

einige zu nennen — sind auf Klemm-Flugzeugen ausgebildet worden. Da ist kaum einer der großen Lufthelden des zweiten Weltkrieges, der seine fliegerische Grundausbildung nicht auf einer KL 25 oder KL 35 erhalten hätte.

Noch weniger aber wissen um den persönlichen Lebensweg dieses genialen, eigenwilligen Schwaben.

Unbekannt ist den meisten geblieben, daß Hanns Klemm fast das gleiche Schicksal wie Prof. Junkers beschieden gewesen wäre, der, durch ein übles Spiel aus seinem großen Werk gedrängt, in tiefster Verbitterung an seinem 76. Geburtstag seinem Leben ein Ende bereitet hatte. Von Intrigen umstellt, sah Hanns Klemm sich schließlich veranlaßt, freiwillig sein Amt als Betriebsführer niederzulegen, und er hatte als Wehrwirtschaftsführer den Mut — was zu jener Zeit einem Selbstmord nahezu gleichkam — wenige Tage später aus der Partei auszutreten. Es kam, wie es kommen mußte. Nichts blieb ihm erspart: Verhaftung durch die Gestapo, Untersuchung auf seinen Geisteszustand, Überwachung, abermalige Verhaftung, Einkerkelung, Drohung mit dem Standgericht. Nur dem schnellen Herannahen der Franzosen verdankte er seine Rettung. Es ist der Stoff zu einer echten Michael-Kohlhaas-Tragödie unserer Zeit.

DREI BRUNNEN VERLAG

Der Schöpfer des Leichtflugzeuges

HANNS KLEMM



PETER SUPF

# HANNS KLEMM



Der Schöpfer des Leichtflugzeuges

NUR WENIGE WISSEN, daß es Hanns Klemm war, der nach dem verlorenen ersten Weltkrieg dem deutschen Flugsport neue Wege gewiesen hat, so wie Prof. Junkers dem deutschen Luftverkehr. Mit der Erfindung seines Leichtflugzeuges, einer auf eigenen Gesetzen beruhenden neuen Kategorie von Flugzeugen, die auf Sicherheit und Wirtschaftlichkeit mehr ausgerichtet ist als auf Schnelligkeit und Rekorde, hat er dem modernen Flugsport die feste Grundlage geschaffen.

Was Hanns Klemm als Lebensziel vorschwebte, war, eine Entwicklung des Flugzeugs herbeizuführen, wie sie um die Jahrhundertwende das Automobil durchgemacht hatte, ihm die private Sphäre zu erschließen, es zum Flugzeug für jedermann, zum Volksflugzeug, zu machen. Mutet uns, die wir noch nicht einmal wieder den Motorflugsport betreiben dürfen, das nicht wie eine Vision der Zukunft an? Und doch hatte Hanns Klemm sein Ziel schon einmal sehr weitgehend verwirklicht.

In einer Zeit schwerster wirtschaftlicher Depression gelang es ihm, in Böblingen bei Stuttgart eine Weltfirma aufzubauen. Es gibt kaum ein Land, in dem nicht Klemm-Flugzeuge geflogen worden sind und auch heute noch fliegen. Viele unserer besten Sportflieger — Robert Lusser, Freiherr v. König-Warthaussen, Elly Beinhorn, Liesel Bach, Wolf Hirth, Karl Schwabe, um nur



DR. HANNS KLEMM  
kurz vor seinem 70. Geburtstag

1955

PETER SUPF

# HANNS KLEMM

Der Schöpfer

des Leichtflugzeugs



DREI BRUNNEN VERLAG STUTTGART

Copyright 1955 by Drei Brunnen Verlag, Stuttgart

Printed in Germany - 1. Auflage - Alle Rechte vorbehalten

Gesamtherstellung: Gebr. Rath, Stuttgart N

## MENSCH UND WERK

Bei jeder schöpferischen Persönlichkeit sind Mensch und Werk untrennbar. So fest sind beide verwachsen, so ganz ist der Mensch in sein Werk und ist sein Werk in ihn eingegangen, daß man beiden Gewalt antun müßte, um sie voneinander zu lösen und jedes für sich allein zu stellen. Hier gehen darum Lebens- und Werksgeschichte ineinander über und ineinander auf.

Um sich über Bedeutung und Eigenart dessen klar zu werden, was Hanns Klemm in seinem Leben geschaffen und geleistet hat, muß man sich zunächst in die Situation versetzen, die sich unmittelbar nach dem ersten verlorenen Weltkrieg ergab und in der die Anfänge eines spezifisch neuen Flugzeugbaus lagen, mit dem sein Name für immer verbunden ist.

Während des Krieges hatte sich die deutsche Flugzeugindustrie ebenso wie die der anderen kriegführenden Nationen sprunghaft und mächtig entwickelt. Für sie war der Krieg zum unerbittlichen Lehrmeister geworden. Was in friedlichen Zeiten nicht in Jahrzehnten hätte erreicht werden können, das brachten die Erfordernisse der Kriegstechnik in wenigen Jahren zustande. Die militärischen Verwendungsmöglichkeiten hatten sich vervielfacht. Die Größenverhältnisse der Flugzeuge hatten bisher unbekannte Ausmaße angenommen; vom kleinen Kampfeindecker war der Weg zum Riesenflugzeug gegangen. Neben Landflugzeugen hatten sich Seeflugzeuge bewährt, und die Bewaffnung beider war immer

schlagkräftiger, immer raffinierter geworden. Vor allem aber hatte sich die Schnelligkeit der Flugzeuge verdoppelt, ja verdreifacht.

Auf die Wirtschaftlichkeit der Flugzeuge kam es im Krieg nicht an. Die hochgezüchteten Motoren fraßen Treibstoffmengen, die für einen nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten geleiteten Flugbetrieb unmöglich gewesen wären. Das Problem, die durch den Krieg so hochentwickelte Flugtechnik nun auch wirtschaftlich zu gestalten, sollte der Nachkriegszeit vorbehalten bleiben.

Diese Zeit aber begann in Deutschland damit, daß alles militärische Luftfahrtgerät mit verschwindenden Ausnahmen an die siegreichen Mächte abgeliefert oder verschrottet werden mußte. Zu einem großen Teil wurde es gleich an Ort und Stelle vernichtet. Werkhallen und Fabrikgelände der deutschen Flugzeugindustrie glichen bald Friedhöfen, und was der Kontrolle der Entente-Kommission entging, das zerstörten fanatische Volksgenossen.

Damals flutete eine Welle neuen Glaubens und Hoffens durch die Menschen. Ein neues Zeitalter schien angebrochen zu sein. „Nie wieder Krieg! Nie wieder Krieg!“, so schrien zu Tausenden gläubige Scharen, die mit Transparenten durch die Straßen zogen. Man glaubte den Worten, die der amerikanische Präsident Wilson in seinen vierzehn Punkten als Grundlage für den Frieden verkündet hatte, wonach ein Friede der Gerechtigkeit, ein Friede für immer, ein Weltfriede geschlossen werden sollte. Daß aus dem Frieden der Gerechtigkeit der ungerechteste Friede aller Zeiten werden sollte, aus dem maßloses Unheil erwuchs, konnte vorerst niemand ahnen.

Ehe jedoch das wichtige Problem, die durch den Krieg gewaltsam übersteigerte Flugtechnik wirtschaftlich zu gestalten, in Deutschland hätte ernstlich erwogen und behandelt werden können, machte der Friedensvertrag von Versailles allen fliegerischen Illusionen ein Ende.

Wer von den deutschen Fliegern und Flugzeugbauern vielleicht noch gehofft hatte, im Rahmen einer wenn auch noch so verkleinerten Luftwaffe, weiter fliegen, weiter Flugzeuge bauen zu können, der mußte diese Hoffnung jetzt begraben. Artikel 198 des Versailler Friedensvertrages bestimmte: „Deutschland darf Luftstreitkräfte weder zu Lande noch zu Wasser als Teil seines Heerwesens unterhalten.“ Und noch weiter ging Artikel 201, der während einer Frist von sechs Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages Herstellung und Einfuhr von Luftfahrzeugen und Motoren sowie aller Zubehörteile für das ganze deutsche Gebiet restlos verbot. Außerdem wurde durch die Artikel 313 bis 320 die deutsche Lufthoheit stark eingeschränkt. Die Situation des Jahres 1919 fing also damit an, daß zunächst einmal innerhalb einer bestimmten Frist — und diese Frist dauerte, da ihr Beginn immer wieder hinausgeschoben wurde, bis zum 5. Mai 1922 — keinerlei Flugzeuge in Deutschland gebaut oder nach Deutschland eingeführt werden durften. Es ist wichtig, sich an diese Tatsache zu erinnern, wenn später von den grundlegenden, neuen Ideen und Konstruktionen gesprochen wird, mit denen Hanns Klemm im Jahre 1919 sein eigentliches, heute gefeiertes Lebenswerk begann.

Nur ein deutscher Luftverkehr wagte sich bereits im gleichen Jahre, wenn auch in sehr kleinem Umfang, hervor, da er ja nicht ausdrücklich verboten war, erweiterte aber — anfangs zum Teil noch mit alten offenen Kriegsmaschinen betrieben — sein Streckennetz schnell. Sobald die Siegermächte in ihm einen ernststen Rivalen im Kampf um die Luftstraßen der Zukunft witterten, legten sie ihm jedoch durch die sogenannten „Begriffsbestimmungen“ so schwere und hemmende Beschränkungen auf, daß sie glauben mochten, dadurch die deutsche Handelsluftfahrt dem Auslande gegenüber für immer völlig wettbewerbsunfähig gemacht zu haben. Die Gipfelhöhe der deutschen Flugzeuge wurde auf 4000 Meter, ihre Ge-

schwindigkeit auf 170 Kilometer in der Stunde und ihre Nutzlast auf 600 kg begrenzt. Daß es dem deutschen Luftverkehr gelang, sich bis zur Aufhebung dieser Beschränkungen am 22. Mai 1926 nicht nur „allen Gewalten zum Trotz“ zu erhalten, sondern sich stark und auf eigenen Wegen zu entwickeln, das war neben der Zuverlässigkeit seiner Piloten in erster Linie dem technischen Weitblick Professor Junkers' zu verdanken. Noch während die Wirren der Revolution über Deutschland hinwegrasten, hatte er in Dessau das erste reine Verkehrsflugzeug, die berühmte F 13, gebaut, die, noch ehe das Bauverbot erfolgte, im Juni 1919 zum Verkehr zugelassen wurde und die Zulassungsnummer D 1 erhielt.

Es lastete also bis zum Jahre 1926 — auch dies gehört zum Bild der Situation in den ersten Nachkriegsjahren — auf dem deutschen Flugzeugbau die schwere Kriegshypothek der „Begriffsbestimmungen“, die allen konstruktiven Plänen von vornherein enge Grenzen zog. Es bedurfte schon eines sehr hohen Grades von Idealismus und eines sehr starken Glaubens an eine bessere Zukunft, um sich in diesen Jahren dem Flugzeugbau zuzuwenden.

In den Anfangsjahren des Motorfluges war noch alle Fliegerei Sportfliegerei gewesen. Die Eroberung des Luftreichs hatte sich in sportlichen Formen vollzogen, und Sportsmänner, die häufig auch noch selber ihre Flugzeuge konstruierten und bauten, waren die vielbewunderten Helden dieser Eroberungsgeschichte.

Muß man sich aber nicht fragen, warum eigentlich diese kühnen Männer das Luftreich erobert haben, warum so viele von ihnen ihr Leben ließen, damit der Mensch sich auf Flugzeugen zum Himmel erheben könne? Geschah es wirklich, wie es jetzt fast den Anschein hatte, nur, um der streitenden Menschheit in den Lüften ein neues Schlachtfeld zu bieten, den Krieg auch noch in die Regionen des Himmels zu tragen? Oder war selbst der planmäßige Luftverkehr, wie er nun nach dem Kriege in vielen Ländern ent-

stand, das Ziel der vieltausendjährigen Flugsehnsucht? Was hatte der Mensch aus den verlockenden Traumflugwerken seiner Phantasie gemacht? Waffe und Beförderungsmittel!

Zweck und Nutzen hatten das tiefere Ziel aller Flugsehnsucht verwischt.

Gewiß, es ist nicht schwer, die große praktische Bedeutung des Luftverkehrs einzusehen, und sein wirtschaftlicher Wert nimmt zweifellos zu, je schneller die Flugzeuge sind, je rascher Personen und Waren durch die Luft befördert werden. Niemand wird auch den militärischen Wert der Luftwaffe bezweifeln. Aber erschöpft sich in diesen beiden Verwertungsarten der großen Flugzeugerfindung wirklich die ganze Fülle dessen, was die Menschen sich in Jahrtausenden von ihr erträumt und erhofft haben?

Wollen wir denn nicht auch, losgelöst von Zweck und Nutzen, mit dem Flugzeug zum Himmel aufsteigen, fliegen um des Fliegens willen? Wollen wir nicht die Freude genießen, in das strahlende Blau des Himmels einzutauchen, in die unbekannte Nähe der weißen Wolkengebilde zu kommen, über Wolkenmeere zu fliegen, die, blaudurchschattet und lichtüberglänzt, endlos sich ausbreiten? Wollen wir nicht aus einer neuen Perspektive herab, gleichsam mit den Augen des Himmels, das bunte Bild dieser Erde in uns aufnehmen, das sich seltsam, oft bis zur Unkenntlichkeit, für den verwandelt, der es zum erstenmal von oben erlebt? War denn die Freude am sportlichen Fliegen, an der Luftreise ins Blaue, im Deutschland der Nachkriegszeit völlig erloschen? Hatten Luftwaffe und Luftverkehr die neue Erfindung so ganz für sich gewonnen, daß für ihren eigentlichen tieferen und schöneren Sinn schon kein Raum mehr blieb? War in der nach dem Kriege aufwachsenden Generation, war in den alten Kriegs- und Vorkriegsfliegern denn die Flugsehnsucht gänzlich erstorben?

Nein, keineswegs!

Sehr bald schon wagten sich wieder deutsche Sportflieger hervor. Aber es standen ihnen nur wenige, oft genug nur notdürftig zusammengeflickte Kriegsflugzeuge zur Verfügung, die für sportliche Flüge gänzlich ungeeignet waren. Ihre hochpferdigen Motoren mit großem Brennstoffverbrauch waren viel zu kostspielig. Ihre hohen Start- und Landegeschwindigkeiten setzten wohlherhaltene Flugplätze voraus und machten jede Notlandung zu einem Wagnis. Neue Flugzeuge, neue Motoren durften zunächst nicht gebaut werden. Niemals sind, besonders im Ausland, so viele Unfälle und Todesstürze erfolgt wie mit diesen alten Kriegsmaschinen.

Auf die leichten Flugzeuge aus den Anfangsjahren der Fliegerei, jene seltsamen, jeder Aerodynamik spottenden, drahtvergitterten und stoffbespannten Bambusgestelle konnte man nicht zurückgreifen. Sie waren längst museumsreif geworden.

Es mußte also etwas ganz Neues geschaffen werden.

Da erstand, ähnlich wie in Professor Junkers dem deutschen Luftverkehr, in Hanns Klemm dem deutschen Flugsport der Mann, der ihm neue Wege wies. Er wurde zum Schöpfer des Leichtflugzeugs.

Hanns Klemm wurde am 4. April 1885 in Stuttgart in der Hoppenlaustraße 12 geboren. Die Wohnung der Eltern lag nahe am Hoppenlau-Friedhof, in dem der Dichter Ludwig Uhland, der Sagenzähler Gustav Schwab und der Bildhauer Johann Heinrich von Dannecker begraben liegen und der in seiner verwucherten Einsamkeit zum Spielplatz der Kinder wurde. Sein Vater, Karl Klemm, war Küfermeister und Weingärtner. Die Familie stammte aus Grunbach im Remstal, wo alle väterlichen Vorfahren gleichfalls Weingärtner und Küfermeister gewesen waren. Das Geschlecht läßt sich bis in das 15. Jahrhundert zurückverfolgen. Seine Mutter, mit Vornamen Emma, war eine geborene Schäfer.

Grunbach, im Remstal, das sich östlich von Stuttgart bis Gmünd erstreckt, ist auch die Heimat eines anderen großen Flugzeugbauers. Ernst Heinkels Vorfahren waren hier als Weinbauern und Handwerksmeister ansässig gewesen. Während der junge Heinkel von frühester Jugend an von nichts als von Flugzeugen träumte, kam Hanns Klemm, wie wir bald sehen werden, auf sehr merkwürdige, sehr zufällige Weise zum Flugzeugbau. Beide lernten sich in ihrer Studienzeit kennen und gehörten der gleichen studentischen Verbindung, der Burschenschaft Ghibellinia, an. Wir werden später erfahren, wie das Schicksal die beiden Männer auch beruflich für kurze Zeit zusammenführte. — Aus dem Remstal stammt auch Gottlieb Daimler, dessen Sohn im Leben von Hanns Klemm eine so große und entscheidende Rolle spielen sollte.

Als der Vater 1898 starb, war Hanns Klemm dreizehn Jahre alt. Der Vater hatte ihn streng erzogen, ohne daß er einen tieferen Einfluß auf den Sohn gewonnen hätte. Wenn dieser ihm, was Jahr für Jahr der Fall war, das beste Schulzeugnis vorlegte — stets war er der Erste der Klasse —, so nickte der Vater nur mit dem Kopf und quittierte die gute Leistung mit den Worten: „Woll'n abwarten, wie's das nächste Mal wird.“ Was ihm an Lob, Anerkennung und innerer Teilnahme von der Seite des Vaters fehlte, das ersetzte ihm in reichem Maße die Mutter, die ihr „Sohnele“ über alles liebte und nach dem frühen Tode ihres Mannes nun ganz allein für ihren Jungen zu sorgen hatte. Weil das Geld in der Familie knapp war, kamen die beiden Schwestern Cläre und Lilly dabei vielleicht manchmal ein wenig zu kurz und mußten sich die Erfüllung so vieler Wünsche versagen. Sie waren aber einsichtig genug, um zu verstehen, daß dem begabten Bruder der Weg zum Studium gebahnt werden mußte.

Auf der Friedrich-Eugen-Realschule, der berühmtesten Realschule Stuttgarts, wurde Professor Krimmel sein Lehrer und väter-

licher Freund. Einer seiner Mitschüler war der spätere Generalfeldmarschall Sperrle. So sehr verschieden voneinander die beiden körperlich waren, der eine schon als Schüler groß und massig, der andere schwächling und zart, so stark unterschieden sie sich auch in ihren Charakteren; es kam daher keine Freundschaft zwischen ihnen zustande und wurde auch später niemals geknüpft.

Als Hanns Klemm 1903 sein Abiturientenexamen mit „sehr gut“ bestanden und damit seine Schulzeit beendet hatte, war er im Besitz aller Silbermünzen, die in den zehn Jahren seiner Realschülerzeit — vorher hatte er drei Jahre die Stuttgarter Elementarschule besucht — als Prämien verteilt worden waren. Die Berufswahl machte ihm nicht viel Kopfzerbrechen. Eigentlich hatte er Bergwerksingenieur werden wollen, und seine einzige Jugendliebhabe war eine Gesteinssammlung gewesen. Dann aber entschloß er sich, Bauingenieur zu werden. Mit diesem Ziel vor Augen begann er nun sein Studium an der Technischen Hochschule seiner Vaterstadt. Seinem Wunsch, einer schlagenden und farbetragenden Verbindung beizutreten, brachte die Mutter, ihm sonst alles von Herzen gönnend, nur wenig Verständnis entgegen; sie fürchtete die großen Ausgaben, waren diese Verbindungen doch als besonders kostspielig verschrien. Hier legte sein väterlicher Freund ein gutes Wort für ihn ein, und so durfte das „Sohnele“ Ghibelline werden. Einer seiner Bundesbrüder war Paul Eberspächer aus Eßlingen, der spätere Inhaber einer großen Firma. Eberspächer sollte dann später auch zu den wenigen gehören, die Hanns Klemm so viel Vertrauen entgegenbrachten, daß sie sich an dem von ihm gegründeten Flugzeugbauunternehmen beteiligten.

Viel wurde der kleine, schmale Student von den Kommilitonen seiner Kinderfüße wegen gehänselt, was bei Schuhgröße 37 auch nicht weiter verwunderlich war. Um den Neckereien zu entgehen, kaufte er sich größere Schuhe und stopfte sie aus. Wenn es not-

wendig war, wenn man ihn herausforderte, konnte er sich aber auch kräftig zur Wehr setzen. Als auf Grund einer der unter Studenten üblichen „Kontrahagen“ ein kräftiger Burschenschaftler der Stuttgarter „Ulmia“, namens Leypoldt, gegen ihn antrat, stand er tapfer seinen Mann, erhielt allerdings schon nach zwei Minuten eine „Mordsabfuhr“ in Form eines gewaltigen Durchziehers, was bei der überlegenen Körpergröße seines Gegners kein Kunststück war. Solche „Mensuren“ gehörten nun einmal dazu und wurden häufig zur Pflicht gemacht. Sie beeinträchtigten seine Freude am Studentenleben in keiner Weise, und er erinnert sich auch heute noch gern jener schönen Zeit.

Nach vierjährigem Studium bestand Hanns Klemm die Erste Staatsprüfung als Diplomingenieur und wurde zum Regierungsbauführer ernannt. Es folgten zwei Jahre, die der Einführung in die Praxis des Bauingenieurwesens dienten. Er wurde Königlicher Regierungsbauführer bei der Generaldirektion der Königlich-Württembergischen Staatsbahn. Als solcher war er zeitweise auf dem brückenbautechnischen Büro in Stuttgart, bei der Königlichen Eisenbahnsektion Schorndorf und als Bauleiter der Eisenbeton-Talbrücken im Zuge der Bahn Schorndorf—Welzheim beschäftigt.

Mit dem Aufkommen der Betonbauweise erwachte sein Interesse für den Eisenbetonbau, in dem er sich zu einem der ersten Spezialisten entwickelte. Hätte der Lebensweg Hanns Klemm nicht dazu geführt, eines Tages Flugzeuge zu bauen, so hätte er sich als einer der führenden Ingenieure auf diesem neuen Gebiet sicher einen bedeutenden Namen gemacht. Er, der während der Schulzeit bei Herrn Rab Nachhilfeunterricht in Mathematik hatte nehmen müssen, „bis das Türle geöffnet war“, wurde einer der größten Statiker seiner Zeit.

Zunächst wurde er von 1909 bis 1910 Assistent des Lehrstuhls für „Brücken-, Tunnel- und Grundbau“ an der Königlich-Techni-



schen Hochschule in Stuttgart. Da er in dieser Stellung nur wenig verdiente, arbeitete er noch gleichzeitig für zwei betonverarbeitende Firmen, in deren eine, der Beton- und Monierbau AG., Filiale Stuttgart, er 1910 für ein Jahr als Ingenieur eintrat. Hier bot sich ihm Gelegenheit, seine Fähigkeiten an einer großen Aufgabe zu beweisen. Als zweiter Bauleiter führte er die vorbildlich gewordene Eisenbeton-Pfahlfundierung des neuen Stuttgarter Hoftheaters aus.

Nach bestandener Zweiter Staatsprüfung wurde Hanns Klemm noch im gleichen Jahr zum Regierungsbaumeister ernannt. In den Jahren 1911 bis 1914 war er dann bei zwei bekannten Tiefbau-Firmen, der Tiefbauunternehmung C. Baresel in Stuttgart-Untertürkheim und der Tiefbau AG. Gerber & Söhne in Stuttgart, tätig, bei denen er, seine Erfahrungen in der neuen Betonbauweise immer stärker erweiternd, eine Reihe größerer und kleinerer Bauvorhaben ausführte. Als Ingenieur der Firma Baresel legte er z. B. die Uferstraße in Friedrichshafen am Bodensee mit „Gondel- und Jachthafen“ an. Daß sein Lebensweg ihn wenige Jahre später hierher zurückführen und ihn zum erstenmal mit dem Flugzeugbau in Berührung bringen würde, konnte er damals nicht ahnen. Inzwischen konstruierte und baute er Eisenbetonbrücken, führte unter anderem die Entwässerungsanlage für den Truppenübungsplatz Heuberg mit Seilbahn und Hochbauten durch, und projektierte Erdbewegungen und Wasserkraftanlagen.

Als Oberingenieur der Tiefbau AG. Gerber & Söhne bearbeitete Hanns Klemm in den beiden letzten Jahren vor dem ersten Weltkrieg eine große Anzahl Brücken-, Eisenbahn-, Straßen-, Tunnel- und Wasserbauten, unter anderem die Bahnanlage Geisenheim—Rüdesheim. Auch die Neckar-Unterführung und der Bau von Stollen für die Entwässerung seiner Vaterstadt Stuttgart gehörten zu seinen damaligen Aufgaben.

In diesen Jahren erlitt er einen schweren Verlust. Seine Mutter, die große Freundin ihres „Sohnele“, starb 1912. Seit 1905 hatte sie mit ihren Kindern in der Forststraße 81 in Stuttgart gelebt.

Der Raum, in dem diese Stadt liegt, die schöne Talstadt mit ihren umschließenden wälder- und weingärtenbewachsenen Höhen, war für Hanns Klemm nicht nur durch Herkunft und Geburt, sondern sehr persönlich auch aus dem eigenen schwäbischen Temperament und Charakter heraus zu seinem innersten Lebensraum geworden, in dem sich die Arbeit seiner jungen Jahre vollzogen, in dem er studiert, geträumt und ehrgeizige Pläne gefaßt hatte, und der auch das barg, was ihn in späteren Jahren immer wieder hierher zurückzog, ihm das Liebste auf Erden werden sollte. Doch davon später.

Bei Ausbruch des Krieges meldete er sich als Kriegsfreiwilliger, wurde aber seiner körperlichen Schwächigkeit wegen mehrmals abgewiesen. Endlich gelang es ihm, in das 26. Dragoner-Regiment „König“ in Cannstatt aufgenommen zu werden. Mit ihm trat er im Verbands der 7. Kavalleriedivision den Vormarsch nach Belgien an. Bald wurde sein Regiment in Eilmärschen nach dem Elsaß befördert, wo es an den Gefechten um Sennheim und um den Priesterwald teilnahm. Im Januar 1915 erkrankte er wie tausend andere zu jener Zeit an der Ruhr, der heimtückischen Darmkrankheit, die den Körper durch Entkräftung und Verfall aufs äußerste erschöpft. Er kam ins Lazarett und wurde nach seiner Genesung im Juni des gleichen Jahres als kriegsfreiwilliger Unteroffizier in die Heimatgarnison seines Regimentes entlassen. Mit Rücksicht auf seinen durch die Krankheit geschwächten und abgemagerten Körper war sein Dienst dort nicht schwer, aber die Untätigkeit und das nutzlose Warten, verbunden mit der schrecklichen Öde und Langeweile des Kasernenlebens, waren nichts für den tatendurstigen jungen Mann, der damals gerade erst dreißig

Jahre alt wurde. Seinen Freunden in Stuttgart gegenüber machte er keinen Hehl daraus, daß er diesen Stumpfsinn nicht länger ertragen könne. Durch einen von ihnen, der „gute Beziehungen“ in Berlin hatte, kam dann auch bald die Rettung.

Von einem Tag zum anderen wurde er nach Danzig zur Kaiserlichen Werft in das Hafenbauressort als Dirigent der Bauabteilung III kommandiert, bei der er für die Hafen- und Uferanlagen verantwortlich war. Hier war er wieder Zivilist, und was ihm noch viel mehr bedeutete, hier war er wieder — Ingenieur. Von Monat zu Monat gefiel es ihm in seiner neuen Tätigkeit besser, er hatte, wozu er sich ganz besonders befähigt fühlte, viele statische Aufgaben und Eisenkonstruktionen zu bearbeiten, durch die er seine Kenntnisse, sehr zum Nutzen seiner späteren Lebensarbeit, auffrischte und vertiefte.

So wohl er sich auch in dem schönen alten Danzig mit seiner waldreichen Umgebung fühlte — übers Wochenende fuhr man mit Freunden an den Zoppoter Strand —, so wanderten doch seine Gedanken immer wieder zurück in die geliebte Vaterstadt und zu dem seit Jugendzeit leidenschaftlich geliebten Mädchen, mit dem der Briefwechsel nicht abriß. Einen kurzen Urlaub benutzte er dazu, um sich zu verloben. Sie hieß Martha Charlotte Seeger, von allen nur Marlott genannt. Ihrer Familie gehörte eine größere Stuttgarter Buchdruckerei und Geschäftsbücherfabrik.

Natürlich wollten die beiden jungen Leute bald heiraten. Wenn er aber daran dachte, daß er das schöne, schlanke, wenn auch nicht gerade verwöhnte, so doch an geordnete und reichliche Verhältnisse gewöhnte Schwabenkind nach Danzig kommen lassen sollte, wo es mit der Ernährung während des Krieges recht schlecht bestellt war; wenn er sich vorstellte, daß sie in billig möblierten, mangelhaft geheizten Zimmern hier leben mußten und Marlott beim Einkaufen auf dem Markt unter die, wie er sie nannte,

„kassubischen“ Weiber geriet, so wollte ihm das gar nicht gefallen. — Ob nicht ganz unbewußt seine eigene, stets wache Sehnsucht nach der Vaterstadt und dem Heimatland dabei mitsprach, daß er um der geliebten Frau willen, ihr im stillen gleichsam die Entscheidung hierüber zuschiebend, seinen Posten hier oben verlassen wollte, wer kann es sagen? Jedenfalls weihte er seinen Danziger Chef, einen Mann von vornehmem Charakter, in seine Nöte ein, und dieser hatte auch volles Verständnis dafür, daß für ein junges, ein Leben miteinander beginnendes Menschenpaar diese nördliche, in Sprache und Wesen ihm fremde Stadt nicht eben das restlos Erwünschte war. Freilich rechnete er nicht mit der starken Sehnsucht seines jungen Kollegen nach dem südlichen Deutschland und glaubte schon bald die richtige Stellung für ihn gefunden zu haben. Er ließ ihn zu sich kommen und eröffnete ihm, daß er bereits am 1. April des Jahres 1917 als Marinebaumeister nach Hamburg zum Bau von unterirdischen Ölanlagen versetzt werden würde.

Mit seiner künftigen Frau aber nach Hamburg, wieder einer so nördlichen Stadt, zu ziehen, war auch nicht recht nach seinem Sinn. Darum studierte Hanns Klemm an den Abenden, wenn er allein im Café saß, eifrig die Stellenangebote in den Zeitungen. Und so kam ihm eines Abends auch die Frankfurter Zeitung in die Hände, in der von der Luftschiffbau-Zeppelin-AG in Friedrichshafen am Bodensee in einer großen Annonce „ein versierter Statiker und Eisenkonstrukteur“ gesucht wurde. Das mußte etwas für ihn sein. Außerdem kannte er Friedrichshafen von seiner Ingenieurzeit her und war mit den dortigen Verhältnissen vertraut. Noch am gleichen Abend bewarb er sich um die verlockende Stellung, und schon nach wenigen Tagen erhielt er ein Telegramm, das ihn aufforderte, sich vorzustellen. Dieser Aufforderung kam er sogleich nach, und nach einigen Verhandlungen, die sich bis Ende März

hinzogen, wurde er ab 1. April 1917 als Leiter der Versuchsabteilung des Luftschiffbaus Zeppelin, Abteilung Do — was Dornier bedeutete — in Seemoos fest angestellt. Sein Vorgesetzter in Danzig, der noch immer im Glauben war, Klemm werde die ihm angebotene Stellung in Hamburg antreten, wurde mit der Tatsache des bereits vollzogenen Stellungswechsels überrascht, fand sich aber bei seinem Wohlwollen gegenüber seinem jungen Mitarbeiter nicht nur damit ab, sondern war ihm noch behilflich, die Genehmigung der zuständigen Behörden zu erhalten.

Es fand sich eine hübsche Wohnung, und die Zeit am Bodensee hätte ungetrübt glücklich werden können, was sie in gewissem Sinne auch wurde, wenn nicht das völlig Neue und Unbekannte des übernommenen Arbeitsgebietes dem jungen Abteilungsleiter zunächst viel Mühe und Sorge bereitet hätte. Er kam sich vor sich selber nicht wie der Leiter seiner Abteilung, sondern wie ihr jüngster Lehrling vor. Die bei seiner jetzigen Tätigkeit verwendeten Bezeichnungen waren ihm nicht geläufig, er mußte eine neue Fachsprache lernen. Mit der ihm eigenen Energie und Zähigkeit aber verbiß er sich in die ihm durch den Zufall gestellte Aufgabe.

In Dornier fand er einen klugen und ruhigen Chef, der ihn tröstete, wenn er an der Fülle des Neuen verzweifeln wollte und der ihn damit beruhigte, daß sich das alles bald geben und er sich bald in seiner neuen Arbeit sicher fühlen werde. Und er behielt recht. Lange noch, auch in späteren Jahren, erinnerte sich Hanns Klemm mit einem gewissen Unbehagen dieser seiner Lehrlingszeit im Flugzeugbau. Manchen seiner späteren Mitarbeiter tröstete und beruhigte er selber, wie es einst Dornier mit ihm getan hatte, um dann die Freude zu erleben, wie er sich mit der ihm fremden Materie vertraut machte und sie bald gründlich beherrschte.

Noch war er selber es, der sich mit ungeheurem Fleiß in das neue Fachgebiet einarbeitete. Von Woche zu Woche, von Monat

zu Monat drang er tiefer in seine Geheimnisse ein. Eines Tages brachte ihm Dornier die Übersichtszeichnung eines zweisitzigen Doppeldeckers, der das erste Ganzmetallflugzeug dieser Art werden sollte. Mit großer Begeisterung machte sich Klemm an die aerodynamischen, statischen und konstruktiven Arbeiten. Er erlebte die Fertigstellung dieses ersten Dornier-Doppeldeckers in Seemoos nicht mehr mit, doch sah er ihn in späteren Jahren im Dornier-Museum in Friedrichshafen.

Daß er diese ihm so befriedigende Tätigkeit bei der Luftschiffbau-Zeppelin-AG schon bald wieder aufgab, hatte in folgendem seinen Grund. Begleitet von einem Schreiben der Hansa-Brandenburgischen Flugzeugwerke, war ein Paket mit Zeichnungen gekommen, die Form und Konstruktion eines hölzernen Flugzeugschwimmers darstellten. Von der Abteilung Do in Seemoos sollten derartige Flugzeugschwimmer unter Verwendung von Duraluminium nun in Ganzmetall gebaut werden. Die Korrespondenz mit den Hansa-Brandenburg-Flugzeugwerken in Briest bei Brandenburg führte der Abteilungsleiter Hanns Klemm, der „in Vollmacht“ unterschrieb.

Da erreichte ihn ein Privatbrief von Ernst Heinkel, dem Direktor dieser Flugzeugwerke, der bei ihm anfragte, ob er derjenige Klemm sei, der mit ihm in Stuttgart zusammen studiert habe. Träfe das zu, so solle er sofort zu ihm kommen — auch er wolle den Metallflugzeugbau aufnehmen. Das Gehalt, das Heinkel ihm anbot, war etwa das Doppelte von dem, was er bei dem sparsamen Dornier erhielt. Das war natürlich eine starke Versuchung, zumal man in der jungen Ehe in einiger Zeit ein Kind erwartete, das neue Ausgaben mit sich bringen würde. Dornier hatte volles Verständnis für die Lage von Hanns Klemm, mußte ihm aber erklären, daß der Luftschiffbau Zeppelin unter gar keinen Umständen ein gleich hohes Gehalt bewilligen könne. So wurde zwar das Dienst-

verhältnis gelöst, aber es blieb ein echtes Freundschaftsverhältnis bestehen. Mit großer Verehrung spricht Hanns Klemm auch heute noch von seinem einstigen Chef.

Er sagte Heinkel nun schriftlich zu, reiste nach Brandenburg voraus und ließ seine junge Frau nachkommen.

Die Stellung als Chefstatiker bei den Hansa-Brandenburg-Flugzeugwerken war die zweite Etappe in seiner Laufbahn als Flugzeugkonstrukteur. Sein neuer Chef führte ihn kurz in die Arbeiten ein, die seiner warteten, ließ ihn aber schon bald völlig selbständig arbeiten, was für die Menschenkenntnis und das Vertrauen Heinkels spricht, welchen beiden Eigenschaften er nicht zuletzt seine eigenen großen Erfolge verdankte. Als Büro stand das obere Stockwerk einer primitiven Baracke auf dem Flugplatz zur Verfügung. Doch nach Äußerlichkeiten fragte Hanns Klemm nie. Die neue Arbeit interessierte ihn ungeheuer. An Zeichnungen und Berechnungen über schon ausgeführte Maschinen fand er sehr viel Material vor, in das er sich, wohl oft zum Leidwesen seiner jungen Frau, nächtelang bis in die frühen Morgenstunden vertiefte. Das intensive Studium trug schon bei der ersten Aufgabe, die Heinkel ihm stellte, wie auch in seinem späteren Berufsleben gute Früchte. Diese Aufgabe bestand in der Berechnung und Konstruktion eines abgestrebten See-Tiefdeckers, der die Bezeichnung „Heinkel W 26“ erhielt. Es war Klemms erster Tiefdecker.

Die W 26 entstand ganz einfach aus dem bisherigen Doppeldecker, an dem die oberen Tragflächen weggelassen und dafür die unteren entsprechend vergrößert und mit Streben an die Schwimmer abgestützt wurden. Nach den ersten Probeflügen galt dieses Flugzeug als das beste aller bisher in Briest gebauten Flugzeuge. Diesen Ruf bewahrte es sich auch an der Front, an der es bald eingesetzt wurde. Auf der W 26 errang der berühmte Seeflieger Christiansen, als „Krischan“ in der ganzen Fliegerei bekannt,

gegen englische Flugzeuge und Luftschiffe große Erfolge, für die er den Pour le Mérite erhielt. In dankbarer Erinnerung an die hervorragende Konstruktionsarbeit Klemms schenkte er ihm ein großes Bild von sich mit seiner Unterschrift.

Obwohl der Metall-Flugzeugbau von Heinkel nun doch nicht aufgenommen wurde, war Klemm in seiner neuen Stellung zufrieden, ja, er war glücklich angesichts der guten Erfolge in so kurzer Zeit. Wenn es auf ihn allein angekommen wäre, so hätte es endlos so weitergehen können.

Wieder aber wurde in seinem Leben eine wichtige Entscheidung herbeigeführt, die seiner Sorge um die geliebte Frau entsprang. Man lebte zwar sehr hübsch hier draußen auf dem Flugplatz in Briest, war auch gut und reichlich mit Nahrungsmitteln versorgt, aber man lebte dafür auch in völliger Einsamkeit und Verlassenheit. Stundenweit war man von Brandenburg — und vom nächsten Arzt entfernt! Dabei rückte die Zeit der Niederkunft immer näher heran. Unmöglich, die junge Frau hier ohne Arzt und Hilfe zu lassen! Die Liebe siegte auch diesmal über Beruf und alle eigenen Wünsche.

Auch in diesem Fall half wieder einer der Stuttgarter Freunde. Mitte Februar 1918 kam ein Brief, in dem dieser mitteilte, daß die Daimler-Werke den Flugzeugbau aufgenommen hätten und einen Chefkonstrukteur suchten. Klemm solle sich nur sofort um die Stellung bewerben. Das tat dieser denn auch, und eine Woche später erhielt er von Daimler ein Telegramm, in dem er aufgefordert wurde, sich schnellstens vorzustellen.

Von Heinkel erbat er sich Urlaub. Die Sachen wurden gepackt, zwei Tage später fuhr er, zwar nur schwer sich von seiner dortigen Tätigkeit trennend und doch erlösten Herzens, mit seiner Frau nach Stuttgart, um nie wieder nach Brandenburg-Briest zurückzukehren.

Anderntags meldete er sich zur angegebenen Zeit bei der Direktion in Untertürkheim. Nach einer zweistündigen Besprechung mit Baurat Daimler, dem Sohn des großen Motorenerfinders, wurde er ab 1. April 1918 mit einer längeren Vertragszeit als Chefkonstrukteur des Flugzeugbaus der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Sindelfingen angestellt. Sein Vertragsverhältnis mit Heinkel löste er mit eingehender Begründung auf schriftlichem Wege.

Wenige Wochen später wurde das erste Kind, eine Tochter, geboren, die den Namen Renate erhielt. Bei der eigenen Mutter war die junge Frau in Stuttgart natürlich in ganz anderer Obhut und Sicherheit als auf dem einsamen Flugplatz in Briest. Diese Sorge war dem jungen Ehemann genommen, bedenkenlos hatte er dafür eine gute Stellung und eine liebgewordene Tätigkeit geopfert. Bei der Härte seines Willens in beruflichen Dingen und bei der ganzen Eigenwilligkeit seiner Persönlichkeit darf in einer Lebensgeschichte dieser Wesenszug nicht übersehen werden, der unerwartet, aus dem ganz persönlichen Bereich her, ein ungemein zartes und tiefes Fühlen verrät. Und seltsam, immer wenn er eine Entscheidung um der geliebten Frau willen traf oder ihr zuliebe einen Entschluß änderte, auf einen Plan, eine Stellung verzichtete — es schlug letzten Endes stets zum Guten aus.

Chefkonstrukteur des Flugzeugbaus bei Daimler, diese dritte Stufe in seinem Leben als Flugzeugbauer, war jedenfalls die höchste, die er bisher erreicht hatte. Er war damals gerade erst dreiunddreißig Jahre alt.

Was er zu jener Zeit nicht ahnen konnte, war, daß dieser Schritt, den er aus Sorge und Liebe heraus getan hatte, überhaupt der entscheidende Schritt seines Lebens gewesen war.

Noch herrschte Krieg! Es konnte sich also nur um Kriegsflugzeuge handeln, die hier gebaut werden sollten. Für den neu auf-

zunehmenden Flugzeugbau standen Hallen, Meister und Arbeiter des Werkes in Sindelfingen zur Verfügung.

Die Daimler-Werke — das ist eine Welt für sich, und diese Welt ließ für viele Jahre Hanns Klemm nicht mehr los.

Südwestlich der waldigen Höhenzüge, die sich im Süden Stuttgarts hinziehen, da wo nach Norden hin die Waldkette des Schönbuschs aufhört, beginnt die weite fruchtbare Hochebene des Oberen und Herrenberger Gäus, die sich bis hinüber zum Schwarzwald ausbreitet. In ihr liegt als nächste Bahnstation hinter dem Stuttgarter Vorort Vaihingen die kleine Stadt Böblingen, die Stadt, die im Leben von Hanns Klemm noch eine bedeutende Rolle spielen wird. Etwa zwei Kilometer nördlich davon ist Sindelfingen, wo er seine neue Arbeitsstätte bei Daimler fand. Zwischen Böblingen und Sindelfingen war in den Bauernkriegen am 12. Mai 1525 die Schlacht am Goldberg, in der die Bauern, unter Führung von Ritter Bernhard Schenk, vom Schwäbischen Bund unter dem Befehl des Truchsesses von Waldburg entscheidend geschlagen wurden.

Baurat Daimler war Hanns Klemm ein gütiger Chef; er ließ ihm in seiner Arbeit und in allen sie betreffenden, auch personellen Maßnahmen völlig freie Hand. — Hanns Klemm zog mit seiner Familie in ein kleines Haus mit Garten in Sindelfingen in der Böblinger Allee 62. Es lag im „Wiesengrund“, wie diese Gegend nach dem bekannten Volkslied genannt wurde. Dicht dabei war eine Anlage der Maschinenfabrik „Optima“, in der in späteren Jahren der Schweizer Soldenhoff ein schwanzloses Flugzeug baute, das der Klemmpilot Riediger einflog und sich dabei alle Knochen brach.

Mit seiner gewohnten Arbeitsenergie stürzte sich Hanns Klemm auf die neuen Aufgaben in Sindelfingen. Die Front schrie nach Flugzeugen, und so wurde mit Überzeit, mit Nacht- und Sonntagschicht gearbeitet. Er entwickelte hier die beiden Hochdecker L 11,

einen Jagdeinsitzer, und L 14, ein zweisitziges Beobachtungsflugzeug. Es waren die ersten abgestrebten Hochdecker der Welt! Sie glichen einander wie Zwillinge, hatten eine schnittige, auch heute noch modern anmutende Form. Trotz der geringen verfügbaren Arbeitskräfte wurden die Maschinen noch im Spätherbst fertiggestellt, eingeflogen und in Adlershof geprüft. Die Leistungen beider Flugzeuge waren sowohl in bezug auf ihre Geschwindigkeit als auch auf ihre Flugtüchtigkeit außerordentlich gut und übertrafen diejenigen aller anderen damals gebauten Typen ähnlicher Art, erreichte die L 11 doch eine damals noch unbekannte Gipfelhöhe von 9000 Metern und eine Geschwindigkeit von über 200 km/std. Beide Maschinen wurden von der Prüfungskommission in Adlershof und von der Militärverwaltung anerkannt. Die sofortige Bestellung einer größeren Serie war gesichert. Hanns Klemm konnte stolz und glücklich über diese Krönung seiner erst zweijährigen Arbeit im Flugzeugbau sein.

Es kam aber anders. Generalfeldmarschall von Hindenburg forderte von der deutschen Regierung den sofortigen Abschluß eines Waffenstillstandes. Die ausbrechende Revolution machte auch die letzten Hoffnungen auf eine Wendung des deutschen Schicksals zunichte. Tief wurden die hochgestimmten Erwartungen des jungen Flugzeugbauers enttäuscht. Keine der beiden Maschinen kam mehr an die Front, ja, schlimmer noch, sie mußten, fabrikneu wie sie waren, zerschlagen und verschrottet werden. Man kann sich unschwer vorstellen, mit welchen Gefühlen der Bitterkeit ihr Schöpfer das miterlebte.

Die Friedensbedingungen von Versailles hatten dann das Verbot der gesamten deutschen Militärluftfahrt zur Folge. Da schien es für immer mit der so erfolgreich begonnenen Laufbahn eines Flugzeugbauers aus zu sein.

Was sollte er hier noch länger bei Daimler? In der Abteilung Flugzeugbau gab es nichts mehr zu tun. Sie wurde stillgelegt. Das war für Hanns Klemm ein böses Erwachen aus schönen Träumen! Doch es spielte sich auch diesmal alles ganz anders ab, als er gedacht hatte.

Bangen Herzens ging er an einem grauen Novembertag des Jahres 1918 zu einer Besprechung mit Baurat Daimler, die dieser für ihn anberaumt hatte. Der alte Herr empfing ihn freundlich wie immer, fragte beiläufig, wie es ihm gehe, er sähe ein bißchen angegriffen aus, und was die Arbeit mache.

„Die Arbeit —?!“ Klemm starrte den Baurat fassungslos an. „Ja, mit der ist's doch aus! Der Flugzeugbau ist uns doch verboten worden!“ Er betrachte seine Arbeit bei der Firma für beendet und werde wieder in seinen Beruf als Bauingenieur zurückgehen.

Davon könne gar keine Rede sein, sagte Baurat Daimler, von der langjährigen Vertragszeit sei ja noch kaum ein Jahr abgelaufen. Er wisse auch schon eine andere Tätigkeit bei der Firma für ihn, die ihn sicher interessieren werde. Er solle, dies sei sein Plan, das Konstruktionsbüro des Karosseriebaus übernehmen und seine Erfahrungen aus dem Flugzeugbau für eine fortschrittlichere Herstellung der Karosserien verwerten, was dringend notwendig sei.

Hanns Klemm war wie vor den Kopf geschlagen und konnte nur abwehrend sagen, dies sei ja völlig unmöglich, er wisse, ehrlich gestanden, nicht einmal recht, was eine Karosserie sei.

Nun, meinte Baurat Daimler, in ein paar Wochen würde er das recht genau wissen. Ganz bestimmt würde er auch in diesem neuen Arbeitsgebiet bald Fuß fassen und Nützliches leisten.

So kam Hanns Klemm im Spätherbst des Jahres 1918 in den Karosseriebau. Die Firma ließ ihm einige Monate lang Zeit, sich im Konstruktionsbüro und in den Werkstätten der neuen Ab-

teilung unzusehen und sich dort einzuleben. Abschließend sollte er dann einen Bericht an die Direktion über seine Eindrücke erstatten und auch darüber, welche Verbesserungsmaßnahmen seiner Meinung nach vorzunehmen wären. Mit Feuereifer machte er sich an das neue „Studium“, wobei er oft an seine „Lehrzeit“ im Flugzeugbau bei Dornier in Seemoos denken mußte. Auch damals hatte er vor etwas völlig Neuem gestanden, und wie schnell hatte er es gelernt, die fremde Materie zu beherrschen! In der L 11 und L 14 hatte er seine Meisterstücke geliefert.

Gegen Ende des Winters war er dann soweit, daß er der Direktion eine „Denkschrift“ einreichen konnte. In ihr forderte er, kurz zusammengefaßt: eine völlige Umgestaltung der Konstruktion und eine völlige Umwandlung der Herstellung in betriebstechnischer Hinsicht, nämlich vom Handwerksmäßigen zur Fabrikation, und zwar gleich einer Fabrikation in Serien.

Diese uns heute so selbstverständlich klingenden Forderungen bedeuteten damals eine Revolution im Karosseriebau. Hanns Klemm war sich dessen wohl bewußt. Zu seiner Freude billigte die Direktion seine Vorschläge und beauftragte ihn, sofort mit den Vorbereitungen ihrer Durchführung anzufangen.

Damit begann eine schwere Zeit für Hanns Klemm, wohl die schwerste in seinem Berufsleben vorher und nachher. Denn wie ein Mann stand der ganze Betrieb gegen ihn auf. Sowohl im Technischen Büro als auch in den Werkstätten, überall stieß er auf offenen Widerstand. Oft war er nahe daran, an seiner Aufgabe zu verzweifeln. Hier wurden sein Wille und seine Energie auf ihre härteste Probe gestellt. Für ihn gab es keine halbe Arbeit, und er verlangte auch von allen anderen, daß sie ganze Arbeit leisteten. Vielleicht hätte er es mit einer etwas nachgiebigeren und leutseligeren Art leichter gehabt, sein Ziel zu verwirklichen, aber das war ihm nicht gegeben. Von der Richtigkeit dessen, was zu

tun war, bis ins Innerste überzeugt, forderte er vertrauensvolles Verständnis für das, was er anordnete, und unbedingten Gehorsam für das, was er befahl. Bei dem verbissenen Widerstand, den er überall spürte, konnten Reibereien und Zornesausbrüche nicht ausbleiben, was die Situation nur noch verschärfte.

