

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Tagblatt. 1843-1937 1933

23.5.1933 (No. 141)

Bremsklötze weg!

Das Lebensbuch eines deutschen Fliegers * Von HERMANN KÖHL (Copyright by Sieben-Stäbe-Verlag, Berlin.)



(40. Fortsetzung.)

Erster Ozeanflugversuch

Als ich damals mein Amt als Nachtflieger antrat, kam ein kleiner, unterlegter Mann auf mich zu, in dessen Augen und verständigen Augen die ganze Hoffnungslosigkeit unserer Unternehmung zu sein war. Der Vertreter dieser Hoffnungslosigkeit mich misstrauisch und erklärte: „In vierzehn Tagen ist der ganze Sommer hier ausgefliegen!“ Das war die Begrüßung. Aber nach vierzehn Tagen war der Sommer hier nicht ausgefliegen, im Gegenteil wir kamen vorwärts, und der kleine pessimist ist mir im Laufe der Zeit ein guter Freund und ein treuer Helfer geworden, nachdem er sein angeborenes Mißtrauen begraben hatte. Wäre der Meister Goller nicht gewesen, wir hätten so manches Mal Bruch machen müssen, denn er war es, der die Motoren unserer Nachtmaschinen betreute, die wichtigsten Teile unserer Maschinen, auf die sich gerade der Nachtflieger ganz besonders verlassen muß.

Goller hat damals schnell umgelernt und erkannte, wie notwendig der Nachtflug für die Verkehrsfliegerei ist. Aber nicht nur er, auch die Piloten zeigten anfangs wenig Neigung, unter die „Nachtwärmer“ zu gehen. Wer 1924 die ersten Verkehrsflieger dachete, hatte, wie man heute sagt, von den alten und bewährten Verkehrsfliegern doch niemanden daran, zum Nachtflug mit seinen Unbequemlichkeiten hinüberzueuwandeln. In der ersten Zeit mußte ich mich darum meist mit jungen neugierigen Piloten begnügen. Noch heute bin ich glücklich darüber, daß wir trotz der mangelhaften Verhältnisse im Anfang wenig Bruch machten. Keiner von denen, die mit mir arbeiteten, büßte bei diesem nicht unangenehmen Verstand sein Leben ein.

Wohlgemerkt jedoch die Kinderkrankheiten überhoben. Wir führten die Funktelegraphie ein, stellten Nachtlichter auf, entwickelten besondere Nachtfluggeräte und richteten auf den Höhenlandplätzen Flugwachen ein, die zur Abgabe von Weitermeldungen angehalten wurden. Sehr reich schon bewies die Streckentätigkeit, daß unsere Nachtflüge ebenso regelmäßig zu bestanden wie die Tagesflüge. Nun wachte sich das Licht, und als die Direktion in richtiger Erkenntnis der Wichtigkeit des Nachtfluges die Flugzeit für Nachtflüge verdoppelte, befreundeten sich auch die alten und bewährten Flugzeugführer mit dieser neuen Sparte des Luftverkehrs. Heute ist es so, daß nur die besten und verdienstlichsten Piloten beim Nachtflug Verwendung finden.

Neben unseren bewährten offenen Junkers-Flugzeugen erprobten wir auch reine Verkehrsflugzeuge. Schon gegen Ende der Flugstation 1925 stellten wir die erste dreimotorige Junkers G 24 in Dienst, die sich ganz besonders bewährte. Als im Jahre darauf Junkers-Luftverkehr mit dem Aero-Flund zusammengeschlossen wurde und die neugegründete Deutsche Luft-Hansa die Durchführung des gesamten deutschen Luftverkehrs übernahm, bekam ich dort die Nachtfliegerleitung. Was nun kam, war eigentlich nicht mehr so schwierig. Der Grund war gelegt, die notwendigen Erfahrungen waren vorhanden, und bis heute hat sich kaum etwas wesentlich geändert. Daß der Ausbau des Streckennetzes vorwärtsging, daß die technischen Hilfsmittel Schritt halten mit der immer weiterstrebenden Funktechnik, daß die Nachtfluggeräte und Vorrichtungen verbessert wurden, das war eine zwangsläufige Entwicklung, nachdem sich der Nachtflug durchgesetzt hatte.

