

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

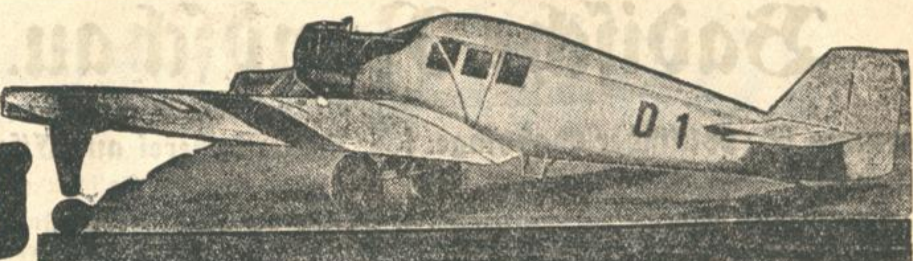
## **Karlsruher Tagblatt. 1843-1937 1933**

2.6.1933 (No. 151)





# Bremsklötze weg!



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

## Bremsklötze weg!

Uendlich viel neue Probleme hatte der Dzeanflug an mich herangetragen, deren Lösung mein weiteres Schaffen gewidmet sein sollte. Darüber darf es keinen Zweifel geben: in der Jahre 1928 die beste und brauchbarste Maschine, die sich für einen Dzeanflug eignen ließe. Was jedoch für einen Erstlings-, einen Pionierflug ausreicht, kann nicht genügen, das Endziel zu erreichen: den wirtschaftlichen Transocean-Luftverkehr. Diesem Problem wollte ich nachhaken und versuchen, eine Lösung zu finden. Hier erschloß sich für mich eine dankenswerte, neue Lebensaufgabe. Schon gleich nach dem Fluge, noch in Amerika drüben, stellte ich mein Denken ganz auf die Verwirklichung dieser Idee ein.

Dazu mußte ich ganz neue Wege beschreiten. Da war das „Tanfen in der Luft“. Vielleicht konnte man dadurch den Aktionsradius mehrerer Flugzeuge erweitern. Aber die vielen Berechnungen, die ich nun anstellte, zeigten mir deutlich, daß dieser Weg nicht zum Ziele führte. Die Reichweiten der Maschinen wurden nicht vergrößert, dafür verschlechterte sich jedoch die Wirtschaftlichkeit. Dann waren die „Schwimmenden Inseln“ ein vielversprechendes Problem. Auch mit ihnen beschäftigte ich mich eingehend, allerdings... um dabei feststellen zu müssen, daß beratige Anlagen für uns heute wirtschaftlich nicht tragbar sind.

So aber war ein Weg, den man gehen konnte? Im „Nur-Flügel-Flugzeug“ — dem „Aliege- den Flügel“? Vielleicht... man mußte es erproben. Ich suchte die Zusammenarbeit mit Männern, die auf diesem Gebiet bereits brauchbare Vorerfahrungen geleistet hatten. Basierend auf den Erfahrungen, die der Dzeanflug vermittelt hatte, lernte ich nun in mir in großen Umrissen die Form eines neuen Flugzeugtyps. Wenn man das Gute der bisherigen Flugzeugmuster mit den wesentlichen neuen Erkenntnissen verband, die vor allem bei der Segelfliegerei gemacht worden waren, so konnte man versuchen, eine Maschine zu entwickeln, die unter Ausnutzung aller der flugtechnischen bedingenden Faktoren auch die vom Luftverkehr geforderte Wirtschaftlichkeit und Schnelligkeit in sich vereint.

bauen, die unter Verwertung der bereits vorhandenen Erfahrungen eine Reihe meiner Gedankenentwürfe verwirklichen sollte. Da ich den Bau selbst finanzierte und mir nicht unbegrenzte Geldmittel zur Verfügung standen,

wurde zunächst ganz klein begonnen. Als dann die zunächst hergestellten Segelflugmodelle brauchbare Leistungen aufwiesen, konnten wir einen Schritt weitergehen und ein Segelflugzeug in dieser „Nur-Flügel-Form“ schaffen.