Diese leidenschaftliche Opposition gegen ihn, den Neuling, den kürzlich noch völlig Berufsfremden, führte schließlich dazu, daß sich im Frühjahr 1919 eine Delegation des Sindelfinger Karosseriewerks zur Direktion nach Untertürkheim begab und erklärte, daß, wenn der neue Mann auf seinem Posten bliebe und so weitermache, das ganze Werk in den Streik treten und darin verharren werde, bis er weg sei.

Die Direktion entschied, daß sofort eine Betriebsversammlung einzuberufen sei, in der sowohl die Opposition als auch Klemm selber zu Wort kommen sollten. Dieser denkwürdigen, für die Entwicklung des Karosseriebaus wie auch für sein persönliches Schicksal bei der Firma Daimler so entscheidungsvollen Betriebsversammlung sah Hanns Klemm begreiflicherweise mit sehr geteilten Gefühlen und einer großen Portion Skepsis entgegen.

Den klaren und überzeugenden Schlußfolgerungen des hervorragenden Technikers, der jeden Vorschlag, jede Neuerung auf genauesten Berechnungen aufbaute, hatten die Opponenten, abgesehen von ihrer gefühlsmäßigen Abneigung gegen alles Neue und ihrer in einzelnen Fällen vielleicht berechtigten Abwehr gegen ein allzu schnelles Tempo des Vorgehens, wie es nun einmal in dem dynamischen Temperament Hanns Klemms begründet lag, nichts Wesentliches und sachlich Ausschlaggebendes entgegenzuhalten. Am Schluß der Versammlung gab die Direktion eine Erklärung ab, in der sie feststellte, daß aus allen gegen den Regierungsbaumeister Klemm erhobenen Vorwürfen nur zu entnehmen sei, daß dieser gegen alle Opposition sich redlich bemüht

habe, seine ihm von der Direktion erteilten Weisungen bestens durchzuführen. Sie bestimme daher, daß er so wie bisher weiterarbeiten solle und sie hoffe, daß der Widerstand der Werkbelegschaft baldigst aufhören werde.

Hanns Klemm hatte sich durchgesetzt.

Seine Stellung befestigte sich mehr und mehr, und auch der Widerstand seiner Belegschaft schwand, je deutlicher sie einsehen mußte, daß die getroffenen Maßnahmen richtig waren und zu einer wesentlich besseren Formgebung und einer rationelleren, also auch billigeren Gesamtherstellung führten.

Ein Jahr später, 1920, wurde er zum Technischen Direktor des Karosseriewerkes Sindelfingen ernannt und blieb es bis zu seinem freiwilligen Ausscheiden aus der Firma im Frühjahr 1928.

Man hätte glauben können, daß mit der Vernichtung der deutschen Militärluftfahrt auch der Traum vom Flugzeugbau für Hanns Klemm für immer ausgeträumt war und daß er, schaffenswütig wie er war, sich nun ganz dem neuen Arbeitsgebiet verschrieben hätte. Das aber traf keineswegs zu.

In einem Rückblick auf die „Böblinger Fliegertradition“ erzählt er von sich selber aus dieser Zeit: „Meine flugtechnische Weiterentwicklung setzte damals nur ganz leise und zögernd ein. In den Wochen und Monaten meiner für mich ungemein anstrengenden ‚Einführungszeit in den Karosseriebau‘, also in den Monaten des Spätherbstes und Winters 1918, kam ich jeden Abend todmüde vom Geschäft nach Hause und wollte von nichts mehr wissen. Und doch geisterte der Gedanke an die Fliegerei mir immer noch im Kopf herum. So nahm ich trotz aller Müdigkeit des Abends auch ab und zu meine früheren Flugzeugzeichnungen zur Hand und studierte in ihnen bis in die späten Nachtstunden. Schließlich auch nahm ich mein kleines Reißbrett vor und machte darauf Skizzen

und Berechnungen. So und in diesen Wochen erstand in den Nachtstunden meine Leichtflugzeug-Idee, also im Winter 1918/19.“

Nach vielen Entwürfen auch auf dem großen Reißbrett entstand die Gestalt eines Schulterdeckers mit freitragenden Flächen, dem ersten dieser Art. Daraus entwickelte sich das erste Leichtflugzeug: die Type L 15. Ihre grundsätzlichen Kennzeichen waren: eine niedrige Flächenbelastung von etwa 20 kg pro Quadratmeter, ein schwacher, hochtouriger Motor von etwa 7,5 PS und ein Kettenrad-Untersetzungsgetriebe für den Propeller von 3:1.

Unter dem Siegel der Verschwiegenheit wurden nun in dem ja noch immer bestehenden, aber längst mit Karosseriearbeiten beschäftigten Flugzeugbüro die zum Bau erforderlichen Konstruktionszeichnungen angefertigt. Ein altes Motorrad lieferte einen Indian-Motorrad-Motor von 7,5 PS. Im Spätsommer 1919 war das erste Leichtflugzeug L 15 fertig und flugbereit. Der frühere Werkpilot bei Daimler, Freiherr Eugen Edler von Lössl, sollte es einfliegen.

Bisher war alles in größter Heimlichkeit geschehen. Bei den strengen Verboten des Friedensvertrages hätten sonst auch für die Direktion der Daimler-Werke die größten Unannehmlichkeiten entstehen können, denn noch war das Fliegen mit allen Motorflugzeugen verboten. Ein Flugzeug, das mit 7,5 PS flog, bedeutete selbstverständlich keine Gefahr, war militärisch ohne jede Bedeutung. Wer wäre zu jener Zeit überhaupt auf die Idee gekommen, daß jemand mit 7,5 PS werde fliegen können! Dafür war keine Sonderregelung getroffen. Nichts zeigt besser das absolute Neue dieser schöpferischen Idee. Das Klemm-Leichtflugzeug stellte eine neue Kategorie im Flugzeugbau dar.

Mit dem Einfliegen der Maschine hörten naturgemäß alle Heimlichkeiten auf. Die Maschine mußte ins Freie gebracht und somit fremden Augen zur Schau gestellt werden. Das ließ sich nicht vermeiden.



Schon der erste Start führte jedoch zu einer Katastrophe ganz unerwarteter Art. Auf dem von Traktoren durchwühlten Daimler-Flugplatz brach beim Anrollen das wohl etwas zu leichte Fahrgestell, wobei auch Rumpf und Tragflächen stark beschädigt wurden. In einer Denkschrift an die Daimler-Direktion aus dem Jahre 1922 schildert Klemm selber den Verlauf der Katastrophe: „Der Start ging vor sich. Die Maschine rollte schwer durch das Grasgestrüpp und über Furchen und Löcher. Plötzlich kam ein Rad in eine tiefe Furche, die Fahrgestell-Abfederung brach, die Maschine neigte sich seitlich nach vorn und der Propeller schlug in den Boden. Durch den Stoß und die Rotationswirkung des anschlagenden Propellers wurde der Motor aus dem Rumpf herausgerissen und dessen vorderes Holmstück abgebrochen.“

Das aber bedeutete damals natürlich das Ende der eben erst wieder flügge gewordenen fliegerischen Hoffnungen. Es konnte nicht ausbleiben, daß die Nachricht von diesem mißlungenen Flugversuch auf dem Daimler-Flugplatz der Direktion in Untertürkheim zu Ohren kam. Trotz allen Wohlwollens, das der junge Technische Direktor bei ihr genoß, mußte ihm doch — vor allem im Hinblick auf etwa doch zu befürchtende Strafmaßnahmen der Alliierten — eine sehr ernste Rüge erteilt werden. Bald sprach kein Mensch mehr im Sindelfinger Werk von dem so kläglich verlaufenen fliegerischen Experiment mit der L 15.

Die Daimler-Direktion hatte übrigens zu ihrem Wohlwollen für ihren Sindelfinger Direktor allen Grund. Über seinen Flugzeugplänen versäumte Hanns Klemm seine Arbeit im Karosseriebau in keiner Weise. Er lud sich durch diese zweifache Tätigkeit nur eine doppelte Arbeitslast auf, die nur ein so stählerner Willensmensch zu bewältigen imstande war. In diesen Jahren gelang es ihm, die Sindelfinger Karosserie immer mehr zur „führenden“ zu

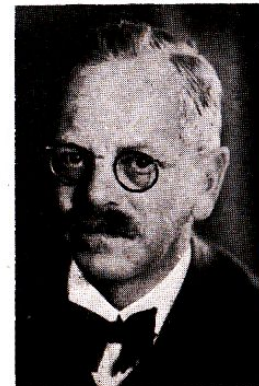
## WANDLUNGEN EINES GESICHTS



*Als Student (1907)*



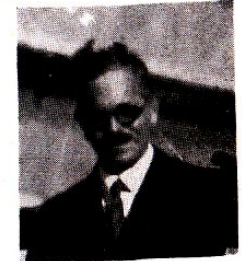
*Hanns Klemm  
als Zehnjähriger (1895)*



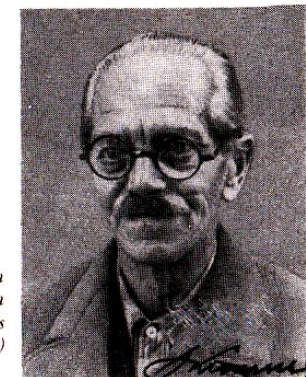
*In aller Welt bekannt (1915)*



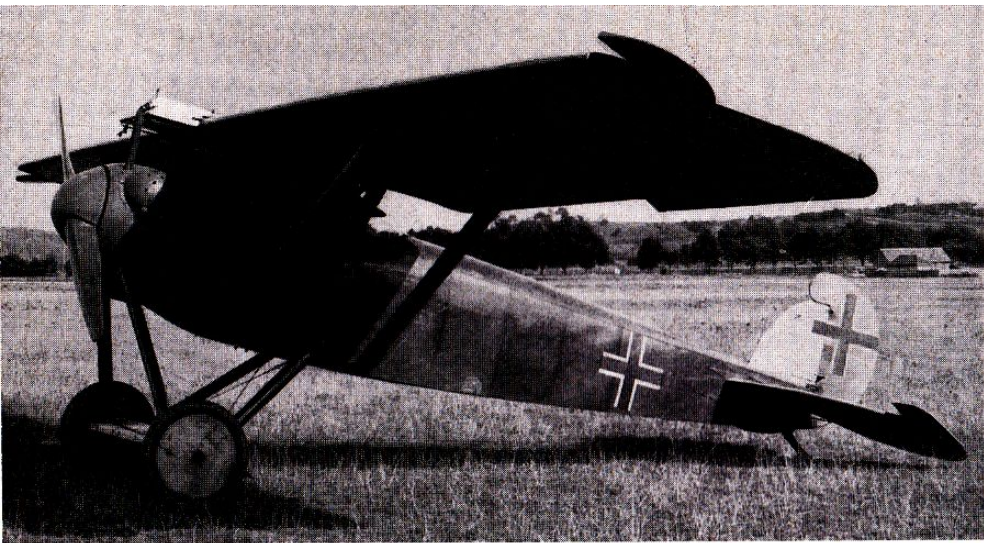
*In Danzig (1915)*



*Die ersten Erfolge . . . (1925)*

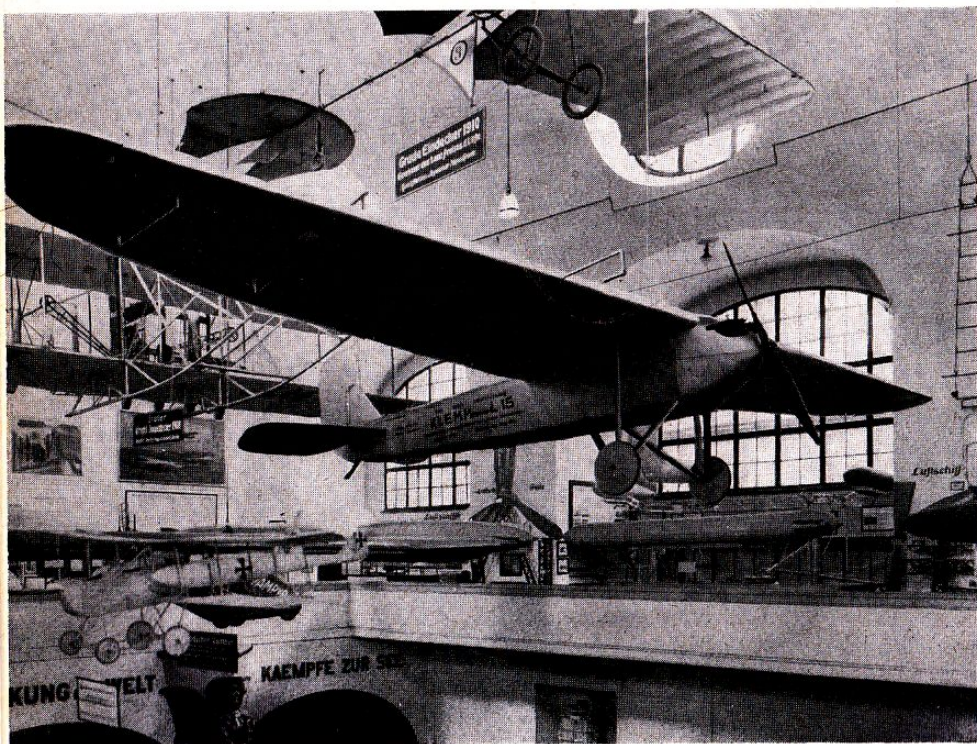


*Nach dem  
Zusammenbruch  
des Lebenswerkes  
(1945)*



*Die erste Klemmsche Konstruktion: Kampfeinsitzer Daimler L 11 (1918)*

*Das erste Leichtflugzeug: Klemm-Daimler L 15 mit 12,5-PS-Harley-Davidson-Motor, im Deutschen Museum München*



machen, so daß sie bei fast allen deutschen und internationalen Schönheitswettbewerben die ersten Preise erhielt.

Auch im Karosseriebau beschrift sein schöpferischer Geist neue Wege. In jenem schon erwähnten Bericht aus dem Jahre 1918 hatte er der Direktion auch unter anderem schon vorgeschlagen, daß eine neue aerodynamische Formgebung der Automobilkarosserie, insbesondere für Rennwagen gefunden und ausprobiert werden solle. Im Herbst 1922 waren seine aerodynamischen Versuche für die Rennwagen-Karosserie abgeschlossen. Unter Leitung des berühmten Strömungsforschers Professor Ludwig Prandtl wurden im Göttinger Windkanal die angefertigten Modelle geprüft. Die Ergebnisse erschienen für die Steigerung der Rennwagen-Geschwindigkeit sehr vielversprechend, so daß sofort zwei solcher Karosserien im Sindelfinger Werk gebaut wurden. Es waren dies die ersten Stromlinien-Rennwagen der Welt.

Doch wurden die hohen Erwartungen, die ihr Schöpfer und die auch die Direktion der Daimler-Werke an diese Rennwagen knüpfte, zunächst bitter enttäuscht. Die alten Mercedes-Einfahrer betrachteten diese neuartigen Dinger mit recht scheelen Augen — und ließen sie links liegen. Erst viele, viele Jahre später wurde der Bau der Stromlinien-Rennwagen-Karosserie wieder aufgenommen.

Wie in allen echten Fliegern die Sehnsucht zu fliegen nie erlischt, so ähnlich scheint es auch den Flugzeugbauern zu gehen. Sie können von ihrem Handwerk nicht lassen. Das große neue Element der Luft, das durch das Motorflugzeug in einem vorher unbekanntem Ausmaß der Menschheit erschlossen wurde — Ballon und Luftschiff hatten es als erste erobert —, schlägt das ganze Denken und Sinnen derer, die sich ihm verschrieben haben, so völlig in Bann, daß es sie immer wieder dorthin verlangt. Wie der

Seemann nicht ohne das Meer, so kann der Flieger nicht ohne das Luftelement leben. Und wie das Meer für den Schiffbauer die notwendige Voraussetzung für seine Tätigkeit ist, so ist es das Luftelement für den Flugzeugbauer. Immer besser, immer erfolgreicher mit dem gegebenen Element fertig zu werden, immer vollkommener, dem ureigenen Wesen des jeweiligen Elements immer mehr angemessene Fahr- und Flugzeuge zu bauen, das ist ihr innerstes Bestreben.

So ist es nicht verwunderlich, daß in den Jahren nach dem verlorenen Kriege, in der flugzeuglosen, der „schrecklichen Zeit“, doch heimlich da und dort von den Unentwegten an Flugzeugen gebastelt wurde und wenigstens Modelle gebaut und ausprobiert wurden. Man erinnerte sich der Gleitflüge, die schon vor dem Kriege Bruno Poelcke, Hans Gutermuth und Erich Offermann ausgeführt hatten und auch der ersten Segelflüge Friedrich Hardts aus dem Jahre 1914.

Wenn man nicht mit Motoren fliegen durfte, nun, dann wollte man es eben ohne sie tun. So war es zu den ersten Flügen auf der Wasserkuppe gekommen. Die Erfolge des ersten Wettbewerbs im Jahre 1920 blieben freilich noch gering. Am 8. August glückte Eugen von Lössl ein Flug von 400 Meter Länge und von 50 Sekunden Dauer. Das war eine vielbestaunte, vielbewunderte Leistung. Als er am 9. August 1920 am Westhang der Wasserkuppe — es ist der gleiche von Lössl, der im Jahre zuvor Hanns Klemms erstes Leichtflugzeug L 15 einzufliegen versucht hatte — zu einem zweiten Flug ins Tal gestartet war, sahen die Zurückbleibenden mit Entsetzen, wie sich über der Waldkante die linke Hälfte des Höhenruders löste. Das Flugzeug stürzte wie ein Stein in die Tiefe, das erste Opfer des jungen Segelflugs unter seinen Trümmern begrabend.

Nach Verlängerung des Wettbewerbs erzielte dann Wolfgang

Klemperer auf seinem „Schwarzen Teufel“ noch günstigere Flugzeiten und führte reine Segelflüge aus. Erst das Jahr 1922 aber brachte jene großen Erfolge, die man als „Rhönwunder“ bezeichnete und welche die Aufmerksamkeit der ganzen Welt auf diese neue motorlose Art des Fliegens lenkte. Am Nachmittag des 18. August 1922 segelte Martens auf seinem „Vampyr“ die erste volle Stunde im Hangwind. Bei stärkerem Wind konnte am Tage darauf Hentzen sogar zwei Stunden und zehn Minuten und am 24. August drei Stunden und sechs Minuten segeln. Die Berichte von diesen Flügen erregten Staunen und Bewunderung weit über Deutschland hinaus.

Als Hanns Klemm im Sommer des Jahres 1922 von diesen, alle Welt verblüffenden, großen Erfolgen der Segelflieger erfuhr, wachte ungestüm die alte Lust am Konstruieren und Bauen von Flugzeugen wieder in ihm auf. Dort an den Hängen der Rhön verwirklichte sich auf eine neue, ungeahnte Weise das, was er seit 1919, seit dem Bau seiner L 15, angestrebt hatte. Da waren Flugzeuge entstanden, die nur dem Fliegen um des Fliegens willen dienten, reine Sportflugzeuge, die keinen Nebenzweck hatten und darum allen, die nur materiell zu denken verstanden, als zwecklos erschienen. Diese Nüchternen erkannten nicht, daß gerade in seiner Zwecklosigkeit die beglückende Schönheit dieses jungen Segelflugs lag. Den Winden hingegeben, listig-kühn sich ihrer bedienend, durch die blauen Weiten des Himmels zu schweben, was konnte dem ursprünglichen Traum vom Fliegen näherkommen! Was entsprach unserer Jugendphantasie vom Menschenflug mehr?

Aber freilich, so überlegte Hanns Klemm, diese neue Art des Fliegens, dieser wunderbare Segelflug, war an die Aufwinde gebunden, an die Winde, die gegen Erhebungen in der Natur, Berge und Hügel, anstießen, um dann an ihnen hoch- und über sie hin-

wegzuströmen. Ihr Bereich schien örtlich begrenzt — noch ahnte man damals nichts von den nahezu unbeschränkten Möglichkeiten des motorlosen Flugs, die sich erst später offenbarten. Zu jener Zeit glich das Segelflugzeug einem Kahn im Teich. Das große Meer der Luft schien ihm versagt zu sein. Der Segelflieger war in jenen Anfangsjahren noch ein Gefangener des Aufwindes, dem er nicht zu entrinnen vermochte. Wie konnte man ihn befreien? Wie konnte man dem jungen Sportflieger den ganzen gewaltigen Luftozean öffnen? Das waren die Fragen, die Hanns Klemm keine Ruhe ließen, und die ihn dazu trieben, das erste wirklich brauchbare Leichtflugzeug der Welt zu schaffen.

Wenn es gelang, ein Flugzeug zu bauen, das ebenso einfach wie ein Segelflugzeug zu handhaben war, ein reines Sportflugzeug also, bei dem es nicht auf eine hohe Geschwindigkeit, sondern nur auf ein sicheres Fliegen ankam, ein Flugzeug, das, nur von einer sehr geringen Motorkraft bewegt, leicht in der Luft lag, so wäre damit das ideale Sportflugzeug erfunden gewesen.

Dieses Flugzeug mußte eine große Schwebefähigkeit haben, um bei der geringen Motorkraft zusätzlich die tragende Kraft des Windes soweit wie nur möglich ausnutzen zu können. Es mußte ferner eine geringe Start- und Landegeschwindigkeit haben, um auch ohne Flugplatz, von Acker und Wiese aus, starten und dort auch landen zu können. Das Ideale wäre es, wenn man mit solch einem, nur für den Sport bestimmten Flugzeug auch reisen, wenn man mit ihm womöglich um die ganze Welt fliegen könnte.

Vor Hanns Klemms Augen tat sich die Vision einer Entwicklung des Flugzeugs auf, wie sie das Automobil erst um die Jahrhundertwende durchgemacht hatte. Er sah voraus, daß das Flugzeug einmal ebenso wie das Automobil dazu berufen sein würde, der Sport- und Reisefreude jedes einzelnen zu dienen, ein „Flugzeug für jedermann“, ein „Volksflugzeug“ zu werden. Mit klarem

Blick eine kommende Entwicklung vorauszusehen, ist immer das Merkmal genialer Menschen. Wenn man bedenkt, daß zu jener Zeit der Luftverkehr noch in den Kinderschuhen steckte, kann man ermessen, wie weit voraus er mit seinem Traum vom leichten Reiseflugzeug war.

War er mit seiner L 15 aus dem Jahre 1919 schon auf dem richtigen Wege dazu gewesen, so wollte er nun dieses ideale Flugzeug schaffen, das den Traum verwirklichen sollte.

Einen praktischen Nutzen würde ein solches Flugzeug ohne weiteres haben, es würde, da es relativ leicht und sicher zu fliegen war, das gegebene Schulflugzeug sein. Er sah voraus, daß Tausende von jungen Menschen auf diese Weise zum Fliegen kommen würden, zu einem sportlichen Fliegen — frei von beruflichem Zwang.

Alle diese grundlegenden Erfordernisse eines schwachmotorigen Sportflugzeuges, wie es Hanns Klemm vorschwebte, wurden im Sommer des Jahres 1922 von ihm noch einmal in allen Einzelheiten durchdacht und schließlich in einer Denkschrift zusammengefaßt. Er hatte den Mut, diese Denkschrift der Direktion der Daimler-Werke einzureichen, der er damals das Kuckucksei seines ersten Leichtflugzeugs ins Sindelfinger Nest gelegt hatte.

Für die klare und doch auch wieder diplomatische Art, mit der Hanns Klemm bei solchen Dingen vorging, ist die Einleitung dieser vom 12. September 1922 datierten Denkschrift ganz besonders charakteristisch und sei deshalb hier wiedergegeben:

„Liegen auch zwei der uralten Menschheitsprobleme, der Stein der Weisen und das Perpetuum mobile noch im Bereich der Träume, so scheint das dritte Problem, das des Menschenfluges, gelöst.

Wir, die wir die ungeahnte Entwicklung des Flugzeugs der letzten zwanzig Jahre in fast kinematographischer Folge vorüberhasten sahen, die wir die staunenswerten Leistungen unserer jüngsten Kriegswaffe miterlebten, sehen im Menschenflug kein un-

gelöstes Problem mehr. Es scheint für uns vielmehr besser und schöner gelöst zu sein, als unsere phantastischsten Träume es uns vorgaukelten; scheint doch die fliegende Natur in ihrem Element sogar übertroffen, indem sich der Mensch in Höhen zu erheben vermag, in denen sonst kein Lebewesen mehr fliegt; dadurch, daß er das Luftmeer mit einer Schnelligkeit durchrast, die der fliegenden Natur ein Entsetzen ist.

Und doch ist die Natur in einem noch unerreicht, nämlich in der Ökonomie der für ihre Leistungen aufgewandten Kräfte.

Dem kritisch Nachprüfenden, aber auch schon dem kritisch Miterlebenden ist und war es unverkennbar, daß die Entwicklung des Flugzeugs während des Krieges auf Seitenwege geraten war, die, für Kriegsbedürfnisse beschritten, vielleicht die richtigen waren, für die friedliche Verwendung des Flugzeugs aber Abwege bedeuteten. Der Zwang der Kriegserfordernisse, ein immer sich steigender Wettkampf, buchstäblich auf Leben und Tod, haben die Entwicklung des Flugzeugs auf Bahnen getrieben, die immer weiter von dem Ziel abführten, das sonst über allem technischen Schaffen steht, dem Ziel möglichster Ökonomie.

Die Mißachtung aber der Kräfteökonomie ist der Hemmschuh jeder technischen und wirtschaftlichen Weiterentwicklung und damit auch der allgemeinen Verbreitung des Flugzeugs als Verkehrsmittel. Sie ist zudem — und zwar ursächlich — eng gepaart mit der aus natürlicher Furcht geborenen Abneigung weitester Kreise, das Flugzeug als Verkehrsmittel zu benutzen. Solange der Flugzeugpassagier und zumal der Flugzeugführer allgemein als ganz besonders über dem Durchschnitt mutig oder gar fahrlässig leichtsinnig angesehen werden, solange die Kosten des Flugbetriebes in solch auffallendem Gegensatz zu den Kosten anderer Beförderungsmittel liegen, ist dieses Verkehrsmittel lebensunfähig.

Es gilt, diese Hemmungen zu beseitigen, jedenfalls aber, sie weit-

gehendst zu verkleinern, wenn das Flugzeug seine in ihm liegende Aufgabe erfüllen soll: ein allgemeines Sports- und Verkehrsmittel zu werden. ‚Zurück zur Natur‘ möge — mutatis mutandis — als Forderung aufgestellt werden. Die Lehrmeisterin der ganzen Technik möge ihr in Fröhreife entlaufenes Kind wieder in die bewährte Schule nehmen.“

Im weiteren Verlauf dieser Schrift wies er auf die in allen Ländern so großes Aufsehen erregenden Erfolge der Rhönflieger hin. „Hier war nun endlich“, so schreibt er, „unter dem Zwange der Not der Weg beschritten, den die Natur direkt uns wies — 350 Meter Höhe mit einem Fluggewicht von etwa 200 Kilogramm erreicht, bedeuten ein Energiepotential von 70 000 mkg, das der Natur ohne Arbeitsaufwand abgewonnen wurde! 350 Meter Höhe bedeuten im Gleitflug mindestens 3,5 bis 4 Kilometer horizontale Weglänge — ohne Arbeitsaufwand zurückgelegt!

Hierin liegt die allgemeine technische Bedeutung der Erfolge des Rhönsegelflug-Wettbewerbs 1922. Technischer Blick und wirtschaftlicher Sinn werden in diesen Ergebnissen und Erfolgen einen Wegzeiger für die Weiterentwicklung des Flugzeugbaus erkennen, der geeignet ist, den einzig gangbaren Weg zu weisen, den Flugsport allgemein zu verbreiten und damit den Bedarf für entsprechende Flugzeuge zu schaffen und zu erhalten.“

Er schildert dann die Entstehung seines eigenen Leichtflugzeugs L 15, des ersten der Welt, und gibt von ihm eine genaue technische Beschreibung. Sehr ausdrücklich betont er, daß also schon ein Jahr vor dem ersten Segelflugwettbewerb in der Rhön 1920 die Daimler-Motoren-Gesellschaft in der L 15 eine Maschine geschaffen habe, die nach Formgebung und Gewicht kaum hinter den Segelflugzeugen des Jahres 1922 zurückstand. Er sei überzeugt, so fährt er fort, daß ein solches billiges Leichtflugzeug sehr wohl imstande sein würde, eine private Motorfliegerei, eine reine Sportfliegerei,

ins Leben zu rufen und zum Blühen zu bringen. Schließlich bittet er um den Auftrag, wieder ein flugtechnisches Büro und einen Versuchsbau in Sindelfingen eröffnen, die beschädigte L 15 wieder flugfähig machen und mit ihr Versuchsflüge durchführen zu dürfen. Er verspreche sich davon eine ganz gewiß zukunftsvolle flugtechnische Weiterentwicklung. Um den Herren der Untertürkheimer Direktion die ganze Sache noch etwas schmackhafter zu machen, bemerkt er ganz zum Schluß noch, „daß die auf dieser Basis zusammengestellte Flugzeugabteilung gleichzeitig auch die Vorarbeiten, Versuche und Berechnungen für die Ausbildung der vorläufig für unsere Rennwagen sehr wichtigen Stromlinien-Karosserie übernehmen könnte.“

Nicht von der Direktion in Untertürkheim, aber vom Aufsichtsratsvorsitzenden, Herrn von Kaula, erhielt Hanns Klemm eine Antwort. Er solle zu ihm kommen und ihm seine Gedanken erläutern. Nach einem fast zweistündigen Vortrag erklärte Herr von Kaula, er sei zwar kein Fachmann, weder Techniker noch Flieger, aber er habe den bestimmten Eindruck gewonnen, daß an dieser Sache etwas Gutes und Entwicklungsfähiges sei. Klemm könne und solle also mit ihr anfangen.

Diese Entscheidung des weitschauenden alten Finanzmannes hat die nun entstehende Klemm-Daimler-Fliegerei erst möglich gemacht. Er ist der kommerzielle Vater der Klemm-Fliegerei geworden.

Um sich die Segelflugzeuge, ihre Flieger und Konstrukteure — was sich zu jener Zeit häufig in einer Person vereinigte — näher anzusehen, reiste Hanns Klemm in die Rhön. Hier, im „Indianerlager“ auf der Wasserkuppe traf er mit vielen jungen Männern zusammen, die in der Segelfliegerei und später auch im Motorflug Bedeutendes geleistet haben. Hier lernte er den „Rhönvater“ Ursinus, Professor Georgii, den meteorologischen Berater, die welt-

berühmten Hangflieger Martens, Hentzen, Hackmack und auch den damals 17jährigen Messerschmitt kennen, der mit seinem selbstgebauten Segelflugzeug noch kein sonderliches Glück hatte. Hier kam er auch mit dem erfolgreichen Segelflieger Dipl.-Ing. Martin Schrenk zusammen. In ihm erkannte er mit sicherem Instinkt den tüchtigen Ingenieur, der ihm auch als Mensch gut gefiel. Er veranlaßte ihn, zu ihm nach Sindelfingen zu kommen. Für lange Jahre wurde Schrenk sein engster Mitarbeiter.

Bei einem Flugzeug, das den Bedingungen eines Leichtflugzeugs genügen sollte, mußten Rumpf und Flächen statisch hervorragend ausgebildet sein. Und das war bei der L 15 der Fall. Es kam daher zunächst darauf an, dieses Flugzeug wieder flugtüchtig zu machen. Da mitten in der schlimmsten Inflationszeit kein anderer Motor zu beschaffen war — der bei dem mißglückten Start herausgeschleuderte Indian-Motorrad-Motor war inzwischen völlig unbrauchbar geworden —, wurde das Wrack der L 15 zuerst einmal zusammengeflickt, ausgebessert und — als Segelflugzeug hergerichtet. Martin Schrenk flog es mit Begeisterung ein.

Anfangs wurden diese Flüge in der Nähe von Sindelfingen unternommen, so bei Dagersheim und über Lehenweiler. Auf endlosen Autofahrten wurden später dann auch geeignete Gelände in der Schwäbischen Alb gefunden, erst am Hornberg, dann bei der Teck und schließlich am Klippeneck in der Nähe von Spaichingen, drei später sehr bekannt gewordenen Segelfluggebieten. Es gelangen hierbei Segelflüge bis zu 13 Minuten Dauer und 4 Kilometer Länge bei einem Höhenunterschied von 250 Metern.

Diese Segelfliegerei, an der Martin Schrenk große Freude hatte, dauerte dem ungeduldigen Hanns Klemm viel zu lange, der aus seiner L 15 ja kein Segelflugzeug, sondern ein Leichtflugzeug werden lassen wollte.

Da stöberte die Kölner Mercedes-Vertretung ein Harley-Davidson-Motorrad auf, dessen Motor besser geeignet schien als der frühere Indian-Motor. Im Untertürkheimer Werk wurde er gründlich überholt und erhielt auf Klemms Wunsch ein vom dortigen Technischen Büro konstruiertes Planeten-Untersetzungsgetriebe, das die Drehzahl des Motors etwa im Verhältnis von 3:1 auf den Propeller untersetzte. Er wurde kurz als HD-Motor bezeichnet.

Dann endlich, im Winter 1922/23 konnte die Fliegerei mit dem neuerstandenen Leichtflugzeug L 15 beginnen.

Sicherheitshalber wurde hierfür der Böblinger Flugplatz verwendet, auf dem während des Krieges die Flieger-Ersatz-Abteilung 10 stationiert war. Wenige Jahre später wurde er als „Klemm-Flugplatz“ und als Verkehrsflughafen von Stuttgart weltberühmt. Auf ihm wurde die Tradition der Klemm-Fliegerei begründet.

Die ersten Flüge der L 15 über Böblingen, Sindelfingen und der weiteren Umgebung erregten maßloses Aufsehen. Alles sperrte Mund und Augen auf, riß die Köpfe nach oben, wenn am Himmel das eifrige und dünne Tackack erklang, das man sonst nur von Motorrädern her kannte. Viele Leute wollten es einfach nicht glauben, daß ein Fliegen mit so schwacher Motorkraft überhaupt möglich war. Dieses Aufsehen verbreitete sich allmählich über ganz Deutschland und weit darüber hinaus. In deutschen und bald auch in ausländischen Zeitungen erschienen Artikel über diese „merkwürdige Fliegerei“. Tüchtige Journalisten ließen sich diese „Sensation“ nicht entgehen und kamen scharenweise nach Böblingen, um mit eigenen Augen dieses leichte Flugzeug zu sehen, für das kaum glaublicherwise ein Motorrad-Motor benutzt wurde.

Als neue Sensation wirkte es, als in Böblingen Flüge der L 15 mit zwei Personen durchgeführt wurden. Man schüttelte den Kopf: dies mit einem Motor von 12,5 PS! Das grundsätzlich Neue war eben eine auf genauester Berechnung beruhende, extrem geringe

Flächenbelastung, die erst eine so schwache Motorkraft ermöglichte. Noch größeres Erstaunen erregte es, als mit der L 15 mit ihren 12,5 PS sogar Überlandflüge ausgeführt wurden. Das stellte alle bisherigen Anschauungen vom Wesen eines Motorflugzeugs geradezu auf den Kopf.

Den ersten Überlandflug unternahm Martin Schrenk am 30. November 1923. In Sindelfingen startend, überquerte er in 300 Meter Höhe Stuttgart, landete in Untertürkheim und flog von dort nach Sindelfingen zurück. Dieser Flug war der erste Überlandflug eines deutschen, schwachmotorigen Leichtflugzeugs.

Der erste Überlandflug mit Passagier erfolgte am 29. Dezember 1923. Hanns Klemm selber war dieser erste Fluggast Martin Schrenks. Der Flug führte vom Böblinger Flugplatz über Stuttgart nach dem Cannstatter Wasen. Unterwegs wurde das Untertürkheimer Werk mehrmals umkreist, so daß alles in den Büros und Werkstätten an die Fenster sprang — selbst die Herren der Direktion. Nach der Landung auf dem Wasen wurden die „kühnen Flieger“, wie die Zeitungen sie nannten, von den Herren der Daimler-Direktion, die in ihren Autos herbeigeeilt waren, herzlich beglückwünscht.

Im engeren Wirkungsbereich besiegte dieser Überlandflug die letzten noch bestehenden Bedenken gegen die Daseinsberechtigung des Leichtflugzeugs. Gestärkt durch das Vertrauen der Direktion, konnte Klemm nun an die weitere Entwicklung gehen. Hauptamtlich war er daneben noch immer Direktor des Karosseriebaus.

Da Martin Schrenk in dieser Zeit immer mehr im Konstruktionsbüro beschäftigt wurde, um Klemms neue Pläne mit zu verwirklichen, mußte ein neuer Flugzeugführer eingestellt werden. Er hieß Hans Guritzer, ein gebürtiger Wiener. Durch sein heiteres Wesen erwarb er sich schnell viele Freunde in Böblingen. Bald schon meisterte er die L 15. Immer neue Überlandflüge wurden

ein- und zweiseitig durchgeführt, bei denen Guritzer fast ausschließlich auf kleinen Wiesen landete und wieder startete, ohne auch nur ein einziges Mal Bruch zu machen.

Daß dieses Leichtflugzeug die großen Flugplätze entbehren und ganz unabhängig von ihnen fast überall starten und landen konnte, das war ein weiterer großer Vorzug, der auch dem Laien einleuchtete. Erst hierdurch konnte eine Privatfliegerei entstehen, denn welcher Privatmann hätte es sich leisten können, einen eigenen Flugplatz anzulegen oder hätte die Zeit aufbringen können, eines jeden Fluges wegen eine weite Reise bis zum nächsten Flughafen zu unternehmen, wenn er nicht zufällig in der Nähe eines solchen wohnte. Mit dem Leichtflugzeug war man nach 24 Metern in der Luft!

Das letzte, in manchen Fachkreisen noch lebendige Mißtrauen gegen den praktischen Wert des Leichtflugzeugs zerstreute ein Flug, der am 15. März 1924 unternommen wurde und die Aufmerksamkeit der gesamten Weltpresse auf sich lenkte. In einer Besprechung mit dem Segelflieger und Fachschriftsteller Freiherr Werner von Langsdorff, der aus großer Begeisterung für die Sache des Leichtflugzeugs nach Böblingen gekommen war, wurde der Plan zu einem Überlandflug von Sindelfingen nach Bensheim, nordöstlich von Worms, gefaßt. Diesen Flug führte mit der zweiseitigen L 15 mit ihren 12,5 PS Martin Schrenk mit Werner von Langsdorff als Passagier durch. Sie legten dabei in etwa zwei Stunden eine Strecke von 120 Kilometer zurück. Der längste Flug ausländischer Leichtzweisitzer hatte zu jener Zeit, noch dazu mit stärkerem Motor, eine Dauer von zehn Minuten. Das Echo dieses Erfolges war darum auch gerade im Ausland sehr groß.

In aller Stille tat die Entwicklung des Leichtflugzeugs in den Jahren 1923/24 einen neuen großen Schritt vorwärts. Hanns Klemm machte sich daran, einen Plan zu verwirklichen, den er

monatelang mit sich herumgetragen und in den Abend- und Nachtstunden zeichnerisch und rechnerisch zu Papier gebracht hatte. Nach diesen Unterlagen, in die alle mit der L 15 gemachten Erfahrungen hineinverarbeitet waren, entstanden im Sindelfinger Flugzeugbüro unter Leitung von Martin Schrenk die Konstruktionszeichnungen für ein neues Leichtflugzeug: „L 20“.

Diese L 20 war ein freitragender Tiefdecker. Bis auf die Motorhaube war er völlig mit Stoff verkleidet. Mit Rücksicht auf eine erwünschte größere Versuchsgeschwindigkeit war das Flächenmaß auf 20 Quadratmeter beschränkt worden, gegenüber 24 Quadratmeter bei der L 15. Auch die L 20 erhielt das schon berühmt gewordene Dreibeinwerk. Anfangs wurde sie noch mit dem Harley-Davidson-Motor ausgestattet, dann bekam sie einen neuen Motor, den 20 PS Mercedes-Motor, den das Untertürkheimer Konstruktionsbüro unter Leitung seines damaligen Chefs Porsche auf Klemms unablässiges Bitten hin konstruiert hatte und bei dem das beim HD-Motor so bewährte Planeten-Untersetzungsgetriebe angewandt wurde.

War die L 15 mit ihrem Motorrad-Motor eine ausgesprochenenmaßen geniale Improvisation, eine, wenn auch sehr erfolgreiche, Versuchsmaschine, so wurde die L 20 das erste systematisch für Schulung, Sport und Touristik entwickelte schwachmotorige zweiseitige Leichtflugzeug der Welt. Diese Maschine ist das Vorbild für das Sportflugzeug schlechthin und die Grundtype für alle späteren Klemm-Flugzeuge geworden und für deren Aufbau und Entwicklung bestimmend geblieben. Durch ihre großen Erfolge, besonders auch auf internationalen Wettbewerben, hat die L 20 den Siegeszug der Klemm-Flugzeuge über die ganze Welt eingeleitet und dann später den Ruf der Fliegerstadt Böblingen endgültig begründet. Sie erfüllte in jeder Hinsicht die Anforderungen, die man an ein „Volksflugzeug“ stellte.



Wie alles technisch Erstmalige den Ruhm der bahnbrechenden Idee auf sich häuft, so blieb in historischer Wertung die L 15 das erste Leichtflugzeug der Welt überhaupt und erhielt später einen Ehrenplatz im Deutschen Museum in München neben dreizehn anderen dort aufgestellten berühmten Maschinen, die leider, wie auch die L 15 selbst, fast alle im Kriege zerstört oder beschädigt worden sind.

Der neue Mercedes-Motor bewährte sich in der Praxis vorzüglich. Doch es gab da ein Aber: der Kipphebel der Ventilsteuerung erwies sich in der Folge als allzu leicht zerbrechlich und gab zu vielen, vielen Notlandungen und auch Brüchen Anlaß. Vorläufig aber war man in Böblingen glücklich, nun ein Flugzeug mit einem richtigen Flugmotor zu haben und sogar mit einer Leistung von 20 PS, statt der bisherigen 12,5.

In das Jahr 1924 fällt noch eine besondere Leistung des Sindelfinger Flugzeugbaus. Man setzte eine L 15 auf Schwimmer und schuf damit das erste Wasser-Leichtflugzeug der Welt.

Am Bodensee bei Bodman südlich der Westspitze des Überlinger Sees wurde in einer „Bodensee-Flugwoche“, wie die Klemmleute sie ein wenig vielversprechend nannten, dieses Wasser-Leichtflugzeug, das die Bezeichnung WL 15 erhielt, einsitzig und zweisitzig mit bestem Erfolg erprobt. In der deutschen und internationalen Presse erschienen viele anerkennende und begeisterte Berichte. Die stürmische Entwicklung aber, die mit der Schaffung der L 20 einsetzte, und ein großes flugsportliches Ereignis, das in das Jahr 1925 fiel, ließen keine Zeit dazu, die erfolgreichen Wasserflugzeug-Versuche weiter auszuwerten.

Dieses große Ereignis war der „Deutsche Rundflug“ oder, wie er später wegen der hohen Preisstiftungen des Ullstein-Verlages oft genannt wurde, der „BZ-Flug“, der im Sommer stattfand, dessen Vorbereitung jedoch schon viele Monate vorher die ganze deutsche Fliegerei in Anspruch nahm.

Die strengen Bestimmungen des Friedensvertrages hatten sich inzwischen gelockert, und eine deutsche Sportfliegerei war wieder erlaubt worden. Es durften in Deutschland auch wieder Flugzeuge hergestellt werden, doch waren ihrer Motorkraft und ihrer Steighöhe gewisse Grenzen gesetzt. So waren auch an anderen Orten und von anderen Firmen Sportflugzeuge gebaut worden, die nun im „BZ-Flug“ einen großangelegten Leistungswettbewerb antreten sollten.

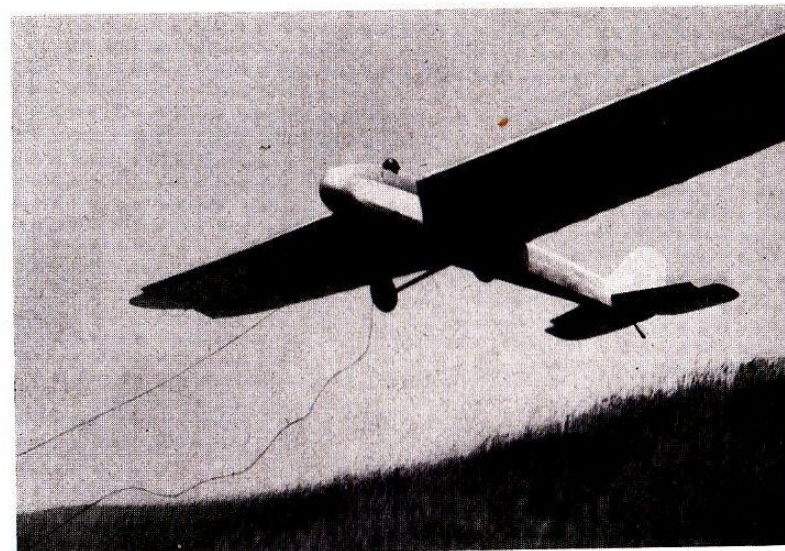
Das war für Hanns Klemm eine einzigartige Gelegenheit, den Wert des von ihm geschaffenen Klemm-Daimler-Leichtflugzeugs vor aller Welt zu beweisen. Er packte sie mit der ihm eigenen schnellen Entschlußkraft beim Schopf. Fast aber wäre die Teilnahme seiner Flugzeuge an den Wettbewerbsbestimmungen, insbesondere soweit sie die Klasseneinteilung betrafen, gescheitert, denn die niedrigste Klasse umfaßte die Flugzeuge mit 40 PS. Es nahmen auch Sportflugzeuge mit über 100 PS an dem Wettbewerb teil, das waren für die Begriffe der Klemm-Leute schon starke, ja sehr starke Motoren. Wo blieben sie da mit ihren 20 PS?! Ihrer so schwachen Motoren wegen waren sie gar nicht zur Ausarbeitung der Bestimmungen mit herangezogen worden. Sie erfuhren diese erst bei der Bekanntgabe des Wettbewerbs. Daher saßen sie zunächst einmal ganz gehörig in der Patsche. Wie sollten sie gegen die 40 PS der niedrigsten Klasse aufkommen? Da entschloß sich Hanns Klemm, gleichsam über Nacht, eigens für diesen Wettbewerb eine 40-PS-Type zu schaffen, nämlich eine mit zwei 20-PS-Motoren, und er setzte seinen Entschluß sofort in die Tat um. Auf diese Weise entstand die L 21, ein abgestrebter, zweimotoriger Hochdecker mit Baldachin, bei dem in die Tragflächennasen die 20-PS-Motoren eingebaut wurden. Dies wurde das erste zweimotorige Leichtflugzeug.

Da während der Arbeiten an der zweiten L 21 in den Daimler-

Werken ein Streik ausbrach, wurde die im Bau befindliche Maschine in der Werkstatt von Meister Heinrich Mickeler in dem Schreinerdorf Holzgerlingen fertiggestellt und nach Beendigung des Streiks wieder in die Daimlerhalle zurückgebracht.

Von der Untertürkheimer Direktion erbat sich Hanns Klemm und erhielt er auch die Erlaubnis, den Wettbewerb nach seinen Vorschlägen zu beschicken und alles ihm notwendig Erscheinende zu dessen Vorbereitung und Durchführung zu veranlassen. Mit größter Beschleunigung ließ er in den Sindelfinger Werkstätten außer den zwei Maschinen der neuen Type L 21 noch zwei der alten L 20 herstellen, die außer zwei 20-PS-Motoren zur Erhöhung ihrer Geschwindigkeit etwas kleinere, nämlich nur 15 Quadratmeter große Tragflächen erhielten.

Nun aber erhob sich die bange Frage: würden die Mercedes-Motoren mit ihren so gefährdeten Kipphebeln die langen Strecken des Wettbewerbs überhaupt durchhalten können? Diese Frage mußte verneinen, wer die Kipphebel-Gefahr des im übrigen so zuverlässigen Motors so gut wie Klemm selber kannte. Was sollte er tun? Einen anderen Motor konnte er als Direktor eines Daimler-Werkes nicht wählen, wäre dadurch auch des Interesses der Direktion an diesem ganzen Wettbewerb verlustig gegangen. Er faßte darum den Entschluß zu einer verzweifelten und auch sehr teuren Maßnahme. Für jedes der vier am Wettbewerb teilnehmenden Flugzeuge organisierte er eine eigene motorisierte Hilfskolonne. Die Fahrzeuge, neun 6-Liter-Porsche-Chassis, hatten vollständige Werkstatteinrichtungen bei sich und Platz für vier Monteure. Klemm selber hatte während des Wettbewerbs, der in den Tagen von 31. Mai bis 9. Juni 1925 stattfand, sein „Generalstabszelt“ auf dem Berliner Flugplatz aufgeschlagen und lenkte von dort aus seine Kolonnen, die sich durch telefonische Blitzgespräche ständig mit ihm in Verbindung hielten, an die gemeldeten „Unfall-



*Erprobung der L 15 als Segelflugzeug (1922/23)*



*Hanns Klemm mit dem Piloten Martin Schrenk nach dem ersten zweiseitigen Überlandflug mit der L 15 (1923)*



Erste einer langen Reihe! Klemm-Daimler L 20 mit 20-PS-Mercedes-Flugmotor. Vorbild aller späteren Klemm-Flugzeuge (1924)



„Klemm-Bodensee-Flugwache“. Hanns Klemm und seine getreuen Mitarbeiter mit der L 20 auf Schwimmern (1924)



24,5 m Rollstrecke; Windstärke 4,5 m/s

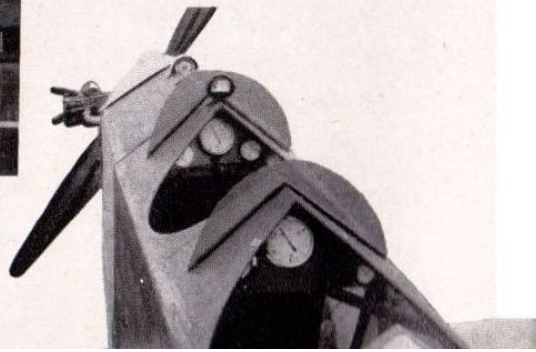
Beglaubigt: Der Leiter der Flugwache für die Abnahme von Flugzeugführerprüfungen.