Aber Nachtflug ohne Nebelflug blieb eine halbe Sache. Hier mußte ich also meine Arbeit fortsetzen, und Schritt für Schritt, wie ich den Nachtflug entwickelt hatte, wollte ich jetzt den Nebelflug, der für die Regelmäßigkeit des Verkehrs von größter Bedeutung ist, als Ergänzung meines bisherigen Schaffens einführen. Jedoch... meine Vorschläge fanden bei der neuen Gesellschaft wenig Verständnis. Meine Stellung machte im Laufe der Zeit eine Wandlung durch. Ich sah kaum noch und mußte meine Tage am Schreibtisch verbringen.

Das war ein böses Leben. Ich wollte doch helfen, unsere Fliegerei vorwärts zu bringen, wirklich positive Arbeit leisten und mußte statt dessen Ätzen und Berichten schreiben. Sehr erfrischend spielte ich mit dem Gedanken, meinen Posten aufzugeben und mir ein anderes Tätigkeitsfeld zu suchen. Aber wo? — In Deutschland war dies kaum möglich. Und in Amerika? Nein, davon hielt mich wieder meine Liebe zum Vaterland ab, denn ich wollte nicht mir, sondern der deutschen Fliegerei helfen.

Da brachte das Jahr 1927 mit seinen ersten Ozeanflügen, die im Kontrast-Flug über den Atlantik führen sollten, etwas Neues. Kungesser und Gohet harrten ins Ungewisse und blieben verschollen. Die Welt trauernte um die fähigen Piloten, die bei dem Versuch, eine Brücke über die Wasserrüste des Atlantik zu schlagen, den

Tod gefunden hatten. Dann glückte Hindberghs weltgeschichtlicher Flug nach Paris... Nun sah ich nächstelang über den Karten und rechnete. Jeden Versuch verfolgte ich mit größter Spannung und interessierte mich vor allem für die Gründe, die so viele dieser mutigen Unternehmungen zum Scheitern brachten. Es war immer wieder dies eine: die Nacht. Sie vollendete das Schicksal so vieler, die ausgingen und nicht wiederkehrten. Hier war ein Problem, das mir der Lösung wert erschien.

In jener Nacht, als wir auf dem Tempelhofer Feld die Ankunft des amerikanischen Fliegers Chamberlin erwarteten, der uns dann leider im Stich ließ und in Cottbus landete, entschied sich mein Schicksal. Jetzt, wo sich die Besten aller Nationen bemühten, den Ozean zum ersten Male in ost-westlicher Richtung zu bezwingen, durften wir alten deutschen Kriegsvlieger nicht fehlen.

Der Prozeß Gerekte.

Die Mutter Gerektes, Geheimrat Duisberg und Graf Westarp als Zeugen

Berlin, 23. Mai.

Zu Beginn des dritten Verhandlungstages im Gerekte-Prozeß wird zunächst die 69jährige Mutter des Angeklagten Dr. Gerekte vernommen. Auf ihr Zeugnisverweigerungsrecht durch den Vorsitzenden aufmerksam gemacht, erklärt Frau Gerekte mit Entschiedenheit, daß sie aussagen wolle. Sie bezeichnet sich als Verwalterin des Gutes Pressel, das ihrem Sohn gehöre. Darüber befragt, ob private Gelder aus der Bestimmung des Gutes Gerekte des Verbandes der preussischen Landgemeinden geflossen seien, betont Frau Gerekte leidenschaftlich, daß Umschlüssen für diese Zwecke durch ihren Sohn ausgegeben worden seien.

