

Briefkopf der Bäumer Aero GmbH aus den Jahren 1925/26 mit dem Muster „Sausewind“ als Symbol

Die Bäumer Aero GmbH

Erste Gesamtveröffentlichung 05.2023 im ADL-Internetportal.

Vorausgegangen waren im Zeitraum 2012 bis 2015 Einzelveröffentlichungen zu fast allen Bäumer-Typen auf den ADL-Internetseiten sowie davor in den Jahren 1980 bis 1996 insgesamt sechs Artikel über Bäumer-Flugzeugmuster in den Fachzeitschriften LUFTFAHRT INTERNATIONAL, FLUGZEUG und JET+PROP.

Paul Bäumer und Harry von Bülow-Bothkamp, beide Kriegskameraden und erfolgreiche Jagdflieger im ersten Weltkrieg, gründeten 1922 in Hamburg die Bäumer Aero GmbH.

1924 erschien als erstes Flugzeugmuster der Motorsegler „Roter Vogel“. 1925 wurde die junge Firma allgemein bekannt durch den Sporttieflieger „Sausewind“, der mit seiner hervorragenden aerodynamischen Formgebung in der Fachwelt starke Beachtung fand. Der Erfolgstyp „Sausewind“ wurde in insgesamt vier Exemplaren gebaut. Daran schlossen sich die Muster „Alsterkind“ und „Puck“ an.

Entwurf und Konstruktion der Bäumer-Typen stammten von den Jung-Ingenieuren Walter Günter, Walter Mertens und Werner Meyer-Cassel. Walter Günters Zwillingbruder Siegfried gesellte sich 1926 als frischgebackener Diplom-Ingenieur dazu.

Die Erfolgsserie wurde am 15. Juli 1927 abrupt unterbrochen, als Paul Bäumer in Kopenhagen bei einem Probeflug mit dem Rohrbach-Jagdflugzeug „Rofix“ tödlich abstürzte. Da er die treibende Kraft des Unternehmens gewesen war, kamen praktisch alle laufenden Entwicklungs- und Planungsarbeiten vorläufig zum Erliegen.

Es verging fast ein Jahr, bis wieder ein frisch fertiggestelltes Flugzeug die Werkshalle in Hamburg verließ (der „Sausewind IV“ im Mai 1928). Und erst im Mai 1929 lief der praktische Werftbetrieb mit dem Neubau des Typs „Libelle“ wieder an. Leider war dem neuen Muster kein Glück beschieden: Die zwei gebauten Exemplare erlitten beide Totalschaden durch Absturz.

Daraufhin ging die Firma Ende 1930 in Liquidation.

Inhalt

| | |
|--|----|
| Die Anfänge des Unternehmens..... | 4 |
| Bäumer C. I..... | 8 |
| Bäumer B. III | 8 |
| Bäumer B. IV / B. VI..... | 10 |
| Neubau von eigenen Flugzeugmustern | 13 |
| Bäumer B I „Roter Vogel“ | 15 |
| Der Weg zum „Roten Vogel“ | 15 |
| Der erste „Rote Vogel“ | 17 |
| Der zweite „Rote Vogel“ | 20 |
| Fazit | 21 |
| Musterbeschreibung Bäumer B I „Roter Vogel“ | 21 |
| Bäumer „Sausewind“ – ein Markstein deutschen Flugzeugbaues | 23 |
| Der Weg zum B II „Sausewind“ | 23 |
| Eine wegweisende Konstruktion..... | 27 |
| Die B II im Deutschen Rundflug | 28 |
| Die B II im Lilienthal-Wettbewerb | 30 |
| Verbleib der B II „Sausewind“ | 32 |
| Von der B II zur B IV und B IV a..... | 33 |
| B IV „Sausewind II“ | 34 |
| B IV „Sausewind III“ | 36 |
| B IV a „Sausewind IV“ | 39 |
| Fazit | 43 |
| Bäumer B III „Alsterkind“ | 46 |
| Entwurf und Konstruktion | 46 |
| Teilnahme am Deutschen Rundflug | 48 |
| Im Schuleinsatz..... | 51 |
| Das zweite Leben des „Alsterkinds“ | 53 |
| Baumusterbeschreibung Bäumer B III „Alsterkind“ | 57 |
| Bäumer B V „Puck“ – der Vogel, der nie flog..... | 58 |
| Entstehungsgeschichte..... | 58 |
| Entwurf und Konstruktion | 59 |
| Der erste „Puck“ | 61 |
| Ein zweiter „Puck“ ?..... | 62 |
| Baumusterbeschreibung Bäumer B V „Puck“ | 63 |
| Fliegertod von Paul Bäumer | 65 |
| Wirtschaftliche Probleme | 69 |
| Schulflugzeug Bäumer AFS-1 „Schnecke“ | 70 |
| Der Weg zur Bäumer „Schnecke“ | 70 |
| Konstruktion..... | 72 |
| Bau und Einsatz der AFS 1 „Schnecke“ | 75 |
| Schnelles Sport- und Übungsflugzeug Bäumer B VI „Libelle“ | 78 |
| Entstehungsgeschichte..... | 78 |
| „Libelle“ oder „Windspiel“ ?..... | 80 |
| Konstruktion..... | 80 |
| Die erste „Libelle“ | 82 |
| Die zweite „Libelle“ | 84 |
| Das Ende | 85 |
| Express-Verkehrsflugzeug Bäumer B VII – Rekonstruktion eines unbekanntem Projekts..... | 87 |
| Entstehungsgeschichte..... | 87 |
| Konstruktion..... | 88 |
| Arbeiten an der Mustermaschine | 91 |
| Die B VII im Vergleich | 91 |

