

Wer war eigentlich ... ?

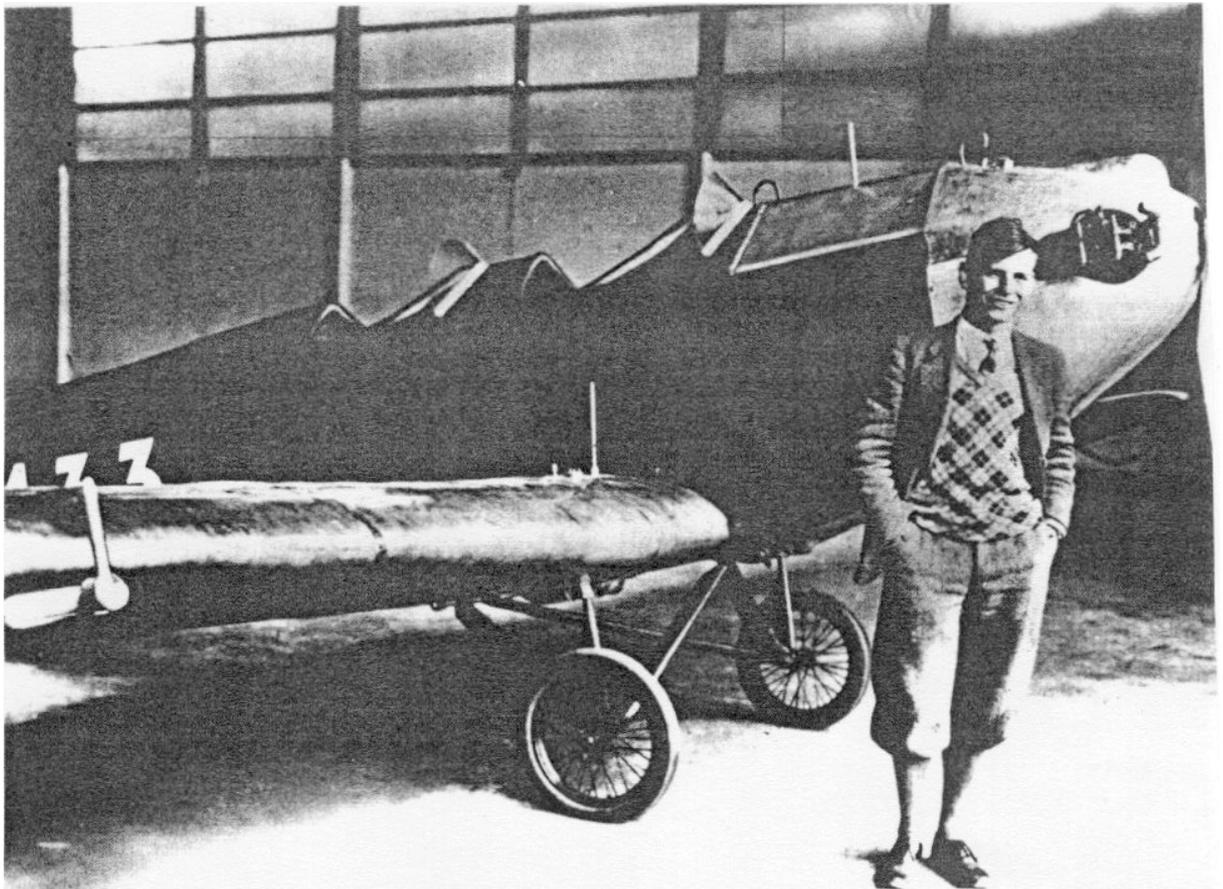
Der sandbergische Panthéon – Figuren mit Modellcharakter!

Teil I: Mit 20 PS und Leuchtpistole

1. **Das Neue in der Anwendung:** Der Hindenburgflieger:
Friedrich Karl Frhr. Koenig von und zu Warthausen.

Der Weltflieger Koenig-Warthausen (02.04.1906-13.12.1986) war ein Hindenburgflieger. Reichspräsident v. Hindenburg hatte für die beste Leistung in Leichtflugzeugen einen Pokal gestiftet. Üppige Prämien winkten. Koenig-Warthausen eroberte den Luftraum über den sechs Kontinenten (35.000 km) vom 09.08.1928-22.11.1929. Sein Flug-Zeug war eine Klemm L 20 mit einem Mercedes-Benz Flugmotor F 7502 (Konstrukteur F. Porsche). Das war ein zweisitziger Tiefdecker mit Namen „Kamerad“, später „Huenefeld“. Die Kiste wog 265 kg Rüstgewicht plus 185 kg Zuladung. Sie machte Spitze 105 km/h bei 95 km/h Reisegeschwindigkeit. Das luftgekühlte, zwei-zylindrige Motörle schluckte 6,3 l/100 km. Reichweite: 480 km, Gipfelhöhe 4100 m.