Es wird dann als nächster Zeuge Geheimrat Duisberg vernommen, der seit seinerzeit der Vorsitzende des Hindenburg-Ausschusses war. Dem Zeugen ist es neu, daß ein Ueberschuss vorhanden gewesen sei. Er hatte nur Kenntnis davon, daß 20000 Mark übrig geblieben seien. Die Frage des Vorsitzenden, ob er Kenntnis davon habe, daß der Plan bestand, die Ueberschüsse aus der Hindenburg-Spende für politische Zwecke im Sinne der Weiterverfolgung einer Hindenburg-Politik zu verwenden, verneint der Zeuge. Von Dr. Gerekte hat der Zeuge, wie er auf Befragen erklärt, nur die allerbesten Eindrücke gewonnen. Er hätte es für ausgeschlossen gehalten, daß Gerekte für persönliche Zwecke sich Gelder angeeignet hätte.

Sodann wird als nächster Zeuge der ehemalige Führer der Deutschnationalen Volkspartei und spätere Führer der Volkseigenen Partei Graf Westarp vernommen. Im Arbeitsausschuß des Hindenburg-Kuratoriums, der von dem jetzigen Fraktionsführer der Deutschnationalen, von Winterfeld, Dr. Gerekte und ihm, dem Zeugen, allein gebildet war, sei man der Ansicht gewesen, daß nach den Präsidentenwahlen dafür gesorgt werden müsse, daß eine Politik im Sinne Hindenburgs in den Parlamenten eine stärkere Stütze finden müsse. Nach seiner Meinung könne das Vorgehen von Dr. Gerekte nicht verurteilt werden, denn in der Politik kämen Dinge vor, die man nicht formal juristisch behandeln könne. Er könne nur sagen, daß er Dr. Gerekte als durchaus wahrhaftigen Menschen kennen gelernt habe, der nur von einem außerordentlichen Ehrgeiz befeuert war, wie man es häufig bei jungen Politikern finde.

Es wurde dann noch einmal Ministerialrat Schellen vorgerufen, der seine Aussage in einem Punkt berichtigt. Als die Pause eintritt, treten die Zeugen Graf Westarp und Geheimrat Duisberg an die Anklagebank heran und schließen dem Ankläger Dr. Gerekte herzlich die Hand.

Zu der Frage, ob Dr. Gerekte um die Jahreswende 1924/25 als Eigentümer der Zeitschrift „Die Landgemeinde“ anzusehen war und daher auch die Einkünfte aus dieser Zeitschrift für sich verbuchen konnte, wurde am Montag nachmittags der 73jährige Zeitungsverleger Bruno Krey vernommen. Krey war Eigentümer der Zeitschrift „Die Landgemeinde“, die ein Konkurrenzblatt zu der Zeitschrift darstellte, die vom Preussischen Landgemeindevorband herausgegeben wurde. Beide Zeitschriften wurden dann später verschmolzen. Krey erhielt eine Rente von 18000 RM. Der Zeuge bekundet, daß er immer den Verband als Eigentümer der Zeitschrift angesehen habe. Es sei ihm nie gesagt worden, daß Dr. Gerekte allein Eigentümer der Zeitschrift war.

Rechtsanwalt Lorenz, der Verteidiger des Angeklagten, bringt die Zeitschrift als Zeuge vernommen wurde, unterfuchte die Auffassung des Zeugen Krey, daß bei den Verhandlungen nicht Dr. Gerekte, sondern der Verband als Eigentümer der neugegründeten Zeitschrift angesehen wurde. Der nächste Zeuge ist Bürgermeister Sprock-

wir alten deutschen Kriegsvlieger nicht fehlen. In den langen Stunden vergeblichen Wartens wurden wir uns klar darüber, daß ein solcher Flug mit einer deutschen Maschine und deutschem Motor gemacht werden mußte. Und wenn uns das Wagnis nicht glücken sollte, dann war es für uns jedenfalls ehrenvoller, den Flieger todt zu sterben, als abwärts zu steigen und überhaupt nicht an diesem Wettbewerb der Nationen beteiligt zu sein.

Der Entschluß war gefaßt. Auch jetzt war es wieder Gotthart Sachsenberg, der meinen Plan förderte. Er war inzwischen Direktor bei den Junkers-Flugzeugwerken geworden. Da wir mit einer Junkers W 33 fliegen wollten, war seine Hilfe außerordentlich wertvoll. Die nun einsetzenden Verhandlungen wurden nervenaufreibend.