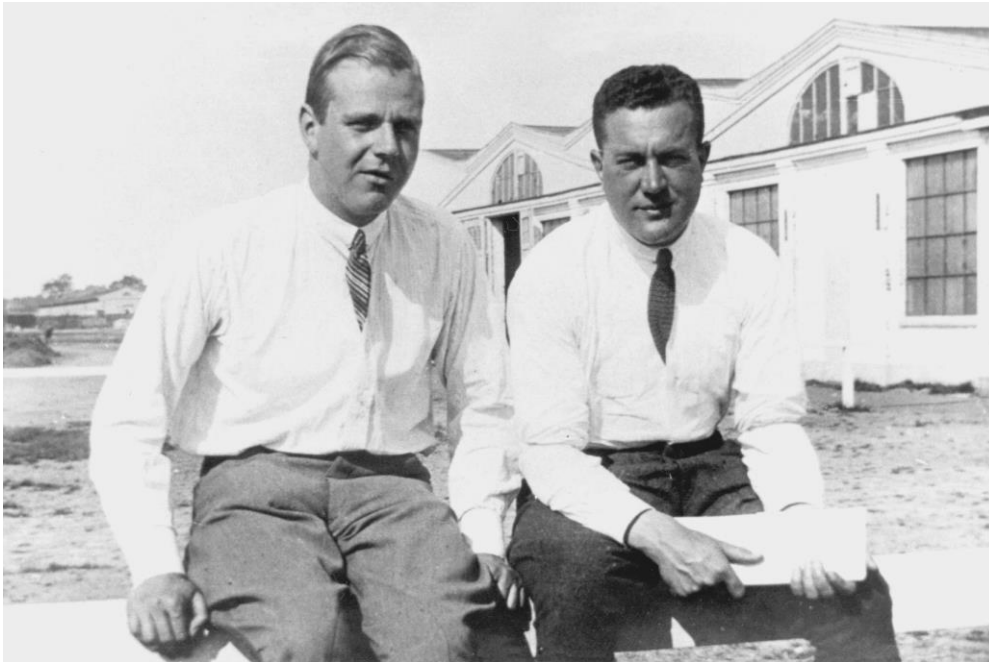
| | |
|--|-----|
| Schlußwort zu weiteren Bäumer-Projekten..... | 92 |
| Das Ende der Bäumer Aero GmbH..... | 94 |
| Werknummern-Übersicht..... | 95 |
| Technische Daten..... | 97 |
| Quellenangaben..... | 99 |
| Quellenangaben zu Bäumer B I „Roter Vogel“ | 99 |
| Quellenangaben zu Bäumer B II „Sausewind“..... | 99 |
| Quellenangaben zu Bäumer B IV „Sausewind“ | 100 |
| Quellenangaben zu Bäumer B III „Alsterkind“..... | 101 |
| Quellenangaben zu Bäumer B V „Puck“ | 101 |
| Quellenangaben zu Bäumer AFS 1 „Schnecke“..... | 102 |
| Quellenangaben zu Bäumer B VI „Libelle“..... | 102 |
| Quellenangaben zu Bäumer B VII..... | 103 |
| Illustrationen..... | 104 |
| Danksagungen..... | 104 |
| Verwendete Abkürzungen..... | 104 |



Werbung der Bäumer-Aero GmbH in der Fachzeitschrift Illustrierte Flug-Woche, Heft 12/1924, vom 12.06.1924.

Die Anfänge des Unternehmens

Die Bäumer Aero GmbH wurde am 7. November 1922 von Paul Bäumer und Harry von Bülow-Bothkamp (beides bekannte Jagdflieger des 1. Weltkriegs) in Hamburg gegründet. Die Gesellschaft hatte ihren Sitz auf dem Gelände des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel, das Vertriebsbüro befand sich am vornehmen Hamburger Jungfernstieg, direkt an der Alster.



Harry von Bülow-Bothkamp und Paul Bäumer, die beiden Gesellschafter der Bäumer Aero GmbH, vor den Werkshallen der Firma im Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel.

