nur noch ein paar Sekunden!" "Beeil' Dich!" drängte der Flugzeugführer. Kaum waren dreißig Sekunden vergangen, da rauschte und krachte und schepperte es in der Maschine. Der Steuerknüppel wurde ihm aus der Hand gerissen und mit einem Knacken verstummte das Rauschen in den Hörmuscheln der FT-Kopfhaube. Die Bordverständigung war tot.

"Fernnachtjäger!" schrie der Funker – im Gedröhnen der Motoren konnte es der Flugzeugführer nicht hören – aber er hatte es auch so mitgekriegt! Dann sah er rechts, etwa zwanzig Meter höher, eine Mosquito mit Fahrtüberschuß an seiner Maschine vorbeiziehen. "So ein Uhrmacher!" schoß es ihm durch den Kopf, "hat wohl noch nie was von Fahrtangleich gehört. Jetzt werde ich Dir mal zeigen, wie abgeschossen wird!" Mit der Linken legte er den Bord-

waffenschalter um, rasselnd fuhren die Verschlüsse auf. Mit der Rechten griff er nach dem Knüppel, sein Zeigefinger suchte den Abzug. Als er die Maschine hochziehen wollte um die Mosquito durch sein Fadenkreuz laufen zu lassen, stellte er fest, daß kein Steuerdruck da war. Der Knüppel ließ sich nach vorn und nach hinten bewegen wie ein Pendel, ohne daß die Maschine reagierte. Offensichtlich war beim Angriff der Seilzug des Höhenruders zerschossen worden. Zum Glück war das Querruder noch intakt.

Die Maschine fing an zu reiten: Sie stieg hoch, verlor an Fahrt und sackte durch. Dabei holte sie wieder Fahrt auf und das Spiel begann von neuem. Er versuchte, diesem Auf und Ab durch entsprechendes Spiel mit den Motorenhebeln entgegenzuwirken – es half kaum. Dann versuchte er es zusätzlich mit der Trimmung, aber die konnte ja nicht funktionieren weil der Seilzug zerschossen war. Er war sich darüber im Klaren, daß er die Maschine nicht würde landen können. Irgendwann mußten sie ausspringen – aber er wollte diesen Zeitpunkt möglichst lange hinausschieben. Je länger er das Flugzeug in der Luft halten konnte, desto näher kamen sie an ihren Heimatflughafen heran. Das Reiten kostete Höhe. Als der Zeiger des Höhenmessers die Eintausend-Meter-Marke erreicht hatte, sah er den Zeitpunkt zum Aussteigen gekommen. Er riß beide Motorenhebel zurück und brüllte in die Stille hinein: "Aussteigen – raus!" Die Maschine sackte sofort durch. Er stieß die Motorenhebel wieder nach vorn um das Flugzeug abzufangen. Der Sicherungshebel für den Schleudersitz war auf der rechten Seitenleiste, wo auch die ganzen Schalter saßen. Er klappte ihn auf und stellte seine Füße in die "Steigbügel". Dann löste er das Kehlkopfmikrofon und riß die Kopfhaube herunter. Die Schnur, an der er die Taschenlampe um den Hals hängen hatte, schob er über den Kopf und ließ die Lampe einfach in die Kabine fallen. Nach dem Aussteigen, wenn ihn der

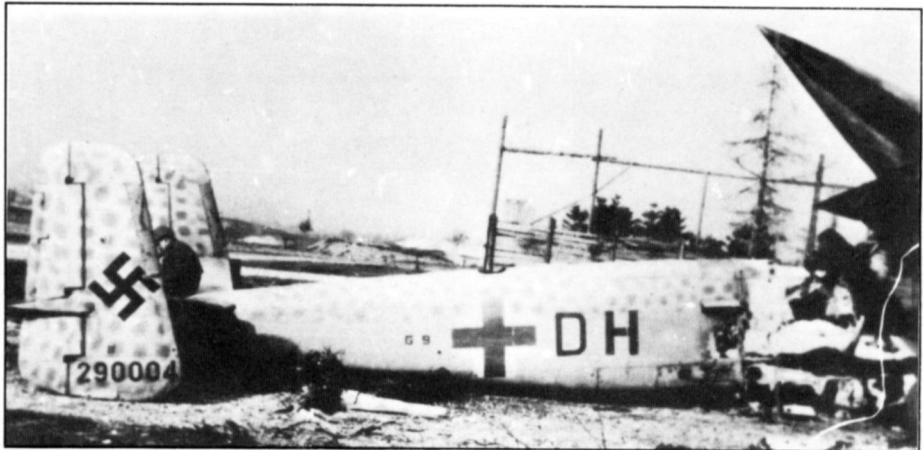


OBEN : Kurz nach Kriegsende wurde die He 219 A-7, Werknummer 190 176, in Lechfeld aufgenommen. Aus dem Cockpit ragen die Kopfstützen der beiden Katapultsitze. (Sammlung US Air Force via Petrick)