Während man in Dessau an der Verbesserung und Spezialausrüstung der Maschine arbeitete, mußte in Berlin die Finanzierung betrieben werden. Dadurch, daß sich der Norddeutsche Lloyd sehr für unser Vorhaben interessierte und es tatkräftig förderte, lernte ich Ehrenfried Günther Freiherrn v. Hünefeld kennen, der in Dessau die Verhandlungen für die Schiffahrtsgesellschaft führte. Zwei Flugzeuge, die „Bremen“ und die „Europa“, wurden gekauft, und ein paar Tage fanden wir uns als Besatzung der „Bremen“ zusammen.

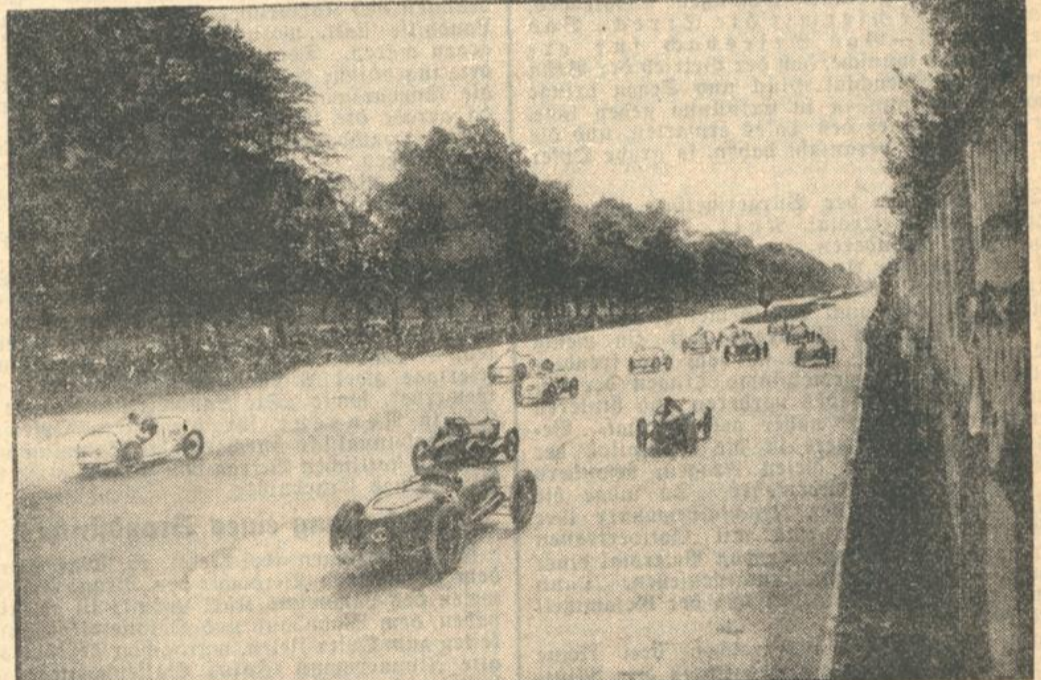
Die technischen Vorversuche, bei denen es vor allem darauf ankam, festzustellen, wie stark sich die Maschinen belasten ließen, führte der Pilot Rote durch. In der Kabine waren Rote fest aufgehängt worden, die von Start zu Start mehr gefüllt wurden. Vor der Landung wurde dieses Wasser wieder abgelassen. Als so die Grenze der Belastungsmöglichkeit erreicht worden war, starteten Loh und Ritties, um den von Chamberlin gehaltenen Dauermittelfond zu brechen. Nach einem heillos gescheiterten Start beim ersten Morgenlicht pendelten sie zwischen Dessau und Leipzig hin und her, bis sie infolge einer Störung an der Betriebsstoffleitung in der Nacht zur Notlandung gezwungen wurden.

Trotz dieses Mißerfolges liehen wir uns nicht abschrecken. Erst, wenn der Angriff auf den Weltrekord gescheitert war, wollten wir zum Flug über den Atlantik antreten. Der zweite Versuch, diesen Rekord zu brechen, sah beide Maschinen am Start. Ritties und Eckard gelang es mit der „Europa“ nach einem 52 stündigen Flug, den Amerikanern den Dauermittelfond zum ersten Male zu entziehen und an Deutschland zu bringen. Loh und ich in der „Bremen“ hatten Pech.