Die Bäumer Aero übernahm zunächst den Vertrieb von Flugzeugen der Dietrich-Gobiet-Flugzeugwerk A.G. und der Udet-Flugzeugbau GmbH.

Eintreffen der ersten Udet U 2 aus München in Hamburg im Frühjahr 1923. Am Jungfernstieg unweit der Binnenalster erregte das noch für den Landtransport zerlegte Flugzeug erhebliches Aufsehen.

(Album Bäumer)



Paul Bäumer und Harry von Bülow-Bothkamp vor einem der ersten Udet-Tiefdecker U 2 der Bäumer-Aero GmbH, noch ohne amtliche Zulassung. Zeitpunkt etwa April 1923.

(Slg. Borgmann)

Ein gutes halbes Jahr nach ihrer Gründung, im Juli 1923, beteiligte sich die junge Firma bereits an der Internationalen Luftfahrtausstellung ILUG in Göteborg und präsentierte auf einem eigenen Stand einen Udet-Tiefdecker vom Typ U 6 und einen Dietrich-Doppeldecker Muster DP I „Sperber“.



Der Bäume-Aero-Stand auf der Internationalen Luftfahrtausstellung ILUG in Göteborg 1923. Links die Udet U 6 und rechts die Dietrich DP I „Sperber“, für beide Herstellerfirmen hatte die Bäume Aero GmbH den Vertrieb für Norddeutschland und Skandinavien übernommen. (Album Bäume)

Sportflugzeuge
Übungsflugzeuge
Schulflugzeuge
 Dreisitzige
Kabinenflugzeuge

Ausgerüstet mit Motoren von
30 bis 80 PS

Ausgestellt und vertreten in Göttingen
durch die Bäume Aero G. m. b. H.
in Hamburg

Udet
Flugzeugbau
 G. m. b. H.
München - Ramersdorf

(links):

Die Zusammenarbeit zwischen Bäume Aero und dem Udet-Flugzeugbau in München wurde in dieser Anzeige verdeutlicht, die im August 1923 anlässlich der Internationalen Flugwettbewerbe ILUG in Göteborg in der Illustrierten Flug-Woche, Heft 15-16/1923, erschien.

(rechts):

Bereits im Mai 1923 trat die Bäume Aero als neuer Vertriebspartner für das frischgegründete Dietrich-Gobiet Flugzeugwerk in Kassel in Erscheinung, wie eine Annonce in der Illustrierten Flug-Woche, Heft 9-10/1923, im Mai 1923 zeigt.

Sport-Flugzeuge
 Ein- und zweisitzig
 Limousinen

Sofort oder kurzfristig lieferbar

Vorführung und Besichtigung:
Hamburg, Flughafen Fuhlsbüttel

✱

BÄUMER AERO G. m. b. H.
HAMBURG
 Jungfernstieg, Alsterseite

Fernsprecher: Merkur 3281 / Harburg 167
 Drahtanschrift: Luftfahrt

✱

Dietrich-Flugzeuge

Im Laufe des Jahres 1923 nahm der Flugbetrieb der Bäume Aero einen solchen Umfang an, daß für die anfallenden Reparaturen und Überholungsarbeiten ein eigener Werkstattbetrieb aufgemacht wurde. Bäume mietete zu diesem Zweck von der Hamburger Luftschiffhallen-GmbH in Fuhlsbüttel die leerstehende Halle 7 an – eine einfache Holzkonstruktion mit relativ bescheidenen Abmessungen (nach heutigen Maßstäben!), aber für die damaligen Flugzeuggrößen völlig ausreichend. Am 15.2.1924 erhielt die Firma ihre Zulassung als Fliegerschule, am 4.7.1924 wurde sie auch für den gewerbsmäßigen Luftverkehr zugelassen. Welchen Umfang das Unternehmen mittlerweile angenommen hatte, läßt sich am besten an der Flugleistungsstatistik des Bäume-Aero-Maschinenparks ablesen: im Zeitraum Januar bis Dezember 1924 wurden insgesamt 1.977 Flüge durchgeführt.



Nach mehreren Udet U 2 erhielt die Bäume Aero für ihren Vorführpark auch eine der wenigen gebauten Udet 4. Dabei handelte es sich um eine Weiterentwicklung des Musters U 2 mit einem deutlich stärkeren Triebwerk – nämlich dem Fünfzylinder-Sternmotor Siemens Sh 4 (Leistung 55/60 PS, 40/44 kW). Die Maschine trug das Kennzeichen D-203 und wurde am 31.05.1923 durch Paul Bäumer von Fürth nach Hamburg überflogen. (Foto EADS)

1924 unterhielt die Bäume Aero außerdem eine eigene Filiale auf dem Flughafen Bremen, und in ihren hamburgischen Werkstätten begann man damit, alte Kriegsdoppeldecker der Fabrikate Albatros, LVG und Rumpler wiederaufzubauen, um sie dann unter eigenem Herstellernamen für den Luftverkehr zuzulassen bzw. zu verkaufen. Bäumer war nicht der einzige, der so verfuhr – es gab damals in Deutschland mehrere Luftfahrtfirmen, die alten Militärmaschinen wieder zu neuem Leben verhalfen und sie dann mit ihrem eigenen Firmenemblem schmückten.