Das, was diese Maschine von allen bisher bekannten Flugzeugtypen grundlegend unterschied, war die Tatsache, daß wir mit ihr dem Idealtyp des Flugzeuges überhaupt so nahe wie möglich kommen wollten: dem „fliegenden Flügel“, den der geniale Professor Hugo Junkers bereits vor zwanzig Jahren erdacht hatte, der aber leider noch niemals gebaut worden war. Jedem seien wird es klar sein, daß letzten Endes nur der tragende Flügel am Flugzeug unbedingt notwendig ist. Rumpf und hinterliegendes Leitwerk können also fortfallen, wenn es gelingt, den Flügel auch ohne das schädliche Widerstände erzeugende Leitwerk steuerfähig zu gestalten.

Diese Widerstände beeinträchtigen nicht nur die Tragfähigkeit, Aktionsradius und Geschwindigkeit recht beträchtlich, sondern vor allem auch die Wirtschaftlichkeit des Flugbetriebes. Alexander Pivovich, der die technische Durchführung des Baues für die Höhen-Rossitten-Gesellschaft leitete, und ich hofften, diese Forderungen in dem neuen Flugzeugtyp verwirklichen zu können.

Nachdem das Segelflugzeug — wiederum von Günter Groenhoff — eingeflogen worden war und unseren Erwartungen entsprach, ließ ich es umbauen und mit einem Kleinmotor ausrüsten. Leider sind diese Motoren immer noch sehr teuer. Direktor Gronewitz von der Deutschen Verkehrsflug A.-G. entbot uns aber dieser Sorge, indem er uns freundschaftlich Weise einen solchen schenkte. Meine Zusammenarbeit mit der Höhen-Rossitten-Gesellschaft und die dabei erreichten Erfolge veranlaßten auch das Reichsverkehrsministerium, Gelder für den Bau eines ähnlichen Flugzeuges zur Verfügung zu stellen.

Der Umbau wurde vollendet. Am Himmelstags des Jahres 1931 startete der „fliegende Flügel“ zum ersten Male mit Motorkraft. Von Groenhoff geführt, zog er über der Wälserruppe siegreich seine ersten Kreise, und in diesem Augenblick sah ich blühartig den Weg in die Zukunft erleuchtet. Als dieses erste „Nur-Flügel-Flugzeug“ nach Berlin gebracht wurde, flog ich es selbst in Tempelhof. Dabei konnte ich feststellen, wie groß die Vorteile dieses ersten, letzten Versuchsbauans anderen Maschinen gegenüber waren.

Natürlich konnte diese Konstruktion noch nicht ganz reif sein. Wenn man aber die hier eingeschlagene Richtung konsequent beibehält, führt sie bestimmt zu einer erfolgversprechenden Zukunft. Wie immer in meinem Leben, ging es auch hier nicht ohne Kämpfe ab. Sie sind hart gewesen und bisig geführt worden, immer hatten sie jedoch nur den einen Zweck... der Sache zu dienen und die Entwicklung vorwärts zu bringen.

## Schiffsunglück auf der Elbe.

### Zusammenstoß zweier Dampfer. — Drei Vermisste.

(.) Hamburg, 2. Juni. Am Mittwochabend kurz nach 11 Uhr kam es auf der Elbe infolge dichten Nebels zu einer schweren Kollision. In der Nähe der Dümmlingstiege trafen die beiden großen englischen Dampfer „Stentor“ und der ausgehende Dampfer „Guilford Castle“ an Steuerbordseite am Vorschiff und riß ein gewaltiges, etwa zehn Meter großes Loch in den Laderaum. Die „Guilford Castle“ begann sofort mit dem Vorschiff zu sinken. Während die Schiffsleitung versuchte, den Dampfer durch Aufstrandlegen vor dem völligen Sinken zu bewahren, konnten sich die Passagiere, die sich bereits zur Ruhe begeben hatten, in die Boote retten. Mehrere in der Nähe ankernde Schiffe eilten zur Hilfeleistung herbei. Zwölf Personen wurden von dem an der Unfallstelle eingetroffenen Bergungsdampfer „Hermes“ aufgenommen und später dem Bugherdampfer „Kricau“ übergeben, der die Donnerstags morgen in Cuxhaven am Amerikahafen landete. Weitere 18 Passagiere wurden zunächst dem Engländer „Stentor“ übergeben, später aber durch den Seezeichen-dampfer „Renwert“ ebenfalls in Cuxhaven gelandet. Die Passagiere, die sehr erschöpft waren, erzählten, daß sie sich gegen 10 Uhr abends zur Ruhe begeben hätten. Gegen 11.15 Uhr habe ein Laute & Krahe n aus dem Schlafe geweckt. Da die Gefahr der Lage sofort erkannt worden sei, habe man alles daran gesetzt, die Passagiere schnellstmöglich in Sicherheit zu bringen. Einige Passagiere hätten keine Zeit, sich noch genügend anzukleiden und mußten in Schlafanzügen in die Boote. Erst an Bord wurden sie dann mit Decken versorgt. Von Bord der „Guilford Castle“ fehlten drei Mann; der Koch Koch ist ertrunken. Ueber den Verbleib der beiden anderen weiß man bis jetzt nichts. Die Hoffnung, daß sie von einem