Mit diesem Viermännergewicht flog er von Berlin nach Moskau, von dort über Baku und Teheran nach Karachi. Von dort nach Kalkutta und Singapore. Mit dem Schiff ‚Vogtland‘ ging es nach Osaka. Von hier geflogen nach Yokohama. Von dort mit dem Schiff ‚Siberia Maru‘ nach San Francisco. Dann geflogen über San Diego, Dallas, Chicago nach New York („Selbstverständlich mußte ich alles alleine machen.“). Mit der ‚Bremen‘ nach Bremen, danach Notlandung in Bevensen/Hannover: „Friedrich kam von unten gekrochen, ganz heil“!



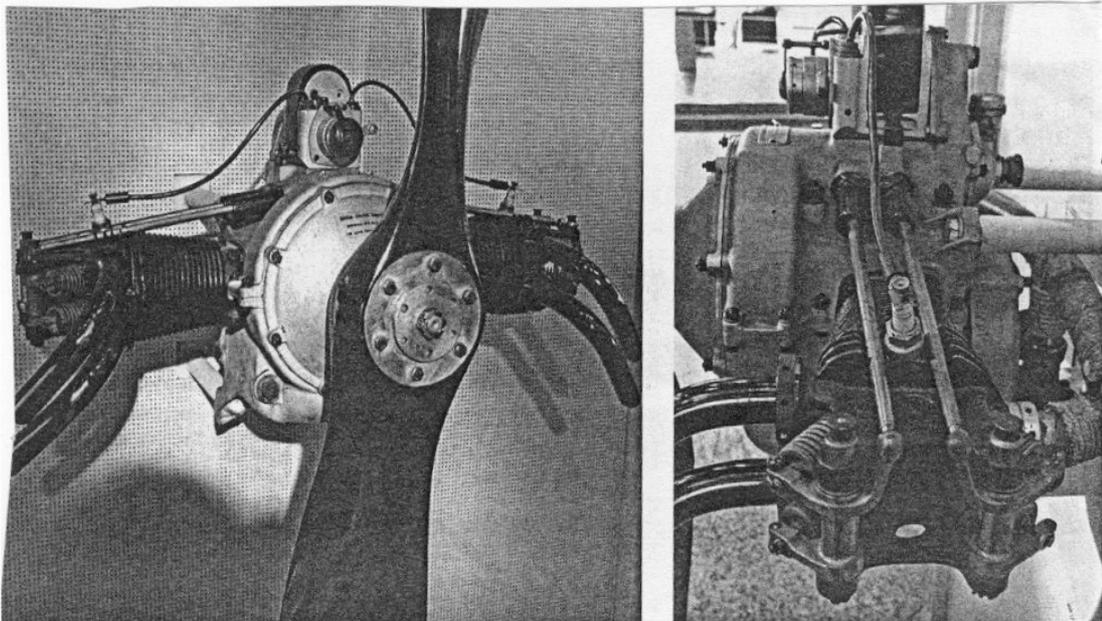
Friedrich Karl von Koenig-Warthausen startet im Alter von 22 Jahren zu einem Nonstopflug nach Moskau.

Seine Devise: „Man schwebt zwischen Bange und Zuversicht“. Und: „Wie Gott will“. Und: „Mein Grundsatz ist, rasch vorwärts kommen und dann lange verweilen, um auf diese Art möglichst viel von der Welt zu sehen.“

Seine Energie: Mit einer Idee im Kopf und im Herzen alles Erreichbare zu verwirklichen! Flugbegeisterung,- das war wohl seine Kernkompetenz!

2. Produktinnovationen: Luftfahrtgerät L 20/ D 1433 und Mercedes Flugmotor F 7502

Die L 20 - das Flugzeug für jedermann – hatte ein Rüstgewicht von 265 kg, mit einer Zuladung von 185 kg ein Fluggewicht von 450 kg. Die Reichweite betrug 480 km. Mit dem Mercedes Motor F 7502 (20 PS) eine Höchstgeschwindigkeit von 105 km/h. Die Gipfelhöhe lag bei 4100 m. Verbraucht wurden 6,3 l/100 km. Die L 20 war ein zweisitziger Tiefdecker. Die Außenflügel waren abnehmbar. Die Spannweite betrug 13 m. Dreibeinfahrwerk.



Der Mercedes-Benz Flugmotor F 7502 (Aufnahmen aus dem Mercedes-Benz-Museum)

Der luftgekühlte F-7502 Motor wurde von Ferdinand Porsche konstruiert. 2 Zylinder. Stahlzylinder mit Zylinderköpfen aus Grauguss. Brennstoffverbrauch 300 g PS x std., Ölverbrauch 19 g PS x Std. Planetenuntersetzungsgetriebe. Der Motor hatte eine Schwäche: Die Kipphebel der Ventilsteuerung waren zu zerbrechlich.