Ein Teil des Flugzeugparks der Bäume Aero GmbH, zur Schau gestellt vor Halle 9 auf dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel etwa 1925. Zu erkennen sind (von links): LVG B III D-329, Dietrich DP I „Sperber“ (spätere Zulassung D-522), Rumpler C IV (spätere Zulassung D-920), Dietrich DP II a „Bussard“ D-382. (Album Bäumer)



Im Februar 1924 bekam die Firma ihre Zulassung als Fliegerschule. Die Aufnahmen stammen aus der Zeit 1924/25, denn auf beiden ist Thea Rasche mit abgelichtet, die in dieser Zeit ihre fliegerische Ausbildung bei der Bäumer-Aero in Hamburg erhielt. Auf dem oberen Foto ist Thea Rasche in der Personengruppe vor dem Flügel als vierte von rechts auszumachen, im unteren Bild steht sie als fünfte von rechts in der Gruppe von Bäumer-Personal und Flugschülern. Paul Bäumer steht auf dem oberen Foto ganz links in der Gruppe. Im unteren Bild befindet sich Bäumer genau in der Mitte, rechts neben ihm steht Fluglehrer Josef Bohne, mit der gleichen Mütze wie sein Chef. (Beide Fotos Album Bäumer)



Weil Bäumer bei den wiederaufgebauten Kriegsdoppeldeckern die ehemalige Militärbezeichnung beibehielt, konnte es allerdings zu Verwechslungen mit späteren Bäumer'schen Eigenkonstruktionen kommen, die z.T. gleichlautende Typenbezeichnungen trugen. Deshalb soll in den folgenden Seiten kurz auf die wiederaufgebauten Maschinen eingegangen werden.

Bäumer C. I

Dieses Flugzeug mit der Zulassungsnummer D-434 war eigentlich eine Albatros C I, ausgerüstet mit einem Mercedes-Reihenmotor Typ D III von 160/165 PS. Sie wurde Mitte 1924 als Bäumer C. I, Werknummer 4, in die Luftfahrzeugrolle eingetragen. Die angegebene WNr. 4 war übrigens nicht die Originalnummer, sondern nur eine willkürlich gewählte Inventarnummer: Jede Maschine der Bäumer Aero GmbH erhielt eine solche Nummer und trug sie zeitweilig sogar außen sichtbar am Rumpf oder Leitwerk, wobei im vorangestellten „BNo.“ das „B“ für Bäumer stand. Die Dietrich DP II a, D-382, flog zum Beispiel als „BNo.8“. Es ist anzunehmen, daß die D-434 die „BNo.4“ war.

Das Flugzeug stand bei der Bäumer Aero längere Zeit im Rundflug- und Schuleinsatz. Am 8. August 1926 befand sich Flugzeugführer Krause gerade mit zwei Passagieren auf einem Rundflug über den Hamburger Stadtteilen Eppendorf/Winterhude, als die Benzinzufuhr der D-434 versagte. Bei der Notlandung neben der damals kaum bebauten und unbelebten Barmbecker Straße wurde die Maschine so stark beschädigt, daß sich eine Reparatur nicht mehr lohnte. Alle drei Insassen blieben glücklicherweise unverletzt.



Die Bäumer C I, D-434, war der Wiederaufbau einer Albatros C I und stand bei der Bäumer Aero zwei Jahre lang im Schuleinsatz. Bei einer Notlandung am 8.8.1926 in Hamburg-Barmbek (damals noch „Barmbeck“ geschrieben) erlitt die Zelle so starke Schäden, daß eine Reparatur nicht mehr lohnte.

Bäumer B. III

Hier handelt es sich um eine generalüberholte LVG B III, nicht zu verwechseln mit der späteren B III „Alsterkind“ !

Die Maschine wurde ohne behördliche Zustimmung aus Holland importiert, und zwar über Bremen. Sie traf am 19. Juli 1924 in Hamburg bei der Bäumer Aero ein und trug zu diesem Zeitpunkt keinerlei Zulassung, Nach Abschluß der dringend notwendigen Grundüberholung stand sie für kurze Zeit im Schuleinsatz der Bäumer Aero, durfte aber dabei den Luftraum über der sog. Flughafenzone nicht verlassen. Als Antrieb diente ein Mercedes D II von 105/120 PS.