Nach etwa drei Stunden verlagte der eine Magnet unseres Motors. Da wir mit dem zweiten, noch heiß gebliebenen, unmöglich zwei Tage in der Luft bleiben konnten, mußten wir uns zur Landung entschließen. Aber unsere Tanks waren noch voll. Bei der Landung mit einer so schwer beladenen Maschine liefen wir Gefahr, Bruch zu machen. Um das Flugzeug zu retten, kletterte ich in das Innere der Kabine, öffnete die großen Benzintanks und ließ das Benzol auslaufen. Was wir jedoch vorher mit Wasser erprobt hatten, klappte mit dem Benzol nicht.

Durch den ungeheuren Luftzug wurde der ausströmende Betriebsstoff wieder in das Innere der Kabinen hineingeflogen, und ich geriet in die ausströmenden Benzolwolke. Lange konnte ich in dieser Atmosphäre nicht bei Besinnung bleiben. Zu meinem großen Schrecken bemerkte ich auch, daß die Gase nach vorn in den Führerhaus drangen. Wenn Rote ebenfalls bemußlos wurde, mußten wir abstürzen. Schnell riß ich das seitliche Kabinenfenster auf, sah, daß der Benzolstrom sich wie eine Nebelwolke am hinteren Ende des Flugzeugtrupps ballte, und spürte bereits das Summen und Brummen, das einer Karole vorausgeht. Ich versuchte im letzten Moment, die Tanks wieder zu schließen. Dabei brach ich bemußlos zusammen, blieb im ausströmenden Benzol liegen, und erwachte erst wieder, als ich im Sanitätswagen lag und ins Krankenhaus gebracht wurde.

(Fortsetzung in der morgigen Ausgabe.)



Das große internationale ADAC-Auto-Rennen, das unter Beteiligung der besten Fahrer der Welt auf der Avus in Berlin ausgetragen wurde. Unser Bild zeigt einen Moment aus dem Rennen der Wagen bis zu 1500 ccm.

Chlorodont
— die Qualitäts - Zahnpaste —

Zur Herstellung der herrlich erfrischend schmeckenden Chlorodont-Zahnpaste werden nur die anerkannt besten Rohstoffe verarbeitet. Chlorodont, morgens und vor allem abends benutzt: **macht die Zähne blendend weiß und erhält sie gesund** ist sparsam im Verbrauch und daher preiswert.

INDUSTRIE- UND HANDELSZEITUNG

Feste Börse.

Berlin, 22. Mai. (Frankfurt.) Infolge einer un...

berie hier die Mittagskurve; am Schluss trat gleichfalls...

Wirtschaftliche Rundschau.

Bereinigte Kugellagerfabriken A.-G., Schweinfurt. Die...

Der Londoner Goldpreis beträgt am 22. Mai für ein...

4,02 Millionen Tonnen auf die Verkaufsabteilung...

Berliner Produktendörse.

Berlin, 22. Mai. (Frankfurt.) Amtliche Produktion...

Süddeutscher Eisenmarkt.

Die Belebung am süddeutschen Eisenmarkt hat auch...

Sonstige Märkte.

Machbar, 22. Mai. Weidauer (einschließlich Sied...

alte Hamburg für 50 Kilo netto) Mai 5,30 Br. 5 0/2...

Devisennotierungen.

Table with columns for Devisennotierungen, Geld, Brief, etc. Includes entries for Suen.-Air. 1 Pes, Canada 1 k. D., etc.

Frankfurter Abendbörse.

Frankfurt, 22. Mai. (Frankfurt.) Die Abendbörse...

Kursbericht aus Berlin und Frankfurt 1933

Table with columns for Berliner Kassakurse, Frankfurt Kassakurse, etc. Includes various stock market data.

Berliner Schlusskurse im variablen Verkehr.

Table with columns for Berliner Schlusskurse, Anleihen, Verbriefte, etc. Includes various bond market data.