3. Die Innovatoren: Hanns Klemm und Ferdinand Porsche

Dr. Hanns Klemm (04.04.1885-30.04.1961) gilt als „Schöpfer des Leichtflugzeugs“.



Dr. Hanns Klemm 1955

Er wuchs im Remstal auf wie Gottfried Daimler. In seinem Leben blieb ihm nichts erspart. Er machte Abitur, studierte Bauingenieurwesen an der TH Stuttgart. Diplom-Examen, Regierungsbaumeister, Oberingenieur, Dragoner in 1. Weltkrieg, Hafenbaumeister in Danzig, dann Luftschiffbau unter Claude Dornier bei Dornier Zeppelin in Friedrichshafen. Mit Energie und Zähigkeit ging er ans Werk. Die Jugendliebe „Marlott“ wurde geehlicht. Dann Chefstatiker bei den Hansa Brandenburg Flugzeugwerken in Briest/Brandenburg unter Ernst Heinkel. Aufgabe: Metallflugzeugbau. Chefkonstrukteur des Flugzeugbaus bei den Daimler Motoren Gesellschaft in Sindelfingen unter Paul Daimler. Entwicklung der beiden Hochdecker L 11 und L 14. 1918 Wechsel in den Karosseriebau. Revolutionäres Plädoyer

für die Serienfertigung, heftige Widerstände bei den Mitarbeitern. Technischer Direktor bis 1928. Nach dem Karosserie-Dienst kam ihm sozusagen nebenbei in den Nachstunden die Leichtflugzeug-Idee. Geheimfertigung der L 15 (7,5 PS Indian Motor) im Jahre 1919. Fehlstart. Dann windkanal-geprüfte Stromlinien-Rennwagen.

Die Vision eines Flugzeugs für Jedermann entstand unter dem Einfluss des Segelfluges an der Wasserkuppe/Rhön. Die alte Lust am Konstruieren brach wieder durch, Die Arbeiten an der L 15 wurden nun mit einem Harley-Davidson Motor wieder aufgenommen. Flugversuche in Böblingen. Das Vertrauen der Direktion ermöglichte diesen Beginn der Privatfliegerei. Unter Leitung von Ferdinand Porsche wurde ein 20 PS Mercedes Motor entwickelt. Ab 1925 weitere Entwicklung von Klemm-Daimler Flugzeugen und zahlreiche Siege von Klemm-Piloten in der Sportfliegerei. Trotzdem: Ablehnende Haltung der Untertürkheimer Daimler-Benz-Direktion gegenüber dem Flugbetrieb als Extravaganz. In Nachstunden ging es weiter, die „alte Lust“ verstarb nicht. 1926 Angebot der technischen Direktor bei den Horch-Werken in Zwickau, Aufbau einer Flugzeugbauabteilung. Doch Frau Marlott wollte nicht in dieses scheußliche Industrienest ziehen. Hanns Klemm gab nach. 1926 Werbeflug nach Budapest. Klemm überzeugte die Direktion von Daimler-Benz mit Hinweis auf die moralische Wirkung eines solchen Fluges infolge der Nennung des Mercedes-Motors. Die Alpen wurden überquert. Dann, am 15.12.1926 Gründung von Leichtflugzeugbau Klemm mit dem von Marlott Erspartem, Rettung der Klemm-Fliegerei. Umstieg auf 40 PS-Salmson-Motoren. Gründung der „Werkfliegerschule Klemm“. Gute Auftragslage für die L25 und L26.

1927 Gründung der „Leichtflugzeugbau Klemm GmbH“. Auch seine Frau ist Gesellschafter. Ende des Anstellungsverhältnisses bei Daimler-Benz. Firmenstart in einer Böblinger Holzbaracke.

Klemm fuhr 1927 in die USA, hier wurde er Charles Lindbergh vorgestellt. Dieser fliegt