Böblingen, 31.3.1927. *Karl Schenk*  
*Karl Schenk*

Die L 20 fliegt nach 24,5-m-Rollstrecke! (1927)

Spartanisch einfach war der Führersitz der L 20 (1924)

Klemm-Daimler-Leichtflugzeug L 20, D 978



stellen". Das wurde leider recht häufig nötig, und dennoch ging der Wettbewerb ohne wesentliche, an der Unfallstelle nicht reparable Brüche zu Ende.

Es galt, den BZ-Preis der Lüfte und den Otto-Lilienthal-Preis zu gewinnen.

Der Erfolg war für die Klemm-Daimler-Flugzeuge überwältigend. Zwar erreichte keines der 91 teilnehmenden Flugzeuge die geforderten 5300 Kilometer. Doch schaffte der Pour-le-mérite-Flieger Bruno Loerzer als erster Sieger der Gruppe A mit einer zweimotorigen L 21 rund 3219 Kilometer. Auch alle anderen Preise der Klasse A, der 40-PS-Klasse, fielen an Klemm-Piloten. Von ihnen und weiteren Einzelheiten des großen Wettbewerbs werden wir später noch hören. Den Otto-Lilienthal-Preis errang als erster Sieger Martin Schrenk mit einer L 20.

Mit diesem großartigen Erfolg der Klemm-Leichtflugzeuge mit ihrem Daimler-Mercedes-Motor konnte Hanns Klemm äußerst zufrieden sein und hätte es auch die Untertürkheimer Direktion sein können. Im ganzen wurden mehr als hunderttausend Reichsmark und dazu noch eine Menge von Ehrenpreisen gewonnen. Auf Klemms Vorschlag hin wurden alle Geldpreise den Klemm-Piloten ohne Abzug überlassen. Einer unter ihnen gewann rund 60000 RM. Nach Abschluß des Wettbewerbs fand ein rauschendes Siegesfest statt, das allen Teilnehmern in Erinnerung blieb. Hanns Klemm konnte seine Leute nicht nur arbeiten — er konnte sie auch feiern lassen!

Für ihn selber aber kam das dicke Ende nach. „Vor Stolz und Glück hochgeschwellten Herzens“, so berichtet er, reiste er nach Hause, um möglichst rasch seiner Direktion über die führende Rolle der Klemm-Daimler-Leichtflugzeuge beim „Deutschen Rundflug“ und ihre glänzenden Erfolge zu berichten. Schon bei seiner Anmeldung in Untertürkheim fiel ihm die kühle Art auf, mit der

ihn die Vorzimmerdame behandelte. Sie bemerkte nur kurz, daß Herr Kommerzienrat Berge, der Generaldirektor der Daimler-Motoren-Gesellschaft, nicht da sei. Daß sie sagte, er sei nicht mehr da, hatte er überhört. Er wurde von Dr. Jahr, dem neuen Vorsitzenden des Aufsichtsrats, empfangen. Erst später erfuhr er, daß sich mittlerweile die Fusion Daimler-Benz vollzogen hatte und die ganze bisherige Direktion ausgeschieden war. Dr. Jahr verhielt sich sehr zurückhaltend und fragte mit keinem Wort nach den Erfolgen des Wettbewerbs. Als Klemm, noch immer von Stolz erfüllt, von selber anfang, davon zu sprechen, winkte er ab und erklärte, daß die neueingesetzte Direktion keinerlei Interesse an solchen völlig unnötigen und kostspieligen Extravaganzen habe. Diese müßten nun aufhören, und er habe sich entsprechend seinem Vertrag von nun an ausschließlich seinen Aufgaben als Technischer Direktor des Karosseriebaus zu widmen. Damit war die Besprechung beendet.

Sehr niedergeschlagen trat Hanns Klemm seine Rückfahrt nach Sindelfingen an. Sollte es nun wirklich mit der Klemm-Fliegerei endgültig aus sein? Und das ausgerechnet nach den großen Erfolgen des „Deutschen Rundfluges“? Das, nachdem in den Leichtflugzeugen L 20 und L 21 deutsche Sportflugzeuge geschaffen waren, die in der ganzen Welt bewundert wurden? Welches Unverständnis! Welcher Mangel an Zeitgefühl! Klemm konnte nicht darüber hinwegkommen. Und er erzählte tiefbekümmert Frau Marlott, der besten Freundin und Trösterin, was sich ereignet hatte. Hier wußte auch sie keinen Rat.

Man sagt: ein Unglück kommt selten allein. So war es auch hier. Ein zweiter Schlag kam hinzu. Seinem von ihm persönlich und fachlich so hoch geschätzten Mitarbeiter Martin Schrenk wurde von der Deutschen Versuchsanstalt in Adlershof, die dieser

während der Berliner Wettbewerbstage besucht hatte, eine gute, ja sehr gute Stellung angeboten, für die er, seiner wissenschaftlichen Befähigung nach, auch bestens geeignet war. Klemm mußte ihn also gehen lassen! — Martin Schrenk, Kriegspilot, Segelflieger und Ingenieur, wurde später ein hervorragender Wissenschaftler. Mit dem Höhenballon „Bartsch von Sigsfeld“ verunglückte er am 13. Mai 1934 tödlich in Rußland.

Nun war das an und für sich schon kleine flugtechnische Büro ohne Leitung! Aber was hätte es auch dort noch zu tun gegeben, nachdem solche „abseitige Betätigung“ wie das Konstruieren und Bauen von Sportflugzeugen von der neuen Direktion verboten worden war?! Klemm hätte eigentlich zufrieden sein müssen, daß eine so wertvolle Kraft wie die Schrenks nicht bei ihm brach lag, die er finanziell jetzt auch gar nicht mehr hätte verantworten können. Aber ganz im Innern glaubte er wohl noch nicht so recht, daß der Flugzeugbau für ihn nun ganz zu Ende sein würde.

Um die Verwirrung noch zu erhöhen, erschien jetzt auch noch ein neuer Mann für das Flugzeugkonstruktionsbüro, ein absoluter Neuling, der Dipl.-Ing. Robert Lusser. Dieser hatte ihm während der Berliner Tage, wie Klemm erzählt, „die Bude eingerannt“ und ihn bestürmt, ihn in den Flugzeugbau aufzunehmen, für den er „wild begeistert“ war. Und Klemm hatte ihn in dem Siegesrausch jener Tage ohne Bedenken engagiert. Nun war er da. Daß er ein Neuling auf diesem Gebiete war, störte Klemm nicht, hatte er sich doch selber einst bei Dornier erst in den Flugzeugbau einarbeiten müssen. Warum sollte das nicht auch einem anderen gelingen? Klemm widerstrebte es, ihn zu enttäuschen und unter Hinweis auf die inzwischen völlig veränderten Verhältnisse einfach wieder fortzuschicken. So blieb er denn — und blieb für viele Jahre! Nun mußte ihn Klemm, der trotz allem im Innersten seine Sache noch nicht verloren gab, selber in den Flugzeugbau einweihen, wozu

viele Wochen lang die Nachtstunden in seiner Wohnung benutzt wurden. Dieser Lusser war, das merkte er bald, ein heller Kopf und ein tüchtiger Ingenieur, der sich, geradeso wie er selber damals in Seemoos, rasch und gut in die neue Materie einarbeitete. Geschäftlich betrachtet, hatte er allerdings eigentlich nichts zu tun. Weitere Entwicklungsarbeiten lagen nicht vor und neue zu beginnen, verbot die ablehnende Haltung der Untertürkheimer Direktion.

Die großen Erfolge des „Deutschen Rundflugs“ aber wirkten noch nach. Immer wieder kamen interessierte Flieger und Reporter nach Böblingen, welche die berühmten Maschinen im Fluge sehen wollten. Da in den Presseberichten bei solchen Gelegenheiten auch die Daimler-Werke gebührend erwähnt und gefeiert wurden, so hatte die Direktion gegen diese Flugveranstaltungen nichts einzuwenden, was von den Klemm-Fliegern natürlich weidlich ausgenutzt wurde. So starb der Böblinger Flugbetrieb doch nicht ganz aus.

Schnell vergingen die Monate bis zum Frühjahr 1926. Klemm war angestrengt im Karosseriebau tätig, machte in jener Zeit zahlreiche prachtvolle Reisen zu prominenten Kunden, zu internationalen Ausstellungen und führenden Karosseriefabriken des In- und Auslandes.

Bei einer dieser Ausstellungen traf er spät im Frühjahr 1926 ganz zufällig den von ihm so sehr verehrten Baurat Daimler, der mit Herrn Strauß, dem Generaldirektor der Firma Horch, da war. Nach seinem Ausscheiden aus den von seinem Vater gegründeten Werken war Paul Daimler als Direktor und Chefkonstrukteur bei dieser Firma eingetreten und arbeitete in ihr nun schon seit fast zwei Jahren.

Bei einem abendlichen Zusammensein, bei dem Klemm begreiflicherweise viel über seine Tätigkeit in den letzten beiden Jahren

erzählen mußte, machte ihm Generaldirektor Strauß den überraschenden Vorschlag, als Technischer Direktor das Horch-Karosseriewerk in Zwickau zu übernehmen und dort eine Flugzeugbauabteilung einzurichten und zu leiten. Ein wahrhaft verlockendes Angebot! Es wurde nach kurzer Zeit auch noch schriftlich wiederholt.

Damit ergab sich für Klemm eine ganz neue und, wie ihm schien, außerordentlich günstige Situation. Er konnte nach seinem Willen den Flugzeugbau weiterbetreiben und doch auch seine inzwischen im Karosseriebau gesammelten Erfahrungen verwerten. Zudem wurde ihm ein Gehalt zugesagt, das nicht unwesentlich höher war als sein bisheriges. Was gab es da noch zu überlegen?

Er selber entschied sich dafür — aber Frau Marlott war dagegen. Unter gar keinen Umständen wollte sie nach Zwickau ziehen, in dieses „scheußliche Fabriknest“, wie sie es nannte. Und sie, die zarte, sonst so geduldige und für das schwierige, oft schroffe Wesen ihres Mannes so verständnisvolle Frau — in diesem häuslichen Meinungsstreit behielt sie die Oberhand. Klemm gab nach und schrieb Strauß ab.

Dies war das drittemal im Leben von Hanns Klemm, daß eine wichtige Entscheidung aus Liebe zu seiner Frau getroffen wurde. Und auch diesmal, dies sei vorweggesagt, fiel die Entscheidung letzten Endes zum Guten aus. Bei dem sanften und gütigen Wesen Frau Marlotts, die ganz in der Liebe und Sorge für ihren Mann aufging, mit dessen Arbeit sie wie selten eine Frau innerlich verbunden war, darf man ganz sicher annehmen, daß nicht Trotz, nicht eine flüchtige Abneigung gegen die sächsische Fabrikstadt sie bewog, in dieser so wichtigen und dem äußeren Anschein nach so vorteilhaften Sache ihren Willen durchzusetzen. Man schätzt gewiß nicht zu Unrecht den weiblichen Instinkt höher ein als den männlichen. Vielleicht wurde es Frau Marlott nicht einmal klar

bewußt, was ja gerade im Wesen des Instinktes liegt, aber sie spürte, daß ein so ursprünglicher, echt schwäbischer Charakter wie der ihres Mannes nur auf dem Heimatboden gedeihen konnte. Seine oft derbe und heftige Art, mit den Leuten umzugehen, setzte den unverfälschten Dialekt voraus, der bei aller Grobheit doch nicht beleidigte und verletzte, was er unter Fremden nur zu leicht hätte tun können. Dieser geniale Sproß schwäbischer Weinbauern ließ sich nicht verpflanzen, so wenig wie die heimischen Weinstöcke. Und schließlich war es ja nicht nur das Schicksal des Mannes, den seine Frau instinktiv nicht der Heimat entrissen sehen wollte, es war das Schicksal der ganzen Familie, zu der inzwischen ein Sohn und eine zweite Tochter hinzugekommen waren, für das sie sich mitverantwortlich fühlte. Daß aber dieser sonst so willensstarke und eigenmächtige Mann in einer so einschneidenden Sache nachgab, wäre sehr töricht, als Schwäche anzusehen. Hier wirkte eine stärkere, tiefere Kraft mit, die nicht aus dem Verstande, die aus dem Herzen, aus dem Blut kam. Dieses Nachgeben, dieses Sichfügen hat gerade bei einem so herrischen Charakter etwas Ergreifendes, fast möchte man sagen Rührendes, bei einem Charakter, der so ganz auf Eigenwilligkeit, auf fanatischer Verfolgung der Ziele beruhte, die er sich selber gesteckt hatte — die sein schöpferischer Genius ihm aufzwang.

In mancher Beziehung könnte man über das Wesen von Hanns Klemm — und es ist ja eine sehr wichtige Aufgabe des Biographen, in das Wesen eines Menschen einzudringen und es der Mit- und Nachwelt deutlich und verständlich zu machen — Ähnliches sagen, was Theodor Heuss in seiner Bosch-Biographie über einen anderen Revolutionär der Technik, über Gottlieb Daimler, geschrieben hat: „Daimler besaß einen dicken Schädel und einen zähen Willen, er hatte ein Gefühl für das, was er geleistet und wurde dessen doch nicht in gelassener Unbefangenheit froh. Die Erfahrungen . . .

hatten ihn empfindlich, ja mißtrauisch gemacht. Die Liebenswürdigkeit und Gefühlskraft, deren er fähig war, hatten sich verkapselt.“

Und auch das trifft zu einem guten Teil auf Hanns Klemm zu, was der Daimler-Biograph Paul Siebertz über den Erfinder des leichten Explosionsmotors schreibt: „Nichts haßte er so sehr als Halbheit bei der Arbeit; alles mußte zum Höchstmaß der Vollendung durchgeführt sein. Aber überall, wo er an leitender Stelle stand, als Werkmeister, als Direktor, als Firmeninhaber: er blieb für jeden im Werk der Arbeitskamerad. Er forderte viel: nämlich das gleiche, was er sich selbst zumutete; von jedem seiner Mitarbeiter verlangte er Gewissenhaftigkeit, Ausdauer, sauberste Arbeit, Zuverlässigkeit und vor allem Treue — Untreue hatte er nie verwunden. Er besaß die seltene Gabe, mit seinen Mitarbeitern sozusagen auf völlig gleichem Fuß zu verkehren und doch immer den nötigen Abstand zu bewahren; er blieb immer der in seinem Wesen zwar sehr starrköpfige, aber doch sehr verständnisvolle Vorarbeiter.“ —

Und wieder vergingen Wochen und Monate in emsiger Tätigkeit im Karosseriebau, im Technischen Büro und den Werkstätten, nur unterbrochen von geschäftlichen Reisen.

Der fliegerische Betrieb in Böblingen kam nie ganz zum Stillstand, und Klemm wunderte sich manchmal über die Langmut der sonst so unduldsamen Untertürkheimer Direktion unter Leitung des Dr. Jahr. Aber schließlich hatten die Herren andere, größere Sorgen, als sich um den lächerlich kleinen Flugbetrieb zu kümmern. Immerhin mußte Klemm darauf gefaßt sein, daß eines schönen Tages die Böblinger Fliegerei durch ein Machtwort der Direktion endgültig stillgelegt wurde. Dem wollte er unter allen Umständen zuvorkommen. Es mußte also etwas Entscheidendes geschehen.

Und wieder, wie schon einmal im Jahre 1924, war es Werner von Langsdorff, der die Anregung zu einem wirkungsvollen Propagandaflug gab, durch den von neuem die Weltpresse auf die Leistungsfähigkeit des von Klemm geschaffenen Leichtflugzeugs aufmerksam gemacht werden sollte. Ohne die Genehmigung der Untertürkheimer Direktion aber wäre es nicht möglich gewesen, ein größeres Unternehmen, das ja immerhin einige Unkosten verursachte, zu starten, war doch der Flugzeugbau eine nur gerade noch geduldete, mißliebige betrachtete Abteilung des Sindelfinger Daimler-Benz-Werks. Es mußte also die Direktion hierfür interessiert und gewonnen werden. Es gab keinen anderen Weg.

Sind leider auch viele Unterlagen, die Zeugnis von der schwierigen und oft gehemmten Entwicklung der Leichtflugzeug-Idee hätten geben können, im Kriege vernichtet worden, so ist doch die Abschrift eines Briefes aufbewahrt, den Hanns Klemm an die Untertürkheimer Direktion zu Händen des Technischen Direktors, Ferdinand Porsche, in dieser Sache am 7. Januar 1926 gerichtet hat:

„Von dem Herausgeber des Jahrbuchs ‚Fortschritte der Luftfahrt‘, Herrn Dr.-Ing. Werner von Langsdorff, werden wir aufgefordert, mit unserem Leichtflugzeug L 20 einen größeren Propagandaflug zu unternehmen, um damit den Gedanken des Leichtflugzeugs und die bewährten Vorzüge unserer Maschine L 20 und ihres Motors in einer größeren Öffentlichkeit durch eine besondere Tat erneut zu propagieren. Es bestünde sonst die Gefahr, daß unser hervorragend gutes Flugzeug in der Öffentlichkeit langsam vergessen würde. Herr von Langsdorff hat vor einigen Jahren nach einem gelungenen Überlandflug mit L 15 von Sindelfingen nach Bensheim unsere Leichtflugzeugbestrebungen und die bis dahin mit unserer L 15 erzielten Leistungen in hervorragender Weise in der ganzen internationalen Fach- und Tagespresse bekanntgemacht, so daß wir seinerzeit anschließend an die-

sen Pressefeldzug aus der ganzen Welt Anfragen nach diesem Flugzeug erhielten. Herr von Langsdorff beabsichtigt, auch im Anschluß an den vorgeschlagenen großen Überlandflug, den er selbst als Gast mitfliegen will, einen ähnlichen Pressefeldzug durchzuführen, ohne, wie auch seinerzeit nicht, hierfür irgendwelche Mittel oder Zuwendungen von uns in Anspruch zu nehmen.“

Als Flugstrecke dieses großen Werbefluges werde die Strecke Stuttgart—Budapest in Vorschlag gebracht. Wenn die Wetterlage es erlaube, solle der Rückflug über Graz—Klagenfurt—Salzburg—München erfolgen, wobei zum erstenmal die Alpen von einem Leichtflugzeug überquert würden, was propagandistisch von größter Bedeutung wäre.

Es werde mit einer Gesamtdauer des Unternehmens von zehn bis zwölf Tagen gerechnet, und die gesamten Unkosten würden auf 600 Mark veranschlagt.

Um die am Flugzeugbau nun einmal wenig interessierte Untertürkheimer Direktion für seinen Vorschlag günstiger zu stimmen, fügte Hanns Klemm noch hinzu: „Die Kosten erscheinen im Verhältnis zu der beim Gelingen des Unternehmens ohne Zweifel starken moralischen Wirkung besonders auch im Ausland im Vergleich zu sonst üblichen Reklamekosten und deren Erfolg mäßig. Im Falle der Durchführung des Unternehmens wird einige Zeitlang in der ganzen Weltpresse ohne besondere Aufwendung der Name ‚Mercedes‘ rühmlich erscheinen, während eine einzige größere Anzeige bekanntlich ein Mehrfaches kostet.“

Der Name „Mercedes“ — das war die Zauberformel, die Klemm hier geschickt anwandte, was wiederum zeigte, daß er, wenn es darauf ankam, auch ein guter Diplomat sein konnte. Denn der Mercedes-Flugmotor war ja ein Erzeugnis der Daimler-Benz AG., und war das persönliche Kind ihres Technischen Direktors, Ferdinand Porsche, an den das Schreiben gerichtet war.

Es hatte die gewünschte Wirkung. Der Werbeflug wurde genehmigt und die geringen Mittel dafür bewilligt.

Im Februar-März 1926 führte Hans Guritzer mit Werner von Langsdorff als Passagier den Flug durch, der zu einem glänzenden Erfolg wurde. Die Alpen wurden überquert. Die gesamte Presse des In- und Auslandes berichtete spaltenlang über diese kühne Pioniertat eines Leichtflugzeugs, war ein Hochgebirgsflug doch selbst für starkmotorige Flugzeuge zu jener Zeit immerhin noch ein Wagnis. Über Einzelheiten dieses sensationellen Fluges wird später noch berichtet.

Ein mehr zufälliges und im Grunde nebensächliches, aber in seiner Wirkung auf die nächste Umgebung und nicht zuletzt auch auf die Untertürkheimer Direktion nicht zu unterschätzendes Ereignis brachte der Herbst des Jahres 1926. In der Nähe von Mergentheim fand ein Manöver statt, an dem auch Generalfeldmarschall von Hindenburg teilnahm, und das wie üblich mit einer großen Parade abschloß. Die Kunde davon war rechtzeitig auch nach Böblingen und Sindelfingen gedrungen. „Ich entschloß mich sofort“, erzählt Hanns Klemm, „eine L 20 mit 20 PS ins Manövergelände zu schicken und auch selber mit meiner Gattin und meinem guten Freund Dr. Gußmann aus Sindelfingen im Auto dorthin zu fahren. Da, am Morgen, als wir abfahren wollten, klagte unsere Tochter Renate über Schmerzen, und es schien, als zöge eine Blinddarmentzündung herauf. Dr. Gußmann untersuchte das Kind, konnte aber nichts Sicheres feststellen. Jedenfalls instruierte er aufs beste unser Kinderfräulein, daß sie Renate, falls es schlimmer würde, sofort mit dem Auto ins Sindelfinger Krankenhaus bringen lassen solle. Er selbst unterrichtete seinen dortigen Stellvertreter. Und dann fuhren wir — eigentlich sehr leichtfertigerweise — los nach Mergentheim. Gegen Ende der Parade flog dann unser Flieger Weller mehrere Runden über dem erhöhten Gelände, was

erhebliches Aufsehen auch unter den Offizieren um Hindenburg verursachte. So kam es, daß der Reichspräsident auf uns zukam, sich meine Person vorstellen ließ, und ich von ihm einen Handschlag erhielt. Natürlich machte dieser ‚Patsch‘, den ich von Hindenburg bekam, später in ganz Sindelfingen und Böblingen großen Eindruck. Und nun, als wir schon mitten im Aufbruch waren, wurden wir von Soldaten gesucht, die meldeten, daß vom Sindelfinger Krankenhaus durchs Feldtelefon (!) nach uns angerufen worden sei! So tüchtig also war unser Kinderfräulein gewesen. Dr. Gußmann ließ einen ihm befreundeten Operateur sogleich aus Stuttgart holen, und bis wir heimkamen — war unserer Renate der Blinddarm schon längst herausoperiert.“

Das Jahr 1926 sollte nicht zu Ende gehen, ohne daß Hanns Klemm eine wirklich entscheidende Wendung seines Schicksals herbeigeführt hätte. Nach langen Überlegungen und nach vielen Gesprächen mit seiner Frau, die heimlich darunter litt, daß ja sie es gewesen war, die durch ihren Wunsch, in der Heimat zu bleiben, ihn um die Weiterentwicklung seiner flugtechnischen Pläne gebracht hatte, kam Klemm zu dem Entschluß, der Untertürkheimer Direktion einen Vorschlag zu machen, wie die Böblinger Fliegerei fortgeführt werden könne. Flugzeugbau und Flugbetrieb wolle er auf eigene Rechnung übernehmen, und zwar im Rahmen einer hierfür neu zu gründenden Firma, der die Daimler-Benz AG. das vorhandene und bisher verwendete Arbeitsgerät überlassen solle.

Nach langem Hin und Her stimmte die Direktion seinem Vorschlag zu und ließ ihn trotzdem in seiner Stellung als Technischer Direktor des Karosseriewerkes Sindelfingen verbleiben, was aus wirtschaftlichen Gründen für ihn existenzwichtig war.

Am 15. Dezember 1926 wurde die geplante neue Firma, nun also seine eigene, unter dem Namen „Leichtflugzeugbau Klemm“



als Einzelfirma gegründet. Das war der Geburtstag der Klemm-Flugzeug-Werke. Das Betriebskapital der jungen Firma betrug ganze 3000 Mark, die seine Frau seit der Inflation vom Gehalt wieder eingespart hatte. Die Belegschaft bestand aus acht Mann, die bisher den Sindelfinger Versuchswerkstätten angehört hatten. Werkmeister Fahrbach wurde nun Meister des Klemm-Flugzeugbaus und blieb bis ans Ende des zweiten Weltkrieges Leiter des Werkstattbetriebes. Zu diesen ersten Klemm-Leuten gehörten auch Heinrich und Paul Mickeler aus Holzgerlingen, dem berühmten Schreinerdorf, beide hervorragend tüchtig in ihrem Fach, der Schlosser Albert Hirner, der Monteur Höfle, ferner Hagenmeier, Rothfuß und Reiniger.

Auf diese Weise wurde die „Klemm-Fliegerei“ nun doch gerettet. Noch im gleichen Jahre wurde auf dem Böblinger Flugplatz, dem alten Gelände der Flieger-Ersatz-Abteilung 10, auch die „Werkfliegerschule Klemm“ als erste internationale Fliegerschule mit schwachmotorigen Leichtflugzeugen eröffnet. Als Leiter der Schule wurde der allen Böblinger Fliegern wohlbekannte Fluglehrer Hermann Weller gewonnen, der vorher bei der „Deutschen Luftfahrt GmbH“ tätig gewesen war. Viele Jahre lang blieb er Hanns Klemm und seinen Leuten ein guter Kamerad. — Nach dem Wiedererstehen der deutschen Wehrmacht wurde „Papa Weller“ von der Luftwaffe übernommen, und der einstige Unteroffizier brachte es bis zum Oberstleutnant, als der er die Fliegerschule Neu-Biberg bei München bis zum Zusammenbruch leitete.

Schnell wurde die „Klemm-Fliegerschule“ bekannt, und es kamen Schüler aus ganz Deutschland, auch vom Ausland und selbst von Übersee. Bald waren hier 50 bis 60 Flugschüler aus allen Bevölkerungsschichten versammelt, die im früheren Unteroffizierskasino in Kost und Logis untergebracht waren und von Frau Weller versorgt wurden. Die hervorragenden Ausbildungserfolge —

es ereignete sich auch nicht ein einziger ernstlicher Unfall — sprachen sich rasch herum.

Die Sportfliegerschule des DLV, des Deutschen Luftfahrt-Verbandes, wie er damals noch hieß, die gleichfalls den Böblinger Flugplatz benutzte, erteilte einen Auftrag auf drei L 20 — den ersten Auftrag an die neue Firma, der ihr ganz besonders wegen der mit ihm verbundenen 50prozentigen Vorauszahlung äußerst gelegen kam.

Es dauerte nicht lange und die Bestellungen häuften sich. Die Firma fing an zu verdienen.

Im Jahre 1927 nahm Hanns Klemm an einem für die Weiterentwicklung des Leichtflugzeugs sehr bedeutsamen Flug teil. Um einen Daimler-Benz-Kunden, der besondere Karosseriewünsche hatte, zu besuchen, flog er mit Weller als Flugzeugführer in einer zweisitzigen L 20 nach Nizza. Von Stuttgart aus wurde über Zürich und Lausanne durch das Rhônetal nach Südfrankreich geflogen. Auf dem Rückflug brauste der leichten Maschine ein ungewöhnlich starker Mistralsturm entgegen. Auf eine Landstraße herabblickend, bemerkte Klemm zu seinem nicht geringen Erstaunen, daß die Radfahrer, die dort unten sich abstrampelten, scheinbar schneller waren als sein Flugzeug. Man landete nördlich von Avignon und blieb dort ein paar Tage, um das Ende des Sturmes abzuwarten. Auf dem Weiterflug zwang sie der verfluchte Kipphebel des Mercedes-Motors, auf einem Militärflugplatz hinter Lyon zwischenzulanden und dann noch einmal in Lausanne und in Zürich. Man kann sich leicht vorstellen, daß Hanns Klemm eine gehörige Wut auf diesen zerbrechlichen Kipphebel bekam. In Zürich trafen sie den französischen Sportflieger Thorez, der Klemm auf den 40-PS-Salmson-Motor aufmerksam machte. Dieser Hinweis hatte einen weiteren wesentlichen Fortschritt für den

Leichtflugzeugbau zur Folge. Im Laufe der Zeit hatte sich nämlich immer wieder beim praktischen Flugbetrieb herausgestellt, daß eine größere Leistungsreserve in vielen Fällen erwünscht gewesen wäre, ohne daß die besonderen Eigenarten des Leichtflugzeuges dafür hätten aufgegeben werden müssen.

Nach Böblingen zurückgekehrt, bestellte Klemm sofort einen Salmson-Motor in Paris. Dieser wurde in eine nach Klemms Entwürfen von Lusser umkonstruierte L 20, die L 25, eingebaut, der dann später als weitere neue Type mit noch stärkeren Motoren die L 26 folgte. Beide waren, wie auch die L 20, Tiefdecker, doch wurde statt Leinwandbespannung jetzt eine Sperrholzbeplankung verwandt.

Dieser Übergang von der L 20 zur L 25 war die Voraussetzung für neue große Erfolge des Leichtflugzeugbaus. Von der L 25 sollten dann im Laufe der Jahre annähernd 600 gebaut und verkauft werden, von der L 26 etwa 50.

Die guten Schulungserfolge der Klemm-Fliegerschule und der Böblinger Sportfliegerschule bewirkten, daß nun auch von anderen deutschen Fliegerschulen und, was Klemm ganz besonders dankbar begrüßte, nun auch von einzelnen Privatleuten des In- und Auslandes Aufträge einliefen.

Längst konnte Weller allein den ständig wachsenden Flugbetrieb nicht mehr bewältigen. Als weitere Klemm-Fluglehrer waren Huppenbauer und Kopp hinzugekommen, die heute schon legendäre Figuren der alten Sportfliegerei sind und untrennbar zur Böblinger Fliegertradition gehören. Beide arbeiten jetzt bei den Daimler-Benz-Werken. Richard Kopp, das „Richardle“, ist der Sohn des allen alten Fliegern wohlbekannten Besitzers des Hotels zur „Post“ in Böblingen. In diesem Hotel spielte sich schon seit dem ersten Weltkrieg ein sehr wesentlicher Teil des geselligen Böblin-

ger Fliegerlebens ab, nicht zuletzt waren es die beiden hübschen Töchter des Hauses, die den Hauptanziehungspunkt bildeten.

Angesichts der günstigen Entwicklung in Flugzeugbau und Schulbetrieb faßte Klemm den Plan, die kleine, im Vorjahr gegründete Firma nun auf eine breitere, wirtschaftlich gesichertere Basis zu stellen.

Diesem Plan kam ein völlig unerwartetes Ereignis fördernd zu Hilfe. Die nach dem Krieg immer noch irgendwie weiterbestehenden deutschen Flugzeugbauunternehmen erhielten trotz „Bauverbot“ offenbar laufende Unterstützungen vom Reich durch „schwarze Aufträge“. Als diese Tatsache in Kreisen des Reichstags bekannt wurde, verlangte man kategorisch, daß dieser „Unfug“ aufhören müsse. Um den Firmen aber einen Übergang zu „normaler“ Friedenswirtschaft zu ermöglichen, sollten sie eine einmalige angemessene „Abfindung“ erhalten.

Von dieser Möglichkeit erfuhr Klemm durch Fritz Siebel, der seit dem „Deutschen Rundflug“, an dem er auf einer L 21 teilgenommen hatte, so etwas wie sein Berliner Vertreter war, und es Anfang der dreißiger Jahre als Leiter des Berliner Büros offiziell wurde. Fritz Siebel erreichte es auch, für die Firma „Leichtflugzeugbau Klemm“ eine Abfindung herauszuholen, die nach einer Besprechung Klemms mit der dreiköpfigen Reichstagskommission ohne langes Feilschen auf 100 000 RM bemessen wurde. Auf diese unverhoffte Weise kam die kleine Einzelfirma zu einer für ihre Verhältnisse recht gediegenen finanziellen Grundlage.

So konnte am 18. Februar 1927 die Gründung der „Leichtflugzeugbau Klemm GmbH“, der „LFK“, mit einem Kapital von 155 000 RM erfolgen. Zu den Gesellschaftern gehörten außer Hanns Klemm und seiner Frau seine Schwester Cläre Fuchs, sein Schwiegervater, der Fabrikant Gottlob Seeger, sein Schwager

Direktor Hermann Mayer, sein Freund, der Arzt Dr. Gußmann, sein Berliner Vertreter Fritz Siebel und die Herren Fabrikanten Dr. Paul Eberspächer, Adolf Eberspächer, Paul Braun, Alfred Leibfried und der Rechtsanwalt Dr. Merz. Das Betriebskapital des Unternehmens wurde sodann noch ansehnlich vermehrt durch ein Aufbaudarlehen der Stadt Böblingen in Höhe von 80 000 und eines von 100 000 RM des Landes Württemberg.

Auf Ersuchen dieser behördlichen Geldgeber mußte ein Aufsichtsrat eingesetzt werden, in dem der Vertreter des Landes Württemberg, Herr Ministerialdirektor Staiger, den Vorsitz hatte. Sein flugbegeisterter Mitarbeiter, Herr Regierungsrat, heute Oberregierungsrat a. D., Biser, hat dann die Interessen der Firma Klemm in den folgenden Jahren sehr gefördert, wie er sich überhaupt um den württembergischen Flugsport bis heute große Verdienste erworben hat.

Die „Leichtflugzeugbau Klemm GmbH“ bestand in dieser Form bis zum Jahre 1939, in welchem Jahre sie wieder in eine Einzelfirma umgewandelt wurde.

Als zweiten Geschäftsführer und Kaufmännischen Leiter der Gesellschaft berief Hanns Klemm Christian Schwegler, der leider schon 1932 starb. Den Einkauf übertrug er Wilhelm Kazmaier als Prokurist.

Nun aber konnte Klemm seine vertragliche Tätigkeit als Technischer Direktor des Daimler Karosseriebaus unmöglich weiter fortsetzen, sondern mußte seinen noch für viele Jahre gültigen Anstellungsvertrag zu lösen versuchen. Die Verhandlung mit dem Vorstand verlief durchaus harmonisch und endete mit dessen Einverständnis zur sofortigen Lösung des Anstellungsvertrages. Darüber hinaus — und dies kennzeichnet den harmonischen Verlauf der Verhandlung — machte die Daimler-Gesellschaft Klemm die Villa in der Bahnhofstraße 38 zum Geschenk, die der Gesellschaft gehörte, und in der er bisher zur Miete gewohnt hatte.

Kurze Zeit danach verkaufte Hanns Klemm dieses Haus jedoch, um nach Böblingen überzusiedeln, wo er das schöne große Haus in der Waldburgstraße 29 erworben hatte, das er von da an bis zu dessen Beschlagnahme im Jahre 1945 bewohnte.

Viele von denen, die damals von der Gründung der eigenen Firma erfuhren, schüttelten den Kopf. Wie konnte dieser begabte und tüchtige Mann eine gutbezahlte Direktorenstellung bei Daimler-Benz aufgeben, die es ihm ermöglicht hätte, ein sorgloses Leben zu führen. Was hatte er es nötig, seine eigenen Ersparnisse, die seiner Verwandten und Bekannten zusammenzuscharren, um eine Gesellschaft zu gründen, deren Schicksal höchst ungewiß war. Von geschäftlich Neunmalklugen wurde diese Gründung geradezu als ein Wahnsinn bezeichnet. Wie konnte jemand in einer Zeit schwersten wirtschaftlichen Niederganges — die Inflation mit ihrem astronomischen Zahlenchaos hatte sich ja kaum erst ausgetobt — es wagen, eine Gesellschaft zur Herstellung eines Erzeugnisses zu gründen, für das der „Markt“ überhaupt erst geschaffen werden mußte? Diese Gründung schien von vornherein geschäftlich aussichtslos zu sein — eine verlorene Sache.

Die hilfsbereiten Verwandten und Freunde wurden in der rein kapitalistisch eingestellten Geschäftswelt jener Zeit mitleidig bedauert. Der einzige, der von allen diesen Zweifeln unberührt blieb, war der Gründer der Gesellschaft. Er blieb es auch in späteren Jahren trotz härtester Rückschläge, durch die das junge Unternehmen manchmal bis nahe an den Rand des Abgrunds geriet, so daß er mit seinem Mitarbeiter Schwegler sorgenvoll beraten mußte, woher das Geld für den nächsten Zahltag zu beschaffen sei.

Im unbeirrbareren Glauben an die Richtigkeit seiner Idee, in der festen Zuversicht auf seine unversieglige Arbeitskraft und die seiner wenigen treuen Mitarbeiter, gestützt auf die ersten großen

Erfolge, nicht zuletzt beim „Deutschen Rundflug 1925“, setzte Hanns Klemm für die Gründung und den Aufbau der neuen Gesellschaft alles ein, was er besaß: seine und seiner Familie materielle Existenz, seine Gesundheit und sein Ansehen.

Nur aus diesem Geist heraus, der trotz aller Widerwärtigkeiten und Schicksalsschläge ohne zu schwanken, beinahe nachtwandlerisch, seinem Ziel zustrebte, ist der stürmische, unaufhaltsame — für Außenstehende geradezu märchenhafte — Aufstieg der Klemm-Werke bis zum Jahre 1933 zu verstehen und zu würdigen. Dabei ist stets zu bedenken, daß das Interesse der Käufer für das Erzeugnis dieser Werke, daß das Bedürfnis nach „Leichtflugzeugen“ während des Aufbaus des neuartigen Unternehmens von ihm selbst durch wagemutige und kostspielige Werbung in der ganzen Welt erst geweckt werden mußte.

Es ist der Geist, der alle Pioniere treibt, der Geist als Bahnbrecher für etwas Neues. Er ist auf die Verwirklichung einer Idee gerichtet, nicht auf die Erzielung von Gewinn. Das unterscheidet den Pionier vom Kaufmann. Dieser will verdienen, jener will schaffen. Dieser sieht den Lohn seiner Arbeit im Reichtum, jener im Erfolg seines Werks. Reichtum als solcher hat Hanns Klemm nie interessiert. Nur aus diesem Geist heraus ist auch die wirtschaftspolitische Einstellung Hanns Klemms zu begreifen. Sie war von allem Anfang an antikapitalistisch. Niemals hat er seine Gründung als ein kapitalistisches Unternehmen betrachtet, dessen Aufgabe es sein sollte, schnell hohe Erträge zu erzielen. Darum war er auch jederzeit in der Lage, Risiken einzugehen, die für ein kapitalistisches Unternehmen grundsätzlich untragbar gewesen wären und die von ihm immer wieder eingegangen werden mußten, um nur den Bestand seiner Gesellschaft — ganz unbekümmert um jeden Gewinn —, um nur ihre „nackte Existenz“ zu retten.

Diese Wirtschaftspolitik fand darin ihren Ausdruck, daß selbst

in guten Jahren, in denen viel verdient wurde, die Gesellschaft nach dem Willen ihres Gründers keine Dividenden ausschüttete. Der Gewinn sollte der inneren finanziellen Stärkung des Unternehmens dienen. Dieser grundsätzlichen Einstellung war es zu verdanken, daß der außerordentlich kostspielige Aus- und Aufbau der Werke, daß der Erwerb von Grundstücken und Bauten, die Errichtung von Gebäuden, die Anschaffung von Maschinen, Werkzeugen und Einrichtungen im wesentlichen ohne Inanspruchnahme fremder Gelder aus den eigenen Mitteln der Gesellschaft finanziert werden konnten.

Allerdings kamen — das Glück paarte sich hier dem Genie — große Lizenzerglöse aus Patenten und Erfindungen hinzu, von denen wir zu gegebener Zeit noch Näheres hören werden, die Hanns Klemm zum größten Teil zur Stärkung seines Betriebes verwandte, wodurch die eigene und unabhängige Finanzierung erheblich erleichtert wurde.

Es ist nicht weiter erstaunlich und von ihrem Standpunkt aus auch begreiflich, daß nicht alle Gesellschafter des neuen Unternehmens mit dieser idealistischen Geschäftsführung seines Gründers und Direktors einverstanden waren.

Nach seinem persönlichen Ausscheiden aus der Daimler-Benz-Gesellschaft konnte nun auch die Leichtflugzeugbau Klemm GmbH nicht mehr in den Büros und Hallenräumen des Sindelfinger Werks verbleiben, die man ihr so lange freundlicherweise noch überlassen hatte. Auf dem Gelände des Böblinger Flugplatzes fand sich dann auch schon bald ein fürs erste geeigneter Ersatz. Die Büroräume der Firma wurden zunächst in einer kleinen, gut gebauten Holzbaracke untergebracht, die unmittelbar auf dem Flugplatz stand und bisher provisorisch der Deutschen Lufthansa gedient hatte. Diese hatte im Januar 1926 hier den Luftverkehr er-

öffnet, nachdem ihn von April 1925 ab der Deutsche Aero-Lloyd gemeinsam mit der Firma Junkers betrieben hatte. Der Böblinger Flugplatz wurde der Verkehrsflughafen von Stuttgart, bis ihn der Flughafen Echterdingen ablöste. In den Jahren 1928/29 wurde dann das eigentliche Flughafengebäude der Lufthansa gebaut, das später von der Luftwaffe übernommen wurde, die am Ostrand des zum „Fliegerhorst“ gewordenen Flugplatzes große Kasernen anlegte.

Für Werkstatt und Lager konnte eine alte, leerstehende Halle der Flieger-Ersatz-Abteilung 10 benutzt werden, in der später ein Luftfahrtmuseum Unterkunft fand, das von der großen Berliner Luftfahrt-Ausstellung am Lehrter Bahnhof übernommen wurde.

Erst nachdem nun das ganze Werk, wenn auch zunächst nur behelfsmäßig, in Böblingen untergebracht war, konnte eigentlich von einer „Böblinger Klemm-Fliegerei“ gesprochen werden, welcher Begriff bald Weltgeltung erlangte.

Zu dieser Zeit waren auf dem Flugplatz Böblingen sehr bekannte Persönlichkeiten, Hauptmann von Stanischewsky, der Leiter der Luftpolizei, Major a. D. Palmer, der Leiter der DLV-Fliegerschule, der Flughafendirektor Lutz und Werkmeister Thumm.

Schon vor und erst recht seit der Gründung der Gesellschaft waren aber sowohl mit der Stadt Böblingen wie auch mit der Stadt Sindelfingen Verhandlungen über eine endgültige Unterbringung in guten, soliden Anlagen geführt worden. Da die Sindelfinger Vorschläge Neubauten für Büro und Betrieb nur auf der Sindelfinger Markung jenseits des Flugplatzes ohne direkten Zugang zu diesem vorsahen, entschied sich Hanns Klemm schließlich für das Böblinger Angebot, nach dem die baulichen Anlagen unmittelbar am Flugplatz entlang der Calwer Straße liegen sollten. In diesem Angebot war eine bereits vorhandene kleinere Flugzeughalle enthalten, die ursprünglich Hellmuth Hirth gehört hatte. Dieser hatte

hier Flugzeuge bauen wollen, war aber nicht dazu gekommen. Die Halle konnte mit einem dazugehörigen Grundstück von 40 Ar in Erbpacht übernommen werden. Außerdem stellte die Stadt Böblingen die Gewährung des bereits erwähnten Aufbau-Darlehens von 80 000 RM in Aussicht. Es zeigte sich später, wie richtig es war, dieses so günstige und großzügige Angebot der Stadt Böblingen anzunehmen.

Zwei weitere Grundstücke daneben und gegenüber auf der anderen Straßenseite von je etwa 35 Ar konnten gleichzeitig käuflich erworben werden, durch deren Bebauung die bestehende Hirth-Halle zweckmäßig erweitert werden konnte. Die fertige Anlage umfaßte nun Betriebsbüro, Materialprüfung, Lager, Herstellung der Einzelteile, Schlosserei, Flaschnerei, Rumpf- und Flächenbau, Montage, Lackiererei und Garage.

Im Jahre 1931 kam infolge der Vergrößerung des Betriebes noch eine große Halle zum Abstellen der Flugzeuge hinzu, die Klemm auf Abbruch von den früheren Pfalz-Flugzeugwerken erworben hatte und deren Einzelteile in schwierigem Transport nach Böblingen befördert werden mußten. In dieser Halle standen nun in Reih und Glied, wie am Schnürchen ausgerichtet, die fertigen Flugzeuge und harrten ihrer künftigen Bestimmung.

Noch 1928 wurden auch für die bisher in der Holzbaracke untergebrachte Verwaltung geeignete Räume in dem in nächster Nähe des Betriebes gleichfalls an der Calwer Straße gelegenen früheren Unteroffizierskasino der FEA 10 gefunden.

Im Jahre 1934 kam ein weiterer Fabrikkomplex als Werk II hinzu, ein großes Fabrikgebäude mit vielen Nebenbauten, die später durch Übernahme eines ganzen Reichsarbeitsdienstlagers noch ergänzt wurden. Die um 1920 errichtete Fabrik diente Mitte der zwanziger Jahre der Firma Contessa für ihre Kamera-Herstellung, bis diese von Zeiss-Ikon übernommen wurde. Von ihr mietete

Klemm zunächst den ganzen Gebäudekomplex und erwarb ihn 1939. Dorthin wurden allmählich Reparaturabteilung, Lager, Lackiererei, Sattlerei, und in die oberen Stockwerke die Teilefertigung verlegt. Dieses Gebäude, das den Krieg überdauert hat, während von Werk I kaum mehr ein Stein auf dem anderen steht, liegt in dem Dreieck zwischen den Schienensträngen der Bahnlinie Böblingen—Stuttgart und Böblingen—Sindelfingen, entlang der Sindelfinger Straße. Neben der Pförtnerie an der Haupteinfahrt steht noch ein kleines Bürohaus, in dem heute die Gesellschaft „Klemm-Technik“ ihren Sitz hat.

Die Jahre zwischen 1927 und 1932 waren die wohl erfolgreichsten und glücklichsten, auf alle Fälle aber die unabhängigsten in dem arbeitsreichen Leben Hanns Klemms.

In Robert Lusser hatte er sich einen äußerst fähigen Konstrukteur herangezogen, einen würdigen Nachfolger Martin Schrenks. Im Jahre 1932 ging Lusser jedoch schon von Klemm aus zu Messerschmitt und später zu Heinkel. Die Fliegerschule war in vollem Gang. Die Schulung erfolgte bis 1930 fast ausschließlich auf der bewährten L 20, die den Weltruf des deutschen Leichtflugzeugs begründet hat. Die Idee Hanns Klemms verwirklichend, war es das Flugzeug für Schulung, Sport und Reisen, das „Flugzeug für jedermann“, das „Volksflugzeug“ geworden.

Im Herbst 1927 kamen zwei Amerikaner nach Böblingen, die Herren George Kern und Willibald Seypelt. Mit der L 20 unternahmen sie einen Flug nach Budapest und waren davon so begeistert, daß sie das Flugzeug kauften, um es nach den USA mitzunehmen. Sie deuteten sogar die Möglichkeit eines Lizenzerwerbs an und luden Hanns Klemm ein, nach Amerika zu kommen. Er folgte dieser Einladung um so lieber, als er doch ernste Bedenken wegen eines unberechtigten Nachbaus seiner Flugzeuge

bekam. Zur Überfahrt im März 1928 benutzte er die „Dresden“ und nahm außer seinem Piloten Franz Kirsch fünf Flugzeuge des Typs L 20 mit. Aber drüben wollte zunächst kein Geschäft zustande kommen. Herr Kern erwies sich zwar als liebenswürdiger Gastgeber, vermied es aber, ebenso wie sein Vater, es zu einer konkreten Besprechung über den Lizenzerwerb kommen zu lassen, und so zog sich die Zeit für das ungestüme Temperament des Schöpfers der Leichtflugzeuge viel zu langsam und in qualvoller Nutzlosigkeit hin.

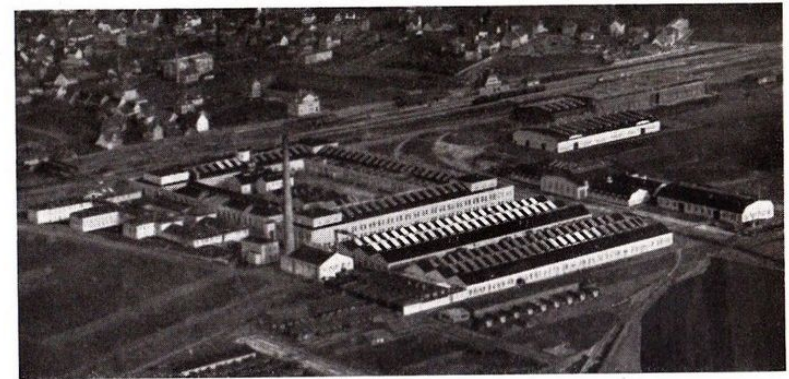
Schließlich gelang es Klemm eines Tages, mit seinem Koffer aus der hoch im Norden von New York gelegenen Wohnung seines Gastgebers zu entkommen. Ein auf der Straße angehaltenes Taxi brachte ihn nach Brooklyn zur Wohnung der Familie Kaiser, die er von früher her kannte. Frau Lydia Kaiser war jahrelang als Säuglingsschwester bei der Klemmschen Familie in Böblingen beschäftigt gewesen; Herr Kaiser hatte die Generalvertretung der weltbekannten Schwenninger Uhrenfabrik Mauthe. Dort fand Hanns Klemm eine ruhige Unterkunft in dem lärmvollen Durcheinander der Riesenstadt New York.