Im Oktober 1924, nach Zulassung zum Luftverkehr unter der Nummer D-480, wurde die B III an die hamburgische Luftverkehrsfirma Ahrens & Schulz verkauft und kam nun auch für andere Flüge kommerzieller Art zum Einsatz. Nach Überholung des Motors verlud man sie am 17.1.1925 auf einen Eisenbahnwaggon und transportierte sie nach Garmisch-Partenkirchen. Den restlichen Winter 1925 hindurch führte die D-480 dort Rundflüge aus. Mitte März 1925 traf sie per Bahn wieder in Hamburg ein.

Im April 1925 mußte die Maschine während eines Probefluges wegen Motorstörung notlanden und ging dabei zu Bruch. Ursache war ein Pleuelstangenbruch, der auch das Motorgehäuse zum Bersten brachte. Nach diesem Unfall wurde die D-480 nicht wieder aufgebaut, sondern wahrscheinlich verschrottet.



Bei der Bäumeer B.III handelte es sich um einen ehemaligen Kriegsdoppeldecker vom Typ LVG B III, der nach seiner Generalüberholung unter der neuen Musterbezeichnung als D-480 in die Luftfahrzeugrolle eingetragen wurde.

Das Foto zeigt im Cockpit der Maschine Hans Moriz 1924 als Flugschüler bei Ahrens & Schulz in Hamburg. Ein Jahrzehnt später war Moriz hauptberuflicher Pilot bei der Baubehörde Hamburg im Amt für Vermessungswesen und flog dort jahrelang die speziell ausgerüstete hamburgische Focke-Wulf A 33 Sperber D-2153.



Im Herbst 1924 wechselte die D-480 in den Besitz der hamburgischen Fluggesellschaft Ahrens & Schulz, siehe Beschriftung am Rumpf. (Slg. Koos/ADL)



Im Gegensatz zur D-480 behielt die D-329 auch nach der Generalüberholung bei Bäumeer Aero und Wiederzulassung ihre ursprüngliche Typenbezeichnung LVG B III.

Auffallend ist auf diesem Foto die Rumpfbeschriftung BN°6. Dabei handelte es sich um eine von der Bäumeer Aero GmbH selbst vergebene Inventarnummer ihrer Flugzeuge.

Bäumer B. IV / B. VI

Mitte Juni 1924 traf, aus Holland kommend, eine Rumpler C IV bei der Bäumer Aero GmbH ein. Nach Besichtigung durch die DVL am 24.6. und gründlicher Überholung führte die Maschine am 10. Juli ihren Abnahmeflug durch. Eine offizielle deutsche Zulassung konnte jedoch nicht erteilt werden, weil das Flugzeug nicht den alliierten „Begriffsbestimmungen“ entsprach – es durfte daher nur Werkstatt- und Platzflüge ausführen, ohne die Flughafenzone zu verlassen.

Im März 1925 berichtete die Senatskommission für auswärtige Angelegenheiten, daß Bäumer die Maschine abgewrackt habe, „da es sich als unmöglich herausgestellt hat, für die Rumpler C IV eine Zulassung zu erlangen“. Diese Angaben scheinen aber nur der Tarnung gedient zu haben, denn kaum waren die sog. „Pariser Vereinbarungen“ im Mai 1926 in Kraft getreten, führte Bäumer die Ru C IV zur Zulassung vor. Die Maschine wurde vermutlich noch im gleichen Monat als Bäumer B.VI in die Luftfahrzeugrolle eingetragen und erhielt das Kennzeichen D-920. Sie besaß als Triebwerk einen Mercedes D IV a von 200/275 PS und wurde in der Folgezeit überwiegend im Bedarfs- und Rundflugverkehr eingesetzt,



Die im Juni 1924 in Holland erworbene Rumpler C IV lief bei der Bäumer Aero GmbH unter der eigenen Typenbezeichnung Bäumer B. IV oder B. VI.

Da auf absehbare Zeit keine offizielle Zulassung möglich war, führte das Flugzeug lediglich Rund- und Schulflüge in der sog. Flughafenzone unter dem Kennzeichen „D“ durch. In diesem besonderen Luftraum über dem Flugplatz reichte dazu eine befristete Erlaubnis seitens der zuständigen Luftpolizeiwache aus.

Am Steuer der Maschine sitzt Robert Förster, gleich geht es mit 4 Fluggästen in die Lüfte.

Der Typeneintrag „B.VI“ in der Luftfahrzeugrolle dürfte auf einem Schreibfehler beruhen, da es sich bei der Maschine eindeutig um die ehemalige Rumpler C IV handelte. Alle hamburgischen Stellen bezeichnen die Maschine in der überlieferten Korrespondenz stets korrekt als C.IV, B.IV oder einfach als „Rumpler“. Entweder hatte der aufnehmende Beamte in Berlin die römischen Ziffern IV und VI verwechselt – oder unter Typennummer einfach die von Bäumer genannte Werknummer 6 eingetragen !