Luftstrom herumwirbelte, konnte sie ihm womöglich ein blaues Auge schlagen. Nachdem er sich so auf das Aussteigen vorbereitet hatte, warf er das Kabinendach ab und wartete auf den Knall, der bekundete, daß sein Bordfunker ausgestiegen war. Als er diesen hörte, schlug er sofort mit der Faust auf den Auslöseknopf des Sitzkatapultes und wurde aus der Maschine herausgeblasen. Er wollte möglichst nahe bei seinem Funker landen. Unten war es dunkel und sehr kalt. Es lag hoher Schnee und man konnte nicht wissen, wie und wo man unten aufkam und ob nicht einer auf des anderen Hilfe angewiesen wäre. Der Fahrtwind erfaßte ihn sofort und wirbelte ihn herum. Er löste die Anschlagnurte und trennte sich vom Sitz, dann wartete er noch ein paar Sekunden und riß den Fallschirmgriff heraus. Als er dann am Fallschirm pendelte, zog er sofort die Leuchtpistole aus der rechten Seitentasche seiner Kanalhose und lud sie mit einer Fall-

schirm-Leuchtpatrone aus dem Munitionsgurt, den er um dem Schaft des linken Pelztiefels geschnallt hatte. Im hellen Licht der an einem taschentuchgroßen Fallschirmchen hängenden Magnesiumkapsel sah er den Fallschirm seines Bordfunkers rechts unter sich hängen. Der Luftstrom trug sie langsam über ein tief verschneites Waldstück auf eine Lichtung zu, die sich trichterförmig erweiterte, der Trichter umschloß ein Dorf.

Er schoß zwei weitere Fallschirmleuchten ab, so daß ihr Landeplatz taghell war. Er trieb über die Lichtung an ihrer schmalsten Stelle. Auf der anderen Seite, auf die er zutrieb, erkannte er sehr hohe Tannen, während auf seiner Seite Laubbäume standen. Ihm kam der Gedanke, daß es einfacher wäre, von einem Laubbaum herunterzuklettern als von einer Tanne. So ruckte er den Fallschirm ein wenig herum, faßte mit den Armen nach oben und zog den linken Fallschirmgurt, an dem die Hälfte der zweieinhalb Fangleinen befestigt war, zu sich herunter. Der Fallschirm rutschte nach links ab. Er hoffte, auf der Lichtung zu landen, aber er hatte sich etwas verschätzt, der Fallschirm war zu weit nach links gerutscht. Er ließ den Gurt und hoffte, daß ihn der



Luftstrom wieder auf die Lichtung treiben würde. Aber da splitterten auch schon Zweige unter seinem Gewicht und er hing mitten in der Krone einer mächtigen Eiche. Wie eine große weiße Blüte überwölbte die Seide des Fallschirmes die Krone des Baumes. Er hatte das Empfinden, noch nie so sanft mit dem Fallschirm gelandet zu sein – es war seine dritte Landung.

Er schwang sich auf den nächsten Ast und als er einen festen Stand hatte, riß er die Sicherung des Schnellverschlusses heraus und löste die Fallschirmgurte. Die Fallschirmleuchten waren inzwischen erloschen und so schoß er eine neue in die Luft. In ihrem Licht erkannte er, daß seine Eiche an einem steilen Hang stand, der in einen Talgrund mündete. Unten lief ein Bach, daneben eine schmale Straße, die über einen Steg oder eine Brücke, so genau konnte er es in dem flackernden Licht nicht erkennen, direkt in das Dorf einmündete. Sein Funker war mitten im Dorf auf der Straße gelandet. Als seine Leuchtkugel aufstieg, hörte er seinen Ruf: "Komm' runter ins Dorf! – aber paß gut auf und fall' nicht in den Bach!"