In dieser Zeit machte er immerhin einige Bekanntschaften, die ihm für seine geschäftlichen Absichten nützlich schienen. So lernte er den damals sehr bekannten New Yorker Zeitungsverleger Mac-Feddon kennen, der sich zwar sehr für seine Leichtflugzeuge interessierte, dem aber an einer Lizenz nichts gelegen war.

Dann wurde er von dem Leiter der Daimler-Benz-Vertretung, den er aufgesucht hatte, mit einem Mr. Uppercu zusammengebracht, der offenbar etwas mit Flugzeugen zu tun hatte. Bei diesem schien nun wirklich ein sehr starkes Interesse an den Klemm-Flugzeugen vorhanden zu sein, und dennoch vergingen Wochen, ohne daß in den Verhandlungen sich ein Fortschritt bemerkbar machte.

Allmählich wurde die Situation für Hanns Klemm verzweifelungs-  
voll, zumal auch seine Geldmittel zur Neige gingen. In immer be-  
drückterer Stimmung fuhr er täglich zwischen Brooklyn und New  
York hin und her, wo er ständiger „Drink“-Gast bei Mr. Uppercu  
war, ohne daß seine Sache auch nur einen Schritt weitergekommen  
wäre. Beinahe war er schon entschlossen, nach Deutschland zurück-  
zukehren. So stand er auch eines Tages auf der 14. Straße, als er  
aus einer Ladentür heraus das von einer Schallplatte gespielte Lied  
„In der Heimat, in der Heimat, da gibt's ein Wiedersehen“ hörte.  
Das Heimweh packte ihn so stark, daß er in den Laden trat und  
sich die Platte kaufte. Auch dies ein überraschender und für „den  
zarten Kern in der rauhen Schale“ charakteristischer Zug!

Da bringen am 13. April 1928 Extrablätter die Nachricht, daß  
die Ozeanflieger, der bisherige Nachtflugleiter der Deutschen Luft-  
hansa, Fliegerhauptmann und Pour-le-mérite-Flieger Hermann  
Köhl, der irische Major Fitzmaurice und Freiherr von Hünefeld,  
der Organisator des Flugs, in der „Bremen“, einer Junkers W 33,  
nach sechsunddreißigeneinhalbstündigem Fluge in Labrador gelandet  
und bei der Landung ins Eis eingebrochen, doch alle drei wohlauf  
seien. Ein Sturm der Begeisterung ging durch New York, durch  
ganz Amerika. Jeder wollte der erste sein, um die deutschen Flieger  
von Greenly-Island, dem Ort ihrer Landung, abzuholen. Und  
auch Hanns Klemm faßte sofort den Entschluß, eine seiner Ma-  
schinen starten zu lassen. Aber die schnelleren Flugzeuge anderer  
Flieger kamen ihm zuvor. So konnte er die deutschen Landsleute  
erst bei ihrer Ankunft auf dem New Yorker Flughafen begrüßen.  
Er begleitete sie auf ihrer Triumphfahrt durch den Konfettiregen  
des jubelnden New York. Aus seiner Bekanntschaft mit dem Frei-  
herrn von Hünefeld entwickelte sich später eine dauerhafte und  
herzliche Freundschaft. Wir werden von Hünefeld in Böblingen als  
Klemm-Flugschüler wieder begegnen.



*Daimler-Werke in Sindelfingen. Ganz rechts hinten die Flugzeughalle (1924)*



*Werk I in Böblingen. Links die große Abstellhalle (1932)*



*Werk II in Böblingen.  
Hauptgebäude für Reparatur und  
Teilefertigung (1940)*

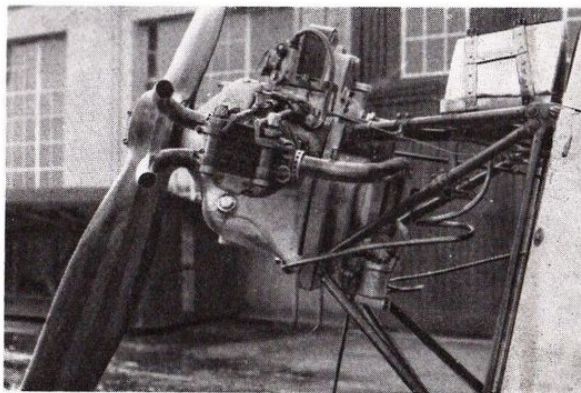


Reichspräsident  
von Hindenburg  
beim Manöver  
in Bad Mergentheim.  
Hanns Klemm (rechts)  
als salopper Manövergast  
(1926)

Der von Porsche  
konstruierte  
20-PS-Mercedes-Motor



Hanns Klemm  
mit Mr. Uppercu  
in New York (1928)



Oberst Lindbergh  
fliegt mit der L 20,  
New York (1928)

Aber auch noch eine andere wertvolle und für den Erfolg der Amerikareise nun tatsächlich entscheidende Persönlichkeit lernt Klemm auf dem New Yorker Flughafen Roosevelt-Field kennen. Er wird Charles Lindbergh vorgestellt, der gleichfalls zum Empfang der deutschen Flieger hierher gekommen ist. Klemm bietet ihm einen Flug mit einer L 20 an, die er auf dem Flughafen untergebracht hat. Gern macht Lindbergh von dem Angebot Gebrauch und nimmt auf seinem Flug als Passagier den Sekretär der „Guggenheim Foundation“ mit. Über die hervorragenden Flugeigenschaften dieser Maschine äußert er sich nicht nur Klemm, sondern auch anderen gegenüber voll ehrlicher Begeisterung. Mr. Uppercu, der überall seine Leute hatte, hörte von Lindberghs Flug mit der Klemm L 20 — über den auch mit Bildern in den Zeitungen berichtet wurde — und war davon offenbar so stark beeindruckt, daß er Hanns Klemm sofort zu sich bat. Und diese Unterredung führte nun endlich zu dem so lange ersehnten Abschluß eines Lizenzvertrages, der die Gründung der „Klemm-Aero-Marine-Corporation“, New Jersey, zur Folge hatte. Klemm erhielt eine Lizenzgebühr von 45 000 Dollar. So hatte die Reise doch noch einen vollen Erfolg. Wieder mit der „Dresden“ kehrte er nach Europa zurück. — Franz Kirsch blieb noch einige Zeit in Amerika und kam danach wieder nach Böblingen zurück, von wo aus er später zu den AGO-Werken in Oschersleben ging und schließlich Direktor bei der Firma Hentschel wurde, deren Pariser Büro er übernahm.

Gemeinsam mit Lusser entwickelte Klemm in den folgenden Jahren die Typen L 25 und L 26 immer weiter, verbesserte sie und paßte sie den verschiedensten Zwecken an. So wurden sie für alpine Flüge mit Schneekufen versehen, mit Schwimmern als WL 26 bV in Wasserflugzeuge verwandelt, als Schleppmaschinen



für Segelflugzeuge hergerichtet, wofür sie sich ganz besonders gut eigneten. Sie dienten der Schulung, dem Sport und der Reise. Das Baumuster L 25 a I war darüber hinaus zum erstenmal auch für Kunstflüge geeignet. Alle diese Flugzeuge waren Doppelsitzer. Neben dem bewährten Salmson-Ad-9-Motor mit einer Leistung von 40/45 PS wurden auch andere Motoren eingebaut, der alte Mercedes F 7502 a mit 20/24 PS, der Hirth-Motor HM 60 (R) mit 60/72 und 70/82 PS, der Siemens Sh 13 A oder B mit 80/90 PS, der Argus As 8 mit 80/100 und 100/120 PS, der Cirrus Mark III mit 85/95 PS, der Cirrus Hermes mit 105/120 PS und der Siemens Sh 14 a mit 130/150 PS. Wie man sieht, stiegen die Motorleistungen immer mehr an, infolge der gleichfalls steigenden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Sportflugzeuge.

In den Herbst des Jahres 1928 fiel ein Ereignis, das wieder einmal die ganze Weltpresse veranlaßte, sich mit dem Leichtflugzeug zu beschäftigen. Der junge Freiherr von König-Warthausen war mit einer L 20 mit 20 PS zunächst nach Moskau gestartet und setzte seinen Flug nach Indien und China und, von einer kurzen Seereise unterbrochen, nach Japan fort, bis er nach Zurücklegung von 36 000 Kilometern am 3. September 1929 in New York landete. Er erhielt hierfür als erster den neugestifteten Hindenburg-Pokal, der nach ihm noch vier anderen bekannten deutschen Fliegern für ihre großartigen Leistungen auf Klemm-Flugzeugen zugesprochen wurde. Im zweiten Teil wird noch ausführlich von diesen Flügen zu sprechen sein.

Am 10. Mai 1930 konnte man in Böblingen den 15 000. Flug einer L 20, der D 608, feiern, was für die robuste Konstruktion dieser Flugzeuge sprach. In einer Festrede stellte Hanns Klemm folgende interessante Berechnung an: „Würde man pro Flug dieses Flugzeugs D 608 nur eine Stunde Dauer rechnen, so ergäben sich als Betriebszeit dieses Flugzeugs, natürlich nur der Zelle, 15 000 Flug-

stunden oder bei einer Geschwindigkeit von rund 100 Kilometern 1 500 000 Flugkilometer. Diese Strecke entspricht ungefähr dem 35fachen Erdumfang oder beinahe einer Reise zum Mond und zurück. Diese Betrachtung zeigt wohl, in welchem Maße dieses zierliche Leichtflugzeug dauerhaft und beständig ist. Bemerkenswert ist dabei, daß dieses Flugzeug zahlreiche Kameraden aus demselben Stall hat, die fast zwei Drittel und viele über die Hälfte der gleichen Leistung schon hinter sich haben, und dennoch können sie alle noch ihren täglichen harten Dienst in der nicht sehr zarten Schulpraxis tun.“

Mehr als dreihundert Klemm-Leichtflugzeuge flogen im Jahre 1930 schon in aller Welt. Es gab kein zivilisiertes Land, in dem das Klemm-Flugzeug nicht vertreten war. Weit mehr als fünfhundert Piloten waren bis zu diesem Zeitpunkt auf Klemm-Flugzeugen ausgebildet worden.

Im Sommer 1930 flog Hanns Klemm mit einer von Meister Fahrbach gesteuerten L 25 mit dem 40-PS-Salmson-Motor in das Nordseebad Sankt Peter, wo seine sehr zarte Tochter Renate sich zur Kräftigung aufhielt. Als besondere Überraschung nahm er seinen damals etwa zehnjährigen Sohn Hannsjürgen mit. Viel Aufsehen unter den Badegästen erregte es, als das Flugzeug auf dem Strand landete, den es zuvor in zahlreichen Runden überflogen hatte. Fahrbach flog allein nach Kopenhagen zu einer Flugvorführung weiter. Nach einigen Tagen wurde gemeinsam der Rückflug über Berlin angetreten.

Im Jahre 1931 ging aus dem Böblinger Konstruktionsbüro wieder etwas ganz Neues, Aufsehenerregendes hervor. Es entstanden die ersten Kabinen-Reiseleichtflugzeuge der Welt. Die großen Fernflüge von Klemm-Fliegern hatten den Wunsch nach einem bequemen, geschlossenen Reiseflugzeug geweckt. Nun bau-

ten Klemm und Lusser auf den Erfahrungen aus der Herstellung aller bisherigen Typen auf, behielten den traditionellen Sicherheitsgrundsatz bei, nutzten auch noch die beim Karosseriebau neuerdings gemachten aerodynamischen Erfahrungen aus und entwickelten so die viersitzige KL 31 und die dreisitzige KL 32. Beide Maschinen waren freitragende, zweiholmige Tiefdecker. Über die technischen Daten dieser neuen Typen unterrichtet eine Tabelle im Anhang.

Das Erscheinen dieser neuen schnellen Limousinenflugzeuge erweiterte den Verwendungsbereich der Klemm-Flugzeuge sehr wesentlich. Die beiden neuen Baumuster waren dazu berufen, eine im Privatreise-Luftverkehr bisher recht fühlbare Lücke auszufüllen. In den komfortabel ausgestatteten Limousinen saß man bequem und geschützt und konnte auch noch reichlich Gepäck mitnehmen. Sie wurden daher besonders von Unternehmern, Kaufleuten, Verbänden und Behörden für Geschäfts- und Dienstreisen bevorzugt. Der tüchtige Kaufmann flog mit der Klemm-Limousine zu Ausstellungen und Konferenzen; der eilige Berichterstatter bediente sich dieser schnellen Maschine, um rechtzeitig an den Brennpunkten des Interesses zu sein; der passionierte Weltenbummler hatte nun das ideale Flugzeug für seine großen Auslands- und Weltflüge.

Häufig sind diese neuen Klemm-Limousinenflugzeuge auch zum Transport von hochwertigen Waren, Briefen, Zeitungen, für einen außerplanmäßigen Taxiverkehr und im Zubringerdienst der großen Fluglinien eingesetzt worden. Sie fanden auch im Sanitätsdienst Verwendung, wenn es sich darum handelte, Kranke oder Verletzte auf schnellstem Wege in ärztliche Behandlung zu bringen oder Verbandstoffe und Medikamente zu einer Unfallstelle oder an ein Krankenlager zu befördern. Oft hing das Leben eines Patienten von solchen eiligen Flügen ab. Manche sehr erfolgreichen, sogenannten „Keuchhustenhöhenflüge“ wurden in Böblingen durchgeführt.

In den Kolonien, besonders im afrikanischen Busch, stehen auch heute noch Klemm-Flugzeuge im Dienste der Missionen als Helfer in der Not, indem sie verirrtten Karawanen, Kranken und Verwundeten zur rechten Zeit Hilfe bringen.

Ein neues, sehr aussichtsreiches Verwendungsgebiet fanden die Klemm-Leichtflugzeuge in den dreißiger Jahren in der damals aufkommenden „Luftreklame“. Bei großen Versammlungen unter freiem Himmel oder bei Sportfesten konnten Flugblätter abgeworfen werden. Weithin sichtbare Leuchtschriften, die durch Lampengruppen an den Unterseiten der Tragflächen gebildet wurden, erschienen am nächtlichen Himmel, oder die Flugzeuge schleppten am Tage deutlich lesbare Spruchbänder hinter sich her.

So also konnte Hanns Klemm mit der Entwicklung seines Betriebes und dem Verkauf seiner Flugzeuge zufrieden sein.

Nach dem erfolgreichen Abschluß des Lizenz-Vertrages in Amerika war Klemm besonders daran gelegen, nun auch in England seine Flugzeuge in Lizenz bauen zu lassen. Die Verhandlungen mit einem Mr. Hall, der mit seinem Sohn nach Böblingen gekommen war, endeten mit der Vereinbarung einer Lizenzgebühr von 3500 Pfund und führten zur Gründung der British Klemm Company, London. Die englische Firma stellte Flugzeuge der Typen Klemm L 25 und L 26 wie auch KL 31 und KL 32 her. Schon 1933 aber gab sie ihre Produktion wieder auf.

In noch nicht sechs Jahren hatte also Hanns Klemm sein Ziel erreicht. In einem so verblüffend kurzen Zeitraum hatte er eine neue Idee, die Idee des Leichtflugzeuges, durchgesetzt. Da konnte man wohl mit Recht von einer stürmischen, einzigartigen Entwicklung sprechen.

Die Klemm-Leichtflugzeuge hatten die Führung auf dem Gebiet der Schul-, Sport- und Reiseflugzeuge übernommen. Der Klemm-Export in diesen Flugzeugen war zu jener Zeit größer als der

irgendeiner anderen deutschen oder ausländischen Firma. Und für den Inlandsabsatz galt das gleiche. Dies letztere war um so überraschender, als die am 22. Mai 1926 zwischen Deutschland und den Alliierten getroffenen „Pariser Vereinbarungen“ zwar die volle Freiheit des deutschen Luftverkehrs hergestellt, dem deutschen Flugsport aber um so stärkere Fesseln angelegt hatten. Die deutsche Regierung mußte sich verpflichten, ihn nicht mehr mit staatlichen Mitteln zu unterstützen, wie das in allen anderen Ländern geschah. Das bedeutete, zumal für einen so verhältnismäßig teuren Sport, ein schweres Hemmnis. Alle Mittel zum Ankauf von Sportflugzeugen und zur Ausbildung von Sportfliegern mußten bis zum Jahre 1933 auf privatem Wege aufgebracht werden.

In den schweren Jahren von 1929 bis 1932, in denen die ganze deutsche Wirtschaft allmählich zerbrach, konnte die, wirtschaftspolitisch betrachtet, unwirtschaftliche Klemm-Gesellschaft Weltgeltung erringen, ja, es war ihr in diesen Jahren, in denen überall in Deutschland die Entlassungen von Arbeitern sich häuften, sogar möglich, nicht bloß ihre Belegschaft zu erhalten, sondern mit ihr noch Überstunden zu machen und darüber hinaus in steigendem Umfang Neueinstellungen vorzunehmen.

Das macht es verständlich, daß sich in dieser Gesellschaft ein lebhafter „Corpsgeist“, ein ganz besonders starkes Gefühl für die Zusammengehörigkeit, die Betriebsgemeinschaft, ausbildete. Dies zeigte sich besonders in einer für die damaligen Zeiten fast unglaublichen Tatsache, daß in den ganzen Jahren von der Gründung des „Leichtflugzeugbau Klemm“ im Jahre 1926 an bis zum nationalsozialistischen Umsturz 1933 keine ernsthaften Meinungsverschiedenheiten oder gar Zwistigkeiten zwischen der Geschäftsleitung und der Gefolgschaft auftraten und keinerlei Streiks und Aussperrungen sich ereigneten, die anderswo an der Tagesordnung waren.

Diese Hochkonjunktur in einer Zeit der allgemeinen wirtschaftlichen Depression konnte nur durch den anhaltenden Export erreicht werden. Bis zum Ende des Jahres 1932 machte er nahezu 50 Prozent der gesamten Klemmschen Produktion aus.

Als die Nationalsozialisten im Jahre 1933 zur Regierung kamen, hörten die Auslandsaufträge auf deutsche Flugzeuge aber wie mit einem Schläge auf. An der nun einsetzenden außerordentlichen, zum Teil sehr sprunghaften Aufwärtsentwicklung anderer Firmen infolge der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der neuen Regierung und der sich daran anschließenden Aufrüstung und Kriegswirtschaft konnte die „Leichtflugzeugbau-Klemm-Gesellschaft“ zunächst nicht teilnehmen. Hier setzte eine sehr empfindliche Cäsur ihrer eigenen Geschichte ein, denn die Entwicklung, die nun folgte, konnte sich in keiner Weise mehr mit derjenigen der Jahre 1926 bis 1932 vergleichen.

Und dennoch wird gerade zu dieser Zeit in Böblingen etwas ins Leben gerufen, was seiner Zeit wieder weit vorausseilt. Die Automobilindustrie hatte längst erkannt, daß es falsch war, sich um das verkaufte Objekt und den Kunden, der den Laden verlassen hatte, nicht mehr zu kümmern. Ein großer Teil der Automobil- und auch der Zubehörfirmen war deshalb dazu übergegangen, den Käufer auch nach dem Verkauf noch aufmerksam zu betreuen. Auch in Zukunft sollte der Käufer sich mit seinen Sorgen und Schmerzen immer wieder an die Lieferfirma wenden und zu ihr das Vertrauen haben können, daß sie ohne gewinnsüchtige Absichten auch weiterhin an dem einwandfreien Betrieb ihres Fabrikates Interesse und den Wunsch habe, ihren Kunden stets zufrieden zu wissen. So war für die Automobilbesitzer der „Kundendienst“ entstanden.

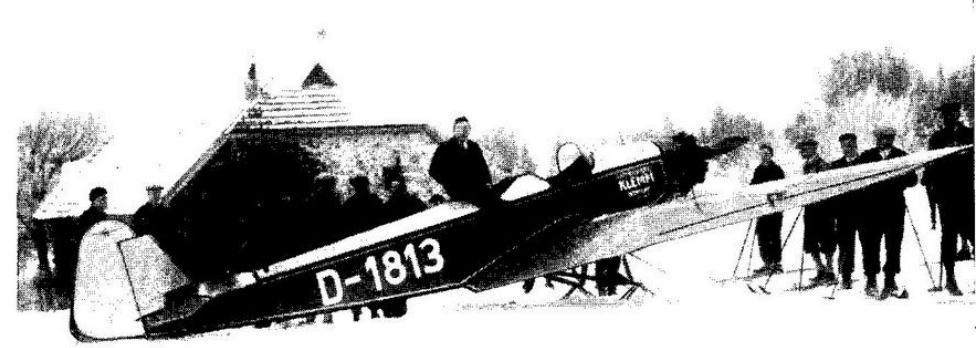
Hanns Klemm und seine Mitarbeiter, besonders Franz Walter, der Chef des Verkaufs, folgerten logisch, daß, je größer die Zahl

der Sportflugzeuge werden würde, die sich in den Händen von Privatleuten oder bei sportlichen Organisationen befanden, auch bei den Flugzeugbesitzern sich das Bedürfnis nach einem „Kundendienst“ einstellen würde. Was er für notwendig erkannte, setzte er in die Tat um. Die „Leichtflugzeugbau Klemm GmbH“ wagte sich als erste Firma der Luftfahrtindustrie an die Organisation eines fliegerischen Kundendienstes heran.

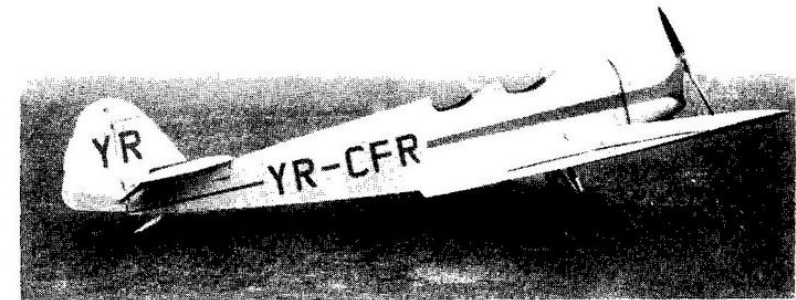
Die erste Aufgabe, die sich der neugeschaffene „Klemm-Kundendienst“, „KK“, stellte, war die kostenlose Durchsicht aller in Betrieb befindlichen Klemm-Flugzeuge. Diese wurden auf ihren Zustand hin untersucht, um rechtzeitig etwaige Schäden festzustellen, deren Beseitigung im Interesse der Betriebssicherheit nötig war. Bis zu zehn Arbeitsstunden wurden bei dieser Durchsicht nicht berechnet. Derartige kostenlose Untersuchungen sollten alljährlich wiederholt werden. Wurde in der Zwischenzeit aus besonderen Gründen eine weitere Untersuchung gewünscht, so wurde sie zu dem billigen Preis von 25 Mark durchgeführt.

Ergab sich bei der Durchsicht die Notwendigkeit einer Instandsetzung oder Überholung, so erhielt der Kunde auf Wunsch einen Kostenvoranschlag. Mit seinem Einverständnis wurden dann die erforderlichen Arbeiten vorgenommen. Außerdem stand der Klemm-Kundendienst jedem Besitzer von Klemm-Flugzeugen in allen Fragen der Wartung und Ausbesserung kostenlos beratend zur Verfügung.

Mit dieser Neueinrichtung ging die „Leichtflugzeugbau Klemm GmbH“ allen anderen deutschen Flugzeugwerken voran und spornte sie dadurch zur Nachahmung an. Das kam in hohem Maße der Sicherheit der gesamten Sportfliegerei zugute. — Ein „Kundendienst für Flieger“ — fast mutet diese Klemmsche Devise uns heute, zu einer Zeit, in welcher der deutsche Motorflugsport noch immer verboten ist, wie eine ferne Zukunftsmusik an!



*Mit dem neuen 40-PS-Salmson-Motor ist die I. 25 entstanden. Fluglehrer Huppenbauer fliegt mit ihr zum Wintersport (1929).*



*„Die Klemm“, erstes Schulflugzeug unzähliger junger Piloten von 1929 bis 1945. I. 25 mit 80-PS-Hirth-Motor HM 60 R*

*Hanns Klemm während einer Balkanreise mit der 120-PS-Argus-I-26 (1932)*



Für den Besucher der Leipziger Messe waren die ausgestellten Flugzeuge von Espenlaub, Junkers und vor allem die große Auswahl von Leichtflugzeugen der ‚Leichtflugzeugbau Klemm GmbH‘ in Böblingen tatsächlich Brennpunkte der Technischen Messe.“

Die Erfahrungen der Leipziger Messe verwertend, stellte Klemm seine Flugzeuge auch auf der Budapester Messe aus. Außer dem Flugzeug, das Elly Beinhorn auf ihrem Weltflug benutzt hatte, wurde ein Flugzeug im Querschnitt gezeigt, das den inneren Aufbau der Klemm-Typen erkennen ließ. Durch solche Ausstellungen sollten auch die der Luftfahrt fernerstehenden Kreise für sie gewonnen und interessiert werden.

Das Jahr 1934 brachte den ersten Todessturz eines Klemm-Einfliegers. Der junge blonde Ostpreuße Marczinsky, der 1932 nach Böblingen gekommen war, stürzte in der Nähe des Flugplatzes bei der Erprobung der neuen KL 36 ab, die von Hanns Klemm für den Europarundflug dieses Jahres entwickelt worden war.

Die nationalsozialistische Regierung, die bestrebt war, den deutschen Flugzeugbau soweit wie möglich in staatliche Regie zu nehmen und dabei auch vor gewaltsamen Maßnahmen nicht zurückschreckte, dehnte ihren Einfluß immer mehr auf die einzelnen Privatfirmen aus, deren Inhaber dann später zu Wehrwirtschaftsführern gemacht wurden, die den Direktiven von oben zu folgen hatten. So wurde die Firma Klemm gezwungen, die durch den Ausfall der Auslandsaufträge entstandene Produktionslücke durch Übernahme von Reparaturarbeiten an Schulflugzeugen fremder Hersteller auszufüllen. Zum erstenmal fühlte Hanns Klemm sich nicht mehr als unumschränkter Herr in seinem Betrieb, in dem bisher nicht ein Handstreich ohne sein Wissen und ohne seinen Willen hatte erfolgen können. Die für seinen Selbstständigkeitsdrang

außerordentlich bezeichnende Reaktion darauf war der spontane Entschluß, sein Werk lieber entsprechend zu verkleinern. Er verlegte den gesamten Reparaturbetrieb in das Werk II und übertrug ihn seinem Werkstättenleiter Fahrbach in eigene Regie.

Die „Klemm-Fliegerschule“ mußte 1934 mit ihrem eigenen Schulbetrieb aufhören und ihre Tore schließen. Am 25. März 1933 war der Deutsche Luftsportverband gegründet worden, an dessen Spitze Hermann Göring seinen Kriegs- und Fliegerkameraden, den Pour-le-mérite-Helden und einstigen Geschwaderkommandeur Bruno Loerzer gestellt hatte. In diesem Verband wurde nun immer straffer und ausschließlicher die gesamte sportliche fliegerische Ausbildung zusammengefaßt. An Stelle Loerzers übernahm 1935 der bekannte Vorkriegs- und Kriegsfieger Oberst Mahndke das Amt des Reichsluftsportführers.

Noch im Jahr 1933 wurde Hanns Klemm nach Berlin zitiert. Sein Werk, so eröffnete man ihm dort, müsse aus strategischen Gründen nach Mitteldeutschland verlegt werden. Schließlich einigte man sich dahin, daß in Halle an der Saale ein Zweigwerk eingerichtet werden sollte. Klemm gründete also das „Klemm-Flugzeugwerk Halle/Saale GmbH“ und schickte einen ansehnlichen Stamm alter Facharbeiter, Konstrukteure und Betriebsingenieure, insgesamt etwa hundert seiner Leute, dorthin. Zum Direktor des Unternehmens machte er Franz Walter, der von 1932 bis 1934 sein Verkaufschef in Böblingen gewesen war. — Walter war 1917 zur Fliegerschule der Flieger-Ersatz-Abteilung 10 in Böblingen kommandiert worden. Nach vollendeter Ausbildung zum Flugzeugführer hatte man ihn zu einer Fernaufklärerstaffel an die Front geschickt. Hier stürzte er schwer ab, kam nach seiner Genesung noch für einige Zeit als Technischer Offizier an die Fliegerschule Wilna, bis die Revolution seiner fliegerischen Laufbahn ein Ende machte. Nach dem Kriege legte er an einer höheren würt-

tembergischen Maschinenbauschule sein Examen ab, ging dann als junger Ingenieur zu den Junkerswerken, für die er acht Jahre lang im In- und Ausland tätig war. Von 1928 bis 1932 war er bei dem Deutschen Luftfahrt-Verband Geschäftsführer des Ausschusses für Motorflugwesen und war von hier aus zu Klemm gekommen.

Als Leiter der mitübergebenen Konstruktionsabteilung mußte Klemm auch seinen eigenen tüchtigen Chefkonstrukteur, Diplom-Ingenieur Fecher, nach Halle schicken. Als technische Mitgift übergab Klemm dem neuen Werk die soeben fertiggestellte Konstruktion des zweimotorigen, fünfsitzigen Reiseflugzeuges KL 104, die später in Fh 104 umbenannt wurde.

Klemms Vertreter in Berlin, Fritz Siebel, der, wie bekannt, Gesellschafter der „Leichtflugzeugbau Klemm GmbH“ war, erwarb eine Beteiligung an dem neuen Tochterunternehmen in Halle.

Auf Drängen des Reichsluftfahrtministeriums sollte das Werk in Halle immer mehr vergrößert werden. Das paßte Hanns Klemm, der gewohnt war, nach eigenem Gutdünken zu disponieren, und dem nun die Bestimmung über das, was in seinen Werken geschah, immer mehr entglitt, nur wenig. Er überließ Siebel zu Paris auch noch seine eigenen Anteile, und die Firma in Halle wurde in „Siebel-Flugzeugwerke“ umgetauft.

Auch andere Flugzeugwerke hatten mit dem Bau von Leichtflugzeugen begonnen. Besonders traten Heinkel „Kadett“, Focke-Wulf „Stieglitz“ und Arado 65 und 66 mit den Klemm-Maschinen in Wettbewerb. Obwohl das Jahr 1933 den Klemm-Flugzeugen im Zugspitzflug, im 1. Österreichischen Alpenflug und ganz besonders auch im Deutschlandflug dieses Jahres große Erfolge gebracht hatte, von denen wir noch hören werden, äußerte sich der neue Luftfahrtminister Hermann Göring über sie wenig günstig. Als

alter Kriegsfieger und gerade im Begriff, erst heimlich, dann offen, eine neue deutsche Luftwaffe aufzubauen, sah er alles nur unter dem Gesichtswinkel der militärischen Tauglichkeit. „Mit solchen Pappdeckelkisten“, soll er von den Klemm-Flugzeugen gesagt haben, „wird die deutsche Luftwaffe nicht fliegen.“ Eine solche Äußerung hätte zu jener Zeit den Todesstoß für die Klemm-Werke bedeuten können. Klemm war nicht der Mann, der antichambrieren ging, der sich einzuschmeicheln oder sich auch nur einer konzipianten Form zu bedienen wußte. Aber er erkannte, worauf die nationalsozialistische Entwicklung hinauslief. Trotzdem gab er das Rennen keineswegs auf, und sollte bald selbst das Rennen machen.

Eines war klar: Die reine Sportfliegerei, wie sie Klemm erstrebt und durch die Schöpfung seiner Leichtflugzeuge ermöglicht hatte, war in Deutschland vorbei. Es wurde nicht mehr um des Fliegens willen geflogen, es galt, so viele junge Flieger wie möglich für den Dienst in der Luftwaffe vorzubereiten. Es wiederholte sich, was in der Anfangszeit der Fliegerei, was in den Jahren 1913/14 sich schon einmal ereignet hatte. Alles, was jetzt kam, war auf eine militärische Schulung, war auf einen künftigen Krieg ausgerichtet. Aus dem Deutschen Luftsportverband wurde durch einen Erlaß des Führers und Reichskanzlers vom 17. April 1937 das Nationalsozialistische Fliegerkorps, in dem die gesamte sportliche deutsche Fliegerei aufging. An seine Spitze trat der Pour-le-mérite-Flieger Christiansen, der, wie früher erwähnt, große fliegerische Erfolge auf der von Klemm bei den Hansa-Brandenburgischen Flugzeugwerken konstruierten Heinkel-Maschine WL 26 errungen hatte.

Das neue Baumuster, mit dem es Hanns Klemm gelang, seine Leichtflugzeuge auch im Dritten Reich noch einmal zum Erfolg zu führen, war die KL 35. Sie sollte vor allem noch bessere Flug-

leistungen haben als alle früheren Typen und in besonderem Maße auch für den Kunstflug tauglich sein. Sie sollte als Land-, Wasser- und Schneeflugzeug verwendbar sein und der Anfangsschulung, auch der militärischen, der höheren Ausbildung, dem Kunstflug und der „Touristik“ dienen.

Alle die reichen Erfahrungen, die mit den bekannten Mustern L 20, L 25, L 26, KL 31 und KL 32 und ihren mancherlei Abarten in allen Erdteilen und unter den verschiedensten Betriebsbedingungen gesammelt worden waren, wurden bei dieser neuen Klemm-Konstruktion verwertet. Als Triebwerke waren Motoren bis zu einem Gewicht von 100 kg vorgesehen, und zwar wurden diesmal die zuverlässigen und im Verbrauch sparsamen Hirth-Motoren eingebaut, der HM 60 R mit 70/80 PS und der HM 504 mit 90/100 PS.

Auch die KL 35 ist wieder ein freitragender Tiefdecker. Sie ist als offener Zweisitzer hergestellt, kann aber auch mit abnehmbarem Kabinenaufsatz geliefert werden. Ihre wichtigsten Daten sind in einer Tabelle im Anhang zu finden.

Die Bauweise des neuen Typs stellt einen Gemischtbau dar, der Rumpf ist aus Stahlrohr, die Flächen sind aus Holz. Das aus Stahlrohr gefertigte Mittelstück ist nach unten abgeknickt, wodurch besonders günstige Sichtverhältnisse und ein guter aerodynamischer Flügelanschluß erreicht werden. Leitwerk und Steuerung gleichen im wesentlichen unverändert allen früheren Klemm-Flugzeugen. Das Fahrwerk ist ein freitragendes Einbeinfahrwerk, das für den Schulbetrieb gegen ein sehr robustes Dreibein ausgewechselt werden kann.

Das neue Flugzeugmuster KL 35 erobert sich sehr schnell seinen Platz als zuverlässiges militärisches Ausbildungsflugzeug. Vor allem war es Ernst Udet, den Klemm beim Deutschen Rundflug 1925 im Adlon-Hotel in Berlin kennengelernt hatte und der, wovon

wir noch hören werden, auf seinen Expeditionsflügen in der Arktis und bei seinen Afrikaflügen selber Klemm-Flugzeuge flog, der immer wieder auf die ausgezeichneten Eigenschaften dieser neuen Maschinen hinwies und sie zum Ankauf für die Luftwaffe empfahl.

So konnte sie bald in Serien gebaut werden.

Trotz der zwangsläufigen Umstellungen und großen Belastungen setzte 1938/39 sogar ein umfangreicher Export, der 1933 so plötzlich zum Erliegen gekommen war, wieder ein. In der Hauptsache wurden für fremde Luftwaffen mehrere hundert KL 35 mit ihren Ersatzteilen geliefert, nach Rumänien, Schweden, Ungarn und der Slowakei. Diese Lieferungen ins Ausland gingen mit Genehmigung des Reichsluftfahrtministeriums vor sich, das auch — wenig zur Freude des selbstbewußten und eigenwilligen Inhabers der Werke — den Umfang der Beschäftigung und die Leistungsziffern laufend steuerte und überwachte.

Mit der Freiheit des Unternehmens war es völlig vorbei.

Nach dem Muster aller nationalsozialistischen Betriebe werden auch die Klemm-Werke umgestaltet. Schon rein äußerlich machen sich im Werk deutlich starke Änderungen bemerkbar. Der Nationalsozialismus drückt allem seinen Stempel auf. Ob es sich um „Schönheit der Arbeit“, um Gefolgschaftsbetreuung, Freizeitgestaltung oder Jugenderziehung und Jugendfürsorge handelte, für dies alles hatte Hanns Klemm volles Verständnis. Vieles hatte in ähnlicher Form auch schon vorher in seinen Werken bestanden. An der Pflege des Sportes nahm er selber, der in allem Vorbild war, so eifrig teil, daß er mit fünfzig Jahren noch sein Sportabzeichen erwarb. Längst war ein eigener Gärtner angestellt, der für den Schmuck der Werkanlagen, für Blumen in den Werkstätten und Büros, später dann auch noch für Gemüse zu sorgen hatte. Es bestanden Werksküche, Feuerwehr, Bücherei, Singchor und Spiel-

mannszug. Es wurden Studienfahrten, Wanderungen, Ferienlager und Segelfliegerkurse veranstaltet.

Das Arbeitsverhältnis war grundsätzlich durch die staatlich genehmigte Betriebsordnung geregelt. In ihr war die Bezahlung der Gefolgschaftsmitglieder festgesetzt, die sich im übrigen nach der gültigen Tarifordnung richtete. Tatsächlich aber wurde bei der „Leichtflugzeugbau Klemm GmbH“ von der rein tariflichen Bezahlung nur in den seltensten und besonders begründeten Ausnahmefällen Gebrauch gemacht. Entsprechend dem Leistungsprinzip, das Klemm von jeher befolgt hatte und dem seine Gesellschaft ihre einzigartige Entwicklung verdankte, wurde bei ihr fast ausnahmslos weit über den Tarif hinaus nach der Leistung bezahlt.

Die Akkordarbeit bildete die Regel und wurde, wenn nur irgendwie möglich, auch auf Arbeitsgebieten durchgeführt, wo — wie zum Beispiel in der Reparaturwerkstatt — dies nur schwer möglich war. Im Serienbau war das Verhältnis zwischen Akkord- und Zeitarbeit wie 95 : 5. Bei längerer Zugehörigkeit zur Gesellschaft wurden die Gefolgschaftsmitglieder vom Stundenlohn- in ein Monatslohnverhältnis übernommen.

Daß eine ihrem eigensten Wesen nach so völlig auf Freiheit und Selbstbestimmung beruhende Natur wie die Hanns Klemms das Eindringen eines fremden Elementes in sein Werk, eben des nationalsozialistischen Elementes, nicht ohne ein gewisses Unbehagen und einige innere Abwehr empfand, ist nur allzu begreiflich. Aber es war keineswegs so, daß er das, was er als vernünftig, sozial und erzieherisch anerkannte, etwa nur aus dem Grunde abgelehnt hätte, weil es von außen kam, weil es von der Partei gewünscht und gefordert wurde.

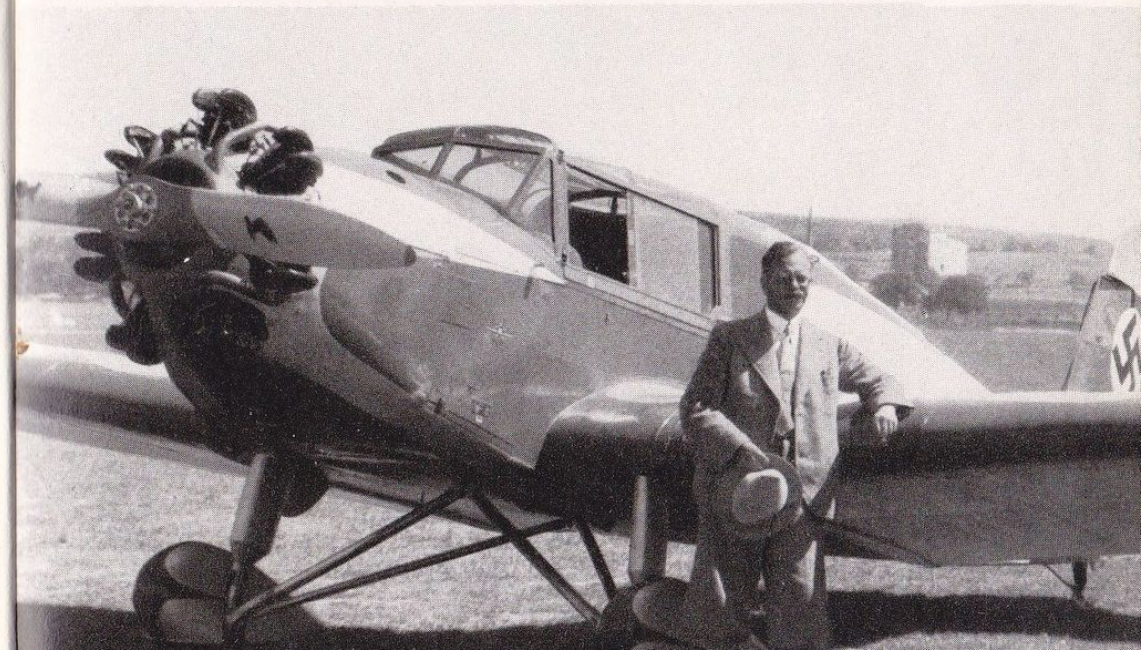
Es ist sehr wichtig, die Einstellung Hanns Klemms zu dem Neuen, das nun, alles umwälzend, in Deutschland hervorbrach, kennenzulernen, um nicht von den Ereignissen her, die ihn später



*So weit das Auge reicht: Klemm-Flugzeuge. Mehr als  $\frac{3}{4}$  aller Teilnehmer am Deutschland-Flug 1935 flogen die L 25 oder L 26*

**Auf dem Höhepunkt des Lebenserfolgs:**

*Hanns Klemm in der Zeit seines 50. Geburtstages vor der viersitzigen KL 31 mit 150-PS-Siemens-Motor (1935) ... von jetzt ab wird es anders! ...*







*Augenblicke voll dramatischer Spannung: Kalkstein rollt die neukonstruierte, soeben fertiggestellte KL 35 an einem unfreundlichen Februarmorgen zum ersten Start (1935)*



*Klemm KL 36 mit 220-PS-Siemens-Motor, das schnellste Klemm-Flugzeug. Im Hintergrund der Flughafen Böblingen (1938)*



*Dr. Hanns Klemm mit seinen beiden Piloten Kalkstein (rechts) und Uoy bei den Rekordflügen am Bodensee (1939)*

mit der herrschenden Macht in Konflikt und noch kurz vor Beendigung des Krieges bis nahe ans Schafott brachten, ein falsches Bild zu gewinnen, von dem, was wirklich geschah.

Allem vorweg kann nicht eindringlich genug betont werden, daß Hanns Klemm so ganz in seinem Werk und in seinem Schaffen lebte, daß ihn sein großes Ideal einer kommenden „Volksfliegerei“ so ausschließlich und leidenschaftlich erfüllte, daß in seinem Denken nicht viel anderes Raum fand. Seine immer neuen Konstruktionen und die Sorge um seinen sich ständig erweiternden Betrieb beschäftigten ihn so völlig, daß er schon gar keine Zeit aufbrachte, sich ernstlich mit Politik zu befassen, ja, daß er häufig genug darüber seine eigene Familie vernachlässigte.

Diese seine so gänzlich unpolitische, ja apolitische Einstellung war allen seinen Freunden, war auch allen seinen Gefolgschaftsmitgliedern bekannt. Seine ungehemmte Art, das Zeitgeschehen, und auch das politische, trotzdem gelegentlich derb zu kommentieren, wurde darum auch von keiner Seite besonders ernst genommen; wurde von allen, die ihn kannten und schätzten, als das genommen, was es war — Ausdruck seines unbändigen und urwüchsigen Wesens. Für ihn — wie für jeden von seiner Arbeit besessenen Menschen — existierte im Grunde nichts als sein Werk. Ihn interessierte auch nichts anderes — am wenigsten Politik.

Als dann der lärmende Propagandafeldzug begann, mit dem die Führung der nationalsozialistischen Partei deren „Gedankengut“ unter das Volk brachte und damit zugleich um die Erringung der staatlichen Macht kämpfte, konnte es nicht ausbleiben, daß auch in Betrieb und Familie die neuen Ideen, oft nur in Form von Schlagworten, eindringen und auch Hanns Klemm mit ihnen in Berührung kam und sich in seiner sehr persönlichen Art mit ihnen auseinandersetzen mußte.

Manches fand er in den verkündeten Programmen vor, was ihn

anspruch, was ihm berechtigt und wünschenswert erschien. Beseitigung der Arbeitslosigkeit, Wiederherstellung der Wertschätzung der Hand- und Geistesarbeit, Brechung der Macht des Finanzkapitals, Förderung des Mittelstandes und der kleinen Unternehmer, Kräftigung der schwer darniederliegenden Landwirtschaft, Stärkung des Handels und Ansehens im Auslande, Säuberung des deutschen Kulturlebens von Schmutz und Schund — das alles waren Programmpunkte, die er, wie schließlich jeder Deutsche, gutheißen und anerkennen konnte. Daß von der Partei der Fliegerei ein ganz besonders großes Interesse entgegengebracht, durch nationalsozialistische Fliegerabteilungen gerade auch die Sportfliegerei eifrig betrieben und gefördert wurde, mußte ihm sehr sympathisch sein und ihn mit Hoffnungen für die Zukunft erfüllen. So stand er dem Bestreben dieser Partei, an die Macht zu gelangen, durchaus nicht feindlich oder auch nur ablehnend gegenüber. Hatten diese Leute einmal die Macht in den Händen, so konnten sie wenigstens zeigen, ob sie tatsächlich gewillt waren, ihre schönen Ziele zu verwirklichen, ihre großen Versprechungen einzulösen.

Als der greise, von Hanns Klemm sehr verehrte Reichspräsident dann dem Gefreiten des Weltkrieges, dem Führer der größten deutschen Partei, das Kanzleramt übertrug, war er davon ehrlich ergriffen und glaubte — wie eben Hunderttausende anderer vertrauensvoller und gläubiger Deutscher auch — an den Anbruch einer großen, neuen Zeit.

Nicht zu leugnen und nicht zu übersehen war der allgemeine wirtschaftliche Aufschwung, der in Deutschland nach der Machtübernahme begann, war der freudige und schwungvolle Geist, der als Auswirkung eines neuen Arbeitsethos in die Arbeitsstätten einzog. Und so trug Hanns Klemm — wie Hunderttausende anderer gutwilliger Deutscher auch — kein Bedenken, im Früh-

sommer 1933 freiwillig in die Partei einzutreten, wobei sehr stark mitsprach, daß er als „Betriebsführer“, wie jetzt die Direktoren und Leiter von Betrieben genannt wurden, des weitaus größten Böblinger Betriebs auf dem Wege über die Flugsportvereine Reichsaufträge zu erhalten hoffte, die nach dem plötzlichen Ausfall der Exporte für seine Gesellschaft existenzwichtig waren. Es ging ihm damit wie so vielen, die auf irgendeine Weise auf die Reichsfutterkrippe angewiesen waren.

Zunächst aber, im Jahre 1933 und auch noch in der ersten Hälfte des Jahres 1934, ging alles gut. In ehrlicher Begeisterung nahm Hanns Klemm an der kraftvollen, seinem eigenen dynamischen Wesen durchaus entsprechenden Entfaltung des Dritten Reiches teil. Wie alles, was er anpackte, verwirklichte er in seinem Betrieb muster-gültig die neuen Ideen und hatte an dem frischen Zug, der insbesondere bei der jüngeren Belegschaft sich, die Arbeit fördernd, bemerkbar machte, seine helle Freude. Es wäre also ganz falsch, ihn seiner späteren schweren Konflikte mit Partei und Regierung wegen als einen Mann der inneren Emigration anzusehen, als einen, der von vornherein aus politischen oder ethischen Gründen sich in Kampfstellung gegen das „autoritäre Regime“ befand.

Wie ernst Hanns Klemm die niemals in die Tat umgesetzten Sozialisierungspläne der neuen Regierung nahm, beweist seine geplante Stiftung einer „Werksgemeinschaft Klemm“, die er am 15. Dezember 1933 durch ein Rundschreiben seinen Mitarbeitern bekanntgab. Sie sollte mit Geschäftsanteilen in Höhe von 15 000 RM und 5000 RM in bar dotiert werden und „ein lebendiger, dauernder Ausdruck“ des von ihm in seinem bisherigen Wirken immer vertretenen Gedankens der inneren Verbundenheit und Zusammengehörigkeit aller Mitarbeiter sein. Als Gründungszwecke bezeichnete er in seinem Rundschreiben: a) „Die werteschaaffende Arbeit

aller LFK-Mitarbeiter der Stirn und der Hand grundsätzlich als gleichberechtigtem Faktor gegenüber dem Gesellschaftskapital zu dokumentieren und rechtlich zu verankern.“ b) „Der kollektiven Mitarbeit aller LFK-Mitarbeiter grundsätzlich die gleichen zusätzlichen Ertragsmöglichkeiten zu eröffnen wie dem Gesellschaftskapital.“ c) „Mit Erteilung dieser Rechte die Schicksalsgemeinschaft aller LFK-Mitarbeiter mit Leitung und Kapital der LFK hinsichtlich der mit dieser Verbundenheit sich ergebenden Pflichten sinnfällig und dauernd festzulegen.“

Diese von Klemm formulierten Stiftungszwecke zeigten sehr eindeutig, wie fern er jedem kapitalistischen Denken stand. Ihm lag nur eins am Herzen: das Wohl seines Werks, um mit seiner Hilfe sein großes Lebensziel, die „Volksfliegerei“, zu erreichen.

Sein „Sozialisierungs-Anfangs-Plan“, wie er ihn nannte, beruhte ganz sicher nicht auf irgendwelchen sozialistischen Theorien, die ihm, wie alle nicht sein unmittelbares Fachgebiet betreffenden Theorien, gänzlich gleichgültig waren, sondern entsprang seinem durch und durch sozialen Empfinden, seiner rein menschlichen Einstellung zu seinen Mitarbeitern, die, je höhere Ansprüche er an sie und ihre Arbeitskraft stellte, desto besser entlohnt und desto enger seinem Werk verpflichtet werden sollten.

Dieser Sozialisierungsversuch auf eigene Faust entsprach so ganz dem impulsiven Temperament Hanns Klemms.