die L 20. Das gute Urteil von Lindbergh über die L 20 führte wohl zum Abschluss Lizenz-Verträgen. In allen zivilisierten Ländern der Welt flogen damals Klemm-Flugzeuge. Weitere Maschinen wurden entwickelt. Klemm-Maschinen dominierten als Schul- Sport- und Reiseflugzeuge. Klemm-Flugzeuge wurden zum Exportschlager. Klemm richtete einen Kundendienst für Flieger ein, bis zu 10 Stunden Wartung waren umsonst. Nach der Machtergreifung durch die Nazis änderte sich die Lage, Luftfahrtminister Göring mischte sich in die Geschäftsführung ein. In Halle musste ein Zweigwerk errichtet werden (Siebel Flugzeugwerke). Für Göring waren die Klemm-Flugzeuge „Pappdeckelkisten“. Die Sportfliegerei verwandelte sich in militärische Schulung. Allein die KL 34 mit Hirth-Motor sicherte die Existenz des Betriebes als Ausbildungsflugzeug. Klemm war politisch eher ahnungslos, 1933 trat er in die Partei ein und erhielt Reichsaufträge. 1935/36 entwickelte er die Halbschalenbauweise, dieses Patent verkauft Klemm später in die USA. 1937 promovierte Klemm an der TH Stuttgart zum Dr. Ing. über Kalkunsthharzleime. 1941 wurde die Klemm-Technik GmbH gegründet. Die Gesellschafter wurden ausgezahlt, alle Schulden beglichen. 1939 fährt Klemm in die USA, um Lizenzverträge abzuschließen. Seine Firma beschäftigte 1939 800 Mitarbeiter. Seine unternehmerische Freiheit wurde immer geringer. Staatliche Direktiven waren auszuführen. Schließlich wurde nur noch Rüstungsproduktion betrieben. Die Produktion von Leichtflugzeugen wurde beendet. Bspitzelung und Denunziation erschwerten sein Leben. Sein Eintreten für Christentum und Religion wurde als „staatsfeindliche Haltung“ gedeutet. Am 23. Mai 1943 verkündet Klemm seinen Rücktritt als Betriebsführer. Das wurde als Sabotage verstanden, Klemm wurde von der Gestapo verhaftet. Seine Werke wurde bombardiert, schließlich demontiert.

Energie und Zähigkeit – nicht vergessen!

Zu F. Porsche s. www.bad-bad.de/gesch/porsche.htm

und R. Osteroth: F. Porsche, Rowohlt Vlg..

Klemm konnte diplomatisch agieren, er hatte als Direktor seiner Werke eine gutes Betriebsklima

3. Und die Moral von der Geschicht'

Man kann etwas davon lernen. Was?:

- Die gesellschaftliche Anerkennung gilt meist dem frühen Anwender, seltener dem eigentlichen Erfinder oder Entwickler. Klemm und Porsche schawerkeln in ihrer Garage, während Koenig-Warthausen mit Mahatma Ghandi, Max Schmeling und Edsel Ford plaudert, sozusagen in Champagner badet.
- Verbote (Vertrag von Versaille Art. 198 + 201, „Begriffsbestimmungen“ bis 1926) lenken die Energie auf Nebenstrassen der technischen Entwicklung, wo dann, bei geringerer Konkurrenz als auf den Hauptstraßen, Durchbrüche ohne Vergleich erzielt werden
- Zu einem Welterfolg gehören wohl immer mehrere und verschiedene: Hier der sportlich-abenteuerliche Anwender, das technische Genie und der Finanzier (Hindenburg-Prämie). Vielleicht haben wir das heute vergessen: Durch üppige Donationen zu Durchbrüchen bei Technik-Anwendungen zu motivieren. Sozusagen einen Jackpot für Pionieranwendungen einzuräumen.
- Das öffentliche Bewusstsein ist vergesslich, die Erinnerung selektiv. Unsere Medien feiern heute in Farbe und Hochglanz die heroische Tat eines Steve Fossett („Global Flyer“) ohne an eigene Heroen zu erinnern. Die Zeiten ändern sich: Was Fosset in 67 Stunden schaffte, dafür benötigte Koenig-Warthausen 1 ¼ Jahr.
- Benötigt die technische Neuerung eine sensationelle Anwendung, um aufzufallen? Die Bedeutung der Sensation für die Diffusion technischer Neuerungen ist nicht zu verachten! Aber das geschieht heutzutage sicher auf vielen Feldern und auf hohen

Touren.

- Das technische Genie muss überzeugen können, z.B. mit Hinweis auf die moralische Wirkung des Projektes. Meist ist die Technik der Treiber und der Kaufmann der Bremser. Klemm wurde zum Maverick, die große Sache entwickelte er außerhalb des Konzerns. Kein Einzelfall!

- Technische Entwicklung und Politik haben miteinander zu tun. U.U. ist der Weg von der Patentamt zum Standgericht nicht weit. Die Umpolung von der Sportflugzeug-Konstruktion zur militärischen Auftragsproduktion fällt mit Ge- und Verboten von oben bis hin zur Gewaltanwendung nicht schwer. Man muss ja nur den Druck erhöhen und die Grenzen schließen. Die eigene Familie, Mitarbeiter und Lebenswerk erschweren den Widerstand im totalitären System.

Zusammengefasst aus: Koenig der Lüfte. Hans Angele. Ochsenausen 2000.

<http://soloflights.org>