Diese WNr.6 ist übrigens nicht die Originalnummer gewesen, sondern aller Wahrscheinlichkeit nach nur die von der Bäumer Aero vergebene Inventarnummer (vgl. die Bemerkungen zur Bäumer C.I). Es ist also zu vermuten, daß D-920 die „BNo.6“ war.

Am 12.Juli 1926 befand sich die Maschine mit drei Passagieren auf dem Rückflug von einem Flugtag in Flensburg nach Hamburg, als der Motor wegen Verölung der Zündkerzen aussetzte. Dem Piloten blieb keine andere Wahl, als auf dem früheren Exerzierplatz in Rendsburg notzulanden. Da das Gelände von etlichen Bodenwellen durchzogen war, konnte der Pilot einen Kopfstand nicht verhindern. Die D-920 erlitt schwere Beschädigungen – glücklicherweise blieben aber alle vier Insassen unverletzt !

Wider Erwarten ging die Reparatur recht zügig vonstatten, und am 25.Juli fand schon die Abnahmeprüfung statt.

Im November 1927 ging die D-920 in das Eigentum der DVL, Berlin- Adlershof, über. Nach Umrüstung auf einem BMW IV-Motor, Leistung 230/300 PS, wurde im November 1928 zugleich auch die Typenbezeichnung in der Luftfahrzeugrolle geändert in „Rumpler C IV“. Im Mai 1932 erfolgte die Streichung der Maschine im Register mit dem Vermerk „Zulassung zurückgezogen“.

Die Flügel tauchten übrigens 1936 noch einmal auf, und zwar im Rahmen einer Flugzeugausstellung im Flughafen Berlin-Tempelhof anlässlich des zehnjährigen Bestehens der Lufthansa. Man hatte die Flächen zur Komplettierung einer alten Rumpler C I-Zelle verwendet, ohne die Zulassungsnummern zu löschen. So trug die ausgestellte Rumpler C I/C IV am Rumpf die von einer Rumpler-„Limousine“ aus dem Jahre 1920 übernommene, aber mittlerweile längst ungültige Zulassung „D-290“ – und an den Flügeln die ebenfalls lange abgelaufene Zulassung „D-920“!



Die 1924 in Holland erworbene Rumpler C IV konnte erst im Juli 1926 offiziell in Deutschland zugelassen werden. Nachdem die sog. „Pariser Vereinbarungen“ in Kraft getreten waren, erhielt die Maschine das Kennzeichen D-920.



Im Rahmen einer historischen Flugzeugparade am 10.01.1936 in Berlin-Tempelhof war dieser „Mischling“ aus D-290 und D-920 zu bewundern. Man hatte einfach Teile von zwei Flugzeugen, die aus der im Entstehen begriffenen Deutschen Luftfahrtsammlung stammten, miteinander kombiniert: Der Rumpf stammte von einer Rumpler C I mit Kabinenaufbau im DLR-Anstrich und dem schon Mitte 1920 gelöschten Kennzeichen D-290, das Tragwerk gehörte der bäumerschen Rumpler C IV (Bäumer B. VI), deren Zulassung D-920 im Jahr 1932 offiziell zurückgezogen worden war. Anlaß der genannten Flugzeugparade in Tempelhof war das 10-jährige Bestehen der Deutschen Lufthansa.



(oben): Paul Bäumer im Cockpit der Udet U 12 „Flamingo“ D-764, die zum Flugzeugpark der Bäumer Aero GmbH gehörte.

(Mitte): Paul Bäumer und Thea Rasche mit der Hamburger Flagge bei einem Flugtag im Flughafen Fuhlsbüttel.

(unten): Thea Rasche absolvierte 1925 bei Paul Bäumer in Hamburg ihre Pilotenausbildung und erhielt im November 1925 den Flugzeugführerschein – als erste Frau in Deutschland nach dem Weltkrieg. Anschließend wurde sie die erste deutsche Kunstfliegerin.