Da die Stiftung aber nur mit behördlicher Genehmigung und die Übertragung der Geschäftsanteile nur mit Zustimmung der Gesellschafter-Versammlung erfolgen konnten, so scheiterte sie an beidem.

Die Deutsche Arbeitsfront erteilte die Genehmigung nicht, da es etwas „ganz anders“ zu machen sei, da in Wahrheit eine echte Sozialisierung gar nicht in ihrem Sinn lag. Seine damaligen Mitgesellschafter aber bezeichneten ihn als „übergeschnappt“ und stimmten der Übertragung der Geschäftsanteile nicht zu. Daß er

dieses formale Scheitern nicht zum billigen Vorwand benutzte, um den Stiftungsgedanken zu begraben, zeigt, wie fest er zu jeder von ihm gegebenen Zusicherung stand, wie aufrichtig er es mit seinem privaten Sozialisierungsplan meinte. Er gründete später, nachdem er seine Mitgesellschafter ausgezahlt hatte, worüber wir Näheres gleich hören werden, eine den gleichen Zwecken dienende „Hanns-Klemm-Gefolgschaftshilfe e. V.“, deren Kapital am 31. Dezember 1942 etwa 50 000 RM betrug.

Den ersten Stoß erlitt seine Begeisterung — ebenso wie die Hunderttausender anderer Deutscher auch — durch den sogenannten „Röhm-Putsch“, der die innere Verlogenheit und rücksichtslose Brutalität der führenden Männer des neuen Regimes erschreckend und abstoßend offenbarte und die deutsche Öffentlichkeit entsetzt aufhorchen ließ. Diese „Affäre“ wirkte wie ein Schock auf ihn.

Aber nicht wie Hunderttausende anderer zu jener Zeit schwieg er dazu, ließ er die Dinge gehen, wie sie nun einmal gingen, enthielt er sich vorsichtig der eigenen Meinung, wenn es sich um Programmpunkte der herrschenden Partei handelte, sondern von nun an nahm er in seiner Weise den Kampf gegen den Ungeist und gegen die Auswüchse des Parteiwesens auf, er, ein Einzelner — gegen eine brutale Macht. Hier beginnt eine echte Michael-Kohlhaas-Tragödie unserer Zeit.

Wie sie langsam, aber unaufhaltsam ihren Lauf nahm, wie sie aus kleinen Anfangsszenen sich schließlich zum dramatischen Höhepunkt steigerte, werden wir im einzelnen noch kennenlernen. So klug und einsichtig aber war auch Hanns Klemm, daß er sich nicht einbildete, mit dem Kopf durch die Wand rennen zu können. Und gerade die jüngste Vergangenheit mit ihren Verhaftungen und Erschießungen hatte die Situation grell erhellt, hatte gezeigt, wie gefährlich es war, wider den Stachel zu löcken. Schließlich

hatte er Rücksichten zu nehmen, nicht nur auf seine Familie — auch auf sein Lebenswerk.

Seit 1935 vollzog sich bei der „Leichtflugzeugbau Klemm GmbH“ eine mit der früheren nicht mehr vergleichbare, aber trotzdem stetig und schnell, wenn nunmehr auch in engen, gelenkten Bahnen ansteigende Entwicklung. Die Arbeitskraft Hanns Klemms und seiner getreuen Mitarbeiter hatte noch einmal gesiegt. Sie hatten sich aus dem Produktionsprozeß nicht ausschalten lassen und sich mit der KL 35 noch einmal einen neuen weiten Absatzmarkt erschlossen.

Der verstärkte Serienbau der KL 35 hatte zur Folge, daß sich der Betrieb weiter vergrößerte und auch der Export wieder zunahm. Und doch lag schon ein Schatten des Kommenden über dieser emsigen Betriebsamkeit. Wie sehr Klemm selber, der, robust und sensibel zugleich, dieses Kommende spürte, das seinem uraltesten Arbeitsgebiet, der friedlichen, sportlichen Fliegerei, bedrohlich werden mußte und eines Tages ihr Ende herbeiführen würde, bekunden diese Worte aus einem seiner Rechenschaftsberichte: „Dieses ‚Gefühl‘ kommender schwerer Dinge lag auf mir zeitweise mehr, zeitweise weniger seit etwa Mitte 1934 und war einfach nicht loszukriegen. Ganz besonders stark war es am Tage meines 50. Geburtstags, am 4. April 1935, an einem Tag also, der nach der Meinung und Planung vieler meiner Freunde, insbesondere der ‚Leichtflugzeugbau Klemm GmbH‘ ein ‚großer‘ Tag für mich werden sollte. Tatsächlich wurde ich dann auch mächtig geehrt, sogar mit Ständchen, Männerchor, Fackelzug, und selbst der Rundfunk erschien mit Aufnahmewagen, um den ‚Festakt‘ aufzunehmen. Es fiel allen dazumal meine gedrückte Stimmung auf, die ‚einfach unerklärlich‘ erschien, der ich aber im engeren Kreise dahin Ausdruck gab: ‚Dieses Fest ist der Höhepunkt der

LFK und meines Wirkens, von jetzt ab — wird's anders!‘ Viel Verständnis fanden diese meine Cassandra-Worte damals nicht, aber später erinnerte man sich ihrer.“

In den Jahren 1936/37 setzte trotz aller dunklen Vorahnungen und unterirdischen Spannungen, die sich seit 1935 immer stärker bemerkbar machten, eine neue schöpferische Periode im Leben Hanns Klemms ein. Sie wurde für den weiteren Fortschritt des Leichtflugzeugbaus von ganz besonderer Bedeutung.

Nach der herkömmlichen Bauweise wurden Flugzeugrumpfe ähnlich wie Schiffsrumpfe in einem „Helling“ als Fachwerkaufbau aus Holz oder aus Stahlrohr hergestellt. Die Übertragungsorgane für Seiten- und Höhensteuerung, die elektrischen und hydraulischen Leitungen mußten dann im Innern des fertigen Rumpfes montiert werden, was die Arbeiter zwang, in gebückter oder knieender, in jedem Fall aber wenig bequemer Haltung innerhalb des engen Rumpfes zu arbeiten. Beim ruhelosen Überdenken und Durchgrübeln seiner Konstruktionen kam Hanns Klemm im Jahre 1936 auf einen verblüffend neuen und, wie alles wahrhaft Geniale, höchst einfachen Gedanken, der eine Revolution der bisherigen Bauweise zur Folge hatte.

Ausgehend von der Vorstellung, daß eine Birne, grob betrachtet, einem Flugzeugrumpf gleiche, ergab sich ganz von selbst die Schlussfolgerung, daß alsdann die zwei Hälften einer durchgeschnittenen Birne auch gleichsam die beiden Hälften eines halbierten Flugzeugrumpfes darstellen müßten. Löste man aus jeder Birnenhälfte den Kernteil heraus, so bildeten die leeren Gehäuse, zusammengefügt, gewissermaßen den hohlen Rumpf. Warum sollte man dann nicht, so folgerte Klemm weiter, einen Flugzeugrumpf in zwei Teilen bauen können, die erst zum Schluß miteinander verschraubt wurden. Man brauchte ja nur zunächst einmal die beiden, einem

Flugzeugrumpf nachgeformten Kernteile herzustellen und mit Einschnitten zu versehen, in welche die Spanten und darüber die Gurte in Längsrichtung eingelegt werden konnten. Preßte man dünne Sperrholzplatten derart darüber, daß Spanten und Gurte sich fest mit ihnen verleimen ließen, so mußten nach Fertigstellung der Verleimungen die beiden Rumpfhälften von den Kernteilen abgehoben werden können. In ihnen waren Drähte und Leitungen dann sehr bequem zu montieren, ohne daß die Monteure in das Innere eines Gehäuses hineinzukriechen brauchten. Waren beide Hälften fertig montiert, so wurden sie aneinandergesetzt und verschraubt. Der einleuchtende und sichtbare Erfolg dieses Verfahrens lag in einer erheblichen Verkürzung der Herstellungszeiten.

Auf diese Weise entstand eine ganz neue, die alte ablösende Bauweise, die von ihrem Erfinder „Halbschalenbauweise“ genannt und als deutsches Reichspatent angemeldet wurde. Man sieht aus diesem Beispiel, daß Technik und Phantasie durchaus keine feindlichen Schwestern sind, sondern daß die eine der anderen sehr wohl nützen und helfen, ja unschätzbare Dienste leisten kann.

Damit aber diese Bauweise sich tatsächlich praktisch verwerten ließ, mußte noch eine andere Erfindung gemacht werden, die auf einem nicht weniger genialen und ebenso plausiblen Einfall beruhte. Diese Erfindung, dies sei hier vorweg gesagt, sollte, ganz unabhängig vom Flugzeugbau, zu einer sehr ergiebigen Einnahmequelle für Hanns Klemm werden, die auch nach Stilllegung der Werke nicht versiegte und bis zum heutigen Tage weiterfließt.

Bei den Versuchen, Spanten und Gurte mit der darübergereiften Beplankung aus Sperrholz zu verleimen, stellte sich bald heraus, daß der hierfür verwendete und als einziger zur Verfügung stehende Kaurit-Leim, ein Kunstharzprodukt der IG-Farben, nicht den gewünschten Erfolg hatte. Um einwandfreie Verleimungen herbeizuführen, mußte er sehr dünn aufgetragen werden. Die Eigenart

der Halbschalenbauweise brachte es aber gerade mit sich, daß ungleichmäßig dicke Leimfugen mit dickeren Leimschichten auszufüllen waren. Die ganze neue Idee der Halbschalenbauweise schien also an der mangelnden Brauchbarkeit des einzigen hierfür verwendbaren Leims scheitern zu sollen.

Und wieder war es eine verblüffend einfache Überlegung, die Hanns Klemm anstellte und welche die Lösung dieses bedrohlichen Problems herbeiführte. Als Bauingenieur auf das gründlichste mit dem Betonbau vertraut, brauchte er sich nur daran zu erinnern, was denn dem Zement erst die große Festigkeit und Haltbarkeit des Betons verlieh: die Beimischung von Sand. Wie, wenn man auch dem Kaurit-Leim etwas Gröberes beimischte? Vielleicht würde auch er dadurch an Festigkeit gewinnen? Aus diesem so simpel erscheinenden Gedanken heraus machte sich Klemm ans Experimentieren. Zerbrochene Lichtschalter und andere beschädigte Gegenstände aus Bakelit ließ er zunächst in einer ganz gewöhnlichen Kaffeemühle zu Pulver mahlen und mengte dieses dem Kaurit-Leim bei. Eine systematisch durchgeführte Versuchsreihe erwies die Richtigkeit seiner Idee. Sie lieferte im Endergebnis das, was er so dringend brauchte: einen fugenfüllenden Leim von unübertroffener Festigkeit. Diesen neuen Leim meldete er noch im Jahre 1936 zum Patent an. In der Patentschrift wurde der neue Leim als „bindende und plastische Masse“ bezeichnet.

Außer den einleuchtenden Vorteilen beim Rumpfbau selber hatte die neue Bauweise noch einen weiteren Vorzug. Waren jetzt Reparaturen oder Kontrollen im Rumpfinnern vorzunehmen, so schraubte man die Rumpfhälften einfach auseinander, hatte einen klaren Überblick und konnte die Arbeit in sehr viel bequemerer und leichter Weise ausführen als früher, da man noch gebückt in den Rumpf hineinkriechen und sie dort bei künstlicher Beleuchtung vornehmen mußte.

Am 15. Dezember 1937 promovierte Hanns Klemm an der Technischen Hochschule Stuttgart zum Doktor-Ingenieur. Das Thema seiner Doktordissertation lautete: „Neue Leimuntersuchungen mit besonderer Berücksichtigung der Kalkkunstharzleime.“ Im Mai 1938 erfolgte die Herausgabe der erweiterten Dissertation als Buch unter dem Titel „Neue Leimuntersuchungen“, das im Verlag Oldenbourg in München erschien.

Einen großen finanziellen Erfolg seiner Leimpatente erzielte Hanns Klemm schon im Oktober dieses Jahres. Er konnte einen Lizenzvertrag mit der IG-Farbenindustrie AG. in Uerdingen abschließen, in dem sich diese zur Zahlung von 150 000 Reichsmark verpflichtete.

Da die Gesellschafter mit Klemms Wirtschaftspolitik, die, statt Dividenden auszuschütten, alle Gewinne zur inneren Stärkung der Gesellschaft und zur Bildung von Reserven verwandte, immer unzufriedener wurden, versetzte dieser große Lizenzerlös Hanns Klemm im Juli 1938 in die Lage, sämtliche Anteile auszuzahlen, woraufhin er die „Leichtflugzeugbau Klemm GmbH“ zunächst wieder in die Einzelfirma „Hanns Klemm-Flugzeugbau“ umwandelte. Die von der Stadt Böblingen und dem Land Württemberg 1927 gewährten Aufbaudarlehen waren gleichfalls schon zurückgezahlt worden. Aus steuertechnischen Gründen wurde — dies sei hier vorweggenommen — im Jahre 1940 als neue Gesellschaft die „Klemm-Technik GmbH“ gegründet, in die Klemm 1941 seine Einzelfirma einbrachte, um die Gesellschaft dann in „Hanns Klemm Flugzeugbau, Leichtflugzeugbau Klemm GmbH“ umzubenennen. Gleichzeitig wurde eine zweite „Klemm-Technik GmbH“ zur Verwertung der Leimpatente geschaffen.

Nach Auszahlung der Gesellschafter und nach Rückzahlung der Darlehen stand Hanns Klemm im Jahre 1938 in finanzieller Hinsicht so unabhängig da wie noch nie zuvor. Aber während er in

den Jahren vor 1933, Jahren voll unabhängiger, schaffenswütiger Arbeit, stets unter dem Mangel an Geldmitteln zu leiden gehabt hatte, geriet er nun — zwar in dieser Beziehung von allen Sorgen befreit — in immer größere Unfreiheit und Abhängigkeit in dem von ihm selbst aus dem Nichts heraus geschaffenen Werk.

Ein weiterer großer geschäftlicher Erfolg, zu dem ihn seine neuen Ideen führten, ließ ihn jetzt noch einmal die sein Lebenswerk bedrohende, verhängnisvolle und ihn persönlich tief verbitternde Entwicklung vergessen.

Eines Tages, im Frühjahr 1939, wurde Hanns Klemm ein Besucher aus Amerika gemeldet, und in sein Büro trat ein großer, wohlbeleibter, freundlicher Herr, der sich als Mr. Davis vorstellte. In netter Art und in gut verständlichem Deutsch erklärte er, daß er sich auf einer Geschäftsreise durch Deutschland befinde und durch einen, noch nicht lange in seiner Firma arbeitenden jüngeren deutschen Herrn auf die Klemm-Werke und insbesondere auf eine neue dort gemachte „Bau-Erfindung“ — er meinte damit das neue Halbschalen-Bauverfahren — hingewiesen worden sei. Diese interessiere ihn sehr, und er fragte, ob man ihm Erläuterungen geben und vielleicht sogar Bauteile zeigen könne und wolle. Im weiteren Gespräch stellte sich zunächst heraus, daß der bei Mr. Davis beschäftigte junge deutsche Angestellte ein früherer, erst kürzlich nach den Vereinigten Staaten emigrierter Vertreter der Firma Klemm, Kurt Weil, war, der von der neuen Erfindung noch Kenntnis erhalten hatte. Hanns Klemm setzte sich nun telefonisch mit seiner Versuchsabteilung in Verbindung und gab den Auftrag, den Halbschalen-Vorführungsrumpf bereitzustellen, an dem er dann seinem amerikanischen Gast die Besonderheiten der neuen arbeitszeitsparenden Bauweise erläuterte.

Mr. Davis war von der Vorführung sichtlich beeindruckt und

äußerte spontan den Wunsch, das Patent für die Vereinigten Staaten zu erwerben, um dort dieses Verfahren einzuführen. Hanns Klemm war durch diese unerwartet schnelle positive Reaktion völlig verblüfft. In einer anschließenden, kaum eine Stunde dauernden Verhandlung kam es bereits zur Vereinbarung eines Kaufpreises von 200 000 RM. Hanns Klemm konnte es kaum erwarten, seiner Frau von diesem so plötzlich beschiedenen, nicht zu fassenden Riesenerfolg seiner langen Versuchsarbeit zu berichten, und auch sie war überglücklich über diese Fügung des Schicksals.

Schon am anderen Morgen wurde vor einem Stuttgarter Notar der Kaufvertrag abgeschlossen und unterschrieben. Er enthielt die Bedingung, daß er erst nach Ausbezahlung des Kaufpreises Gültigkeit erlangen sollte.

Mr. Davis lud sodann Hanns Klemm ein, auf seine Kosten zu ihm nach New York zu kommen, um einen ausführlichen Lizenz-Fabrikationsvertrag mit ihm auszuarbeiten und seine Leute mit dem neuen Verfahren bekannt zu machen.

Gewarnt durch die Erfahrungen seiner ersten Amerikareise, bei der er bis zur Verzweiflung auf den Abschluß des Lizenzvertrages hatte warten müssen, was ihm in diesem Fall mit der Zahlung der Lizenzgebühren hätte passieren können, beschloß er, erst abzufahren, sobald das Geld von Amerika eingetroffen war. So wartete er erst in Böblingen, dann in Bremen so lange, bis ihm sein damaliger Verkaufsleiter Friedrich Marchesani endlich telefonisch melden konnte, daß das Geld bei der Bank in Böblingen eingegangen war. Auf dieser Reise begleitete ihn als Assistent der Leiter der Materialprüfung und Kontrolle in Böblingen, Gustav Butzer, der maßgeblich an der weiteren Ausarbeitung der Leimpatente beteiligt gewesen war und noch heute in der Klemm-Technik GmbH mitarbeitet. Beide waren sie sowohl auf der Hin- und Rückfahrt wie in New York selbst Gäste von Mr. Davis. In Bremerhaven

hatten sie mit der „Bremen“ am 6. Juni 1939 die Abfahrt angetreten, mit der „Bremen“ kehrten sie auch am 7. Juli 1939 wieder dorthin zurück. Dies war die letzte normale Fahrt dieses schönen Schiffes gewesen, das schon seine nächste Rückfahrt nach Archangelsk trieb, da inzwischen der Krieg ausgebrochen war.

In New York sah er außer seinem früheren Vertreter K. H. Weil den Direktor von Davis, Mr. Hansell, wieder, der mit diesem in Deutschland gewesen war. Hier traf er auch die Fliegerin Antonie Strassmann, die als Jüdin 1937 nach New York emigriert war und die er von da ab längere Zeit, um sie zu unterstützen, als „Korrespondentin für technische Fragen“ beschäftigte. Auch einem alten Studienfreund, Louis Bubeck, begegnete er hier wieder, der 1925 nach New York ausgewandert und schon längst Bürger der Vereinigten Staaten geworden war. Er gewann ihn für seine dortigen geschäftlichen Pläne und schlug ihm vor, sich technisch in den Flugzeugbau und vor allem in die neue Halbschalen-Bauweise einzuarbeiten. Bubeck folgte mit dem nächsten Schiff nach Europa und machte sich in Böblingen mit den Bauunterlagen vertraut, die für die an Davis lizenzierte Type KL 106 bestimmt waren. Kurze Zeit nach Ausbruch des Krieges erhielt er jedoch vom amerikanischen Konsulat in Stuttgart die Weisung, sofort nach den Vereinigten Staaten zurückzukehren. Klemm sah ihn mit Wehmut nach Genua abreisen.

Am 5. Juli 1939 hatte sich in Böblingen der zweite Todessturz eines Klemm-Piloten ereignet, und zwar eines der erfolgreichsten, des Chefpiloten Hellmuth Kalkstein. Kurz zuvor hatte dieser mit der KL 35 fünf Weltrekorde der Leichtflugzeugklasse erringen können. Auch als Kunstflieger hatte er sich einen bedeutenden Namen gemacht. Er war 1934 an die Stelle des verunglückten Marczinsky getreten. Dieses traurige Ereignis war Klemm noch

telefonisch auf die „Bremen“ gemeldet worden, die damals gerade durch den Kanal fuhr.

Nach Böblingen zurückgekehrt, war seine erste große Sorge, den Ursachen nachzuforschen, die zum Absturz seines hervorragenden Chefpiloten geführt hatten. Wurde auch das Verfahren der Staatsanwaltschaft sogleich wieder eingestellt, da ganz offenbar „höhere Gewalt“ vorlag, so blieb doch ein schwerer seelischer Druck auf Hanns Klemm lasten und fiel ein düsterer Schatten auf die hinter ihm liegenden sorglosen und unbeschwerten Tage der amerikanischen Gastfreundschaft.

Nach dem neuen Halbschalen-Bauverfahren wurden in den Jahren 1938 bis 1942 einige neukonstruierte Flugzeugtypen gebaut: ein zweisitziges offenes Schul- und Sportflugzeug KL 106 mit einem Hirth-Motor HM 500 von 100 PS; ein zweisitziges Kabinen-Schul-, Sport- und Reiseflugzeug KL 105 mit einem 50-PS-Hirth-Motor HM 515 bzw. 50-PS-Zündapp-Motor; ein zweisitziges Kabinen-Schul-, Sport- und Reiseflugzeug KL 107 mit einem 100-PS-Hirth-Motor HM 500; ein viersitziges Kabinen-Fernreiseflugzeug KL 151 mit 240/280-PS-Argus-Motor AS 10 C. Auch diese neuen Maschinen waren, wie alle früheren, freitragende Tiefdecker. Die KL 151 war die letzte Konstruktion eines Leichtflugzeugs, sie kam schon nicht mehr an die Öffentlichkeit.

Um alle die neuen Konstruktionen und Teilkonstruktionen durchzuführen, bedurfte es vieler Berechnungen. Häufig genug brachten die im Konstruktionsbüro beschäftigten jungen Techniker diese Berechnungen erst in monatelanger Arbeit zustande. Das dauerte dem vehementen Temperament Hanns Klemms viel zu lange. Er setzte sich zu Hause hin und benutzte seine Nächte dazu, um sich Tabellen anzufertigen, mit deren Hilfe man in kürzester Zeit Formeln und Werte da einzusetzen vermochte, wo man sie brauchte. Da er stets großen Wert darauf legte, daß seine Frau

bei seiner Nachtarbeit dabei saß — wann auch hätte er sonst überhaupt mit ihr zusammensein sollen? —, so wurden solche geistigen Strapazen auch für sie sehr anstrengend, zumal er es liebte, bei seiner Arbeit zu sprechen, und aufmerksames Zuhören verlangte. Der Erfolg seiner Tabellen war verblüffend. In drei Tagen konnte er berechnen, was seine Techniker nicht in ebenso vielen Wochen fertiggebracht hatten. Kurzerhand entließ er eine größere Zahl von ihnen, besonders Tüchtige mögen nicht darunter gewesen sein, denn Hanns Klemm verfügte über eine ausgezeichnete Menschenkenntnis.

Bis Ende 1940 war die „Leichtflugzeugbau Klemm GmbH“ mit der ständig sich steigenden Groß-Serienfertigung ihrer eigenen weltbekannten Flugzeuge und in großem Umfang mit Reparaturarbeiten beschäftigt. KL 35 wurden in Lizenz auch noch zu Hunderten bei der Gerhard Fieseler Flugzeugbau GmbH in Kassel und bei Batà in der Tschechoslowakei gebaut. Batà, der bekannte tschechische Schuhindustrielle, hatte unter anderem auch eine Flugzeugfabrik in Zlin errichtet. Selbst eine Versuchsserie von zwanzig Stück der in Halbschalenbauweise hergestellten KL 107 wurden 1940 noch aufgelegt.

Bis zu diesem Zeitpunkt hatte die gesamte Produktion in den Klemm-Werken im wesentlichen die Herstellung von Klemm-Flugzeugen zum Gegenstand. Nebenher waren allerdings seit 1934/35 Schulflugzeug-Reparaturen insbesondere an der Arado 65 und 66 ausgeführt worden. Im Jahre 1936 hatte Klemm auf höheres Drängen und sehr ungern die Reparatur der in Ganzmetallbauweise hergestellten Arado 96 aufnehmen müssen. Die Firma, die 1939 etwa 800 Mann beschäftigte, hatte nach Direktiven zu arbeiten, die von den zuständigen Reichsstellen kamen, und führte in der Hauptsache staatliche Aufträge aus. Noch aber konnte



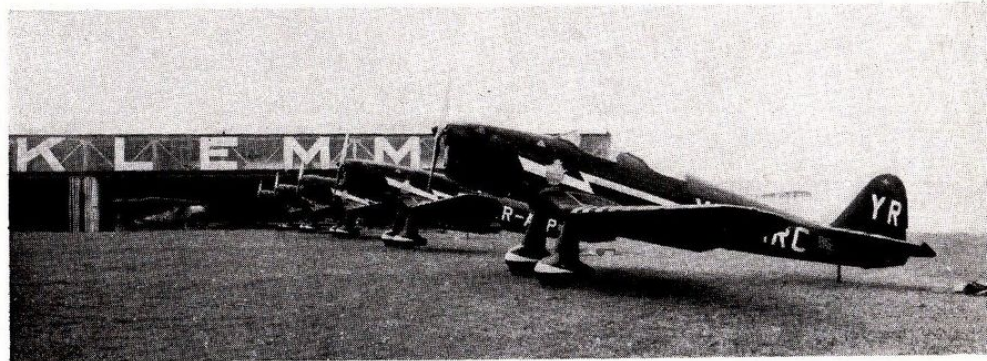
Hanns Klemm den Betrieb, der so ganz mit seiner Person verwurzelt war, im großen und ganzen selbst übersehen.

Nun wurde das anders:

Sämtliche Flugzeugwerke in Deutschland wurden nach Ausbruch des Krieges, wenn auch nicht nominell, so doch tatsächlich völlig in staatliche Regie genommen und erhielten Aufträge, die in Wirklichkeit Befehle waren und deren Nichtausführung Kopf und Kragen des Verantwortlichen kosten konnte. Für die Firma Klemm wirkte sich das in der Weise aus, daß von nun ab auch Teile fremder Maschinen hergestellt werden mußten, während bisher die Produktion selbst sich auf eigene Typen beschränkte und daneben nur Reparaturen an fremden Typen auszuführen waren.

Im Jahre 1940 bekamen die Klemm-Werke den Auftrag, Stahlrohr-Rumpferüste und Einzelteile für den Lastensegler „Gotha 242“ und Teile für die Arado 96 herzustellen. Ab 1942 mußten Rumpfkappen für Bombenschächte der in Ganzmetall gebauten Dornier 217 geliefert werden. — Die Einstellung des Weiterbaus von Flugzeugen für die Anfangsschulung zugunsten der reinen Rüstungsproduktion zwangen zur allmählichen Stilllegung der eigenen Fertigung und zu umfangreichen Umstellungen. Trotzdem mußten zur Bewältigung der großen staatlichen Aufträge von Monat zu Monat mehr Leute eingestellt werden. Schon bald betrug die Belegschaft mehr als 1200 Mann.

Rein äußerlich und rein zahlenmäßig betrachtet, könnte man das Jahr 1942 für den Höhepunkt der Klemm-Werke halten. Aber tiefer gesehen, hatte sich das für eine schöpferische Persönlichkeit wohl Bitterste ereignet, daß das von ihr von Grund auf aus eigener Initiative geschaffene Werk von innen her ausgehöhlt, seinem eigentlichen Zweck völlig entfremdet worden war. Es mußte Erzeugnisse liefern, die seinem Schöpfer fremd und gleichgültig waren und für die er doch die volle Verantwortung trug. Man hatte

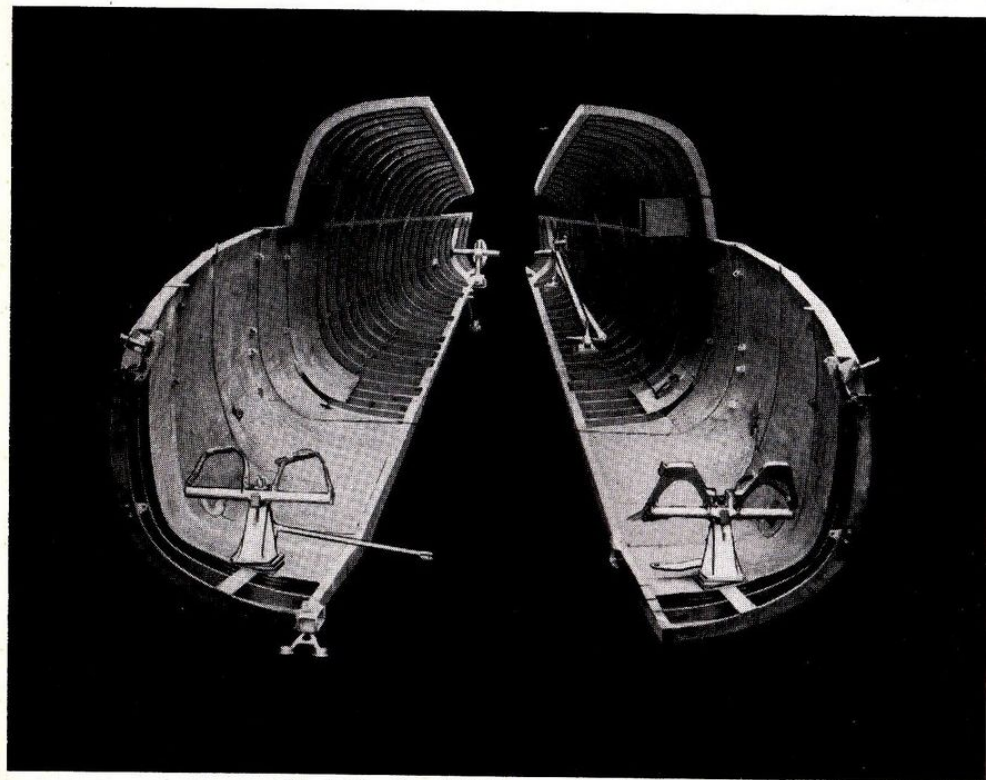


*Eine Staffel KL 35 startbereit zum Überflugsflug nach Rumänien auf dem Böblinger Flugplatz. Im Hintergrund eine aus der Reparatur kommende Arado 66*

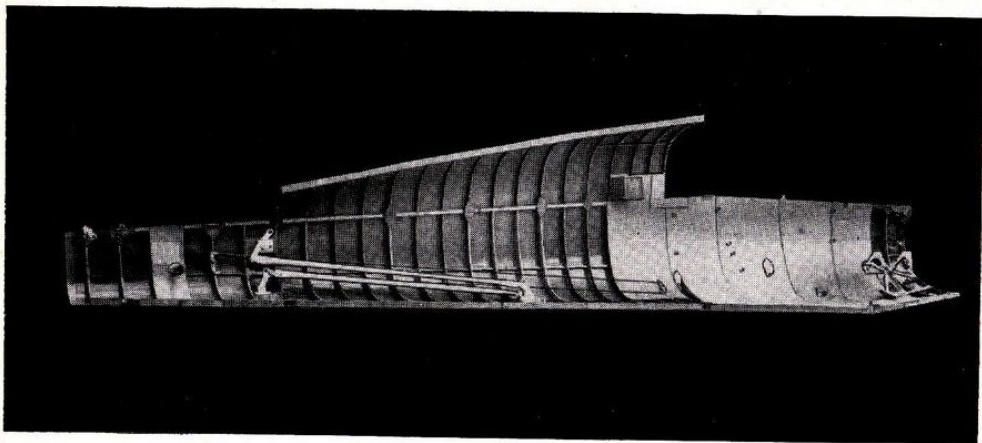
*Die letzte Neuschöpfung: Klemm KL 107 mit 105-PS-Hirth-Motor HM 500. in der Halbschalen-Bauweise*



## KLEMM-HALBSCHALEN-BAUWEISE



*Die beiden Rumpfhälften vor dem Zusammenbau*



*Montage der Einbauten*

ihm zwar nicht sein Werk, aber man hatte ihm dessen Inhalt entzogen. Er war nicht mehr sein selbständiger Herr. Er war zu einem ausführenden Organ, zu einem bloßen Befehlsempfänger geworden. Er war in seinem eigenen Werk heimatlos, nur noch eine Figur und, wie es ihm von Tag zu Tag mehr schien, eine äußerst überflüssige und verlorene.

Ist es da nicht zu begreifen, daß ein so autochthoner Charakter wie der von Hanns Klemm anfing, diesen Zustand als immer unerträglicher zu empfinden? Von Monat zu Monat wurde er nervöser, mißtrauischer und reizbarer, bis dann im Mai des Jahres 1943 der völlige physische Zusammenbruch erfolgte.

Um die tieferen Gründe dieses Zusammenbruchs zu begreifen, um das Maßlose und Ungeheuerliche, das zu jener Zeit einem Selbstmord beinahe gleichkommende Geschehen, das sich nun in Kürze vollzog, richtig einschätzen zu können, muß hier noch einmal an das ganz besondere Verhältnis Hanns Klemms zu seinem Werk, zu dem, was er mit ihm bezweckte und was er als dessen letztes und höchstes Ziel ansah, erinnert werden. Es war ja nicht ein Werk wie tausend andere, das irgend etwas herstellte, was auch andere herstellten, vielleicht nur um eine Nuance davon verschieden, nein, es war ein Werk, das seine Entstehung einer schöpferischen Idee verdankte, das etwas Neues, etwas Erstmaliges produzierte. Und dieses Werk hatte er aus dem Nichts heraus, hatte er aus kleinsten Anfängen zu einem in der ganzen Welt bekannten und geachteten Unternehmen gemacht. Es stellte sein Lebenswerk dar. Und Hanns Klemm hing mit einer Leidenschaft und Liebe an ihm, wie man sonst nur an einem lebendigen Wesen zu hängen pflegt.

Der Zweck dieses Werks und damit auch sein Lebenszweck war seinem eigensten Wesen nach friedlich: die reine Sport-

fliegerei. Während andere bedeutende Flugzeugbauer nach 1918 sich bemüht hatten, durch immer neue Steigerungen der technischen Leistung immer höhere Geschwindigkeiten, größere Nutzlast, bessere Steigfähigkeit und immer stärkere Motoren die Flugmaschine als nützliches technisches Verkehrsmittel immer weiter zu entwickeln, war Hanns Klemm, und zwar unmittelbar nach dem Kriege, als erster und einziger einen anderen Weg gegangen. Er hatte sich auf das Ursprüngliche besonnen, wozu denn die große Flugzeugerfindung eigentlich da war, nämlich zunächst einmal um zu fliegen, um des Fliegens willen. Ihn hatte die uralte Sehnsucht wieder ergriffen, etwas zu schaffen, womit man in die Lüfte aufsteigen konnte — ganz ohne Nebenzweck. Und daraus war dann eben das Leichtflugzeug entstanden.

Und nun mußte gerade Hanns Klemm auf höhere Weisung seinen reinen Friedensbetrieb immer mehr auf einen Kriegsbetrieb umstellen! Daß man im Krieg keine Rücksichten auf private Wünsche nehmen konnte, daß es da unerbittliche Notwendigkeiten gab, das wußte auch Hanns Klemm. Daß er nun aber in seinem eigenen Werk etwas ihm Wesensfremdes, ja Wesensfeindliches produzieren mußte, das war eine persönliche Tragik, mit der er selber fertig zu werden hatte, für die er auch bei den Behörden kein Verständnis erhoffen oder erwarten konnte. Er mußte sich vorkommen wie ein Vater, der seine eigenen Kinder verhungern läßt, um fremde fett zu füttern.

Zu dieser durch den Krieg bedingten Wandlung, die sein Werk, das Ergebnis seiner Lebensarbeit, so völlig umgestaltete, kamen noch Ereignisse hinzu, die ihn aufs tiefste erschütterten.

Spät erst war es wie so vielen anderen auch Hanns Klemm zu Bewußtsein gekommen, daß mit manchem Schönen und Begrüßenswerten, was mit den neuen Ideen auch in sein Werk eingezogen war, sich auch etwas anderes, sehr Häßliches und Widerwärtiges

dort eingenistet hatte: Bespitzelung und Denunziation, diese beiden übelsten Begleiterscheinungen jedes autoritären Systems.

In der Belegschaft gab es so manchen „alten Kämpfer“, ein solcher war auch der Betriebsobmann der Deutschen Arbeitsfront. Er war die wichtigste Figur in dem Intrigenspiel, das nun mehr und mehr darauf abzielte, den der Partei in keiner Weise hörigen, ja in immer schärferen Gegensatz zu ihr tretenden Betriebsführer loszuwerden.

Das erste, was ihn zunächst in einen ideellen Konflikt mit der Partei brachte, war seine Einstellung zur Judenfrage. Er machte keinen Hehl daraus, daß ihn die offizielle „Hetze“ empörte. Aus Protest gegen sie half er jüdischen Bekannten, wo er nur konnte, und ließ seinen Wagen eines Tages vor dem Hause eines jüdischen väterlichen Freundes stehen, den er besuchte, was sogleich bei der Partei ruchbar wurde.

Andere Reibereien und Verärgerungen kamen hinzu. Als sein Sohn Hannsjürgen, dessen Pfadfindergruppe automatisch im „Jungvolk“ aufging, von einem Ausflug mit dem Scharführer im Winter 1934/35 nicht, wie es abgemacht war, am bestimmten Tage nach Hause kam, sondern noch einige Tage wegblieb, so daß der Junge die Schule versäumte, richtete Klemm an den Scharführer einen, wie er selbst sagt, „gepfefferten“ Brief. Es wurde ihm zwar recht gegeben, aber er wurde der Partei dadurch nicht sympathischer. Ein zweiter Vorfall war — in seinen Folgen — schon ernster. Im Januar 1937 kam sein Töchterchen Brigitte von einem „Heimabend“ schluchzend nach Hause und berichtete, daß ihre „Führerin“ die Bibel und die Gebote herabgesetzt und den „christlichen Abend“, den einige der Kinder kürzlich besucht hatten, verspottet habe. Hanns Klemm richtete auch an die Jungmädelschaftsführerin einen sehr energischen Brief.

Durchschläge dieses Schreibens schickte er außer an den Orts-

gruppenleiter unter anderem auch an den evangelischen Dekan und den katholischen Stadtpfarrer, was er ausdrücklich auf dem Schreiben vermerkte. Besonders letzteres aber wurde bei der Partei übel vermerkt und ihm als „staatsfeindliche“ Haltung ausgelegt. Ein Parteiprozeß endete nicht mit seinem Ausschluß, sondern nur mit einem „Urteil“, wonach ihm in Zukunft „jede Befähigung zur Bekleidung eines Parteiambtes abgesprochen“ wurde.

Hanns Klemm beantwortete dieses „Urteil“ mit seinem Austritt aus dem NSKK, dem Nationalsozialistischen Kraftfahrerkorps, dem er 1933 beigetreten war. Auch das wurde ihm natürlich übel vermerkt. Von da an galt er bei der Partei als „schwarzes Schaf“ und kam unter die sogenannte „Parteiaufsicht“. Wie sich das mit der Zeit gegen ihn auswirkte, sollte er erst noch kennenlernen.

Auch im Betrieb selber wurde seine Stellung immer umstrittener. Da seine Leimforschungen und die Ausarbeitung der neuen Halbschalenbauweise ihn völlig in Anspruch nahmen, so war er oft, außer im Versuchsbau, tagelang nicht im Betrieb zu sehen, was ihm schwer angekreidet wurde.

Die großen materiellen Erfolge, die Leimpatent und Halbschalenbauweise bald darauf errangen, mußten jedoch selbst dem Übelwollendsten zeigen, was es mit den geheimnisvollen Versuchen in Wirklichkeit auf sich hatte.

Es war in dieser Zeit, daß Hanns Klemm seine Gesellschaft nach zwölfjährigem Bestehen wieder in eine Einzelfirma „Hanns Klemm Flugzeugbau“ umwandelte. Nach dieser Transaktion, die ihn mit großer Beruhigung erfüllte, entschloß er sich endlich, einen längeren Urlaub zu nehmen und benutzte ihn dazu, um mit seiner Frau eine ausgedehnte Informationsreise in den Balkan, nach Ungarn und Rumänien zu machen. In Wien, Budapest und Bukarest wurde er von den dortigen Klemm-Vertretern auf das herzlichste empfangen.

Schon bald wieder mit Arbeit überhäuft, fand Klemm auch nach der Rückkehr aus seinem Urlaub keine Zeit, dem verhängnisvollen Intrigenspiel nachzuspüren, das in seiner Abwesenheit unaufhörlich weitergegangen war. Wie vorher waren es auch jetzt vielfach im Grunde belanglose Fälle, die entstellt gegen ihn ausgenutzt wurden, wie es das folgende Beispiel zeigt. Als er eine junge Angestellte, von der er sich nicht vernehmbar genug begrüßt glaubte, gelegentlich mit den Worten zurechtwies: „Können Sie nicht anständig Grüß Gott sagen, wie es der Brauch ist?“, so wurde ihm das so ausgelegt, als habe er dem Mädchen verboten mit „Heil Hitler“ zu grüßen, wie es doch vorgeschrieben sei.

Noch einmal ließ ihn seine Amerikareise im Sommer 1939, in deren Verlauf er schöne und genußreiche Wochen als Gast seines amerikanischen Geschäftsfreundes Mr. Davis verbrachte, all diese kleinlichen Intrigen und bössartigen Verleumdungen zu Hause vergessen. Die Aufforderung aber, drüben zu bleiben, die Mr. Davis allen Ernstes an ihn richtete, lehnte er mit der Begründung ab, er gehöre zu seinem Werk.

Obwohl er nicht im Zweifel darüber war, was ihn an Unangenehmem und Niederdrückendem in der Heimat erwarten würde, kehrte er nach Böblingen zurück. Mit Sicherheit wäre ihm eines Tages das traurige Schicksal Professor Junkers beschieden gewesen — wir haben ihn schon einmal mit ihm in Parallele gesetzt — der gleichfalls durch ein übles Spiel aus seinem großen Werk verdrängt worden war, das nur sein Genie zu dem gemacht hatte, was es der Welt bedeutete. In tiefster Verbitterung hatte er an seinem 76. Geburtstag, dem 3. Februar 1935, seinem Leben eine Ende bereitet.

Hanns Klemms ungezähmtem Temperament aber wurde die Sache bald zu dumm. Da er in seinem kaufmännischen Direktor den Hauptschuldigen der gegen ihn gerichteten Wühlarbeit vermutete, löste er das Vertragsverhältnis mit ihm und bürdete sich

damit auch noch dessen Arbeit auf. An der Grundsituation änderte sich dadurch, wie sich bald herausstellte, so gut wie nichts.

Wie es zu jener Zeit in fabrikatorischer Hinsicht um den „Leichtflugzeugbau Klemm“ stand, das zeigt eine schmerzliche Bemerkung in einer seiner Niederschriften: „Das Schicksalsgeschehen war nicht mehr aufzuhalten: der technische Apparat der LFK ging allmählich völlig in der Bearbeitung von Lizenzunterlagen fremder Typen auf, und der Betriebsapparat vom Auftragsbüro bis zu den Werkstätten erschöpfte sich bis zur Erlahmung in immer wiederkehrendem ‚Umlernen‘ auf neue Typen und Arbeitsmethoden.“

Als dann im März 1943 Klemm vom Reichsluftfahrtministerium auch noch die Auflage gemacht wurde, den Bau des „Lippisch-Messerschmitt-Düsenjägers Me 163“, „Retter des Vaterlandes“ genannt, aufzunehmen und seinen gesamten Betrieb auf die Ganzmetallbauweise umzustellen, da richtete er an den Staatssekretär der Luftfahrt, Generalfeldmarschall Milch, einen Brief, in dem er ganz unverblümt seine schwersten Bedenken gegen das vorgesehene Programm geltend machte. Er tat das nicht, weil, wie man ihm später zum Vorwurf machte, er keinen Rüstungsauftrag übernehmen wollte — sein Werk führte ja zu seinem größten Kummer längst nur noch Rüstungsaufträge aus —, sondern weil er der festen Überzeugung war, daß sein Betrieb für diese Aufgabe nicht geeignet und ihr nicht gewachsen war. Er jedenfalls glaubte, diese Verantwortung nicht tragen zu können.

Von seinem Schreiben an Generalfeldmarschall Milch sagte er später, daß es in so freimütiger Sprache geschrieben gewesen sei, daß man sich heute noch, geschweige denn dazumal, darüber wundern müsse, daß es ihm nicht sofort das KZ eingetragen habe.

Schon kurze Zeit danach teilte ihm sein damaliger Berliner Vertreter vertraulich mit, daß gegen ihn eine Untersuchung seitens der „Rüstungsbeauftragten“ und des „Industrierates“ im Gange sei,

die ohne allen Zweifel seine Amtsenthebung, wenn nicht mehr zur Folge haben würde.

Dem wollte Hanns Klemm zuvorkommen. In diesem Augenblick stand es für ihn fest, er würde sein Amt als Betriebsführer niederlegen und aus seinem Werk ausscheiden, dem Werk, das er in nur siebzehn Jahren mit vieler Arbeit und vielen Sorgen zu einer Weltfirma gemacht hatte.

In einer von ihm selbst mit der Maschine geschriebenen „Bekanntmachung“ vom 23. Mai 1943 brachte er seinen Mitarbeitern seinen Rücktritt als Geschäftsführer zur Kenntnis. Durchschriften dieser Bekanntmachung sandte er an alle in Betracht kommenden Stellen von Partei, Staat und Wehrmacht.

Drei Tage nach seiner Amtsniederlegung erklärte er in einem Schreiben an die Ortsgruppenleitung auch noch seinen Austritt aus der Partei. Er motivierte ihn mit christlichen Beweggründen, was für alle, die ihn kannten, nicht als taktischer Schachzug gewertet werden konnte. Was dieser Schritt auf dem Höhepunkt des Krieges und der Parteimacht bedeutete, ist leicht zu ermessen!

Aber auch nach seinem Ausscheiden aus der Firma konnte Hanns Klemm sich nicht der Anteilnahme an den Vorgängen in seinem Werk entziehen, zumal ihn die vom Reichsluftfahrtministerium eingesetzte Geschäftsführung nicht mit kleinlichen Schikanen verschonte. Trotzdem sie mit besonderen Vollmachten des Reichsluftfahrtministeriums ausgestattet worden war, kündigte ihr Hanns Klemm fristlos, als er zu der Erkenntnis kam, daß sie zum Schaden des Unternehmens wirtschaftete.

Dieser an sich rechtlich zulässige, der ganzen Situation nach aber unmögliche Schritt beschwor nun über Hanns Klemm herauf, was unabwendbar war. Zunächst richtete die von ihm entlassene Geschäftsleitung auf einem Direktions-Briefbogen der „Hanns Klemm Flugzeugbau GmbH“ unter dem 3. April 1944 ein mehrere Seiten

umfassendes Schreiben an die Geheime Staatspolizei. In ihm wurde in aller Deutlichkeit darauf hingewiesen, daß diese Entlassung einen glatten Sabotageakt darstelle.

„Die Person des Herrn Dr. Klemm bietet“, heißt es wörtlich am Schluß dieses Schreibens, „keinerlei Gewähr dafür, daß solche Vorgänge in Zukunft unterbleiben . . .“, es müsse im Interesse der Fertigung um einen wirksamen Schutz gegenüber solchen Sabotageakten und Störungen des Betriebsfriedens gebeten werden.

So wurde Hanns Klemm von der Geschäftsleitung seiner eigenen Gesellschaft auf seinen eigenen Briefbogen bei der Geheimen Staatspolizei der Sabotage an seinem eigenen Werk bezichtigt.

Es geschah, was geschehen mußte, und was alle Freunde Klemms mit Schrecken erfüllte. Die Gestapo erschien in seiner Wohnung, um ihn abzuholen.

Da er aber mit einer schweren Lungenentzündung und über 40 Grad Fieber zu Bett lag, erklärte der herbeigeholte Amtsarzt ihn für nichttransportfähig. Etwa vierzehn Tage später kamen die Gestapoleute wieder und nahmen ihn und Frau Marlott mit nach Stuttgart zur „Vernehmung“. Diese fand im „Gestapo-Hauptquartier“ statt.

Im Anschluß daran wurde er in die Irrenabteilung des Stuttgarter Bürgerhospitals eingeliefert, um auf seinen Geisteszustand hin untersucht zu werden. Frau Marlott wurde entlassen. Das geschah am 24. April 1944.

Es wäre den Parteistellen und behördlichen Dienststellen vermutlich das liebste gewesen, wenn man Hanns Klemm für unzurechnungsfähig erklärt hätte. Dann wäre auch sein Ausscheiden aus der Partei zur Handlungsweise eines Verrückten geworden und damit ihres Ernstes beraubt gewesen. Ihn aber hätte man für immer hinter den Mauern einer Irrenanstalt verschwinden lassen können.

Das an die NSDAP, Gauleitung Württemberg-Hohenzollern,

und an die Geheime Staatspolizei Stuttgart von dem Sachverständigen Dr. Gaupp erstattete Gutachten ließ aber nicht den geringsten Zweifel darüber aufkommen, daß Klemm „als geistig gesunder Mensch“ zu bezeichnen sei. Auf dieses Gutachten hin wurde er dann auch tatsächlich wieder entlassen und in Freiheit gesetzt.

Schien damit auch die unmittelbare Gefahr für ihn beseitigt zu sein, so hatte das psychiatrische Gutachten doch für ihn auch eine bedenkliche Seite. Denn wenn er voll zurechnungsfähig war, so war er auch für alles, was er getan hatte, voll verantwortlich. Er konnte also jeden Augenblick von der Gestapo wieder abgeholt und in ein neues Verfahren verwickelt werden. Ständig war man in den kommenden Wochen und Monaten in Sorge, daß die Gestapo wieder vor der Tür stehe.

Die augenblickliche Geschäftsleitung der Firma Klemm konnte auf die Dauer ihre tatsächliche Unfähigkeit nicht verheimlichen, die inzwischen angelaufene Fertigung des Raketenjägers Me 163 einwandfrei durchzuführen, und nun griffen die Reichsstellen ein. In einem Schreiben vom 12. Juni 1944 wurde der Firma vom Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe mitgeteilt, daß „im Einvernehmen mit dem Herrn Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion“ mit sofortiger Wirkung der gesamte Betrieb beschlagnahmt sei und ein Reichskommissar eingesetzt werde. Damit waren nicht nur die bisherigen Geschäftsführer ihrer Funktionen enthoben, sondern auch die Gesellschafter gingen ihrer sämtlichen Rechte verlustig.