anderen Dampfer aufgenommen worden sind, ist gering. Einem Deckjungen sind beide Beine gebrochen, andere Besatzungsmitglieder haben Quetschungen oder Hautabschürfungen davongetragen.

Der schwerbeschädigte Dampfer „Stentor“ hat inzwischen die Reile nach Hamburg im Tau zweier Schlepper angetreten.

## Unerhörte polnische Ausfressereien.

(.) Danzig, 1. Juni. Der deutsche Dampfer „Syll“ der Hamburger Reederei Auk wurde am Montag nachmittags kurz nach dem Einlaufen in den Göttinger Hafen von einer großen Anzahl Polen mit Steinen beworfen. Als der Dampfer dann an einem der Ufer festgemacht hatte und später seinen Viegeplatz wechseln mußte, folgten ihm die Polen und eröffneten ein erneutes Bombardement. Als der Dampfer an seiner neuen Viegestelle festgemacht hatte, sprang einer der Polen an Bord des Schiffes und durchschnitt das am Fahnenmast befestigte Seil, so daß die Mastenkreuzflagge herunterfiel. Die Mastenkreuzflagge warf der Pole an Land, wo sie vollständig zerrissen wurde. Polizeibeamte, die diesen Vorgang beobachtet hatten, entsetzten sich. Später ging dann der Kapitän der „Syll“ an Land und sorgte dafür, daß polizeilicher Schutz herbeikam. Die Polen versprachen, die durch die Steinwürfe verursachten Beschädigungen des Schiffes — es gingen u. a. viele Fensterscheiben in Trümmer — zu ersetzen und jerner die neue Mastenkreuzflagge zu bezahlen. Der Dampfer fuhr dann am Dienstag nach Danzig und konnte sich hier eine neue Mastenkreuzflagge beschaffen.

# Helden in deutscher Nacht

ist der Titel unserer neuen Artikelserie, mit deren Abdruck wir morgen beginnen. Sie gibt einen packenden Bericht über die

## Leiden Schlageters und seiner Kameraden

während des Ruhrkriegs. Angesichts der Feiern aus Anlaß des zehnten Todestags Albert Leo Schlageters, die in diesen Tagen überall in Deutschland stattfinden, braucht auf die Aktualität dieser neuen Serie nicht besonders hingewiesen werden.



# „Das wird meine Leibmarke!“

Schluß mit dem ewigen Suchen nach einer neuen Zigarette, die man nach vier Wochen doch wieder satt hat. In der »Flagge« finden Sie eine Mischung, die 3 von 4 sich gewünscht haben, eine Mischung, die immer wieder schmeckt. — Eine »Flagge« versuchen, heißt Ihre Leibmarke finden.

# FLAGGE 3 1/3 Pf



dazu: eine unübertroffene künstlerische Leistung - historische Bilder von deutschen Soldaten und ihren Gegnern.

Überall sagen 3 von 4:











Abfahrt der Züge von Karlsruhe (Hauptbahnhof)

Ankunft der Züge in Karlsruhe (Hauptbahnhof)

Main table containing train departure and arrival schedules with columns for time, destination, and train number.

Karlsruhe—Herrenalb.

Table listing specific train routes and times between Karlsruhe and Herrenalb.

Zeichen-Erklärung:

- List of symbols and their meanings: L = Eryszüge, T = Triebwagen, S = Sonn- und Feiertage, etc.

Herrenalb—Karlsruhe.

Table listing specific train routes and times between Herrenalb and Karlsruhe.