Er stieg am Stamm herunter, Ast für Ast. Sein rechtes Knie schmerzte heftig, es schien anzuschwellen. Irgend etwas mußte damit passiert sein, aber er wußte nicht

OBEN : Die Überreste einer He 219 A-7. Die kleine "IV" über der Wknr. 290 004 gibt die Streuwelle der Funkmeßanlage an. (Sammlung US Air Force via Petrick)

was, und er konnte sich auch nicht erinnern, wann dies hätte geschehen sein können. Als er auf dem untersten Ast angelangt war, da schien ihm beim Hinuntersehnen die Höhe seines Standortes über dem Boden doch recht beträchtlich. Der dicke Stamm war zum Klettern wohl auch nicht sonderlich geeignet. Er nahm sein Schlauchboot vom Rücken, blies es auf indem er die kleine Preßluftflasche aufdrehte, und ließ es am Stamm hinuntergleiten auf den Schnee. "Ein Puffer für den Fall eines Falles kann ja wohl nichts schaden!", dachte er dabei. Der Gedanke an den Abstieg mit seinem lädierten Knie bereitete ihm Sorge. Schließlich erinnerte er sich seiner Uralt-Vorderen, die ja nach Darwin sehr geübte Kletterer gewesen sein mußten, und begann abzusteigen. Mit Armen und Beinen umklammerte er den Stamm – das Knie tat verdammt weh! – und rutschte langsam ruckweise hinunter. Welch ein Glück, daß er seine Fliegerhandschuhe noch anhatte! Im Hinabgleiten fiel ihm ein, daß er doch etwas übersehen hatte: Die schwimmweste hätte er besser auch able-

gen und hinunterwerfen sollen. Die Preßluftflasche zum Aufblasen hing vor seinem linken Hüftgelenk. Beim Abrutschen spürte er ihren Druck und dachte: "Hoffentlich bleibt sie friedlich!" – aber es war zu spät, irgend etwas daran zu ändern. Langsam ließ er sich weitergleiten – da zischte es auch schon! Durch die Reibung an der rauen Rinde hatte sich das Ventil der Preßluftflasche geöffnet und die Schwimmweste aufgeblasen. Beide Wülste vor seiner Brust wurden schlagartig dick und drückten seinen Körper vom Stamm weg. Arme und Beine konnten den Stamm nicht mehr umfassen und er sauste wie ein Fahrstuhl in die Tiefe. Der hohe Schnee und sein Schlauchboot, auf das er maßgerecht zu sitzen kam, dämpften den Aufprall.

Mehr schlecht als recht humpelte er den Hang hinunter durch den hohen Schnee, der ihm oben in seine Pelzstiefel hineinrutschte. Sein Funker wartete auf ihn an der Brücke. Gleich hinter der Brücke war ein Wirtshaus. Sie klopften an die Tür und wurden eingelassen. Es stellte sich heraus, daß

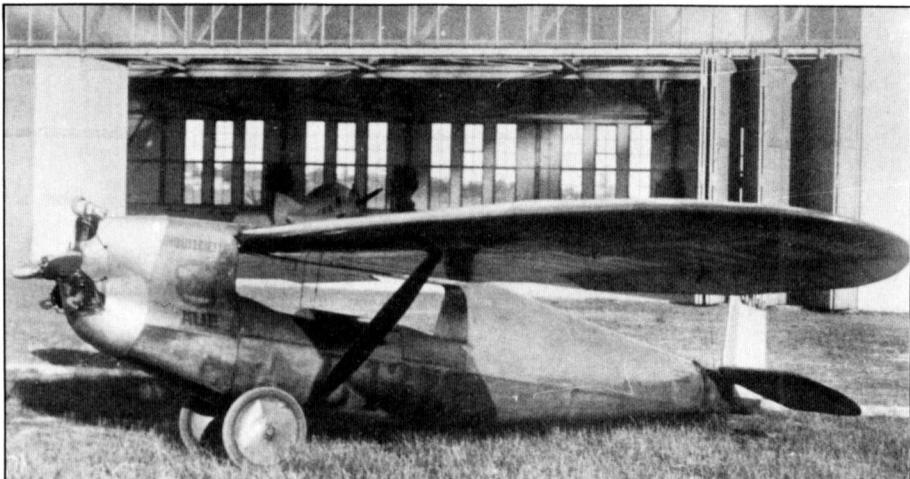
sie in einem Dorf mit dem Namen Landenbeck heruntergekommen waren. Hier war man sehr besorgt gewesen: Man hatte ganz nahe Flugzeuggeräusche gehört, das Ballern der Leuchtpistole und schließlich die "Christbäume" der Leuchtmunition. Die meisten Bewohner waren daraufhin eilends in den Keller gestürzt, weil sie einen Luftangriff auf ihr Dorf befürchteten. Nun waren sie froh und glücklich, noch einmal davongekommen zu sein! Flugzeugführer und Bordfunker waren es auch!