Der eingesetzte Reichskommissar griff mit aller Energie durch, und nun klappte es mit der Rüstungsproduktion besser.

Im März 1945, als schon der Kanonendonner der immer weiter zurückweichenden Front auch in Böblingen hörbar wurde und es

jedem Klardenkenden trotz aller Propagandalügen zum Bewußtsein kommen mußte, daß dieser Krieg verloren war, erhielt Hanns Klemm die Aufforderung, sich bei einem Böblinger Arzt auf seine Dienstauglichkeit für den Volkssturm hin untersuchen zu lassen. Auf das sich nähernde Dröhnen der Geschütze aufmerksam machend, fragte er den Arzt in bitterem Sarkasmus, ob er denn schon eine weiße Fahne vorbereitet habe, „natürlich die mit dem roten Kreuz“. Es war eine seiner spontanen Äußerungen, denen er selber nicht weiter nachsann. Der Arzt aber hatte nichts Eiligeres zu tun, als seinen Patienten noch am gleichen Tage bei der Partei zu denunzieren. Da Klemms Äußerung unter den Begriff „Defaitismus“ fiel, dessentwegen damals Tausende verhaftet, eingesperrt oder erschossen wurden, so holte ihn die Gestapo abermals — diesmal waren es zwei „Grüne“ — aus seiner Wohnung ab und nahm ihn mit nach Stuttgart ins „Gestapo-Hauptquartier“ im sogenannten alten Hotel „Silber“. Von dort aus brachte ihn ein Beamter in Zivil in das berüchtigte Gestapo-Gefängnis im Keller dieses Gebäudes. Nachdem man ihm alle seine Sachen, Uhr, Geld, Messer, abgenommen hatte, stieß man ihn zwei Treppen tiefer in eine Zelle, in der schon etwa zwanzig Häftlinge saßen. Dabei ging es nicht ohne gemeine Schimpfreden und brutale Püffe ab. Der Keller wimmelte von Ungeziefer. Die Verpflegung war miserabel. Der von Frau Marlott sofort mit Ermittlungen beauftragte Anwalt Klemms konnte zu ihrer Beruhigung schließlich zwar feststellen, daß er noch lebe, aber zugleich auch, daß sein Fall dem „Standgericht“ überwiesen sei.

„In der trostlosen Stimmung all der todesgeängstigten Insassen“, schildert Hanns Klemm diese Zeit, „vergingen die Stunden in unserem Zellenloch. Tag um Tag, Nacht um Nacht, immer wieder aufgeschreckt durch das Aufreißen der eisernen Zellentür, das Aufrufen von Namen. Von Abertausenden von Flöhen geplagt,

war mir der Schlaf sowieso unmöglich. Es war eine Tortur! In dieser trostlosen Stimmung war für uns Häftlinge das sich nähernde Geschützfeuer maßlos beängstigend, vermuteten wir doch, daß, wenn unsere Gestapos flüchteten, sie uns vorher noch ‚umlegen‘ würden.

Spät abends, am 19. April, hörten wir lebhaftere Bewegung in und vor dem Hause. Unsere Zellentür wurde immer wieder aufgerissen und jeweils vier bis fünf Mann herausgeholt — — wohin? Gegen 23 Uhr kam auch ich dran! Ich folgte dem Wärter mit sehr gemischten Gefühlen; es ging aber treppauf, und nach Passieren des Empfangsbüros — in die Freiheit! Der Grund für diese doch noch so rasche und so glückliche Lösung war einfach: die Gestapos hatten Reißaus genommen und die paar verbliebenen ‚Grünen‘ ließen uns eben laufen, weil sie wohl selbst Angst hatten — vor dem Feind.“

Mit Floh- und Wanzenstichen übersät und erschreckend abgemagert, kam Hanns Klemm anderntags — er hatte bei seinem Anwalt übernachtet — in Böblingen an, wo ihn seine in tausend Ängsten schwebende Frau in Empfang nahm. Der ihn sofort untersuchende Arzt befürchtete schon Flecktyphus, was sich aber glücklicherweise als unrichtig erwies.

Noch einmal sollte Hanns Klemm von einem schweren Unheil heimgesucht werden.

Nach seiner glücklichen Heimkehr aus der Gestapo-Haft sah die Familie gefaßt der bevorstehenden Besetzung der Stadt Böblingen durch die Franzosen entgegen, mußte dies doch die endgültige Aufhebung all der schweren seelischen Belastung der vergangenen Jahre für Hanns Klemm bedeuten.

Ohne daß es zu irgendwelchen Unannehmlichkeiten oder auch nur zu einer direkten Berührung mit den einrückenden Truppen gekommen wäre, ging dieser denkwürdige 21. April 1945 für ihn

und seine Familie zu Ende. Am Abend hatte die letzte gute Flasche Wein noch das Überleben der Gestapo-Haft feiern geholfen, und, zum erstenmal vom Alpdruck der letzten Jahre ganz befreit, war man zu Bett gegangen.

Mitten in der Nacht riß der Sohn Hannsjürgen die Familie mit dem Schreckensruf „es brennt!“ aus dem Schlaf. Das ganze Untergeschoß des Hauses stand schon in Flammen, der Luftschutzkeller, offenbar der Brandherd, war eine einzige Höllenglut. In fieberhafter Eile wurde, was wichtig und wertvoll erschien, ins Freie befördert. Erst nach langer Zeit verzweifelter Hilferufe waren, trotz eigener Sorgen und Ängste um die ungewissen nächsten Stunden, einige hilfreiche Nachbarn zur Stelle, um sich an der Bekämpfung des Feuers zu beteiligen. Da wegen der schon vor Tagen erfolgten Unterbrechung der Wasserversorgung nur noch kleine Reste Wasser in Küche und Bad aufzutreiben waren, mußte es Eimer um Eimer aus einem in der Nähe gelegenen Feuerlöschteich herangetragen werden.

Als der Morgen anbrach, war der Brand im wesentlichen gelöscht, ohne nachhaltig auf das Erdgeschoß des solid gebauten Hauses übergreifen zu haben, wenn auch dort schon Fußböden und Wandvertäfelungen verkohlt waren. Aber das Untergeschoß war fast völlig zerstört und — was noch schwerer wog — das ganze wertvolle und nützliche Hab und Gut der Familie, das während der letzten Kriegsjahre im Luftschutzkeller in Sicherheit gebracht worden war, lag in einem wüsten Chaos aus Schutt und Asche. Nur was sie beim Zubettgehen bei sich gehabt hatte, war der Familie erhalten geblieben. Kleidung, Lebensmittel, Teppiche, Wäsche — in diesen Tagen der Not fast unersetzliche Dinge des Alltags — waren verlorengegangen. Aber was Hanns Klemm viel härter traf: seine sorgsam gehüteten und wirklich unersetzlichen persönlichen Akten waren ebenfalls verbrannt.

Nie konnte festgestellt werden, welche Ursache dieses Unglück hatte. Ob „Werwölfe“, Besatzungssoldaten, „Fremdarbeiter“ oder nur der Zufall Schuld daran trugen, es blieb ungeklärt.

Dies war der letzte schwere Schicksalsschlag für Hanns Klemm. Viele Nöte, Schikanen, Ärgernisse blieben ihm aber auch weiterhin nicht erspart.

Von den Franzosen wurde die Familie Klemm liebenswürdig und schonend behandelt. Als im Juli 1945 die Amerikaner kamen, änderte sich leider die Situation. Sie nahmen wenig Rücksicht und beschlagnahmten das große Haus in der Waldburgstraße. Hanns Klemm fand auf seinem kleinen Gut in Oberbayern Zuflucht.

Die Demontage der Werke, soweit sie nicht durch Bomben schon völlig zerstört waren, wurde unnachtsichtig durchgeführt. Russen und Polen, ehemalige Fremdarbeiter, wurden in den noch vorhandenen Räumen des Klemmschen Werkes untergebracht.

Nach schweren Fliegerangriffen war bereits im April 1944 mit der Verlagerung von Teilen des Werkes begonnen worden. Später hatte man Maschinen und Bestände in den nördlichen Schwarzwald bis nach Lahr in Baden hin verlagert. Mitte April 1945 waren dann noch eine große Zahl von Werkzeugmaschinen, viel Material und eigens zu diesem Zweck aufgesparte Lebensmittel, insgesamt fünfzehn Waggons, ins Allgäu gebracht worden.

Was übriggeblieben war, wurde jetzt beschlagnahmt. Es handelte sich immerhin noch um Millionen-Werte. Die noch vorhandenen Fabrikationsmaschinen wurden demontiert. In eigener Regie mußte die Gesellschaft mit etwa 50 Arbeitern die einzelnen Maschinen als Demontagegut verpacken und verladen. Einige wenige Angestellte blieben noch bis lange nach dem Krieg damit beschäftigt, die Abwicklung aller Verpflichtungen durchzuführen.

Das Schicksal der Klemm-Werke war und bleibt bis zu einem



gewissen Grade symbolisch für das ganze damalige Deutschland. Trotz schwierigster wirtschaftlicher Verhältnisse nach dem ersten verlorenen Krieg war man gerade wieder durch Fleiß, Erfindungsgabe und eigene Tüchtigkeit zu einigem Wohlstand und zu internationaler Anerkennung gelangt. Da wurde durch eine ungesunde, von vornherein auf Krieg abgestellte Wirtschaft, durch eine erst geheime, dann öffentliche Aufrüstung eine vorübergehende Scheinkonjunktur erzeugt, die aber schon ihre Hybris in sich trug, und, wie es nicht anders zu erwarten war, in Krieg mündete. Was von der stolzen „Leichtflugzeugbau Klemm“ übrig blieb, waren ein Trümmerhaufen und leere Räume. Die Reste an maschinellem und sonstigem Inventar wanderten als Kriegsbeute ins Ausland.

Hanns Klemm baute auf seinem eigenen Grundstück in Böblingen im Jahre 1951 ein neues Wohnhaus für seinen Sohn und die älteste Tochter mit ihren Familien. Er selber behielt sich zwei schöne Räume darin vor, die ihm sein Sohn behaglich eingerichtet hatte. Meistens lebt er aber von nun an mit Frau Marlott auf seinem in glücklicheren Tagen erworbenen kleinen Bauernhof in Oberbayern, wo ihn Kinder und Kindeskinde des öfteren besuchen.

Immer wird es das große geschichtliche Verdienst Hanns Klemms bleiben, der Schöpfer des Leichtflugzeugs gewesen zu sein und damit dem Flugsport in aller Welt seine Grundlage geschaffen zu haben.

## LEISTUNGEN UND ERFOLGE

Wert und Bedeutung eines Werkes der Technik messen sich am besten an den Leistungen, die mit ihm vollbracht, an den Erfolgen, die mit ihm erzielt worden sind. Soweit einzelne Leistungen und Erfolge schon im ersten Teil ausführlich behandelt worden sind, weil sie zur Werksgeschichte gehören, diese unmittelbar beeinflußt haben, werden sie hier nur noch einmal gestreift.

In den Jahren nach dem verlorenen ersten Weltkriege sah die Lage zuerst so aus: Es standen nur einige zufällig der Verschrottung entgangene oder von ihren Besitzern heimlich versteckte Kriegsflugzeuge für den Motorflugsport zur Verfügung, die für ihn ganz und gar ungeeignet waren. Die hochpferdigen Motoren mit großem Brennstoffverbrauch waren viel zu kostspielig. Neue durften nicht gebaut werden. So ging es dem deutschen Flugsport ähnlich wie dem deutschen Luftverkehr. Durch die Not wurde er gezwungen, etwas grundsätzlich Neues zu schaffen. Er schlug dabei zwei verschiedene Wege ein: der eine führte zum Segelflugzeug, der andere zum Leichtflugzeug.

Immer wieder muß man sich diese Situation vergegenwärtigen, um die ganze Bedeutung dessen zu verstehen, was in diesen Jahren von Hanns Klemm für die deutsche Fliegerei geleistet worden ist.

Als Hanns Klemm seine erste L 15 baute, war das Fliegen in Deutschland noch verboten. Das schnelle und jähe Ende dieser

Maschine bedeutete zunächst auch wieder das Ende einer sportlichen Fliegerei. Als Idee aber eilte diese Konstruktion der Zeit weit voraus.

Als dann im Jahre 1922 Bau und Einfuhr von Luftfahrtgerät wieder erlaubt wurden, da konnte Hanns Klemm auf Erfahrungen aufbauen, die kein anderer ihm voraus hatte. Er konnte sich nun aber auch noch die Erfahrungen der Rhönsegelflieger zunutze machen, so daß 1922/23 in der neu hergerichteten und mit einem besseren Motor versehenen L 15 das erste brauchbare Leichtflugzeug entstand, wie seine Schul- und Überlandflüge bewiesen.

Einen großen Schritt weiter bedeutete die L 20, die viele Jahre lang das beste Sport- und Schulflugzeug blieb.

Auch andere Konstrukteure und Firmen versuchten nun Sportflugzeuge zu bauen. Dietrich stellte einen Doppeldecker mit 70 PS her, Udet einen Tiefdecker und die Brüder Werner und Walter Rieseler einen Hochdecker, der, ebenso wie Udets Tiefdecker, mit einem 30-PS-Haake-Motor ausgestattet war. Der Rieseler-Hochdecker, der sich durch leichte Zerlegbarkeit auszeichnete, wurde später vom Stahlwerk Mark in Breslau gebaut und kam als Mark-Eindecker in den Handel.

Aber alle diese Flugzeuge waren keine idealen Lösungen. Sie waren im Grunde genommen nur eine Weiterentwicklung der alten Kriegsflugzeuge. Die grundsätzlich neue Idee fehlte ihnen. Mit genialem Blick hatte Hanns Klemm erkannt, daß nur eine extrem niedrige Flächenbelastung die Voraussetzung für die unerläßliche Sicherheit des Sportflugzeuges bilden und die Verwendung eines schwachen Motors ermöglichen konnte.

Die Flugeigenschaften der L 20 mit ihrem Mercedes-Flugmotor von 20 PS waren denjenigen von Flugzeugen mit drei- bis viermal stärkeren Motoren weit überlegen. Aus dem „Ankaufswettbewerb“ des Jahres 1925 in Adlershof ging die L 20 trotz Konkurrenz gegen

wesentlich stärkere Flugzeuge als unbestrittener Sieger hervor. Insbesondere hinsichtlich des Steigwinkels, der Leistungsreserve, der Startlänge, der Landegeschwindigkeit und des Auslaufs übertraf sie alle ihre Rivalen. Die große Leistungsreserve der L 20 zeigt sich am deutlichsten in der von ihr erreichten Gipfelhöhe: einsitzig 6500 m, zweisitzig 4000 m.

Was Hanns Klemm von allem Anfang an bezweckt hatte, in der L 20 war es zum erstenmal erreicht: das Flugzeug für jedermann, das Volksflugzeug.

Es vereinigte die beiden grundlegenden Erfordernisse eines solchen Flugzeuges in sich: fliegerische Sicherheit und höchste Wirtschaftlichkeit. Seine große Schwebefähigkeit bei geringster Motorleistung wirkte sich in hoher Flugstabilität und geringer Landegeschwindigkeit aus. Dies bedeutete gute Steuerbarkeit auch bei niedriger Geschwindigkeit und in schwierigen Fluglagen, und ergab sichere Start- und Landeeigenschaften selbst bei schlechtem Gelände.

Zu diesen beiden so wichtigen Charakteristiken kamen noch zwei weitere Gesichtspunkte hinzu. Die Tiefdeckerbauweise brachte eine sehr niedrige Schwerpunktlage des Flugzeugs mit sich, und das von Hanns Klemm entwickelte Fahrgestell ohne durchlaufende Achse schaffte einen bis dahin sehr häufigen Anlaß für einen Kopfstand oder gar einen Überschlag bei Start und Landung in hohem Graswuchs oder Buschwerk aus der Welt.

Die Baufestigkeit der L 20 übertraf noch die strengen deutschen amtlichen Vorschriften für die Festigkeit von Schul- und Sportflugzeugen, ja sogar die für Kunstflugzeuge vorgeschriebenen. Die L 20 war also keine auf Rekorde zugeschnittene Schreibtisch-Konstruktion, sondern ein für die Praxis stabil und robust gebautes Flugzeug.

Alle diese Besonderheiten der L 20 waren es, die den Ruf

der Klemm-Flugzeuge begründet hatten und die zum eigentlichen Inbegriff des Fliegens mit dem Leichtflugzeug geworden waren. Erst das damit gewonnene Gefühl einer absoluten fliegerischen Sicherheit konnte das Fliegen der großen Masse zugänglich machen, dem einfachen Mann, der keine Sportskanone sein, sondern eben nur am Erlebnis des Fliegens teilhaben wollte.

Eine der wichtigsten Aufgaben der Fliegerei ist und wird stets die Ausbildung der Piloten sein. Nur dann kann eine Fliegerei sich entwickeln, die den Ruf hohen Könnens mit unbedingter Zuverlässigkeit vereint, wenn alle Piloten eine gute und gründliche Ausbildung erfahren haben. Das gilt für die Sportfliegerei ebenso wie für Luftverkehr und Luftwaffe.

Diese große und schöne Aufgabe, den jungen Flieger zu schulen, ihm das Gefühl der Sicherheit und der Freude am Fliegen zu geben, haben in hervorragender Weise Klemmflugzeuge in den Jahren 1927 bis 1939 und während des zweiten Weltkrieges erfüllt. In Friedenszeit hängt die sportliche fliegerische Ausbildung sehr wesentlich davon ab, daß sie rasch, gut und billig durchzuführen ist.

Vor Beginn der nationalsozialistischen Herrschaft gab es verschiedenerlei Schulungsmöglichkeiten in Deutschland. Neben einander bestanden der Deutsche Luftfahrt-Verband, der „Ring Deutscher Flieger“, die Akademischen Fliegergruppen, das Nationalsozialistische Fliegerkorps, die Segelfliegervereine und der marxistische Flugverband der Werktätigen „Sturmvogel“. So verschiedenen politischen Parteien und sozialen Schichten diese fliegerischen Organisationen auch angehörten, gemeinsam war ihnen, daß sie für die Schulung in der Hauptsache Klemm-Flugzeuge benutzten.

Im Dritten Reich wurden dann, wie schon erwähnt, alle sportlichen Interessen und Kräfte einheitlich zusammengefaßt. Den

am 25. März 1933 gegründeten Deutschen Luftsportverband übernahm als Reichsluftsportführer, wie gleichfalls schon erwähnt, Bruno Loerzer, der beim Deutschen Rundflug 1925 das Klemmflugzeug L 21 zum Siege geführt hatte. Vier Jahre später ging dann die gesamte sportliche Schulung in die Hände des Nationalsozialistischen Fliegerkorps über. Daneben bestand nur noch die Deutsche Verkehrsfliegerschule in Stettin zur Ausbildung derjenigen, die das Fliegen als Beruf erwählt hatten.

Viele berühmte Flieger und Fliegerinnen haben auf Klemm-Flugzeugen ihre Ausbildung erhalten, so Freiherr von König-Warthausen, Elly Beinhorn, Liesel Bach, Wolf Hirth, Karl Schwabe und andere.

Wenig bekannt ist, daß auch Freiherr von Hünefeld, mit dem Hanns Klemm von Amerika her befreundet war, eines Tages — es war im Sommer 1928 — nach Böblingen kam und hier so lange blieb, bis er seinen A-1-Schein erworben hatte. Die weitere Ausbildung sollte in Adlershof stattfinden. Nachdem von Hünefeld den ersten Ost-West-Ozeanflug eines deutschen Flugzeugs organisiert hatte, wollte er nun auch noch den ersten Flug von Westen nach Osten, von Deutschland nach Japan, mit seinem Namen verbinden. Für diesen Flug wollte er wenigstens soweit selber geschult sein, daß er seinen Flugzeugführer im Notfall zeitweise ablösen konnte. Kaum von schwerer Krankheit genesen, startete er am 19. September 1928 mit dem schwedischen Flieger Lindner und flog über Sofia—Bagdad—Kalkutta und die gewaltigen Höhen des noch nie überflogenen Shan-Gebirges nach Tokio.

Unter den Flugschülern in Böblingen sind Prinzen, Grafen, viele Ausländer, Chinesen und Russen gewesen. Bei dem Fluglehrer Weller hat Klemm selber geschult und seinen A-Schein erworben.

Vor vieler Arbeit ist er später nicht mehr zum Selberfliegen gekommen. In Böblingen hat auch Dipl.-Ing. Robert Lusser das Fliegen erlernt, der später große Erfolge auf Klemm-Flugzeugen errang.

Viele Tausende von deutschen Zivil- und Militärfliegern haben bis 1945 auf Klemm-Flugzeugen geschult. Da ist kaum einer der großen Lufthelden des zweiten Weltkrieges, der seine fliegerische Grundausbildung nicht auf einer KL 25 oder KL 35 erhalten hätte. Immer mehr hatte sich auch im militärischen Ausbildungsbetrieb das Leichtflugzeug durchgesetzt. Die Ausbildungskosten wären ins Unermeßliche gestiegen, hätte man für die fliegerische Anfangsschulung nur starkmotorige, kostspielige Flugzeuge benützt.

In welchem Sinn Hanns Klemm die fliegerische Ausbildung verstanden wissen wollte, geht aus den einleitenden Worten einer kleinen Schrift „Klemm-Flug“ hervor: „Fliegen lernen ist denkbar leicht. Es bereitet nicht mehr, meist eher weniger Schwierigkeiten als das Erlernen irgendeiner anderen Sportart. Doch nur dann, wenn es gründlich und unter der richtigen Leitung geschieht. Mit dem Fliegenkönnen allein ist es aber nicht getan. Ein richtiger Flieger muß mehr können. Charakterfestigkeit, Unterordnungsfähigkeit, Kameradschaftsgefühl und freudige Hilfsbereitschaft einerseits, ein sportgeübter, durchtrainierter, gesunder, unverweichtlicher Körper andererseits und endlich eingehende Sachkenntnis über Bau- und Wirkungsweise von Flugzeug und Motor sind die selbstverständlichen Voraussetzungen für einen ‚richtigen‘ Flieger. Mit wenigen Worten: ein richtiger Flieger muß ein ganzer Kerl sein: seelisch, körperlich und fachlich. Dies zu werden, hilft keine Theorie, sondern nur die Praxis im Leben und in der Arbeit. Aus der Praxis für die Praxis! Dies ist der Leitsatz für unsere Fliegerschule ‚Klemm-Flug‘, in welcher keine theoretisier-

renden ‚Zimmer-Flieger‘, sondern Männer für die fliegerische Praxis in systematischem, strengem, vollkommen auf die praktischen Bedürfnisse abgestelltem Lehrgang herangebildet werden sollen.“

Der Konstrukteur und Flugzeugbauer Hanns Klemm ist sich der großen erzieherischen Aufgabe durchaus bewußt, die das Fliegenlernen und Fliegenkönnen im Leben eines Volkes, in der Entwicklung jeder jungen Generation einnimmt. Das Wort von der großen Kameradschaft der Flieger ist längst zu einem Sprichwort geworden.

Und wohl auch noch in einem anderen Sinn üben das Alleinsein in den großen Weiten des Himmels, das Erlebnis eines neuen Raumgefühls, die optische Erkenntnis einer kleingewordenen Menschenwelt, bewußt oder unbewußt, eine tiefe, das ganze Wesen für immer verändernde Wirkung aus.

In diesem Zusammenhang ist es interessant, ein „Die ethische Seite der fliegerischen Ausbildung“ überschriebenes Kapitel in einer anderen von Hanns Klemm verfaßten und als Manuskript im Mai 1930 gedruckten Schrift „Zur Frage der fliegerischen Ausbildung“ kennenzulernen.

„Die überragende wirtschafts- und nationalpolitische Bedeutung der Luftfahrt für alle Völker braucht hier nicht hervorgehoben zu werden. Sie ist unumstritten. Es muß aber darauf hingewiesen werden, daß es nicht ihre technische oder repräsentative Seite ist, welche auf die Dauer allein den Luftfahrtgedanken im Volke lebendig erhalten und weiterentwickeln kann. Die Menschen, welche diesen Gedanken in die Tat umsetzen, sind seine lebendigen Träger, sie sind die frischen, lebendigen Triebe, die ihn zur Entfaltung und Wurzelung bringen. Ihre Bedeutung für die Entwicklung und Zukunft der Luftfahrt ist daher nicht geringer als die der technischen und der repräsentativen Seite.

Von besonderer Bedeutung in vorliegendem Zusammenhang aber ist noch die Tatsache, daß die aktiv fliegerische Betätigung — wie sonst kaum eine andere sportliche Betätigung — geeignet ist, die besten ethischen Werte des Menschen zu wecken, zur Entfaltung zu bringen und zu kräftigen.

Jeder Vaterlandsfreund ist von tiefster Sorge erfüllt über die erschreckend zunehmende Demoralisation weitester Kreise, selbst der sogenannten Oberschichten des deutschen Volkes. Kein Mittel, kein Weg dürfen außer acht gelassen werden, diese katastrophale amoralische Entwicklung aufzuhalten und abzubiegen.

Was nützt für die Zukunftsbedeutung des deutschen Volkes jede technische Entwicklung, wenn seine allmählich sinkende Moral sein Zukunftsbestehen als freies Volk ohnehin in Frage stellt? Was nützt ihm also auch jede flugtechnische Entwicklung, wenn die Rein- und Kräftigerhaltung der sie fördern sollenden und benützendenden Menschen als nebensächlich angesehen wird?

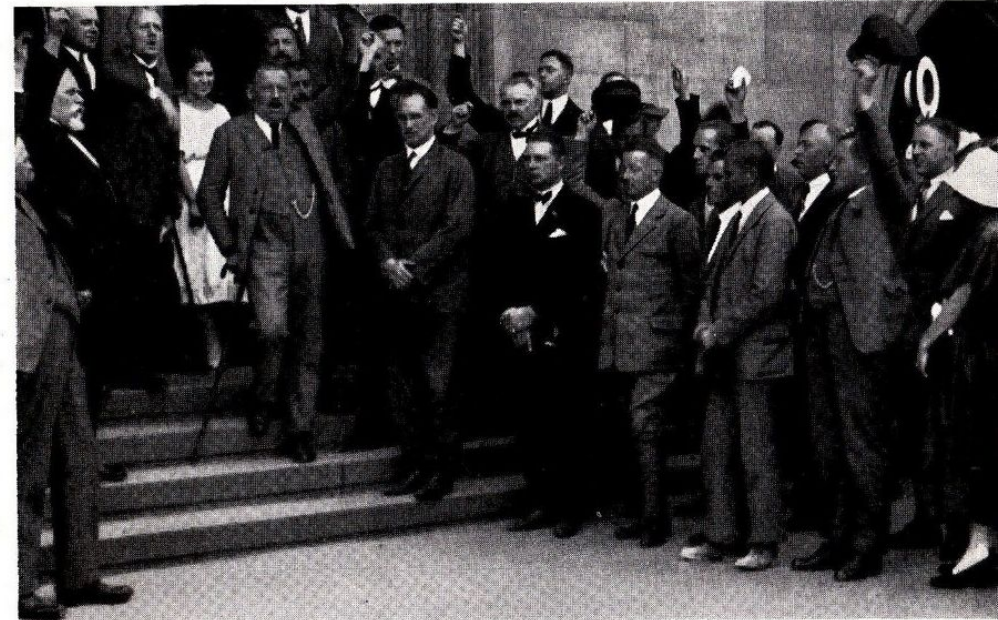
Angesichts dieser katastrophalen Notlage genügt es doch nicht mehr, nur den Kampfruf ‚Zur Erneuerung des deutschen Volkes!‘ auf den Lippen zu führen. Es genügt besonders für uns ‚Förderer der deutschen Luftfahrt‘ nicht, nur in zündenden Reden und schönen Zeitungsartikeln auf die ethischen Werte der Fliegerei hinzuweisen: es sind Taten nötig, nicht bloße Worte.

Es genügt daher auch nicht, der heranwachsenden Jugend nur die Mechanik des fliegerischen Könnens — sei es auch bis zur Meisterschaft — beizubringen. Mindestens ebenso wichtig und notwendig ist die Erfassung der Persönlichkeit des Jungschülers im Sinne einer systematischen Weckung, Pflege und Stärkung vorerwähnter ethischer Werte.

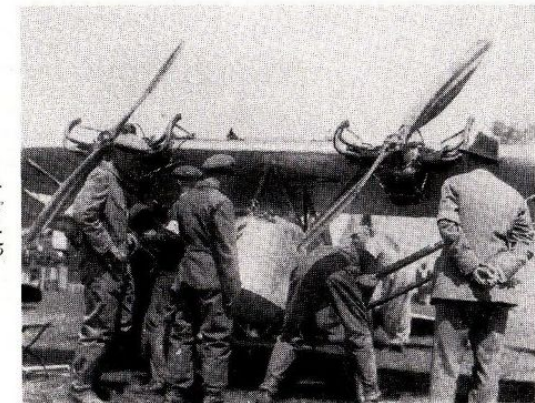
Nicht das ‚Abrichten‘ zu fliegerischen Könnern, sondern die systematische stetige Heranbildung eines fliegerischen Geschlechts ‚ganzer Kerle‘ kann und soll das Ziel der Aufgabe sein. Diesem



*Martin Schrenk  
und Werner von Langsdorff  
nach dem Flug nach Bensheim  
(1924)*



*Unmittelbar nach Rückkehr vom erfolgreichen deutschen Rundflug 1925  
begrüßt Oberbürgermeister Lautenschlager (mit Stock) vor dem Stuttgarter Rathaus  
die siegreichen Flieger. Nach rechts: Loerzer, Siebel, Schrenk.  
Die Hauptperson Hanns Klemm zeigt mit seinen lehmverkrusteten Stiefeln  
noch alle Spuren des anstrengenden Heimtransportes der Flugzeuge.*

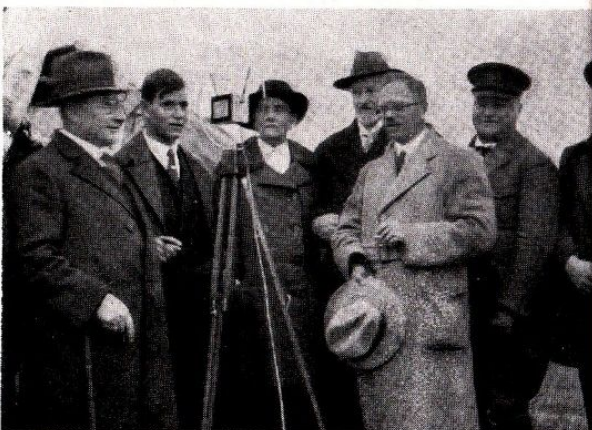


*Wettbewerbsfieber.  
Die Klemm-Monteur  
bemühen sich um eine L 21.  
Deutscher Rundflug 1925*

*Hanns Klemm  
(links) als Flugschüler  
mit Fluglehrer Weller (Mitte)  
und dem Freiballonflieger  
Euting (1927)*



*Das Ehepaar Fusbahn,  
Höhenrekord-  
und Afrikaflieger.  
mit der 40-PS-Salmson-  
L-25*



*Der junge Hindenburg-Pokal-  
Gewinner von König-Warthausen  
(zweiter von links) wird nach der  
Rückkehr von seinem Weltflug  
von Reg.-Rat Biser (ganz links)  
und Hanns Klemm begrüßt (1929)*

Teil der Aufgabe der fliegerischen Ausbildung der Jugend ist höchste Beachtung zu schenken, denn ihr Ergebnis hat eminent volkspolitische Bedeutung. Von ihrem Ergebnis hängt es ab, daß solchermaßen erfaßte und erzogene Jungpiloten zu Zellen besten Volkstums werden und Kristallisationspunkte zur Wiederfestigung der im deutschen Volke heute wankenden Begriffe ethischer Werte bilden können.“

Der dies aus innerster Überzeugung und stärkster Empfindung heraus schrieb, ist wahrhaftig kein „nüchtern“ Techniker, kein aus Formeln und Berechnungen zusammengesetzter Statiker und Aerodynamiker, der dies schrieb ist ein Mensch mit heißem Herzen, den die ethische Entwicklung seines Volkes nicht weniger bewegt als seine politische und technische. Welch ein ergreifendes Bekenntnis zum Menschen in einer so materiell gewordenen Zeit! Welches Verantwortungsgefühl für die wahren und echten Werte eines Volkes!

Ein Schlaglicht auf das Anwachsen der Fabrikation und die Zunahme des Schulbetriebes in Böblingen werfen die Tatsachen, daß im Juli 1933 die Taufe des fünfhundertsten Klemmflugzeugs mit einer Werkfeier begangen werden kann, und daß am 1. Oktober des gleichen Jahres der Fluglehrer Hermann Weller, „Papa Weller“, seinen 25 000. Flug im Schulbetrieb auf Klemm-Flugzeugen durchführt.

Wie hoch die fliegerische Ausbildung auch von der höchsten flugsportlichen Stelle in Deutschland zu jener Zeit bewertet wurde, zeigt, daß die größte sportliche Auszeichnung für Flieger, der vom Reichspräsidenten von Hindenburg gestiftete „Hindenburg-Pokal“, für das Jahr 1930 einem Fluglehrer verliehen wurde. Es war der Fabrikant Heinrich Schlerf, der ihn für seine hervorragende Ausbildungstätigkeit bei dem von ihm ehrenamtlich betreuten Badisch-

Pfälzischen Luftfahrt-Verein bekam. Diese Ehrung eines Fluglehrers war nicht weniger eine Anerkennung für die von ihm verwendeten Schulflugzeuge, mögen sie L 20 oder L 25 heißen.

Da, wie wir bereits wissen, zu jener Zeit weder vom Reich noch von den Ländern noch von den Gemeinden für die sportliche Schulung von Fliegern Beihilfen zur Verfügung gestellt werden durften, so war der gesamte deutsche Flugsport jener Tage auf private Mittel angewiesen. Da es unter den für die Fliegerei begeisterten jungen Menschen aber nur wenige gab, die über so große Geldmittel verfügten, daß sie sich eine fliegerische Ausbildung und später gar selbst ein Flugzeug hätten leisten können, so wird die bedeutsame Rolle klar, die für die fliegerische Schulung in Deutschland damals der DLV, der Deutsche Luftfahrt-Verband, spielte. Nur er war in der Lage, aus Verbandsmitteln die fehlenden „Beihilfen“ zu gewähren.

So ungeheuer wichtig eine gute fliegerische Ausbildung auch ist, so ist sie doch nur ein Mittel zum Zweck, nicht der Zweck selbst. Sie schafft nur die Voraussetzung für das, was mit ihrer Hilfe geleistet werden kann.

Was an großartigen Erfolgen mit Klemm-Flugzeugen bei Wettbewerben errungen worden ist, zeigt eine Zusammenstellung am Schluß des Buches. Über einige bedeutsame Wettbewerbsereignisse soll hier ausführlicher berichtet werden.

Der erste Internationale Österreichische Alpenflug 1933 endete mit einem überlegenen Sieg des Österreicher Siegmund von Josipovich, der auf einer eigens für solche Wettbewerbe konstruierten einsitzigen Klemm-Limousine „KL 22“ mit 22 116 Punkten die beste Gesamtleistung erzielte. Der Italiener Lombardi, der als Zweiter siegte, qualifizierte sich mit nur 17 352 Punkten. Dritter wurde der Engländer Gibbons auf einer zweisitzigen L 25. Alle übrigen Teil-

nehmer konnten den Flug nicht beenden und blieben zum größten Teil infolge von Zellen- oder Motorschäden auf der Strecke.

Auf dem Heimflug vom Österreichischen Alpenflug mußte Gibbons in der Nähe von Prag notlanden. An seinem Pobjoy-Motor war die Kurbelwelle gebrochen. Er wandte sich an seinen alten Sportkameraden Wolf Hirth, der damals Segelfluglehrer in Grunau im Riesengebirge war, mit der erstaunlichen Bitte, ihn mit seiner „Klemm“ im Schleppflug nach England zu bringen. Segelflugzeuge hatte man längst gelernt, mit Leichtflugzeugen hochzuschleppen, aber Motorflugzeuge, das war etwas Neues! Hirth, der nicht selbst kommen konnte, aber von diesem Gedanken begeistert war, schickte seine Klemm-Maschine mit einem 60-PS-Hirth-Motor unter Führung von Willy Spielmann nach Prag. Nachdem man von der englischen Pobjoy-Klemm die Luftschraube entfernt und einen Schlepphaken an ihr angebracht hatte, konnten zwei wohlgelungene Schleppflüge sie bis auf eine Höhe von dreihundert Metern bringen. Da aber die Reisegeschwindigkeit des Schleppfluges infolge der schwachen Schleppmaschine zu langsam war, verzichtete man schließlich auf den beabsichtigten Überlandflug nach England. Immerhin war durch diese improvisierten Versuchsflüge bewiesen, daß man mit Flugzeugen genau so verfahren konnte wie mit beschädigten Autos: man schleppte sie ab.

Beim „Deutschland-Flug 1933“ trat der von Klemm geschaffene „Kundendienst“ zum erstenmal bei einem Wettbewerb in Aktion. Zahlreiche Besitzer von Klemm-Flugzeugen hatten von dieser praktischen Einrichtung bereits Gebrauch gemacht. Den am Deutschland-Flug teilnehmenden Klemm-Fliegern gingen schon vorher Pläne über die Verteilung von Hilfsstellen zu. Auch erhielten sie Hinweise für eine rationellere Bedienung ihrer Maschinen, durch welche die Leistungsfähigkeit und die Gewinnchance verbessert werden konnten. Die Berechtigung zu einem so um-



fassenden „Kundendienst“ geht wohl am deutlichsten aus der Tatsache hervor, daß von 150 Teilnehmern 95, also fast zwei Drittel, auf Klemm-Flugzeugen starteten. Diese Zahlen lassen übrigens klar erkennen, welch hohen Anteil die Erzeugnisse der Firma „Leichtflugzeugbau Klemm GmbH“ am deutschen Sportflugzeugpark jener Jahre hatten und welches Verdienst sich der Schöpfer des Leichtflugzeugs um den Aufschwung der deutschen Sportfliegerei erworben hatte.

Am Schluß des Deutschland-Fluges 1933 betrug der Anteil der Klemm-Flugzeuge sogar 69 Prozent. Unter den 25 erfolgreichsten Teilnehmern waren 72 Prozent Klemm-Piloten. An Baumustern hatten die L 26 II a und L 25 VII daran teilgenommen.

Hier nur einige wenige Beispiele für das, was der verstärkte Klemm-Kundendienst während des Wettbewerbs leistete. Was hätte der bekannte Sportflieger August Lauw machen sollen, als ihm beim Start in Darmstadt das Fahrgestell brach? Unter normalen Umständen hätte er ausscheiden müssen, da die Heranschaffung der Ersatzteile und die Reparatur zu lange gedauert hätten. So aber genügte ein Anruf in Böblingen, und das bereitstehende Hilfsflugzeug brachte die Ersatzteile so schnell, daß Lauw nach zwei Stunden seinen Flug fortsetzen konnte. — Auf dem Berliner Sportflugplatz Staaken wurde die Maschine der Ortsgruppe Hamburg von einer DLV-Maschine gerammt. Dabei wurde die linke Fläche erheblich beschädigt. Der „Flughof“ unter Basser, der hier den „Kundendienst“ versah, half dem armen Piloten mit einer Fläche von einer Maschine des Kundendienstes aus, so daß der Hamburger Bewerber damit seine Geschwindigkeitsprüfung in Staaken ablegen konnte. Nach sechsunddreißigstündiger Arbeit mit vier Tischlern konnte dann mit der reparierten Maschine am Morgen des ersten Streckenfluges unter Aufsicht der „Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt“ der Abnahmeflug gemacht werden.

Auf der zweiten Tagesstrecke dieses Deutschland-Fluges verunglückte Reinhold Poß mit seinem Begleiter Paul Weirich tödlich. Dem deutschen Sportflug wurde dadurch ein sehr volkstümlicher und hervorragender Flieger entrissen. Nach dem Kriege hatte sich der bewährte Seeflieger der Zivilluftfahrt zur Verfügung gestellt. Mit Gotthard Sachsenberg und Hermann Köhl leistete er ausgezeichnetes auf dem Gebiet des Nachtflugverkehrs. Im Europarundflug 1932 hatte er den zweiten Preis auf einer KL 32 errungen.

Einen besonders glänzenden Verlauf nahm der „Deutschland-Flug 1935“. Von 30 Verbänden mit insgesamt 154 Flugzeugen haben 24 Verbände mit 138 Maschinen die 5535 km lange Flugstrecke einwandfrei bewältigt. Für den „Leichtflugzeugbau Klemm“ war dieser Deutschland-Flug in doppelter Hinsicht bedeutungsvoll. Erstens waren von den 29 Verbänden, die den Flug vorschriftsmäßig beendeten, nicht weniger als 21 Verbände mit Klemm-Flugzeugen ausgestattet und zweitens fielen die ersten sechs Preise an Klemm-Staffeln. Die Flieger-Ortsgruppe Danzig auf Flugzeugen des Baumusters Klemm L 25 mit Hirth-Motoren ging dabei als Siegerstaffel hervor.

Hervorgehoben werden muß die großartige Rolle, die bei vielen dieser Wettbewerbe der Konstrukteur der Klemm-Werke, Dipl.-Ing. Robert Lusser, spielte. Als erster Deutscher siegte er nach dem Kriege im Ausland beim Wettbewerb um den belgischen Königspokal 1927 und ebenso in den folgenden Jahren, bis er ihn 1930 endgültig behalten durfte. Im gleichen Jahre 1927 nahm er erfolgreich am Internationalen Schweizer Rundflug teil. Er wurde auch erster Sieger beim Internationalen Leichtflugzeugwettbewerb Paris—Orly 1928 auf einer Klemm L 25 a I mit einem 40-PS-Salmson-Motor und flog erfolgreich die italienischen Rundflüge der Jahre 1930/31 mit. Hierbei benutzte Lusser den gleichen Klemm-Daimler-Tiefdecker, mit dem Werner von Langs-

dorff seinen nicht anerkannten Höhenweltrekord erzielt hatte, von dem wir noch hören werden.

Auch außerhalb reiner Wettbewerbe sind mit Klemm-Flugzeugen hervorragende Leistungen vollbracht worden.

Bereits im Jahre 1928 erzielten Herr Wirth und Fräulein Naumann mit einem 20-PS-Klemm-Flugzeug mit 1305 km eine internationale Höchstleistung im Streckenflug.

Dem Leipziger Piloten Kurt Simon glückte im Jahre 1929 auf einer Klemm L 25 a I mit einem 40-PS-Salmson-Motor ein Non-Stop-Flug von 1705 km. Dieser Flug bedeutete einen deutschen Streckenrekord der Einsitzer-Leichtflugzeuge von 250 bis 350 kg.

Eine internationale Höchstleistung im Höhenflug erreichte 1930 Frau Margret Fusbahn auf ihrem Klemm-Eindecker L 25 a I mit einem 40-PS-Salmson-Motor, indem sie 4610 m hoch flog. Schon am 24. März 1927 hatte Dr.-Ing. Werner von Langsdorff auf einer L 20 mit 20 PS eine Höhe von 6250 m erfliegen, wodurch aufs beste die hervorragende Steigleistung der L 20 bewiesen wurde, und zwar mit 20 PS zu einer Zeit, in der selbst starkmotorige Verkehrsflugzeuge eine solche Höhe noch nicht erreichten. Diese Spitzenleistung aber konnte nicht als Weltrekord anerkannt werden, da es damals eine Klasse für Leichtflugzeuge bei der Rekordbewertung noch nicht gab.

Zur Popularisierung des Klemm-Flugzeugs trug auch eine fliegerische Veranstaltung bei, die an den beiden Osterflugtagen des Jahres 1933 in Tempelhof stattfand. Hierbei setzte auf seiner neuen Klemm L 25 Ernst Udet durch seine phantastische Flugkunst die Zuschauer in Staunen und Begeisterung. Er hatte sich ein sehr originelles und waghalsiges Flugprogramm ausgedacht. Als Professor „Canaros aus Vaduzien“ entfesselte er Lachstürme und riß die Berliner zu wildem Jubel hin.

Die „BZ am Mittag“ schrieb in ihrer Ausgabe vom 18. April 1933 darüber: „Ostern lernten wir Ernst Udet noch von einer anderen Seite kennen, nämlich als einen großen Schauspieler und Komiker im Flugzeug. Professor Canaros alias Ernst Udet aus Vaduzien, der berühmte Fliegertheoretiker, der noch niemals in einem Flugzeug gesessen hat, sollte hier in Berlin zum erstenmal Gelegenheit dazu haben. Er kommt im Auto angefahren, im schwarzen Gehrock mit wallendem Bart, den Zylinder auf dem Kopf, den Schirm über dem Arm und in seiner rechten Hand hält er sein berühmtes Lehrbuch ‚Lerne fliegen in zwei Stunden‘. Er debattiert mit der Flugleitung, mit dem Piloten, um eine Maschine zu bekommen, aber erst nach längerem Verhandeln stellt man ihm eine Klemm-Maschine zur Verfügung.

Und dann beginnt ein tolles Spiel voller Komik und atemberaubender Spannung. Der ‚fliegende Professor‘ steigt in sein Flugzeug. Ehe er aber starten kann, muß er immer wieder in sein Lehrbuch schauen, sonst will es nicht gehen. Plötzlich knallt es, der ‚Professor‘ springt aufgeregt von seinem Sitz empor: Fehlzündung! Aber bald hat der Motor sich besonnen. Langsam beginnt die Maschine zu rollen, dreht sich um ihre Achse, hüpfert hundertmal über das Rollfeld, bricht links aus, dann rechts, und langsam hebt sie sich dann endlich von der Erde, schleift mit der Tragfläche am Boden entlang, daß die Funken nur so stieben. Es ist eine fabelhafte Glanznummer Ernst Udets, die nur er, der so viel Humor und Komik von Natur aus besitzt, so komisch gestalten kann.“

Und der „Berliner Lokalanzeiger“ vom gleichen Tag bemerkt hierzu: „Für diese Luft-Clownerie hatte sich Udet seinen nagelneuen Klemm-Eindecker besonders herrichten lassen, der mit allerhand Knalleffekten überraschte, mit den Flügelenden auf dem Boden herumrutschte und mit lebensgefährlich aussehenden Bock-

springen die Festigkeit des Fahrgestells auf eine schwere Probe stellte.“

Diese „schwere Probe“ mußte aber eben auch bestanden werden können, und das hing von der Stabilität der „kleinen Klemm“ ab.

Daß sich Klemm-Flugzeuge auch für den Kunstflug vorzüglich eigneten, hatte zum erstenmal der Kölner Kunstflugwettbewerb von 1930 bewiesen, bei dem Freiherr von Fritsch den ersten, Liesel Bach den dritten und der Kölner Itzstein den vierten Preis auf Klemm L 26 a II mit 80/90-PS-Siemensmotor gewannen. Bei der Deutschen Damenkunstflug-Meisterschaft in Bonn 1930 und ebenso bei der Damenkunstflug-Weltmeisterschaft 1934 in Paris wurde Liesel Bach erste Siegerin. In ihrer großen Freude schrieb sie an die Klemm-Werke: „Von Beginn meiner fliegerischen Tätigkeit im Jahre 1929 bis heute fliege ich fast täglich meine Klemm-Maschine. Die große Stabilität und Festigkeit der Maschine verleihen ein so fabelhaftes Sicherheitsgefühl, und die hervorragenden aerodynamischen Eigenschaften eine solche Lust und Liebe zum Fliegen, daß ich mit wahrer Begeisterung sämtliche Kunstflugfiguren ohne Bedenken ausführe. Meine nationalen und internationalen Erfolge sind bestimmt in erster Linie der Firma Klemm zu verdanken, die ein so hervorragendes Erzeugnis geschaffen hat. Lange Rückenflüge und Loopings nach unten, bei denen Geschwindigkeiten bis zu 250 km/std und mehr auftreten, gehen fabelhaft und ohne Schwierigkeit . . . unnötig zu bemerken, daß die Maschine allen Stürmen und Hagelschauern bei meinen rund 60 000 km Überland- und Überwasserflügen standgehalten hat. Aber daß sie als allgemeine Gebrauchsmaschine zu Schul-, Reise- und Übungszwecken auch noch für den Kunstflug so geeignet ist, steht einzig da.“

Liesel Bach hatte 1929 auf der Kölner Fliegerschule bei „Papa Möltgen“, dem bekannten Fluglehrer des Kölner Klubs, auf Klemm

L 20 und L 25 ihre ersten Schulflüge gemacht. Auf der weiterentwickelten Klemm L 26 hatte sie dann die Hohe Schule des Kunstfluges studiert und erlernt. Auf ihre Anregung hin wurde von den Klemm-Werken noch ein besonderes Kunstflugzeug, die Type L 28, entwickelt, die eine Vorläuferin der KL 35 war. Nach dem Kriege hat Liesel Bach große sportliche Erfolge in Indien errungen, wovon sie in ihrem Buche „Den Alten Göttern zu“ erzählt.

In ihrer Nummer vom 14. September 1938 brachte die Berliner Börsenzeitung folgende Notiz: „Die deutsche Luftfahrt konnte sich in diesen Tagen erneut in die Liste der internationalen Rekorde eintragen. Ein mit einem 160-PS-Hirth-Motor ausgerüstetes Wasserleichtflugzeug ‚WKL 35‘ des Flugzeugbaus Hanns Klemm in Böblingen stellte unter Führung des Chefpiloten Kalkstein fünf internationale Rekorde in seiner Klasse, nämlich der Leichtflugzeugklasse bis zu 6,5 Liter Zylinderinhalt, auf. Das Flugzeug erreichte einsitzig geflogen eine Höhe von 7000 m, zweisitzig von 5600 m. Über eine gemessene Strecke von 100 km erzielte es einsitzig eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 228,7 und zweisitzig von 227,7 km/std; über die 1000-Kilometerstrecke als Einsitzer 227,8 km/std. Mit diesen Leistungen wurden die bisher in ausländischem Besitz befindlichen Rekorde zum Teil erheblich überboten.“

Alle Wettbewerbe, Rekordleistungen, Kunstflüge und einzelnen besonderen Flugleistungen erhöhten zwar den Ruf des Leichtflugzeugs immer mehr, erfüllten aber noch nicht, was es im letzten Grunde bezweckte, wofür es sein Schöpfer geplant und gebaut hatte. Alle diese Flüge bewiesen nur, daß es nicht nur ein ideales Schulflugzeug war, sondern für alle sportlichen Zwecke mit gutem Erfolg verwendet werden konnte.