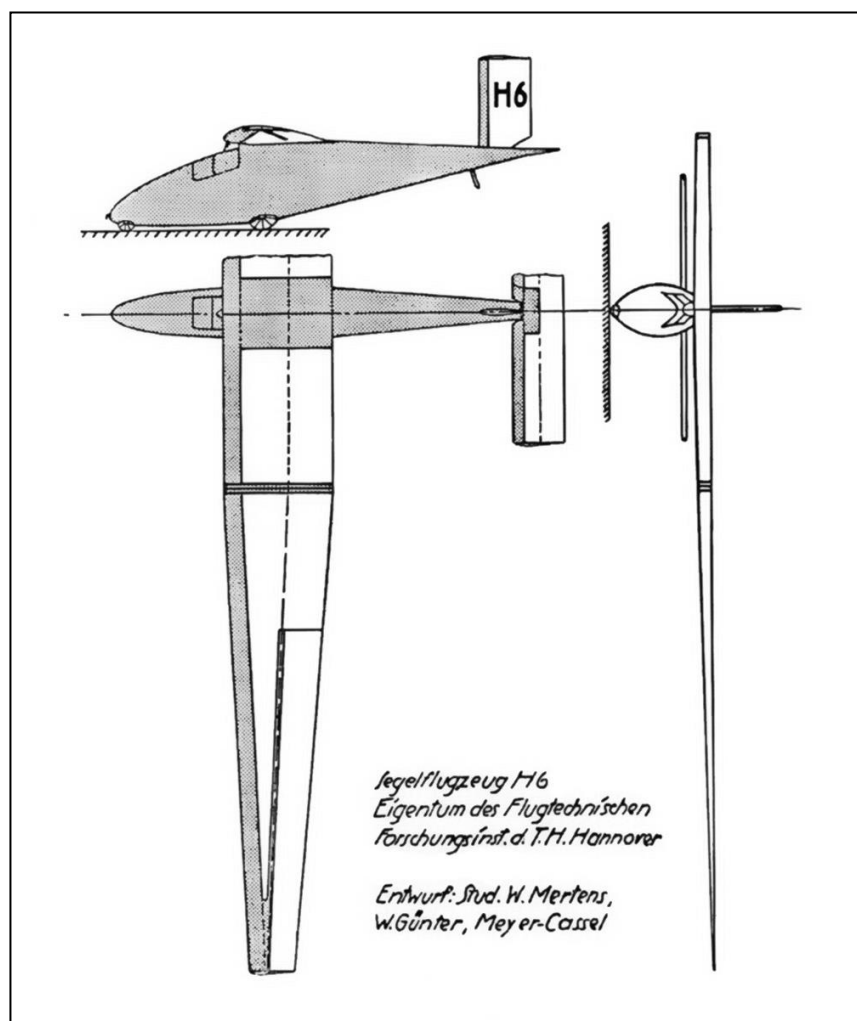
Neubau von eigenen Flugzeugmustern

Im Frühjahr 1924 nahm die Bäume Aero als neuen Geschäftszweig die Entwicklung und den Bau von eigenen Flugzeugmustern auf – nachdem es Paul Bäumer gelungen war, die angehenden Ingenieure Walter Günter, Walter Mertens und Werner Meyer-Cassel von der TH Hannover für sein Unternehmen zu verpflichten. Walter Günter brach sein Flugzeugbaustudium in Hannover nach vier Semestern ab und trat als Mitarbeiter in Bäumers Firma ein. Sein Zwillingenbruder Siegfried folgte ihm 1926 als frischgebackener Diplom-Ingenieur nach Hamburg.

Das Trio Walter Günter, Mertens und Meyer-Cassel hatte, veranlaßt durch Professor Dr. Ing. Arthur Pröll (Leiter des Flugwissenschaftlichen Forschungsinstituts der TH Hannover), 1922/23 das vielbeachtete **Segelflugzeug H.6 „Pelikan“** entworfen. Im Zuge der Konstruktionsarbeiten hatten die angehenden Ingenieure umfangreiche Studien angestellt, wie sich gleichzeitig ein guter Gleitwinkel und eine geringe Sinkgeschwindigkeit erreichen ließen, ohne daß sich dadurch eine Verschlechterung der sonstigen Flugeigenschaften ergab.

Die Jungingenieure entschieden sich schließlich für einen Trapezflügel mit relativ hoher Streckung, der gegenüber dem altbekannten Rechteckflügel erhebliche Vorteile bot und dem gesteckten Ziel am nächsten kam. Der Rumpf der H.6 war extrem schlank und hatte einen hochovalen Querschnitt. Das Leitwerk fiel relativ groß aus, um nicht nur statische, sondern auch dynamische Flugstabilität zu erreichen. Da neben einer guten Gleitzahl auch eine möglichst geringe Sinkgeschwindigkeit angestrebt war, bemühten sich die drei Jungkonstrukteure, durch eine gezielte Leichtbauweise soviel Gewicht einzusparen, wie irgend möglich erschien.

Die H.6 wurde bei der Hannoverschen Waggonfabrik gebaut und sollte eigentlich schon am Rhön-Segelflugwettbewerb 1923 teilnehmen, wurde aber nicht rechtzeitig fertig. Die Flugerprobungen konnten erst im Dezember 1923 auf der Waserkuppe beginnen. Sie zeigten, daß die Maschine voll den Erwartungen entsprach und trotz der großen Spannweite recht wendig war.