Nachdem sie von der Gaststätte aus ihren Gefechtstand angerufen und Mitteilung über ihren Verbleib gemacht hatten, nahm man sie mit in ein Gehöft, wo sie wie Landesfürsten bewirkt wurden. In der Frühe des nächsten Tages holte sie ein PKW ab und brachte sie zu ihrer Gruppe zurück. Das Knie des Flugzeugführers war so stark angeschwollen, daß er die Naht seiner Uniform-Breeches auftrennen mußte. Dies hinderte sie jedoch nicht daran, am Abend Öl auf alle verfügbaren Lampen zu gießen.

Bitte senden Sie mir die *AVIATIK – DEUTSCHE FLUGGESCHICHTE* ab Heft 6 ins Haus.
Ein Jahresabonnement kostet 30.–DM (Deutschland), Ausland 35.–DM. Die Kündigungsfrist beträgt sechs Wochen zum Ende des Jahresabonnements.

		Name	Ort
Nachbestellung:		Strasse	
<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2		
<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4	Unterschrift	Datum
<input type="radio"/> 5	Diese Erklärung kann ich innerhalb von 14 Tagen schriftlich widerrufen.		
		Unterschrift	Datum

AVIATIK – FOTOSEITE

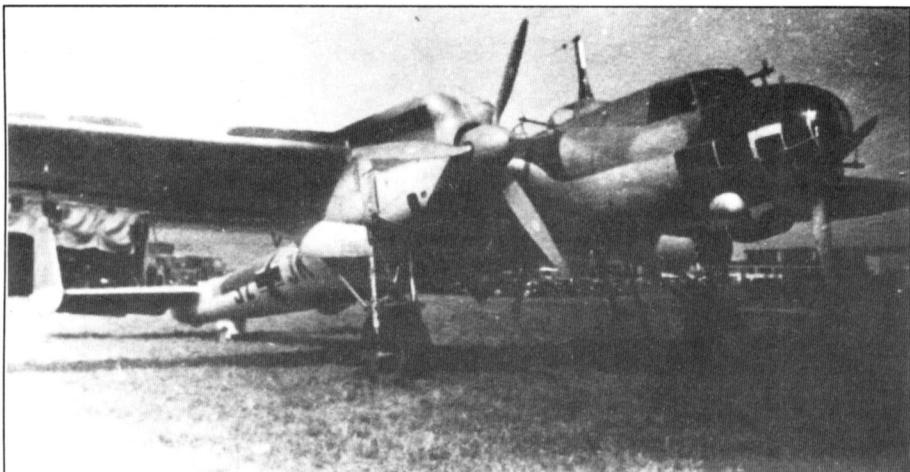


OBEN : Leichtflugzeug GMG I a Wknr. 7 der Gebrüder Müller Griesheim mit 3-Zylinder-Anzani-Motor in Plauen. Beschriftet ist die D-1373 mit "Industriestadt Aue" und vermutlich dem Stadtwappen. (Sammlung Koos)

UNTEN : Dornier Do 17 E-1 3Z+JK der 2./KG 77, die im April 1939 aus der I./KG 153 hervorgegangen ist. Beachte die alte Splintertarnung und den Tarnungsverlauf am Seitenleitwerk. (Sammlung Duda)

RECHTS OBEN : Heinkel HD 24 b; D-1471 (Wknr. 280) der DVS Warnemünde auf der Ablaufbahn. (Sammlung Dr. Koos)

RECHTS UNTER : Bf 109 G-12 und G-6 der II/JG 104 in Passau, kurz vor der Verlegung nach Nürnberg 1944. Beachte die fehlenden Fahrwerksabdeckungen und seltenen Zusatztanks an einigen Maschinen. Die Maschinen tragen die Nummern 515, 514, 512 und 586. (Sammlung Schmidt)



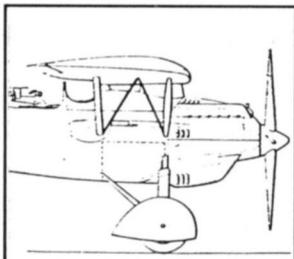
AVIATIK – FOTOSEITE



Rupert Reisinger

Von der Dornier Do C 1 bis zur Dornier Do C 4

Anfangs der Dreißiger Jahre entwickelte Dornier in der Schweiz ein Flugzeug, bei dem der Motor zur Starterleichterung hochgeschwenkt werden konnte. Als Exportversion wurde der Nachtjäger und Aufklärer dann mit feststehendem Motor gebaut.