So groß die Erfolge des Klemm-Flugzeugs dabei auch waren,

so hatten sie damit doch noch nicht ihren letzten und schönsten Zweck im Sinne Hanns Klemms erreicht: die Luftreise.

Schließlich sollte ja derjenige, der sich ein eigenes Flugzeug erwarb, nachdem er auf ihm das Fliegen erlernt hatte, nicht nur an Wettbewerben teilnehmen, nicht nur Kunstflüge mit ihm ausführen oder es dazu benutzen können, Rekorde zu brechen und neue aufzustellen, sondern er sollte mit ihm über die bunten Landschaften der Heimat und der Fremde dahinfliegen, sich die Welt der Menschen aus neuer Perspektive von oben betrachten, die weißen Wolkenberge umkreisen, die Schönheiten und Eigenarten einer Luftreise genießen dürfen.

Es ist sicher kein Zufall, daß den ersten Überlandflug, den ein zweisitziges Leichtflugzeug unternahm, Hanns Klemm, sein Schöpfer, als Passagier mitmachte. Die Luftreise, das schien ihm immer die schönste Aufgabe zu sein, die sein Leichtflugzeug zu erfüllen berufen war. Von diesem kurzen ersten, aber für die Zukunft des Leichtflugzeugs so bedeutsamen, ja entscheidenden Überlandflug von Böblingen über die Untertürkheimer Direktion nach dem Cannstatter Wasen ist schon im ersten Teil des Buches berichtet worden. Es ist hier noch hinzuzufügen, daß das Flugzeug die 20 km lange Strecke in 13 Minuten zurücklegte und dabei eine Höhe von 900 m erreichte. Der ganze Flug hin und zurück dauerte etwa eine halbe Stunde.

Ein zweiter, die deutsche Presse alarmierender Flug war dann jener, den am 17. März 1924 Martin Schrenk mit Werner von Langsdorff auf einer zweisitzigen L 15 mit 12,5 PS von Sindelfingen nach Bensheim, in der Nähe von Worms, unternahm und der zeitweise in 1100 m Höhe an der Bergstraße entlangführte. Das war der erste größere Überlandflug der Welt in einem schwachmotorigen Leichtzweisitzer. Aber was waren für die Welt schließlich Sindelfingen und Bensheim? Zwei unbekannte Provinz-

städtchen, deren erstmalige Verbindung mit einem Flugzeug keine Sensation mehr bedeutete zu einer Zeit, in der viele Hauptstädte Europas schon durch regelmäßige Luftlinien verbunden waren.

Wollte das Leichtflugzeug seine Existenzberechtigung beweisen, wollte es im eigenen Hause wenigstens soviel Anerkennung finden, daß man dieses Sindelfinger Kuckucksei duldete, so mußte etwas Aufsehenerregendes, etwas Erstmaliges unternommen werden, das die Weltpresse mobil machte. Wir wissen schon aus dem ersten Teil, daß es wieder Werner von Langsdorff war, der aus seiner großen Begeisterung für die Sache des Leichtflugzeugs — und das war gleichbedeutend mit der Sache des Flugsports — einen großartigen und vielversprechenden Vorschlag machte. Er erbot sich, gemeinsam mit Hans Guritzer, dem Klemmschen Werkpiloten, einen großen Werbeflug zu veranstalten. Er wollte von Stuttgart über Wien nach Budapest fliegen und auf dem Rückflug die Alpen überqueren.

Eine Alpenüberquerung mit dem Leichtflugzeug, mit einer Klemm L 20 mit nur 20 PS, das würde ein Ereignis sein, das nicht nur in Fachkreisen, nein, in der gesamten Öffentlichkeit des In- und Auslandes Aufmerksamkeit, ja staunende Bewunderung erregen würde. Nur eine solche außergewöhnliche Tat konnte in der damaligen Situation das Sindelfinger Aschenbrödel davor bewahren, für immer in der Asche sitzen zu bleiben.

Am 6. Februar 1926 starteten Hans Guritzer und Werner von Langsdorff von Sindelfingen aus zu dem geplanten und von der Untertürkheimer Direktion genehmigten Propagandaflug. In einer reinen Flugzeit von 34 Stunden 54 Minuten legten sie die Gesamtstrecke von 2317 km zurück. In der Nähe von Ulm erreichten sie dabei über Wolken 2800 Meter Höhe über dem Meeresspiegel, am Hochkönig 3100 Meter, am Großglockner 3500 Meter. Die Windverhältnisse waren keineswegs günstig, zeitweise hatten sie

einen Gegenwind von 80 km/std. Bis gegen Augsburg hin herrschte starker Nebel, der in 2800 Meter Höhe überflogen wurde. Vor Wien zwang allzu dicker Nebel sie zur Umkehr nach Reichenhall. Am 9. Februar mußten sie des starken Gegenwindes wegen bei Zell am See auf einer kleinen Wiese im tiefen Schnee landen. Auf dem Flug dorthin hatten sie das Steinerne Meer mit dem 2938 Meter hohen Hochkönig überflogen. Bei starkem Föhn und damit verbundenen heftigen Böen flogen sie weiter. Am 15. Februar überquerten sie das Großglocknermassiv in 3500 Meter und landeten am 20. Februar in Budapest. Am 16. März trafen sie endlich wieder in Sindelfingen ein. Ohne zahlreiche Notlandungen in Alpentälern, auf Wiesen und Landstraßen, ja bei Prösseck in einem Sumpfmoor, war es nicht abgegangen. Stets hatte der Motor daran schuld gehabt, so mußten unterwegs drei Gehäusebrüche, fünf Ventilbrüche und ein Zündkabelbruch repariert werden.

„Vielleicht 80 Meter vor einer Steilwand“, hat später Hans Guritzer in einem von Werner von Langsdorff herausgegebenen Buch „Flieger, und was sie erlebten“ von diesem Flug erzählt, „packte uns völlig unerwartet ein Mordswirbel, riß uns mit, daß wir mächtig drückend an der nackten Felswand vorbeiwitschten. Kartenkasten und Kompaß machten sich dabei selbständig.“ Zwischen Steilhängen, Lawinenhalden und schwarzem Gestein lag unter ihnen, alles überstrahlend, der Schneegipfel des Großglockner. Fast wurden sie auf einen Gletscher herabgedrückt. „Da bekamen wir in letzter Sekunde noch ein bißchen lächerlichen Aufwind, der uns so eben über die vor uns liegende Wand hinüberlupfte, und damit lag da herunteren im Dämmer wirklich noch einmal das Leben.“

Dieser Großglocknerflug hatte noch etwas von der Romantik jenes ersten Alpenfluges, den am 23. September 1910, der junge, in Frankreich erzogene Peruaner Geo Chavez unternahm, der

dabei nach Überwindung aller Schrecken des Hochgebirges durch einen Absturz aus zehn Meter Höhe auf einer Wiese bei Domo-dossola den Tod fand. Der Flug mit der L 20 bewies, daß man mit einem schwachmotorigen Flugzeug selbst bei ungünstigem Wetter, bei Nebel, Schnee und Gegenwind Hochgebirgsflüge ausführen konnte. Er stellte eine neue internationale Spitzenleistung im Höhen- und im Streckenflug solcher Flugzeuge dar.

Hans Guritzer schied 1926 aus dem Leichtflugzeugbau Klemm aus und kehrte nach Wien zurück. — Der durch seine flugwissenschaftlichen, literarischen und fliegerischen Verdienste international bekannt gewordene spätere Professor Dr.-Ing. Werner von Langsdorff fand als Major im Juli 1940 den Fliegertod, nachdem der über Vierzigjährige als Jagdflieger noch einen so schnellen Typ wie die Me 109 hatte fliegen lernen.

Trotz seiner gewissen Romantik war der von Werner von Langsdorff inszenierte Alpenflug doch ausgesprochenermaßen ein Werbeflug, ein propagandistisches Unternehmen, das, mit vielen Strapazen und manchen ernststen Gefahren verbunden, durchaus keinen Spazierflug, keine Vergnügungsreise durch die Luft bedeutete.

Zum erstenmal in der Geschichte des Leichtflugzeugs startete am 11. August 1928 in Berlin ein blutjunger deutscher Flieger zu einer wirklichen Luftreise in die weite Welt. Es war der am 2. Februar 1906 auf Schloß Warthausen geborene Freiherr Friedrich Karl von König-Warthausen. Er begann an diesem Tag einen Flug nach Osten, der zunächst einmal das Ziel Moskau hatte, aber dann weiter und weiter führte und schließlich volle sechzehn Monate dauerte.

Einen Nebenzweck hatte freilich auch dieser Flug noch, er sollte zu einem Rekord werden, allerdings zu keinem bestimmten mit vorgeschriebenem Ziel. Der Flug sollte jedenfalls so weit sein, um

mit ihm den in diesem Jahr zum erstenmal als Belohnung für die höchste sportliche Leistung gestifteten „Hindenburg-Pokal“ gewinnen zu können. War es wirklich nur ein Nebenzweck? Oder sollte sportlicher Ehrgeiz die Gewinnung des Pokals doch zum Hauptzweck gemacht haben? Wir glauben es nicht, denn nie wieder hat sich dieser deutsche Freiherr in seinem späteren Leben um Wettbewerbe und Rekorde gekümmert. Eine Bemerkung in seinem schönen, lesenswerten Buch „Mit 20 PS und Leuchtpistole“ verrät ein ganz anderes Motiv für diesen Flug, ein Motiv der Sohnesliebe und Dankesschuld, das ihn zu dieser großen Leistung angespornt hat.

„Mit dem Hindenburg-Pokal war immerhin“, schreibt er, „ein Betrag von 10 000 Mark verbunden. Das war gerade so viel, wie mein ‚Kamerad‘“ — so hatte er sein Flugzeug getauft — „mit allen Vorbereitungen, Flugschulung usw. gekostet hatte. Sie verdankte ich aber meinem Vater. Wie stolz würde ich nun sein, wenn ich als Hindenburgflieger meinem Vater diesen Betrag zurückgeben könnte! Ich wollte das unbedingt, und ich muß sogar sagen, daß mir dieser Vorsatz am allerwichtigsten schien.“ Da ist die Katze aus dem Sack! Also ein Sohn will seinem Vater das Geld zurückzahlen, für das er ihm ein Flugzeug gekauft und das Fliegen hat erlernen lassen. Ganz sicher aber hat er sich das Flugzeug nicht gewünscht, um nun als ein toller Sportsmann Wettbewerbe mit ihm zu bestreiten, Rekorde mit ihm zu erjagen. Er will mit seinem Flugzeug fliegen, etwas von der Welt sehen und so viel wie möglich erleben.

Es geschieht hier also zum erstenmal, daß eine Luftreise, eine richtige, weite Reise angetreten wird, im wesentlichen um des Reisens, um des Sehens und des Erlebens willen. Daß so etwas in dieser Nachkriegszeit möglich ist, hat der junge, in die Welt hinausfliegende Freiherr nur dem Umstand zu verdanken, daß ein deutscher Konstrukteur und Flugzeugbauer, Hanns Klemm,

das Leichtflugzeug geschaffen hat. Hier erfüllt es zum erstenmal seinen höchsten und schönsten Zweck.

Die Luftreise des Freiherrn von König-Warthausen führte zunächst nach Moskau, dann weiter über Teheran und Kalkutta nach Bangkok. Von hier ging es zu Schiff nach Kobe auf Japan und von dort wieder mit dem Flugzeug nach Tokio. Zu Schiff in San Francisco angekommen, wurde der nordamerikanische Kontinent in seiner ganzen Breite überflogen. Nach einer letzten Station in Chikago endete der Flug am 3. September 1929 in New York. Von König-Warthausen hatte damit eine Flugstrecke von 36 000 km zurückgelegt, die nur noch ein einzigesmal, im Jahre 1931, von einer deutschen Fliegerin, von Elly Beinhorn, überboten worden ist. Der Mercedes-Motor seiner L 20 war dabei nicht stärker als ein Kleinauto- oder Kraftradmotor und verbrauchte nicht mehr als sechs bis sieben Liter Brennstoff in der Stunde.

Hier nur einige wenige Beispiele, welche das Staunen und die Bewunderung zeigen, die das deutsche Leichtflugzeug in der Welt erregte.

„... Nach einigen Stunden konnte ich endlich meinen Vogel besteigen“, erzählt von König-Warthausen, „um die letzte Strecke nach Moskau zu fliegen. Bald tauchten die vierhundert goldenen Türme der Heiligen Stadt vor mir auf. Ein Geschwader russischer Kriegsflugzeuge kam mir zur Begrüßung entgegen, und nach einigen Ehrenrunden landete ich auf dem Flugplatz Chodinkafeld. Hier empfing mich der Leiter der russischen Kriegsindustrie, General Posnikow, der gleich ein reges Interesse an meiner kleinen Maschine bekundete. Als er den Namen meines Flugzeugs las, sagte er scherzend zu seiner Umgebung: ‚Es heißt Towarisch.‘ Das bedeutete auch ‚Genosse‘. Im Laufe der Tage, die ich in Moskau verbrachte, kamen viele Persönlichkeiten des russischen Lebens zum Flugplatz hinaus, um mein kleines Wundertier zu betrachten.

Selbst der berühmte Reitergeneral Smemjow Budennyi, der bolschewistische Marschall Vorwärts, nahm sich die Zeit, sich eingehend über die Einzelheiten meiner Maschine zu unterrichten und legte ein väterliches Interesse für mich an den Tag.“

Als er den Sowjetpiloten dann die geringe Landegeschwindigkeit seiner kleinen Klemm-Maschine vorführte, die nur zehn bis zwanzig Meter Auslauf nötig hatte, da schüttelten sie ihm begeistert die Hand. „Sie wollten solche leichten Flugzeuge nachkonstruieren, erklärten sie. Besonders den schönen großen Propeller, der mit 900 Umdrehungen in der Minute nur ein Drittel der Motorentouren zu laufen hat (infolge dreifacher Untersetzung), fand ihre Aufmerksamkeit.“

Nicht anders als in Moskau war es in der kaukasischen Donkosakenstadt Rostow. „Im Namen der Moskauer Zentralbehörde wurde ich“, so erzählt von König-Warthausen weiter, „zum Mitglied der russischen Luftstreitkräfte ernannt. Unter Hochrufen und kleinen Reden heftete man mir einen roten Fliegerstern an die Brust. Es war eine außerordentlich hohe sportliche Auszeichnung.“

In Persien kommt in Buschir der Schah selber zum Flugplatz, um den jungen Deutschen zu begrüßen. „Der Schah ließ sich dann meine kleine Maschine noch einmal erklären und fand es sehr lustig, daß ich mit einem solchen Vögelchen einen Flugweg genommen hatte, den er seinem eigenen Fliegerkorps aus Sicherheitsgründen nicht erlauben konnte.“

In Teheran, der „weißen, lieblichen Stadt“, einer Stadt, wie aus „Tausendundeiner Nacht“ hielt der deutsche Gesandte, tief beeindruckt von der gewaltigen Reiseleistung des kleinen Klemm-Flugzeuges, auf den Piloten eine begeisterte Rede. „Er sagte, ich wäre gekommen, um der Welt und vor allem den Persern zu zeigen, welches unbedingte Vertrauen wir Deutschen in unsere Technik setzten. Ich hätte damit die absolute Verlässlichkeit unserer

Leichtflugzeuge erprobt, zugleich aber einen Beweis unserer Freundschaft zum persischen Volk gegeben.“

So wird der Pilot der kleinen Klemm-Maschine zum Träger des „good will“ seines Volkes, für das er bei fremden Nationen Sympathien erweckt. Das Leichtflugzeug tut hier bessere Dienste als manche „hohe Diplomatie“.

Was alles an bunten Abenteuern, an fremden Völkern, seltsamen Sitten, märchenhaften Städten Freiherr von König-Warthausen auf seiner großen Luftreise erlebt hat, das muß man selber in seinem schönen Buch nachlesen. Seine Hoffnung, mit diesem Weltflug den Hindenburg-Pokal für das Jahr 1928 zu gewinnen, erfüllte sich.

In den folgenden Jahren konnten vier weitere berühmte Klemm-Flieger diese höchste flugsportliche Auszeichnung erringen. Wolf Hirth wurde der Pokal 1929 für seine Europaflüge und insbesondere für seinen Islandflug auf einer L 25 Ia mit 40-PS-Salmson-Motor zuerkannt. Im Jahre 1930 wurde, wie schon erwähnt, der Fluglehrer Heinrich Schlerf damit geehrt. Einer deutschen Fliegerin wurde der Pokal zum erstenmal 1932 verliehen. Elly Beinhorn empfing ihn für ihren Weltflug auf einer L 26 a V mit 100/120-PS-Argus-Motor. Im Jahre 1933 errang ihn Karl Schwabe für seinen Afrika-Flug von Böblingen nach Kapstadt auf einer KL 32 mit 130/150-PS-Siemens-Motor. Von diesen Flügen wird noch die Rede sein.

In einem Aufsatz „Afrika ruft den Flieger“ hat das Ehepaar Fusbahn einige Betrachtungen über die Entwicklung der Lufttouristik niedergeschrieben, die für die damalige Situation sehr aufschlußreich sind. „Die Sportfliegerei“, so schreiben sie, „ist seit etwa drei Jahren in das Stadium der Fernflüge getreten. Innerhalb dieses Zeitraums hat sich der Begriff der ‚Lufttouristik‘ aus dem allgemeinen Begriff der Sportfliegerei herausgeschält. Die

Einzel- und Pionierleistungen mit Spezialflugzeugen treten mehr und mehr zurück. Die Quantität der Flüge mit Standardtypen stellt sich zweifellos erfreulicherweise neben sie. Eine typische Parallelentwicklung zum Auto ist im Fluß, die interessante Perspektiven eröffnet und beweist, daß wir auf dem richtigen Weg sind.

Betrachten wir die Statistik der gesamten Fernflüge mit Touristikflugzeugen der letzten sechs Jahre, so können wir eine Zunahme der privaten Luftreisen feststellen, die geradezu verblüffend ist.

Es ist klar, daß eine der wesentlichsten Ursachen in der Vervollkommnung des Flugmaterials begründet liegt. Gerade für die Touristikfliegerei wurden in den letzten Jahren brauchbare und wirtschaftliche Flugzeuge entwickelt, die auch in der Hand des Amateurfliegers — und das scheint uns das Wesentliche zu sein — die notwendige Sicherheit bieten. Wir können nicht von einem Flieger, der nur seinen freien Samstagnachmittag, seine Sonntage und seine Ferien der Fliegerei widmen kann, verlangen, daß er jene Praxis und technische Erfahrung sich anzueignen vermag, die einen Berufspiloten auszeichnet. Aber gerade jener Kreis von berufsgebundenen Amateurfliegern im In- und besonders im Auslande ist doch der aufnahmefähige und zahlungskräftige Marktinteressent. — „Auch jenseits unserer Grenzen, selbst in England, konnten sich diese Sportflugzeuge gegen ausländische Konkurrenz erfolgreich einführen, weil sich ihre markantesten Merkmale — Sicherheit, Einfachheit und Billigkeit — in der täglichen Flugpraxis erwiesen haben . . .“, schreibt Hauptmann a. D. Schreiber, Berlin, von den Klemm-Flugzeugen, und er greift damit eben jene wichtigen Faktoren heraus, die allein der Förderung der Lufttouristik, der Popularisierung des Flugzeugs und dessen Absatz in einer breiteren Masse als bisher dienen.

Anhand der Erfahrungen unseres Abessinienfluges mit einer

L 26 a V von Oktober 1932 bis April 1933 zeigen wir, welche weiteren Faktoren heute schon einen ‚Transkontinentalen Touristikflug‘ auch den weniger erfahrenen Fliegern zugänglich machen, ihn ungefährlich erscheinen lassen und sogar zu einer angenehmen Ferienreise gestalten können. Es ist zunächst auffallend, daß die meisten Fernflieger die gleichen oder doch ähnlichen Strecken, mit wenigen Ausnahmen, einschlagen: nach dem Fernen Osten, nach Australien und nach Südafrika. Die Flugwege folgen meist — und das ist besonders typisch — den ‚ausgeflogenen‘ Luftstraßen, der Bodenorganisation der großen Luftverkehrslinien, von denen heute drei den Weg von Europa nach den Nachbarcontinenten weisen. Die eine ist die England-Holland-Indien-Java-Linie, die andere die England-Kairo-Kapstadt-Linie und die dritte die Frankreich-Westafrika-Südamerika-Linie. Die Entstehung und Unterhaltung dieser und weiterer Bodenorganisationen und ihrer angeschlossenen Einrichtungen sind mindestens ebenso wichtige Faktoren für den Stand und die Weiterentwicklung der Lufttouristik wie die Qualität des Materials.

Wir haben auf unserem Fluge den Unterschied zwischen ‚organisierten Luftstraßen‘ entlang der Kairo-Chartum-Kapstadt-Linie und lediglich ‚punktuellem Bodenorganisationen‘, wie sie sich entlang der Küste des Roten Meeres befindet, nur zu gut kennengelernt. So ist die Wettermeldung und ist die Start- und Lande-, Weiter- und Rückgabe an die auf dem Flugweg liegenden Flugplätze eine der angenehmsten Einrichtungen der erstgenannten Streckenorganisation, während die isolierte, nur auf einen Punkt beschränkte Bodenorganisation nie untereinander in Verbindung gerät. Es ist also leicht möglich, bei einer Notlandung in unbewohnter Gegend in Verschollenheit zu geraten.

Interessant ist nun weiter, daß von etwa 36 Fernflügen in den Jahren 1931/32 nicht weniger als siebzehn Afrikaflüge waren.



Afrika hat für die Fliegerei besonders günstige Bedingungen. Die klimatischen Verhältnisse mit ausgesprochenen Trockenzeiten und Schönwetterperioden in der Zeit des nördlichen Winters bis nahe an die äquatoriale Zone, sind für die Lufttouristen geradezu ideal. Die Flugstrecke der Imperial Airways führt im Tropengürtel durch das ostafrikanische Hochland. Nairobi liegt 1600 Meter hoch, fast unter dem Äquator und hat trotzdem ein angenehmes Klima. Irgendeine große schwierige Strecke ohne Notlandegelände findet sich auf der ganzen Kairo-Kaplinie nirgends.

Afrika ruft den Flieger wie die Schweiz den Bergsteiger.

Heute nach Ostafrika oder auch nach Kapstadt zu fliegen, wenn man sich Zeit dazu läßt, ist absolut keine Rekordleistung und dürfte von jedem guten Durchschnittsflieger, der 20 000 bis 30 000 Kilometer Streckenerfahrung hat, vollbracht werden.

In 75 Flugstunden hatte uns seinerzeit die kleine Klemm ohne den geringsten Zwischenfall in das Herz Afrikas getragen. ‚Nit möglich‘, sagte ein langer Holländer und alter Jagdführer zugleich. Es war doch möglich, und wir dankten Klemm, Argus und Bosch für ihre gute Werkmannsarbeit und gingen freudig daran, für deutsche Flugzeuge zu werben.“

Dieser Aufsatz des fliegenden Ehepaares wurde nicht ohne Absicht hier so ausführlich wiedergegeben, weil er sehr deutlich zeigt, wie weit damals, Anfang der dreißiger Jahre, sich Klemms Traum von einer Lufttouristik bereits erfüllt hatte. Es schien so, als sei nunmehr die Zeit gekommen, in der die von ihm geschaffenen Flugzeuge ihrem höchsten und schönsten Zweck immer mehr dienen sollten.

Nur wenn man sich der ganzen Leidenschaft bewußt wird, mit der Klemm an diesem höchsten Ziel seines Lebenswerks hing, auf das alle Gedanken und Ideen seiner technischen Lebensarbeit

gerichtet waren, kann man die tieferen Gründen verstehen, die Hanns Klemm schließlich zur offenen Revolte getrieben und die Tragödie herbeigeführt haben.

Wolf Hirth, der große Segelflieger, der auch ein begeisterter Klemm-Flieger ist, hatte für seine Flüge rings in Europa herum, über See und Hochgebirge mit einer KL 25 mit einem 40-PS-Salmson-Motor den Hindenburgpokal für 1929 erhalten. Am 24. Juli 1930 machte er sich mit seiner Klemm auf die Reise über London—Kirkwall nach Reykjavik auf Island. Vielleicht hatte er versuchen wollen, nun auch einmal mit einem Leichtflugzeug den Ozean von Westen nach Osten zu überqueren. Auf Island aber gab es bürokratische Schwierigkeiten, die einen Weiterflug unmöglich machten. So fuhr er mit seiner Klemm-Maschine zu Schiff nach Montreal in Kanada, flog von dort nach New York, besuchte Washington, Richmond, Atlanta, Florida und flog acht Monate lang kreuz und quer durch die Oststaaten. Zu Schiff wieder in Hamburg angekommen, landete er am 12. Mai 1931 in Böblingen, um Hanns Klemm persönlich seinen Dank abzustatten. Er hatte insgesamt 24 000 Flugkilometer zurückgelegt.

Begeistert äußert sich Wolf Hirth über seine großen Sport- und Reiseflüge mit Klemm-Flugzeugen: „In den Jahren 1929 bis 1931 flog ich drei verschiedene L 25 mit Salmson-Motor. Das außerordentliche Zutrauen, das ich zu dieser Maschine hatte, wird wohl am besten bewiesen durch meinen Zwölfstundenflug von Schottland nach Island, wobei ich neun Stunden über Wasser flog, und durch meine Überquerung der Alpen im Non-Stop-Flug von Paris nach Mailand bei schlechtem Wetter. Im Jahre 1931 erwarb ich die L 25 mit einem Hirth-Motor HM 60, mit der ich sehr zufriedenstellend beim Deutschlandflug abschneiden konnte.“ — Nach Dinort wurde er zweiter Sieger im Streckenflug. — „Sie hat mich

noch nie im Stich gelassen, und trotz verkleinerter Fläche hat diese Type ihre besondere Eignung zum Hochschleppen von Segelflugzeugen bewiesen. Sie war das erste Klemmflugzeug, das eine Schleppkupplung am Schwanzsporn hatte. Nebenbei habe ich mit dieser Maschine erst richtig Blindfliegen gelernt.

Was ich an all den verschiedenen Klemmflugzeugen, die ich flog, immer besonders schätzte, war, daß sie keine Rennflugzeuge waren, sondern daß man mit ihnen sehr schön langsam fliegen konnte. Dies war mir nicht nur wichtig wegen der Hochschlepperei von Segelflugzeugen, sondern weil ich dadurch sehr unabhängig wurde von großen Flugplätzen.

Als ich zum Beispiel zum erstenmal im Jahre 1929 zum Tourist-Trophy-Rennen auf der Ile of Man flog, da hatte ich keine Ahnung, ob dort ein schöner Flugplatz sei. Irgendwo, dachte ich mir, werde ich auf so einer Insel schon landen können.

Es war dann auch tatsächlich kein Flugplatz da, so daß ich auf einem ziemlich steil bergan gelegenen Stück Golfplatz landen mußte. Nachher, als der Strand bei Ebbe freigeworden war, bin ich auf dem Golfplatz wieder gestartet und habe mein Klemmflugzeug auf dem Sandstrand bei der Stadt Douglas niedergesetzt.

Bei Flügen, die ich in meiner Heimat machte, landete ich damals oft auf kleinen Wiesen oder an Berghängen und konnte so richtig ‚Flugwandern‘.

Man muß dazu sagen, daß es damals wenig behördliche Beschränkungen für die Sportfliegerei gab. Diese kamen erst während des Dritten Reiches auf, so daß wir Sportflieger jetzt sehr hoffen, daß sie in der Bundesrepublik aufgehoben werden und Sportfliegen wieder wirklich sportlich frei betrieben werden kann.

Sportfliegen will man ja nicht allein und in erster Linie des schnellen Reisens wegen, sondern um der Schönheit des Fliegens willen!

Zum Schönsten gehört, an den Bergen oder im Hochgebirge an den Hängen entlang zu fliegen. Oft kann man dabei wilde Tiere beobachten, so wie ich es besonders in Afrika erlebte. Udet war auch ein großer Schwärmer des Luftreisens. Er hat so manches Mal bewiesen, daß er nur aus Freude am Luftwandern flog.

Nur im eigenen Sportflugzeug kann man ja überhaupt richtig fliegerische Erlebnisse haben. Der Verkehrsflug ist nun einmal für schnelles Reisen da. Dem Verkehrspiloten ist es kaum erlaubt, einmal von seiner genauen Strecke abzuweichen. Er muß sich nach dem Flugplan richten und seine Zeiten innehalten, insbesondere aber muß er immer hoch fliegen, schon um empfindlichen Fluggästen die Luftkrankheit in den böigen, bodennahen Gebieten zu ersparen.

Das Schönste ist aber gerade das Niedrigfliegen, wo man auch etwas von dem mitbekommt, was auf der Erde unten zu sehen und zu beobachten ist.

Es ist keineswegs ein Witz, wenn ich erzähle, daß ich mehrmals Personen in der Landschaft unten anrief und nach dem richtigen Weg fragte. Das erstemal geschah das auf dem Weg von Stuttgart nach Paris, als ich an den Rhein kam. Ich schrie lediglich in fragendem Ton „Straßburg“ hinunter, und sofort deutete der Bauer, den ich angerufen hatte, rheinaufwärts. Ich wußte also, wohin ich zu fliegen hatte, um meine vorgeschriebene Zoll-Landung in Straßburg machen zu können.

Das zweitemal war es in Italien, wo ich einer Autostraße entlang flog, aber nicht sicher wußte, ob es die richtige war. Ich schrie deshalb aus zehn Meter Höhe einen Autofahrer an, der unten an seinem Wagen etwas reparierte, und brüllte wieder nur das eine Wort: ‚Milano?‘. Sofort zeigte er mir, daß die Richtung, in der ich flog, die richtige war.

Als ich auf meinem Fünfundzwanzig-Stunden-Flug unterwegs war, sah ich es einige Kilometer rechts von meiner Route zwischen

München und Augsburg rauchen. Ich hatte Zeit und konnte es mir leisten, dorthin zu fliegen und so einen Brand zu beobachten, wie er einem nicht alle Tage geboten wird. Es war nämlich eine regelrechte Bauernfeuerwehr nach kurzer Zeit im Betrieb, und zwar eine ganz ‚mittelalterliche‘. Die paar Männer, die aufzutreiben waren, standen mit einem uralten Pumpengerät an einem Bach und pumpten wie wild auf und ab, auf und ab. Zwei andere standen vor dem brennenden Haus und hatten den Schlauch in der Hand. Es kam aber kein Wasser. Da legten sie den Schlauch auf den Boden und begannen der Bauersfrau zu helfen, das Mobiliar und Inventar aus dem Haus herauszutragen. Kaum hatten sie die Schlauchspitze auf den Boden gelegt und sich wegbegeben, da kam das erste Wasser. Nun schrie ich zu den Leuten hinunter: ‚Das Wasser kommt‘, und sie hatten mich sofort verstanden und sind wieder zu ihrem Schlauch gelaufen und haben nun begonnen, zu spritzen. Noch eine Viertelstunde bin ich herumgeflogen und habe mir die Entwicklung dieser Brandkatastrophe mit angesehen.

Das Luftwandern ist etwas einzigartig Schönes und in vielfacher Beziehung eindrucksvoller als das Autofahren. Beim Sportfliegen kommt man immer über Land weitab von den Straßen. Man lernt seine Heimat und andere Länder ganz anders kennen als vom Auto aus. Das richtige Erleben freilich ist, wenn man eine Gegend sich mit Auto und Flugzeug ansieht. So habe ich es unterwegs, wo es irgendwie möglich war, immer gehalten. Besonders auch in Afrika.

Freilich gehört zu diesem Luftwandern und Niedrigfliegen ein restlos zuverlässiges Flugzeug. Die schönsten Maschinen, die ich hierfür hatte, waren die Salmson-Klemm und die KL 25 mit dem HM 60 R.

Trotzdem habe ich in all den Jahren auch die eine oder andere Notlandung machen müssen, die mir alle nacheinander gut

gelingen, weil die Klemm-Flugzeuge auch auf lächerlich kleinen Plätzen, an Hängen, ja in Sümpfen gelandet werden konnten.

Meine tollste Landung mit einer KL 25 fand über dem Haff in der Nähe von Königsberg in Preußen statt. Der Motor war mir mitten über dem Wasser stehen geblieben. Er hatte durch eine Verstopfung der Ölleitung vollständig ‚gefressen‘. Bis zum Lande reichte es bei dem starken Ostwind nicht mehr. So flog ich eine kleine Insel an, die zwar ganz unter Wasser stand, deren Schilfpflanzen aber als grüner Teppich herausahen. Meine KL 25 stand nach der Landung zwar 35 cm tief im Wasser, sie hatte auch beim Hineinplatschen den Schwanz hoch in die Luft erhoben. Dann aber war der Schwanz wieder heruntergeplatscht, und wir standen miteinander genau 20 m vom einen und 20 m vom anderen Ufer entfernt. Die Männer vom Freiwilligen Arbeitsdienst, die uns nachher mit einem Prahm holten, haben diese Tatsache extra festgestellt und abgemessen. Mit einer schnellen Maschine mit großer Landegeschwindigkeit wären wir damals, mein Fluggast und ich, ohne Zweifel versoffen.

Mein großer Wunsch ist es, daß wir auch in der neuen deutschen Sportfliegerei wieder solche schönen und sicheren Maschinen bekommen, wie es die alten Klemm-Sportflugzeuge waren, am liebsten wieder sie selber. Was gäbe ich um eine KL 25! — Weniger wahrscheinlich ist, daß wir wieder einmal so frei von jedem behördlichen Zwang fliegen dürfen, wie es in den Jahren von 1925 bis 1933 der Fall war.“

Näheres über viele Erlebnisse Wolf Hirths auf seinen Luftreisen kann man in dem Buch „Wolf Hirth erzählt“ und in anderen, von ihm selber geschriebenen fesselnden Büchern nachlesen.

Anfang der dreißiger Jahre breitete sich die deutsche Lufttouristik immer mehr aus. Aber so reizvoll auch die Spazierflüge vom Pre-

gel an den Rhein, von der Nordsee nach München oder vom Bodensee zu den Hyazinthenfeldern Hollands und über die Alpen hinweg zum Markusplatz von Venedig waren, immer mehr lockten die deutschen Sportflieger ferner gelegene Ziele. Und aus den Gründen, die wir ein wenig weiter oben kennengelernt haben, war in dieser Zeit Afrika das beliebteste Flugziel der ganzen Welt.

Kein Wunder daher, daß auch Klemmflieger in dieser Zeit dem Ruf Afrikas folgten.

Eine sportliche Ferienreise nach Afrika unternahm 1932 auf seiner L 26 V mit einem 110-PS-Argus-Motor das Ehepaar Margret und Dr. Heinz-Werner Fusbahn. Frau Margret startete mit ihrem Gatten am 9. November 1932 in Stuttgart und flog mit ihm über Rom, Tripolis, Kairo, Port Sudan nach Addis Abeba in das Reich des Kaisers Hailé Selassie. Auf dem Seeweg kehrten sie nach Hamburg zurück und flogen von dort bis Basel. Es wurden im ganzen 11 000 Kilometer im Fluge zurückgelegt.

Ein weiterer deutscher Afrikaflieger ist der Pelzhändler Karl Schwabe aus Garmisch-Partenkirchen. Er benutzte die für sein Gewerbe ruhige Saison zu einem Flug nach dem ehemaligen Deutsch-Ostafrika. Auf einer L 26 mit einem Siemens-Motor Sh 13 a startete er am 23. Februar 1933 in München, flog über Wien—Budapest—Belgrad—Sofia nach Istanbul und trotz ungünstiger Witterung weiter über Aleppo nach Kairo—Chartum—Nairobi nach Daressalam, wo er von den dort verbliebenen Deutschen als Abgesandter der Heimat herzlich empfangen und gefeiert wurde.

Karl Schwabe war das, was man einen Jungflieger nannte, und hatte erst ein halbes Jahr vor seinem Afrikaflug in Würzburg bei dem Pour-le-mérite-Flieger Ritter von Greim das Fliegen erlernt.

Inzwischen hatte er über Deutschland ungefähr 20 000 Flugkilometer zurückgelegt. Der „Deutsche Luftfahrt-Verband“ hatte ihn mit dem silbernen Sportflugabzeichen ausgezeichnet. Auch am Zugspitzflug des Jahres 1933 hatte er mit seiner Klemm teilgenommen. Daß aber selbst ein Jungflieger sich nicht scheute, einen so großen Fernflug, eine so weite Luftreise anzutreten, das zeigte, wie weit sich dank der von Hanns Klemm geschaffenen Leichtflugzeuge die Lufttouristik bereits entwickelt hatte.

Wegen der in diesem Jahre außergewöhnlich früh einsetzenden Regenzeit mußte Karl Schwabe seinen Flug vorzeitig abbrechen und den Heimflug beginnen. In Chartum traf er mit Elly Beinhorn zusammen, die nun dorthin weiterfliegen wollte, von wo er herkam. Über Tripolis—Tunis—Palermo erreichte er Rom, wo er Mussolini und dem Fliegergeneral Balbo vorgestellt wurde. Am 23. Mai 1933 traf er nach Zurücklegung von 33 000 Kilometern in Berlin ein.

Noch im gleichen Jahr, am 5. Dezember 1933, startete Karl Schwabe von München aus mit einer KL 32 zu einem zweiten Afrikaflug, der ihn durch den ganzen afrikanischen Kontinent hindurch von Tunis über Kairo—Chartum—Salisbury—Durban nach Kapstadt führte, wo er am 28. März 1934 eintraf.

In Kairo machte er für längere Zeit Station und nahm an dem internationalen Oasen-Rundflug teil, den die Fédération Aéronautique Internationale veranstaltete. Die Teilnehmer flogen den Nil aufwärts über Assuit, quer durch die Wüste zu den Oasen Dakhla und Baharia und von dort nordwärts zurück nach Kairo. Schon lange vorher war diese Flugstrecke, die insgesamt 6750 km lang war, durch Kennzeichnung und die Einrichtung von Tank- und Landstellen sorgfältig vorbereitet worden. Auch für die Unterbringung und Verpflegung auf den Zwischenlandstellen und den weit in der Wüste gelegenen Oasen war aufs beste gesorgt.

Durch wochenlang reisende Karawanenzüge waren Zelte, Lebensmittel, Betten und Benzin dorthin geschafft worden.

Der Bewertung des Fluges lagen folgende Gesichtspunkte zugrunde: für Start- und Landesicherheit, Rundflug- und Reisegeschwindigkeit wurden Punkte verteilt, deren Höchstzahl den Sieger ergab. Ferner wurden noch besonders geprüft: Bequemlichkeit der Sitze, gute Startanlage, Übersichtlichkeit der Instrumente, Unterbringung des Gepäcks und die Ausstattung für Nachtflüge. Gerade diese Gesichtspunkte für Wertung und Prüfung verraten, daß es bei dieser Art von Touristik-Wettbewerbsflügen auch noch auf ganz andere Merkmale ankam als bei den früheren rein sportlichen Flügen, bei denen zum Beispiel die Bequemlichkeit der Sitze nicht die geringste Rolle gespielt hätte.

An diesem Oasenflug waren außer Karl Schwabe als einzigem Deutschen noch Flieger von sechs anderen Nationen beteiligt, von England, Frankreich, Belgien, Italien, Ägypten und Südslawien, die mit dreißig Maschinen am Start erschienen waren. Karl Schwabe errang mit seiner KL 32, einer dreisitzigen Limousine mit einem 150-PS-Siemens-Motor, die erst kürzlich von Hanns Klemm geschaffen worden war, einen sehr beachtlichen Erfolg. Im eigentlichen Oasenflug erhielt er den zweiten und in der Gesamtbewertung den dritten Preis.

„Der Wettbewerb mit seinen vorausgehenden Prüfungen der Maschinen hatte die ganze internationale Gesellschaft Kairos zum Flughafen von Almaza gelockt“, erzählt Karl Schwabe von seinem zweiten Afrikaflug. „Alle Sprachen der Welt schwirrten durcheinander, denn der Dezember ist die Hauptsaison für Kairo. Meine Klemm als einzige deutsche Maschine fand allgemeines Interesse, und die siebzehn Franzosen mit ihren buntbemalten Caudron-Phalene brachten buntes Leben in das Bild.“

Als erste Maschine zum Oasenflug startete früh um 7.30 Uhr

der Franzose Bedle mit einer Caudron-Super-Phalene, meine kleine Klemm als vierte. Über die Pyramiden von Sakara, rechts den Karaunsee mit seinen grünen Palmen zurücklassend, ging es den Nil aufwärts nach Assuit, dem ägyptischen Militärflugplatz. Es war bekannt geworden, daß auf diesem Flugplatz ein Rauchfeuer brennen sollte. Ich hielt also stramm auf dieses Feuer zu, doch als ich es genauer erkennen konnte, war kein Flugplatz zu sehen! Auf meinem vorhergehenden Afrikaflug hatte ich bereits einmal in Assuit gelandet, wußte also ungefähr, wo der Platz lag. Das Feuer stellte sich als brennender Palmblätterhaufen heraus, und ich riß fluchend meine Maschine herum und erkannte, daß ich drei Kilometer am Flugplatz vorbeigeflogen war und so kostbare Minuten verloren hatte. Trotzdem kam ich noch als Dritter an, hatte also eine Maschine überholt.

Der Empfang durch die dort stationierten ägyptischen Offiziere und die Einladung vom Gouverneur hinterließen den Eindruck, daß wir als Deutsche besonders willkommen sind. Nachdem getankt war, ging es weiter nach der Oase Junction, und nachmittags erreichten wir die Oase Dakhla. Dort war Übernachten vorgesehen. Nachdem die Maschinen versorgt waren, besichtigten wir die Lehmhäuser der Beduinen. Dabei sah ich an den holzgeschnitzten Türen eigenartige Inschriften, darunter auch ein zeppelinähnliches Gebilde. Da sich dieses Zeichen an mehreren Türen wiederholte, fragte ich durch Vermittlung des Dolmetschers den Häuptling, was dies bedeute. Ich erhielt die Auskunft, daß vor langen Jahren die Beduinen am Himmel eine Erscheinung gesehen hätten, welche diese Form hatte. Bei weiterer Nachforschung stellte es sich heraus, daß dies jener deutsche Zeppelin gewesen sein muß, der während des Krieges Lettow-Vorbeck zu Hilfe geschickt wurde, und der dann durch ein fingiertes Funktelegramm der Engländer, das ihn zurückbeordnete, vor Erreichung des Zieles umkehrte.

Von Dakhla starteten wir am nächsten Tag um 8 Uhr in der Reihenfolge der Ankunft. Ich lag bisher noch an dritter Stelle. Trotz Gegenwind und schlechter Orientierung trachtete ich, an der Spitze zu bleiben, um möglichst als erster in Kairo anzukommen. Dank meiner großen Reservetanks, die ich für den Kapstadtflug eingebaut hatte, gewann ich bei der nächsten Landestelle, der Oase Baharia, Zeit, erledigte nur die Formalitäten und flog ohne zu tanken weiter. Nun war ich an der Spitze meiner Rivalen. Schon winkten in der Ferne Burg und Moschee von Kairo, schon sah ich den Flugplatz von Almaza auftauchen, als plötzlich hundert Meter über mir die Maschine von Madame Daubrée war. Ich gab Vollgas und drückte den Motor so stark ich konnte, doch kam ich vier Minuten später als die Französin auf dem Flugplatz an und hatte somit nur den zweiten Platz belegt.

Nach der Landung wurde ich von unserem deutschen Gesandten, Herrn von Stohrer, und Herrn Loerzer, dem Präsidenten des Deutschen Luftsport-Verbandes und vielen anderen Deutschen herzlich beglückwünscht. Im Verlauf der wenigen Tage, die ich noch in Kairo war, folgten eine Einladung und ein Empfang dem anderen, darunter auch ein Abend beim König Fuad von Ägypten.“

Außer der ersten Preisträgerin, Madame Daubrée, beteiligte sich an diesem Oasenrundflug noch eine zweite Fliegerin, die Ägypterin Lotte Fea. Ein Beweis dafür, daß das Fliegen immer mehr ein Sport wie jeder andere geworden war, der auch von Frauen in allen Ländern mit Leidenschaft ausgeübt wurde.

Nach dem erfolgreichen Zwischenspiel in Kairo setzte Karl Schwabe am 3. Januar 1934 seinen Flug nach Südafrika fort und flog über Chartum den Weißen Nil entlang über Malakal-Juba, der Linie der Imperial Airways folgend, über Nairobi—Livingstone—Messina—Johannesburg nach Kapstadt. Die dreisitzige Klemm mit ihren bequemen Sitzen bot ihm Gelegenheit, des öfteren Gäste

einzuladen und mit sich zu nehmen. In Kairo begleitete ihn der Präsident der FAI, Exzellenz Taher Pascha, auf mehreren Rundflügen über die Stadt, und in Messina nahm er Mister M. I. Mitchell, den Direktor der dortigen Kupferminen, mit zu einem Ferienaufenthalt nach Johannesburg.

Steppenbrände, Storchenschwärme, Begegnungen mit Eingeborenen und gastfreien Europäern aller Nationen machten auch diesen zweiten Afrikaflug für Karl Schwabe zu einem Reiseerlebnis, wie es eben nur das Flugzeug vergönnt.

Für diesen Flug erhielt Karl Schwabe, wie wir schon wissen, den Hindenburgpokal für das Jahr 1933.

Nicht alle Reiseflüge nahmen ein so gutes und glückliches Ende. Unfälle aber kommen schließlich überall vor, sie können sich auch im täglichen Leben auf dem kleinsten Spaziergang ereignen. Doch nicht immer nehmen sie einen so ergreifenden und tragischen Ausgang wie bei Marga von Etzdorf.

Am 27. Mai 1933 startete Marga von Etzdorf mit ihrer kleinen Klemm-Maschine mit einem Argus-Motor in aller Stille, wie es stets ihre Art war, zu einem Fernflug nach Australien. Es war nicht ihr erster Fernflug! Ihre „Kiek in die Welt“, eine Junkers-Junior-Maschine, hatte sie schon weit herumgebracht. Nach einem Flug zu den Kanarischen Inseln und über Tunis und Algier war sie von der afrikanischen Küste 1930 in einem gewaltigen Gewitterflug über das Mittelmeer nach Sizilien gekommen. Hier aber war ihr Flugzeug gegen eine Mauer gestoßen und dabei fast zerstört worden. Im Jahre 1931 war sie von Berlin nach Konstantinopel und weiter bis nach Tokio geflogen. Doch stürzte sie kurz danach ab und verletzte sich schwer. So war auch ihr zweiter großer Flug kein voller Erfolg gewesen. Nun war sie am 27. Mai 1933 zu ihrem dritten Fernflug gestartet. Auf dem Flugplatz Mouslimieh in

der Nähe von Aleppo beschädigte sie bei der Landung ihre Maschine abermals. Enttäuscht durch dieses neue Mißgeschick machte sie noch am gleichen Abend ihrem Leben freiwillig ein Ende. Der Aero-Club von Deutschland hat ihr, wie auch Elly Beinhorn, mit der goldenen Ehrenplakette seine höchste Auszeichnung verliehen, die nur noch Köhl, von Hünefeld, Eckener und von König-Warthausen empfangen haben.

Mitte Juli 1933 startete der Fluglehrer der Staakener Fliegerschule der „Deutschen Luftfahrt GmbH“, Günther Wirtschaft, — er war erst 28 Jahre alt — durch den im Laufe der letzten Jahre viele Flugschüler auf Klemm-Maschinen eine vortreffliche Ausbildung erhalten hatten, zu einem Fernflug über den Südatlantik nach Natal. Ohne den geringsten Schaden an seiner Maschine hatte er die Strecke Staaken—Casablanca—westafrikanische Küste zurückgelegt und war mit seiner kleinen Klemm, der er den Namen „Heimat“ gegeben hatte, am 20. Juli von Dakar zum Weiterflug gestartet. Seitdem aber fehlt jede Nachricht von ihm. Er blieb für immer über dem Meer verschollen.

In den Jahren 1932 bis 1939 machte die deutsche Sportfliegerin Thea Knorr, die Frau eines bekannten Münchener Arztes, auf ihrer Klemm 26 mit einem Siemens Sh 13 a-Motor zahlreiche Flüge nach dem Balkan und nach Afrika.

Auch viele Ausländer benutzten die kleine Klemm auf ihren Luftreisen. So ließ sich der Schweizer Pilot Breitenbach mit seinem Bruder auf einem Klemm-Flugzeug von Luzern nach dem Wunderland Indien tragen. — Zu den Ausländern, die mit Klemm-Maschinen flogen, gehörten auch die Engländer Gibbons, Carberry und Richardson.