Andreas Duda

Die Focke-Wulf Fw 190 mit "X"

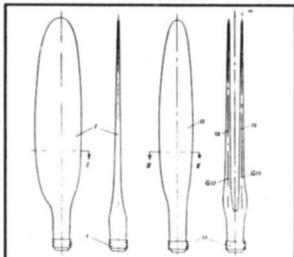
Der Autor präsentiert eine Fw 190 A-5 mit seltener Markierung, welche mit einer unüblichen Funkanlage ausgerüstet war.



Uwe W. Jack

Spezial-Luftschrauben

Um die Leistung der immer stärkeren Motoren auch nutzen zu können, mußten die Luftschrauben verbessert werden. Junkers entwickelte dafür 1943 eine Doppeldecker-Luftschraube.



... und weitere interessante Beiträge!

AVIATIK –

Deutsche Fluggeschichte

erscheint 4 x jährlich zum Einzelpreis von 5.80 DM. Jahresabonnement: 30.-DM (Ausland: 35.-) mit Porto und Verpackung (alle Preise inkl. gesetzl. MwSt.).

Herausgeber:
FLUG Verlag Berlin
Uwe W. Jack
1000 Berlin 44 Geygerstr. 8

Chefredakteur: Horst Thürling

Redaktion:
Andreas Duda, Uwe W. Jack
Christian Kirsch, Stefan Lehmann

Redaktionsadresse:
Horst Thürling
1000 Berlin 47
Eichenauer Weg 50

Layout und Satz: Uwe W. Jack

Herstellung: Druckerei Lilie Berlin 47

Weiterverarbeitung:
Buchbinderei Lehmann 1020 Berlin

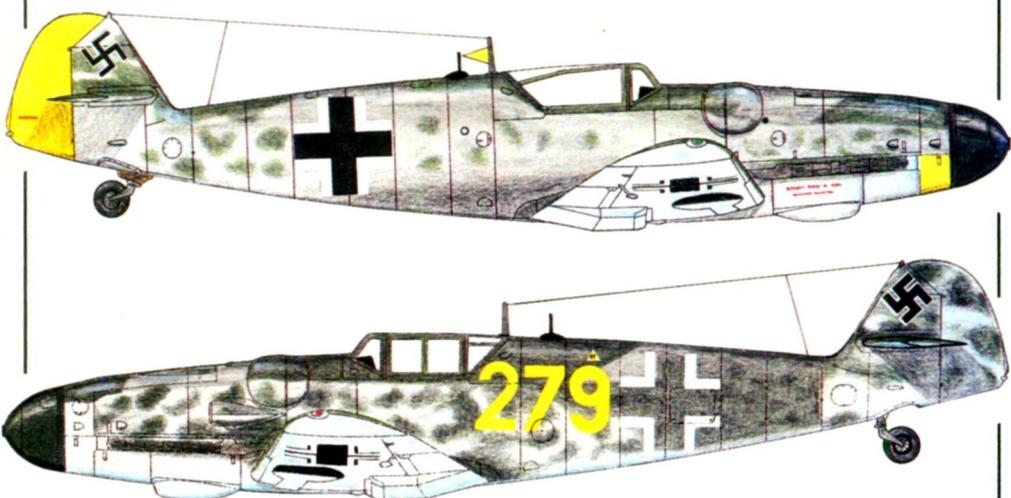
Anzeigen: Uwe W. Jack

Es gilt Anzeigenpreisliste 0

© Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt.

Mit der Übergabe des Manuskriptes, von Zeichnungen und Fotos versichert der Autor, daß keine weiteren Verpflichtungen vorliegen. Eine Rücksendung erfolgt nur nach Beilage von Rückporto.

AVIATIK_5



OBEN : Bf 109 G-6 oder G-14 einer Schuleinheit 1944. Sie flog zusammen mit der "gelben 279" (darunter), der "gelben 274" und der "gelben 280". Der gelbe Blechständer bezeichnet vermutlich den Fluglehrer.

UNTEN : Bf 109 G-6 oder G-14 einer Schuleinheit. Die G-14 (ganz unten) diente vor dem Schuleinsatz beim JG 53 und wurde schließlich von Lt. Broeckelchen beim Rammeinsatz "Elbe" geflogen. Das Aussehen des Hecks ist mir leider unbekannt.