In Berlin hatte auf einem Klemm-Schulflugzeug auch der Ägypter Sidki das Fliegen erlernt. Mit der ihm liebgewordenen Klemm

Ernst Udet  
mit Leni Riefenstahl  
bei den Aufnahmen zum Film  
„Stürme über dem  
Montblanc“ (1931).  
Die L 25 spielte dabei  
eine „tragende“ Rolle

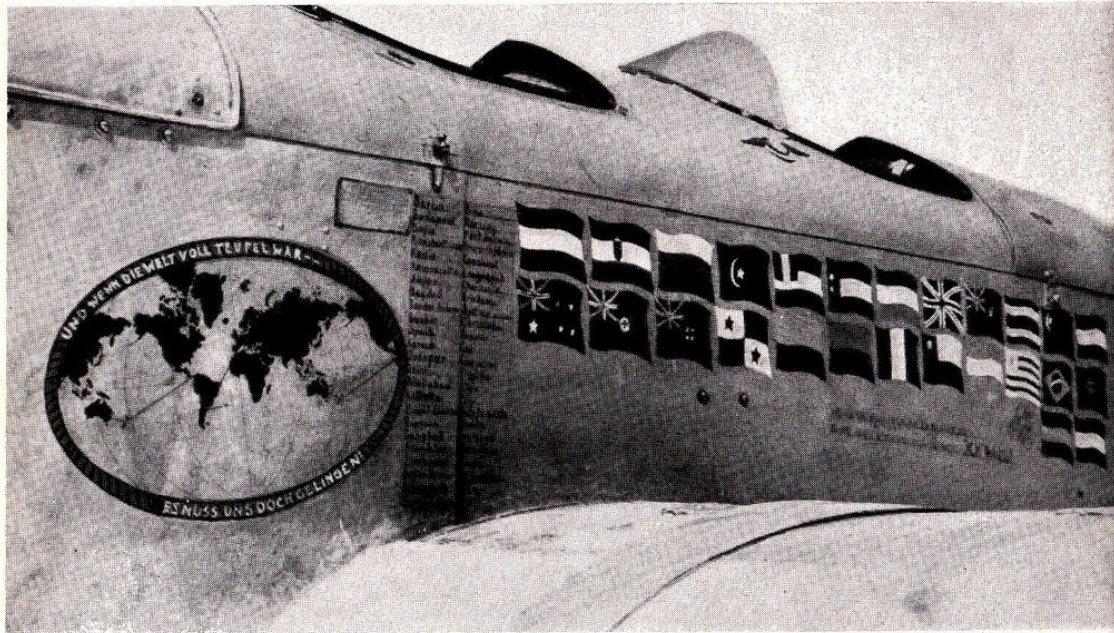


Ernst Udet während der Aufnahmen zum Film „SOS Eisberg“ (1932)  
„Meine Argus-Klemm flirtet mit einem Eisberg!“

*Wolf Hirth  
als Teilnehmer  
am Europa-Rundflug 1932  
mit einer 240-PS-KL-32*



*Die L 26 von Elly Beinhorn  
nach ihrem Weltflug 1932*



*Die Kunstfliegerin Liesel Bach (1932)*



*Elly Beinhorn rüstet sich zu einem  
neuen Flug (1932)*

kehrte er über das Mittelmeer in seine Heimat zurück. Noch viele Jahre lang nahm er hier mit der alten braven Maschine an Flugtagen teil, um Propaganda für den schönen Flugsport zu machen. In Kairo traf ihn 1933 Elly Beinhorn auf ihrem Weltflug wieder, die mit ihm von Berlin her gut bekannt war.

Eine der großartigsten Leistungen der Lufttouristik vollbrachte im Jahre 1933 ein Chinese. Ohne Aufsehen zu erregen, startete der chinesische Flieger Tung Kang Sun mit einer zweisitzigen L 26 II mit einem 80/90-PS-Siemens-Motor Sh 13 a in Braunschweig und landete nach 130 Flugstunden und nach Zurücklegung von 15 000 Flugkilometern in Nanking, seiner Heimatstadt. Als er dann in den Städten Chinas seine Klemm-Maschine vorführte, wurde er überall als Nationalheld gefeiert. Die chinesische Presse zeigte sich von der sportlichen Leistung des Landsmannes und der Güte der deutschen Konstruktion tief beeindruckt. Die „Deutsch-Chinesischen Nachrichten“ in Tientsin veröffentlichten kurze Zeit später die Notiz, daß Sung nach Deutschland zurückkehren wolle, um auf einer deutschen Hochschule den Flugzeugbau zu studieren. Durch seinen Flug habe er der Jugend Chinas den Weg weisen wollen, sich ihre Kenntnisse vom Flugzeugbau in Deutschland zu holen. Der deutsche Gesandte, Dr. Trautmann, beglückwünschte den Bruder des Fliegers, den Divisionsgeneral Sun Tung Hsüan, zu den großen sportlichen Erfolgen Tung Kang Suns.

Auch zu Expeditionszwecken zeigt sich das Leichtflugzeug geeignet.

Ernst Udet hat für seine große Filmflugexpedition zwei L 25 erworben. Auf diesen Maschinen ist er mit seinem Freunde Su-choky über die Serengeti-Steppe Ostafrikas, das größte Tierpara-



dies der Erde, hinweggeflogen und hat in prächtigen Filmen ihren unerschöpflichen Tierreichtum festgehalten. Nur mit Sportflugzeugen dieser Art konnten derartig bewegte und doch in ihren Einzelheiten scharf erkennbare Filme aufgenommen werden. Schnellere Flugzeuge hätten die Tiere nur entsetzt davonjagen lassen, ohne Zeit für solche detaillierte Aufnahmen zu gewähren. Ohne das Sportflugzeug wäre ein Erleben von Tieren in solchem Ausmaß und in menschenferner Einsamkeit gar nicht möglich geworden.

Bei einem dieser Flüge sah Udet in einiger Entfernung vor sich eine Löwenfamilie liegen, die sich ruhig sonnte. Das war natürlich eine herrliche Beute für seine Kamera. Mit gedrosseltem Motor und gegen den Wind stieß er, von Suchoky dicht gefolgt, auf die Löwen herab. Plötzlich aber verwandelte sich das friedliche Bild. Die Tiere duckten sich erschrocken und lauernd, und das größte Tier sprang Udet's Flugzeug an. Es erreichte es nicht mehr. Aber als Udet sich umblickte, sah er, wie es sich zum zweitenmal abschnellte und seine Pranken in die Stirnseite der Tragflächen von Suchokys kleiner Klemm-Maschine schlug. Glücklicherweise war der Anprall so stark, daß der Löwe sich überschlug und zu Boden stürzte. Aber ein schwarzes Loch klaffte unter dem rechten Flügel, und die Fetzen der Stoffbespannung flatterten im Wind.

Selbst den Pranken des Löwen hielt das kleine Klemm-Flugzeug stand!

In seinem Buche „Fremde Vögel über Afrika“ hat Ernst Udet selber sehr reizvoll seine Flüge mit den beiden Klemm-Flugzeugen und einer englischen „Motte“ über das Tierparadies geschildert.

Auf seine Grönlandexpedition 1932 nimmt Ernst Udet eine Klemm WL 26 mit und kann darüber „seinem lieben Vater Klemm“ berichten: „Das Flugzeug stand vier Monate ohne jeden Schutz im Freien. Das Wetter konnte die Qualität der Zelle in keiner Weise beeinträchtigen. Trotz der durch die schweren Kino-

apparate bedingten Mehrbelastung blieben Start- und Landeeigenschaften sowie auch die Steigfähigkeit durchaus zufriedenstellend. Das Klemm-Flugzeug dürfte auch als Wassermaschine bei stärkerem Seegang selbst für einen nicht geschulten Seeflieger gut geeignet sein.“

Als einziger deutscher Vertreter nahm Ernst Udet an einer großen Sportveranstaltung in Los Angeles vom 1. bis 4. Juli 1933 mit zwei Klemmflugzeugen des Musters KL 32 teil. Nach einem Rundflug durch die Vereinigten Staaten vertrat er die deutschen Farben auf einer flugsportlichen Veranstaltung während der Weltausstellung von Chicago.

Ernst Udet war sicher der kompetenteste deutsche Sportflieger, um den Wert und die Brauchbarkeit eines Flugzeugs beurteilen zu können. Als Flieger hat er sich ja für die gleiche schöne Aufgabe eingesetzt wie Hanns Klemm als Konstrukteur: die sportliche Fliegerei volkstümlich und das Flugzeug zu dem zu machen, zu dem das Auto längst geworden war, zu einem Vehikel für den Privatgebrauch, zu einer gefahrlosen Luftkutsche.

Die Zeit des Heldentums war für die Fliegerei für immer vorbei. Sie war in die Sphäre des Alltags eingedrungen und hatte erst hier, nachdem die Eroberung des Luftreichs vollzogen war, ihre schönste und fruchtbarste Aufgabe zu erfüllen, die Menschen dieses neueroberte Reich nach Belieben durchfliegen und seine Schönheit und seine Eigenart genießen zu lassen.

Kaum eine andere Fliegerin hat dazu so viel Gelegenheit gehabt wie Elly Beinhorn. Vom Verfasser darum gebeten, erzählt sie hier selber von ihren großen Luftreisen, für deren zwei erste sie bereits im Jahre 1932 mit dem Hindenburg-Pokal ausgezeichnet worden war.

„Die Zeit meiner ersten großen Flüge ist eng mit dem Werk

von Dr. Hanns Klemm verbunden. Im Jahre seines 70. Geburtstages — zu einer Zeit, in der die Düsenjäger am Himmel lärmen und die Fensterscheiben dann und wann beim Durchbrechen der Schallmauer klirren — will ich hier etwas aus den Tagen erzählen, als unsere Sportfliegerei noch ein großes, buntes Abenteuer war.

Schon während meiner Ausbildung auf der Fliegerschule, als ich auf der L 20 mit dem 20-PS-Daimler-Mercedes-Motor zu schulen begann, war mein sehnlichster Wunsch, einmal allein mit einer Sportmaschine nach Afrika zu fliegen. Dieser Wunsch ging im Jahre 1931 in Erfüllung. Im Anschluß an eine Expedition des inzwischen verstorbenen Professors Bernatzik aus Wien und des Professors Struck vom Völkerkundemuseum in Dresden startete ich am 4. Januar 1931 in Berlin und flog über Lyon—Madrid—Sevilla und Dakar nach Portugiesisch-Guinea. Hier machte ich mit und für Professor Bernatzik viele Flüge, die mich weit in das Hinterland dieser Kolonie brachten.

Die fliegerischen Verhältnisse in diesem Gebiet waren mehr als schwierig, und darum hatte ich nach langem Überlegen die L 25 mit einem 40-PS-Salmson-Motor gewählt. Hinzu kam, daß dieses Flugzeug neben dem normalen Fahrgestell mit Schwimmern ausgerüstet war, mit denen man im Notfall bei den Bissagos-Inseln, die der afrikanischen Küste in unserem Arbeitsbereich vorgelagert waren, hätte landen können.

Dazu ist es glücklicherweise niemals gekommen. Die kleine Klemm trug mich sicher überall hin, und selbst Landungen im dichtesten Busch gingen stets gut aus. Während meines Hinfluges freilich hatte ich zweimal wegen Motorstörungen notlanden müssen, und das schien mir für einen solchen Flug schon hinreichend Pech genug zu sein. Für meinen Rückflug aber hatte sich das Schicksal noch etwas ganz Ausgefallenes vorbehalten. Doch zunächst noch etwas mehr von Portugiesisch-Guinea.

In Bissao, der größten Stadt dieser Kolonie, sollte ich mit der Expedition zusammentreffen, und von hier aus sollten auch die Flüge in das Innere des Landes gemacht werden. Auf Veranlassung des Gouverneurs hatte ein Heer von Eingeborenen am Rande dieser afrikanischen Stadt einen Platz gesäubert, der für mich als Flugplatz gedacht war. Hier war vor mir noch nie ein Flugzeug gelandet. Dieser Platz war nicht sehr groß und von schlanken, hohen Palmen umgeben, was sehr hübsch aussah, aber was bei der glühenden dünnen Luft, vom Standpunkt eines Piloten aus betrachtet, keineswegs sehr praktisch war. Tausende von Schwarzen waren von weither herbeigeströmt, um bei dieser ersten Flugzeuglandung dabei zu sein. Längst war die Kunde von diesem bevorstehenden Ereignis, von dumpfen Trommeln signalisiert, bis in die entfernteste Siedlung gedrungen. Um zu verhindern, daß ein Unglück geschah, hatten die farbigen Polizisten den ‚Flugplatz‘ abgesperrt.

Im Augenblick meiner Landung aber gab es kein Halten mehr. Dreitausend Eingeborene durchbrachen die Sperre und stürmten in ihrer Begeisterung auf das zerbrechliche Flugzeug los, um den ‚fliegenden Dampfer‘, wie sie das nie gesehene technische Wunder nannten, ganz aus der Nähe zu sehen, zu begutachten und womöglich mit den Fingern zu berühren. Während die vorderen Reihen, vielleicht aus einem gewissen Respekt heraus, ein bis zwei Meter vor meiner Klemm ihren Sturmangriff stoppten, drängten die anderen, die nichts mehr zu sehen bekamen, energisch nach. Es war für mich eine der hoffnungslosesten Situationen, die ich je auf einem Flugplatz erlebt habe. Hilflos sah ich den schwarzen Massen entgegen, die sich auf mich zu wälzten. Aber ich hatte die Tatkraft der Polizei des Gouverneurs unterschätzt! Plötzlich sausten in meiner unmittelbaren Nähe Gummiknüttel durch die Luft und landeten auf den wolligen Schädeln der flugbegeisterten Na-

turkinder. Wie durch ein Wunder kam hierdurch die Masse der Eingeborenen zum Stehen, ja, es bildete sich sogar schnell ein freier Platz um das Flugzeug und mich. Es war in letzter Minute noch einmal gut gegangen.

Weniger gut ging es einige Wochen später, als ich nach beendeter Arbeit schon wieder auf dem Rückflug war. Die glatte Überwindung so vieler Gefahren und Hindernisse während dieser tropischen Flüge hatten mich ermutigt, den Heimflug quer über die Zentralsahara anzutreten. Da aber machte mir, wie schon zweimal beim Herflug, der Motor wieder einen Strich durch die Rechnung. Zu seiner Ehrenrettung muß ich allerdings sagen, daß er wie auch die Flugzeugzelle selber ein Veteran war, der schon vor mir einer ganzen Reihe von Besitzern gedient hatte, vielleicht war er von ihnen nicht immer mit der nötigen Liebe und Sorgfalt behandelt worden.

Ein Ölrohrbruch bereitete meinem Saharaflug ein vorzeitiges Ende. Ich mußte an deren Südrand notlanden, noch weit weg von Timbuktu, wo die erste Etappe dieses gewagten Fluges hätte enden sollen. Obgleich es nicht zu vermeiden war, daß ich im letzten Teil meines Gleitfluges mit stehendem Propeller einen mehrere Meter hohen Dornbusch mit der Fläche berührte, weil es nirgendwo einen freien Platz gab, den ich hätte erreichen können, brachte mich meine gute, alte Klemm noch heil zu Boden, aber dann war es für diesesmal mit der Herrlichkeit aus. Der Motor konnte an Ort und Stelle nicht repariert werden, und an einen Wiederstart oder Abtransport der Maschine war nicht zu denken.

Nach einer Reihe von Tagen, die angefüllt waren mit unwahrscheinlichen Erlebnissen eines weißen Mädchens unter eingeborenen Nomaden, die noch nie einen weißen Menschen gesehen hatten, mußte ich dann ohne Flugzeug nach Timbuktu marschieren.

Der dortige Gouverneur war bereit, mir alles zu verschaffen,

was man zu einer Rettungsexpedition gebraucht hätte, um die Maschine mit Hilfe von schwarzen Soldaten, von Pferden und Rindern, nach Timbuktu zu bringen, aber ich mußte unter Tränen selbst einsehen, daß man die großen Flugzeugteile nicht über eine so lange Strecke durch Wüste und Sümpfe befördern konnte, ohne daß sie dabei zu Bruch gingen.

So bitter es war, mußte ich von meinem Flugzeug Abschied nehmen, das mich zum erstenmal in das geliebte und bewunderte Afrika getragen hatte. Wenn es noch kaputt gewesen wäre, das hätte mir die Trennung leichter gemacht! Aber fast wie neu stand die kleine Klemm dort am Rande der Wüste in ihrem silbernen Tropenkleid, mit dem man sie gegen die glühende Sonne Afrikas hatte schützen wollen.

Durch diese Notlandung mitten in Afrika, durch die ich meine Maschine verlor, hatte ich so viel dazu gelernt, daß dies vielleicht der Grund war, warum es mir glückte, alle anderen Maschinen von meinen späteren Fernflügen wieder heil heimzubringen.

Wenn es auch auf meinem Weltflug, den ich am 4. Dezember 1931 in Berlin begann, keineswegs ganz ohne Notlandung abging, so konnte ich doch immer wieder mit meiner neuen Klemm L 26 starten, die einen 110-PS-Argus-Motor hatte. Die erste dieser Notlandungen machte ich in einem bösen Sturm über dem Golf von Alexandrette, einem Sturm, der so stark war, daß ich rückwärts flog, weil er stärker war als meine Höchstgeschwindigkeit. Es ist kaum zu begreifen, daß die kleine Maschine dieses Toben der Elemente überstehen konnte.

Die zweite Notlandung mußte ich in der Nähe eines Fischerdorfes am Persischen Golf vornehmen, weil ich schlechtes Benzin getankt und der Motor gestreikt hatte. Damals war ich für die Welt wieder einmal für einige Tage verschollen — aber daran gewöhnt man sich als alleinreisende Sportfliegerin. Ich mußte

meine Maschine bei den persischen Fischern zurücklassen. Nach einer mühsamen Reise kam ich dann nach Buschir, wo ich einen amerikanischen Fliegerkameraden traf, der mich mit seiner Maschine an den Notlandeplatz zurückflog und mit mir gemeinsam den Motor reparierte. Dann ging es weiter nach Karatschi am Delta des Indus und von dort über das Vindhya-Gebirge, auf das nach dem großen indischen Heldenepos Ramayana die ersten fliegenden Menschen, die Brüder Sampati und Jatayus, herabgestürzt sind, Vorläufer von Ikarus und Dädalus. Nach einem Aufenthalt in Kalkutta war mein nächstes Ziel Rangun in Niederburma. Doch ehe ich es erreichte, mußte ich in einem Reisfeld notlanden, weil ich den falsch eingezeichneten Flugplatz nicht finden konnte. Über Bangkok und Singapur ging es dann quer über die Inseln von Niederländisch-Indien hinweg über die gefürchtete Timorsee nach Port Darwin und Sidney in Australien. Von dort flog ich mit meiner kleinen Klemm über den Stillen Ozean nach Christobal bei Panama und von hier weiter an der südamerikanischen Westküste entlang über Ecuador und Chile. Als ich aber nach dem Überfliegen der Anden die argentinische Pampa überqueren wollte, mußte ich zum viertenmal notlanden, weil mein Motor total verölt war. Über den Anden wäre das schlimmer gewesen! So landete ich schließlich wohlbehalten am 24. Juni 1932 in Buenos Aires, nachdem ich 37 000 km mit meiner offenen Klemm zurückgelegt hatte.

Zurückblickend erscheinen mir diese Notlandungen viel wichtiger als alle die bejubelten Landungen auf den vielen Plätzen meines Fluges, wo ich als erster Pilot oder vielmehr als erste Pilotin gelandet bin. Denn damals war es für die ganze Bevölkerung noch eine aufregende Sache, wenn ein Mädchen allein dahergeflogen kam über die syrische Wüste oder die burmesischen Urwälder oder die von zahllosen Haifischen wimmelnde Timorsee, von einem Erdteil zum anderen.

In Südamerika bekam ich sogar den ersten richtigen Orden für das Überfliegen der Anden mit meiner 110-PS-Argus-Klemm, welches Wagnis keiner der dortigen Sachverständigen für möglich gehalten hatte. Meine verschiedenen Notlandungen auf den unmöglichsten Plätzen der Erde erschienen mir als der beste Beweis für die hervorragende Qualität der Klemm. Ich sagte vorhin schon, daß die Flugzeugzelle selbst an keiner dieser Notlandungen schuld war. Ich möchte das Sportflugzeug von heute sehen, mit dem alle diese Notlandungen ohne wesentlichen Bruch möglich gewesen wären! Allerdings sind die Motoren inzwischen wesentlich besser geworden.

Von Panama startete ich am 3. August 1934 mit einem Kabinenflugzeug KL 32 mit einem 160 PS starken Sh 14a-Motor nach Zentralamerika und dann nach San Franzisko und Los Angeles, um anschließend die ganzen USA zu überqueren, bis ich nach Landungen in St. Louis, Chicago, Washington und anderen Städten am 4. Januar 1935 in New York eintraf. Damit hatte ich wieder 13 938 km in der Luft hinter mich gebracht.

Außer einer häßlichen Propellerstörung passierte sonst auf diesen Flügen nichts — dafür aber brachte ich herrliche Bilder und unvergeßliche Eindrücke aus Panama und Yukatan, aus Mexiko und den Vereinigten Staaten heim, die heute noch genau wie damals nach meiner Rückkehr die Zuhörer bei meinen Vorträgen begeistern.

Wieder einige Jahre später war es sicher kein Zufall, daß mein Mann sich eine KL 35 kaufte, die er zärtlich seinen ‚kleinen Jäger‘ nannte. Bernd Rosemeyer verstand aus den jahrelangen Erfahrungen mit Rennwagen der größten Klasse genug von aerodynamischen Vorzügen und Hochleistungen, um genau zu wissen, für welche Maschine er sich entschied. Auf ihr erholte er sich nach den anstrengenden Rennen der Grand-Prix-Klasse — gibt es einen

besseren Beweis für die Güte einer Maschine und auch für ihren ‚anständigen Charakter‘, wenn man so sagen darf? Mit der Klemm brauchte man niemals Sorge zu haben, daß sie einem unerwartete Überraschungen in kritischen Situationen bereitete.

Mein letztes Wiedersehen mit einer KL 35 fand gerade vor einigen Tagen statt. Es war auf dem Flugplatz St. Arnual von Saarbrücken, wo ich während einer Vortragsreise im Saargebiet auf Einladung des dortigen Luftamtes und des saarländischen Aero-Clubs eine Reihe von Sportmaschinen fliegen durfte. Zum Schluß führte mich ein Mitglied des Aero-Clubs in eine Werkstatt und zeigte auf einen eleganten Rumpf und zwei Flächen, die an der Wand lehnten: ‚Schade, Sie kommen etwas zu früh! In ein paar Wochen ist sie wieder flugklar. Erkennen Sie sie wieder?‘

Und ob ich sie wiedererkannte!

Es war eine KL 35, die den Krieg überlebt hatte und der kommenden Fliegergeneration Zeugnis geben wird vom Schaffen des Erfinders des Leichtflugzeugs.“

Was auf all diesen großen Fernflügen von jungen Klemm-Fliegern und -Fliegerinnen gesehen und erlebt worden ist, das ist des näheren in den Büchern und Artikeln nachzulesen, die sie selber darüber geschrieben haben. Hier sollte nur an einigen Beispielen eine ungefähre Vorstellung von dem erweckt werden, was mit Leichtflugzeugen in einer nicht allzu fernen Vergangenheit bereits erreicht worden ist. Der Weite der Flüge waren längst keine Grenzen mehr gesetzt. Die staatlichen und sportlichen Behörden der einzelnen Länder sorgten dafür, daß die „Formalitäten“ auf schnellstem Wege erledigt wurden. Freilich war es trotzdem auch bis dahin nur wenigen deutschen Sportfliegern beschieden gewesen, solche großen und eindrucksvollen Flüge auszuführen. Aber es war doch wenigstens ein hoffnungsvoller Anfang ge-

macht, der eine Zeit ahnen ließ, in der Tausende von Menschen aus allen Ländern Gelegenheit haben würden, selber im eigenen Flugzeug in fremde Länder zu fliegen, andere Völker kennen und verstehen zu lernen.

Durch den verlorenen Krieg, der die unselige Hitler-Zeit beendete und damit auch die Größe des Deutschen Reiches und die Einheit unseres Vaterlandes zerschlug, wurde in Deutschland die so verheißungsvoll begonnene Entwicklung jäh unterbrochen.

Es ist für den Biographen, der Leben und Werk des Mannes hier in großen Zügen darzustellen versucht hat, von dem diese Entwicklung ausging, der als der schöpferische Genius an ihrer Wiege stand, ein Bewußtsein schmerzlicher Art, feststellen zu müssen, daß von allem Geschaffenen und Geleisteten, von allem, was ein arbeitsreiches Leben ausgefüllt hat, für das ein Mensch mit aller Leidenschaft, mit seiner ganzen gewaltigen Energie und fast unerschöpflichen Arbeitskraft gekämpft, um das er gerungen und für das er gelitten hat, in seinem eigenen Vaterland nichts, aber auch gar nichts mehr übriggeblieben ist.

In den meisten anderen Ländern hat inzwischen die Sportfliegerei, für die Hanns Klemm mit seinen Leichtflugzeugen Voraussetzung und Grundlage schuf, einen weiteren großen Aufschwung genommen. Fast überall in der Welt stehen auf den Flugplätzen neben den großen Verkehrsmaschinen die kleinen Sportflugzeuge. Da sieht man die amerikanische „Piper“, die englische „Auster“, die französische „Béarn Minicab“, die italienische „Piaggio“, die schwedische „Safir“ und andere.

Es ist längst nichts Besonderes mehr, daß Privatleute sich ihre eigenen Flugzeuge halten, mit denen sie ihre Freunde besuchen, mit denen sie ihre Ferienreisen machen, mit denen sie an großen sportlichen Veranstaltungen irgendwo in der Welt teilnehmen. Seit zehn Jahren, seit dem Ende des Krieges, abgeschnitten von der

großen fliegerischen Weiterentwicklung, wissen wir von alledem nur wenig.

Das mag an seinem siebzigsten Geburtstag gewiß ein schmerzlicher Gedanke für den Schöpfer des Leichtflugzeugs sein, für den Begründer der modernen Sportfliegerei.

Während aber die meisten Biographen bekennen müssen, daß das Lebenswerk ihres Helden, das zu seiner Zeit bedeutsam, lebendig und wirkungsvoll gewesen ist — und eben dadurch zu einer Darstellung berechtigte —, nun der Vergangenheit angehört und zu einem Teil der allgemein-menschlichen oder fachwissenschaftlichen Geschichte geworden ist, so ist hier das Gegenteil der Fall. Mutet uns das, was Hanns Klemm in seinem langen, energiegeladenen Leben geahnt, geplant und zu einem großen Teil schon verwirklicht hat, nicht wieder wie eine Vision der Zukunft an? Wie lange wird es allein dauern, und wie große finanzielle Mittel werden dazu nötig sein, um für einen deutschen Motorflugsport wieder Schulen und Schulflugzeuge zu schaffen, bis wieder genügend junge Sportflieger ausgebildet sind, um mit einer Sportfliegerei beginnen und die große Tradition der deutschen Sportfluggeschichte fortsetzen zu können.

Seltsames und auch beglückendes Gefühl für einen Biographen, ein reiches, großes Lebenswerk geschildert zu haben, das zwar der Vergangenheit verfallen ist — denn von den Klemm-Flugzeugwerken zeugt nur noch ihr Ruf — und dem doch die Zukunft gehört. Die Entwicklung der modernen Sportfliegerei in aller Welt, die Hanns Klemm in Gang gebracht und gegen alle Hindernisse und Vorurteile dem Ziel entgegengeführt hat, muß auch bei uns eines Tages wieder einsetzen, weil sie notwendig und folgerichtig ist, wie wir das ähnlich beim Automobil schon erlebt haben.

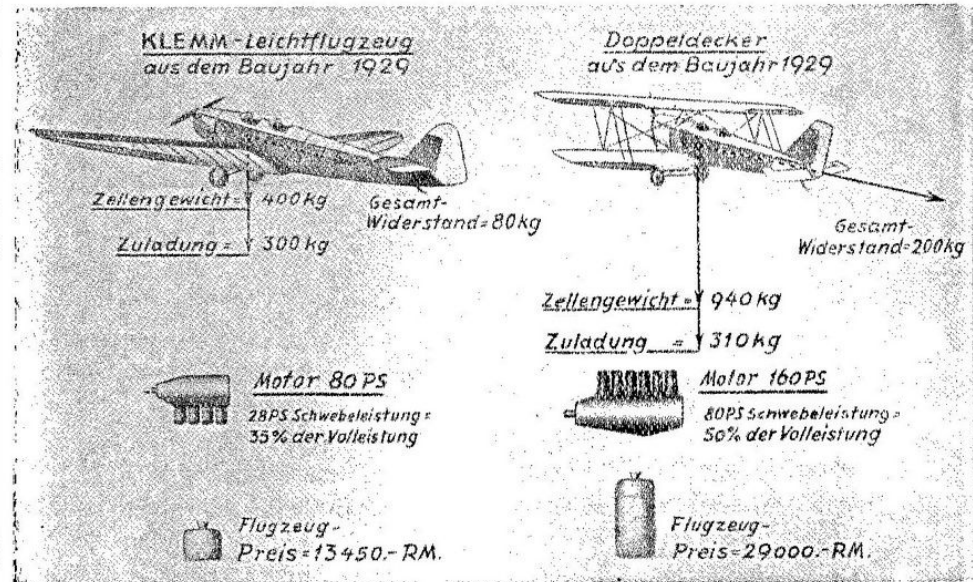
Wie lange es dauern wird, bis eine analoge Entwicklung sich auch bei uns vollzieht, das hängt von vielem ab, was wir heute noch nicht

übersehen können. Aber dorthin wird der Weg gehen, und immer wird es der Erfinder des Leichtflugzeugs sein, der dem deutschen Flugsport mit seiner genialen Idee den Weg weisen wird, wie er es schon einmal getan hat.

Ist es nicht ein tröstlicher Gedanke, daß auf der vollbrachten Lebensarbeit sich die Zukunft aufbauen wird? Ist es nicht eine tiefe Genugtuung, zu wissen, ihr den Weg geebnet zu haben?

Erreicht wird das Ziel erst sein, wenn das Sportflugzeug in Wahrheit zu dem geworden ist, wozu es sein Schöpfer von allem Anfang an bestimmt hat: zum Flugzeug für jedermann, zum Volksflugzeug.

Erst dann wäre das Flugzeitalter in seinem vollen Umfang verwirklicht. Einer, der es wie kein anderer vorausgeahnt, vorausgeplant und vorbereitet hat, ist: Hanns Klemm.



## DIESER INTERESSANTE VERGLEICH

läßt deutlich die entscheidenden

Merkmale der Klemm-Leichtflugzeug-Bauweise erkennen:

Während der Doppeldecker herkömmlicher Konstruktion 50% seiner Motorleistung benötigt, um sich in der Luft zu halten, braucht das Klemm-Leichtflugzeug dazu nur 28% seiner außer dem halb so starken Motorkraft. Sowohl für den Anschaffungspreis wie auch für die Betriebskosten und besonders hinsichtlich der fliegerischen Sicherheit ist dies von allergrößter Bedeutung.

## DIE WICHTIGSTEN KLEMM-FLUGZEUGTYPEN

### L 15

Baujahr	1919/24
Motor:	
Harley-Davidson	12,5 PS
Zahl der Sitze:	2
Bauart: Schulterdecker	
Bauweise: Holz	
Flügelfläche:	24 qm
Rüstgewicht:	189 kg
Zuladung:	87 kg
Fluggewicht:	276 kg
Höchstgeschwindigkeit:	75 km/h
Reisegeschwindigkeit:	70 km/h
Landegeschwindigkeit:	30 km/h
Steigzeit auf 1000 m:	17 min
Gipfelhöhe:	2200 m
Reichweite:	— km
Brennstoffverbrauch:	5,7 l 100km

### L 20 BI

Baujahr:	1924/28
Motor: Mercedes F7502	20 PS
Zahl der Sitze	2
Bauart: Tiefdecker	
Bauweise: Holz	
Flügelfläche:	20 qm
Rüstgewicht:	265 kg
Zuladung:	185 kg
Fluggewicht:	450 kg
Höchstgeschwindigkeit:	105 km/h
Reisegeschwindigkeit:	95 km/h
Landegeschwindigkeit:	50 km/h
Steigzeit auf 1000 m	12,6 min
Gipfelhöhe:	4100 m
Reichweite:	480 km
Brennstoffverbrauch:	6,3 l 100km

### L 25 AI

Baujahr:	1928/29
Motor: Salmson Ad 9	40 PS
Zahl der Sitze	2
Bauart: Tiefdecker	
Bauweise: Holz	
Flügelfläche:	20 qm
Rüstgewicht:	300 kg
Zuladung:	320 kg
Fluggewicht:	620 kg
Höchstgeschwindigkeit:	130 km/h
Reisegeschwindigkeit:	115 km/h
Landegeschwindigkeit:	60 km/h
Steigzeit auf 1000 m	11,0 min
Gipfelhöhe:	3000 m
Reichweite:	630 km
Brennstoffverbrauch:	9,5 l 100km

### L 25 DVII

Baujahr:	1931/39
Motor: Hirth HM 60 R	80 PS
Zahl der Sitze	2
Bauart: Tiefdecker	
Bauweise: Holz	
Flügelfläche:	20 qm
Rüstgewicht:	390 kg
Zuladung:	330 kg
Fluggewicht:	720 kg
Höchstgeschwindigkeit:	160 km/h
Reisegeschwindigkeit:	140 km/h
Landegeschwindigkeit:	65 km/h
Steigzeit auf 1000 m	7,1 min
Gipfelhöhe:	3800 m
Reichweite:	720 km
Brennstoffverbrauch:	12,5 l 100km

### L 26 c V

Baujahr:	1930/36
Motor: Argus As 8	120 PS
Zahl der Sitze	2
Bauart: Tiefdecker	
Bauweise: Holz	
Flügelfläche:	20 qm
Rüstgewicht:	520 kg
Zuladung:	380 kg
Fluggewicht:	900 kg
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Reisegeschwindigkeit:	155 km/h
Landegeschwindigkeit:	72 km/h
Steigzeit auf 1000 m	5,5 min
Gipfelhöhe:	5400 m
Reichweite:	515 km
Brennstoffverbrauch:	17,5 l 100km

### L 28

Baujahr:	1933
Motor: Siemens Sh 14a	150 PS
Zahl der Sitze	2
Bauart: Tiefdecker	
Bauweise: Stahlrohrumpf, Holzflächen	
Flügelfläche:	15,7 qm
Rüstgewicht:	620 kg
Zuladung:	280 kg
Fluggewicht:	900 kg
Höchstgeschwindigkeit:	206 km/h
Reisegeschwindigkeit:	180 km/h
Landegeschwindigkeit:	82 km/h
Steigzeit auf 1000 m	4,9 min
Gipfelhöhe:	4500 m
Reichweite:	650 km
Brennstoffverbrauch:	19 l 100km

### KL 31 a XIV

Baujahr:	1930/35
Motor: Siemens Sh 14a	150 PS
Zahl der Sitze:	4
Bauart: Tiefdecker, Kabine	
Bauweise: Stahlrohrumpf, Holzflächen	
Flügelfläche:	20,8 qm
Rüstgewicht:	720 kg
Zuladung:	530 kg
Fluggewicht:	1250 kg
Höchstgeschwindigkeit:	185 km/h
Reisegeschwindigkeit:	165 km/h
Landegeschwindigkeit:	83 km/h
Steigzeit auf 1000 m	8,0 min
Gipfelhöhe:	3800 m
Reichweite:	680 km
Brennstoffverbrauch:	22 l 100km

### KL 32 XII

Baujahr:	1932/35
Motor: Hirth HM 150	150 PS
Zahl der Sitze:	3
Bauart: Tiefdecker, Kabine	
Bauweise: Holz	
Flügelfläche:	17,0 qm
Rüstgewicht:	480 kg
Zuladung:	300 kg
Fluggewicht:	780 kg
Höchstgeschwindigkeit:	224 km/h
Reisegeschwindigkeit:	200 km/h
Landegeschwindigkeit:	65 km/h
Steigzeit auf 1000 m	3,4 min
Gipfelhöhe:	7200 m
Reichweite:	740 km
Brennstoffverbrauch:	19 l 100km



**KL 35 A**

Baujahr: 1935/38  
 Motor: Hirth HM 60 R 80 PS  
 Zahl der Sitze: 2  
 Bauart: Tiefdecker  
 Bauweise: Stahlrohrumpf,  
 Holzflächen  
 Flügelfläche: 15,2 qm  
 Rüstgewicht: 380 kg  
 Zuladung: 325 kg  
 Fluggewicht: 705 kg  
 Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h  
 Reisegeschwindigkeit: 165 km/h  
 Landegeschwindigkeit: 77 km/h  
 Steigzeit auf 1000 m 7,3 min  
 Gipfelhöhe: 3200 m  
 Reichweite: 850 km  
 Brennstoffverbrauch: 10,5 l/100km

**KL 35 B**

Baujahr: 1937/41  
 Motor: Hirth HM 504 105 PS  
 Zahl der Sitze: 2  
 Bauart: Tiefdecker  
 Bauweise: Stahlrohrumpf,  
 Holzflächen  
 Flügelfläche: 15,2 qm  
 Rüstgewicht: 460 kg  
 Zuladung: 290 kg  
 Fluggewicht: 750 kg  
 Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h  
 Reisegeschwindigkeit: 190 km/h  
 Landegeschwindigkeit: 78 km/h  
 Steigzeit auf 1000 m 5,3 min  
 Gipfelhöhe: 4400 m  
 Reichweite: 665 km  
 Brennstoffverbrauch: 13 l/100km

**KL 36 A**

Baujahr: 1934  
 Motor: Hirth HM 8 U 220 PS  
 Zahl der Sitze: 4  
 Bauart: Tiefdecker, Kabine  
 Bauweise: Stahlrohrumpf,  
 Holzflächen  
 Flügelfläche: 19,5 qm  
 Rüstgewicht: 560 kg  
 Zuladung: 490 kg  
 Fluggewicht: 1050 kg  
 Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h  
 Reisegeschwindigkeit: 220 km/h  
 Landegeschwindigkeit: 63 km/h  
 Steigzeit auf 1000 m 3,6 min  
 Gipfelhöhe: 5700 m  
 Reichweite: 950 km  
 Brennstoffverbrauch: 22 l/100km

**KL 107**

Baujahr: 1940/41  
 Motor: Hirth HM 500 105 PS  
 Zahl der Sitze: 2—3  
 Bauart: Tiefdecker, Kabine  
 Bauweise: Holz, Schalen-  
 bauweise  
 Flügelfläche: 15,1 qm  
 Rüstgewicht: 480 kg  
 Zuladung: 380 kg  
 Fluggewicht: 860 kg  
 Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h  
 Reisegeschwindigkeit: 176 km/h  
 Landegeschwindigkeit: 80 km/h  
 Steigzeit auf 1000 m 6,0 min  
 Gipfelhöhe: 4200 m  
 Reichweite: 670 km  
 Brennstoffverbrauch: 14,2 l/100km

**ERFOLGE MIT KLEMM-FLUGZEUGEN**

- 1925 Deutscher Rundflug 1925 Sämtliche erste Preise  
 Klasse A mit L 20 und L 21  
 Lilienthal-Wettbewerb Sämtliche erste Preise  
 Klasse A mit L 20  
 Ankaufswettbewerb Adlershof 1. Preis mit L 20
- 1927 Internat. Leichtflugzeug-  
 wettbewerb Brüssel 1. Preis Dipl.-Ing. Lusser mit L 20  
 Internat. Flugmeeting Zürich 2. Preis mit L 20  
 Internat. Flugturnier Kopenhagen 1. Preis mit L 20  
 Rheinisches Flugturnier Köln Zwei erste Preise mit L 20
- 1928 Hindenburg-Pokal 1928 v. König-Warthausen mit L 20  
 für Weltflug 36 000 km  
 Rheinisches Flugturnier Düsseldorf Zwei erste Preise mit L 25  
 Internat. Leichtflugzeug-  
 wettbewerb Paris—Orly 1. Preis Dipl.-Ing. Lusser mit L 25
- 1929 Hindenburg-Pokal 1929 Wolf Hirth mit L 25  
 für Fernflüge 24 000 km  
 Ostpreußenflug 1. Preis Dipl.-Ing. Lusser mit L 25  
 Basler Flugmeeting 1. Preis mit L 25  
 Rheinisches Flugturnier Essen Zwei erste, zwei zweite Preise  
 mit L 25  
 Internat. Leichtflugzeug-  
 wettbewerb Brüssel 1. Preis Dipl.-Ing. Lusser mit L 25  
 Internat. Sternflug Antwerpen 1. Preis mit L 25
- 1930 Hindenburg-Pokal 1930 Heinrich Schlerf mit L 25  
 für Fluglehrertätigkeit  
 Deutsche Damenkunstflug-  
 meisterschaft Bonn 1. Preis Liesel Bach mit L 26  
 Europa-Rundflug 1930 2. Preis mit L 25  
 Deutsche Luftspiele 1930 1. und 2. Preis mit L 25 und L 26  
 Kunstflug-Wettbewerb 1. bis 3. Preis mit L 26  
 Internat. Leichtflugzeug-  
 wettbewerb Brüssel 1. Preis Dipl.-Ing. Lusser  
 2. Preis Karl Fahrbach mit L 25
- 1931 Deutschland-Flug 1931 1. Preis mit L 26  
 Internat. Kunstflugmeisterschaft 1. Preis Liesel Bach mit L 26  
 Fernflug Berlin - Timbuktu 9000 km Elly Beinhorn mit L 26

1932 Hindenburg-Pokal 1932	Elly Beinhorn für Weltflug 37 000 km mit L 26
Europa-Rundflug 1932	2. Preis Reinhold Poss mit KL 32
DLV-Zuverlässigkeitsflug	1. und 2. Preis mit L 26
Fernflug Stuttgart - Port Sudan - Addis Abeba 11 000 km	Ehepaar Fusbahn mit L 26
1933 Hindenburg-Pokal 1933	Karl Schwabe für Afrika-Flug 30 000 km mit KL 32
Zugspitzflug	1. Preis Franz Kirsch mit KL 32
Österreichischer Alpenflug 1933	1. Preis mit KL 22
Mussolini-Pokal der Sportfliegerei	2. Preis mit L 25
Deutschland-Flug 1933	1. bis 8. Preis auf L 25 und L 26
Kairo - Oasenrundflug	3. Preis Karl Schwabe mit KL 32
Fernflug Braunschweig - Nanking 15 000 km	Tung Kang Sun mit L 26
Fernflug München - Kapstadt 15 000 km	Karl Schwabe mit KL 32
1934 Damen-Kunstflug- weltmeisterschaft Paris	1. Preis Liesel Bach mit L 28
Deutschland-Flug 1934	1. bis 5. Preis mit L 25 und L 26
Amerika-Flug 14 000 km	Elly Beinhorn mit KL 32
1935 Deutschland-Flug 1935	1. bis 6. Preis mit L 25

## NAMENSVERZEICHNIS

Arabische Zahlen - Textseiten · Römische Zahlen - Bildseiten

Bach, Liesel 125, 136, 137, 179, 180, XV	Fahrbach 60, 75, 179
Balbo 155	Fea, Lotte 158
Baresel, C. 16	Fecher 84
Basser, Gustav 81, 132	Fitzmaurice, James 72
Batà 103	Fieseler, Gerhard 103
Bedle 157	Fritsch, Freiherr von 136
Beinhorn, Elly 82, 125, 145, 155, 160, 161, 163-170, 179, 180, XVI	Fuad, König von Ägypten 158
Berge 50	Fuchs, Cläre 63
Bernatzik 164	Fusbahn, Margret 134, 145—148, 154, 180, XIV
Biser 64, XIV	Fusbahn, Werner 154, XIV
Bosch 54	Gaupp 113
Braun, Paul 64	Georgii, Walter 40
Breitenbach 160	Gerber 16
Bubeck, Louis 101	Gibbons 130, 131, 160
Budennyi, Smemjow 144	Göring, Hermann 83, 84
Butzer, Gustav 100	Greim, Ritter von 154
Carberry 160	Guritzer, Hans 43, 44, 58, 139, 140, 141
Chavez, Geo 140	Gußmann 58, 59, 64
Christiansen, Friedrich 22, 85	Gutermuth, Hans 34
Daimler, Gottlieb 13, 54, 55	Hackmack, Hans 41
Daimler, Paul 23, 24, 27, 31, 52	Hall 77
Dannecker, Johann Heinrich von 12	Hailé Selassie, Negus von Abessinien 154
Daubrée 158	Hagenmeier 60
Davis 99, 100, 109	Hansell 101
Dietrich 122	Hardt, Friedrich 34
Dinort, Oskar 149	Heinkel, Ernst 13, 21, 22, 23, 70
Dornier, Claudius 20, 21, 28, 51	Hentschel 73
Eberspächer, Adolf 64	Hentzen 35, 41
Eberspächer, Paul 14, 64	Heuss, Theodor 54
Eckener, Hugo 160	Hindenburg, Paul von 26, 58, 74, 129, VI
Espenlaub, Gottlob 82	Hirner, Albert 60
Etzdorf, Marga von 159	Hirth, Hellmuth 68
Euting XIV	

Hirth, Wolf 125, 131, 145,  
 149—153, 179, XVI  
 Höfle 60  
 Horch 52  
 Hünefeld, Ehrenfried, Freiherr von  
 72, 125, 160  
 Huppenbauer 62, VII  
 Itzstein 136  
 Jahr 50, 55  
 Josipovich, Siegmund von 130  
 Junkers, Hugo 10, 12, 68, 82, 109  
 Kaiser, Lydia 71  
 Kalkstein, Hellmuth 101, 137, X  
 Kaulla, von 40  
 Kazmeier, Wilhelm 64  
 Kern, George 70, 71  
 Kirsch, Franz 71, 73, 180  
 Klemm, Brigitte 107  
 Klemm, Cläre 13  
 Klemm, Hanns 1—184, I, XIV  
 Klemm, Hannsjürgen 75, 107, 116  
 Klemm, Lilly 13  
 Klemm, Marlott 24, 50, 53, 54,  
 102, 112, 114, 118  
 Klemm, Renate 24  
 Klemperer, Wolfgang 35  
 Kohlhaas, Michael 93  
 Köhl, Hermann 72, 133, 160  
 König-Warthaussen, Friedrich-Karl  
 von 74, 125, 141—145,  
 160, 179, XIV  
 Kopp, Richard 62  
 Knorr, Thea 160  
 Krimmel 13  
 Langsdorff, Werner von 44, 56, 57,  
 58, 133, 134, 138, 139, 140, 141,  
 XIII  
 Lautenschlager XIII  
 Lauw, August 132  
 Leibfried, Alfred 64

Leypoldt 15  
 Lettow-Vorbeck, Paul von 157  
 Lindbergh, Charles 73, VI  
 Lindner 125  
 Loerzer, Bruno 49, 83, 125,  
 158, XIII  
 Lombardi 130  
 Lössl, Eugen Edler von 31, 34  
 Lusser, Robert 51, 62, 70, 73,  
 76, 126, 133, 179  
 Lutz 68  
 MacFeddou 71  
 Mahnke, Alfred 83  
 Marchesani, Friedrich 100  
 Marczinsky 82, 101  
 Mark 122  
 Martens, Arthur 35, 41  
 Mauthe 71  
 Mayer, Hermann 64  
 Merz 64  
 Messerschmitt, Willy 41, 70  
 Mickeler, Heinrich 48, 60  
 Mickeler, Paul 60  
 Milch, Erhard 110  
 Mitchell, M. I. 159  
 Möltgen 136  
 Mussolini, Benito 155  
 Naumann 134  
 Offermann, Erich 34  
 Oldenbourg 98  
 Palmer 68  
 Poelke, Bruno 34  
 Porsche, Ferdinand 45, 56, 57  
 Posnikow 143  
 Poß, Reinhold 133, 180  
 Prandtl, Ludwig 33  
 Rab 15  
 Reiniger 60  
 Richardson 160  
 Riefenstahl XV

Rieseler, Walter 122  
 Rieseler, Werner 122  
 Rosemeyer, Berndt 169  
 Rothfuß 60  
 Sachsenberg, Gotthard 133  
 Schäfer, Emma 212  
 Schah von Persien 144  
 Schenk, Bernhard 25  
 Schlerf, Heinrich 129, 154, 179  
 Schreiber, Arthur 146  
 Schrenk, Martin 41, 43, 44, 45, 49,  
 50, 51, 70, 138, III, XIII  
 Schwab, Gustav 12  
 Schwabe, Karl 125, 145,  
 154—159, 180  
 Schwegler, Christian 64, 65  
 Seeger, Gottlob 63  
 Seeger, Martha Charlotte 18  
 Seypelt, Willibald 70  
 Sidki 160  
 Siebel, Fritz 63, 64, 84, XIII  
 Siebertz, Paul 55  
 Simon, Kurt 134  
 Sperrle 14  
 Spielmann, Willy 131  
 Staiger 64  
 Stanischewski, von 68

Stohrer, von 158  
 Straßmann, Antonie 101  
 Strauß 52, 53  
 Struck 164  
 Suchocky 161, 162  
 Sun Tung Hsüan 181  
 Taher Pascha 159  
 Thorez 61  
 Thumm 68  
 Trautmann 161  
 Tung Kang Sun 161, 180  
 Udet, Ernst 86, 122, 134,  
 135, 161—163, XV  
 Uhland, Ludwig 12  
 Ullstein 46  
 Uppercu 71, 72, 73, VI  
 Ursinus, Oskar 40  
 Voy X  
 Waldburg, Truchseß von 25  
 Walter, Franz 79, 83  
 Weil, Kurt 99, 101  
 Weirich, Paul 133  
 Weller, Hermann 58, 60, 61,  
 62, 125, 129, XIV  
 Wirth 134  
 Wirtschaft, Günther 160  
 Zeppelin, Ferdinand Graf von 20

## INHALTSVERZEICHNIS

Mensch und Werk . . . . .	7
Leistungen und Erfolge . . . . .	119
Klemm-Leichtflugzeug-Bauweise . . . . .	175
Die wichtigsten Klemm-Flugzeugtypen . . . . .	176
Erfolge mit Klemm-Flugzeugen . . . . .	179
Namensverzeichnis . . . . .	181
Bildseite I . . . . .	32
II . . . . .	33
III . . . . .	48
IV . . . . .	49
V . . . . .	72
VI . . . . .	73
VII . . . . .	80
VIII . . . . .	81
IX . . . . .	88
X . . . . .	89
XI . . . . .	104
XII . . . . .	105
XIII . . . . .	128
XIV . . . . .	129
XV . . . . .	160
XVI . . . . .	161