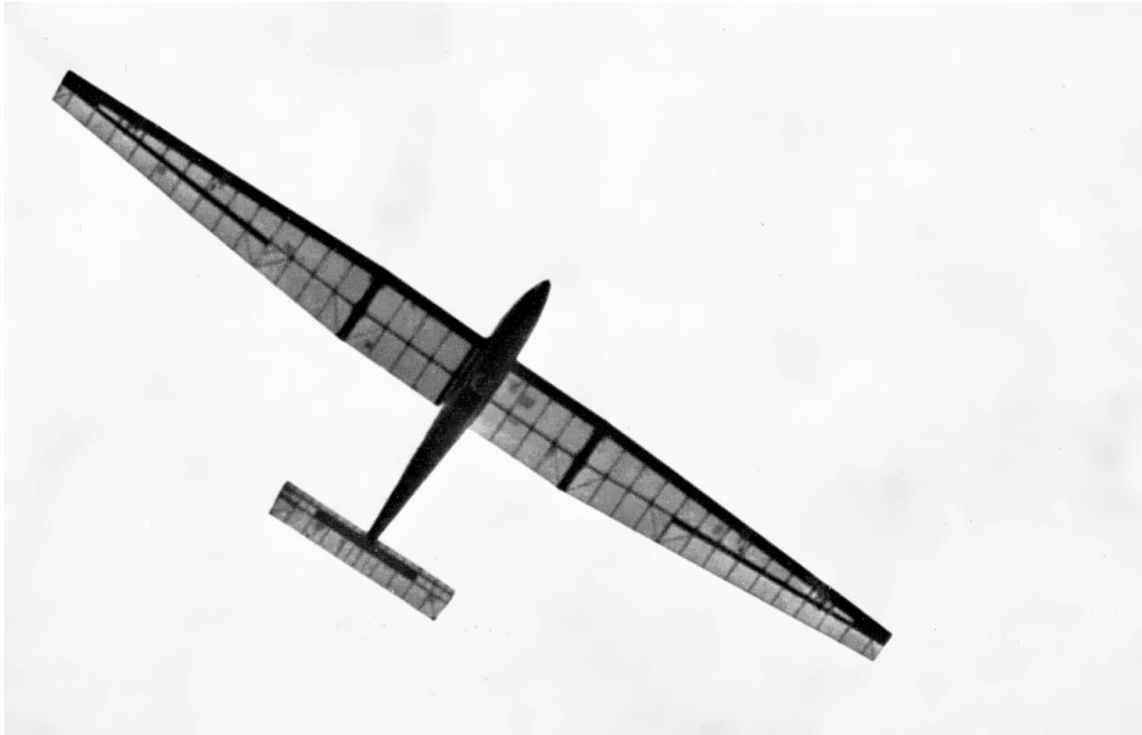
Segelflugzeug Hannover H.6 „Pelikan“. Ein Vergleich mit dem Dreiseitenriß der Bäume B I macht die enge Verwandtschaft zwischen beiden Typen deutlich.
(Übersichtszeichnung entnommen der Zeitschrift „Luftfahrt“ Nr. 3/1924)

Beim Küsten-Segelflug-Wettbewerb 1924 in Rossitten (auf der Kurischen Nehrung) mußte die H.6 ihre erste große Bewährungsprobe ablegen. Der Hannoversche Verein für Flugwesen berichtete seinerzeit über den Verlauf des Wettbewerbs:

„Am 11. Mai machte die H.6 drei Segelflüge unter Koch. Gleich der erste dauerte eine halbe Stunde. Er bewies die hervorragenden Flugeigenschaften der H.6. Das Steigvermögen und die Wendigkeit überraschten allgemein. Die weiteren Tage des Wettbewerbs hatten unter Windstille zu leiden, so daß an ein Segeln selbst mit der H.6 nicht mehr zu denken war.“

Zum ersten Male sind mit der H.6 Meßflüge in großer Zahl ausgeführt, die rein wissenschaftlichen Zwecken dienen. Sie dienen zur Bestimmung der praktisch erreichbaren Beiwerte der Sinkgeschwindigkeit und des Gleitwinkels im Vergleich zu den theoretisch errechneten. Es ergab sich eine sehr gute Übereinstimmung. Die H.6 erreichte hierbei Gleitwinkel bis zu 1:24,5 und eine Sinkgeschwindigkeit von etwa 50 cm/sec. Hannover kann mit den Erfolgen zufrieden sein.“

Die „geistigen Väter“ der erfolgreichen H.6 arbeiteten zum Zeitpunkt des Rossitten-Wettbewerbs aber bereits an der Konstruktion eines Motorseglers in Hamburg, dessen Entwurf Walter Günter noch vor seinem Vorexamen für Paul Bäumer angefertigt hatte.



Die Hannover H.6 „Pelikan“ erschien erstmalig im Dezember 1923 auf der Wasserkuppe und nahm im Mai 1924 erfolgreich in Rossitten am Zweiten Deutschen Küstensegelflug-Wettbewerb teil.



Bäumer B I „Roter Vogel“



Bäumer B I „Roter Vogel“ im September 1924 während der Flugerprobung in Hamburg-Fuhlsbüttel. Im Hintergrund steht die LVG B III D-329, die seit mindestens August 1924 im Bestand der Bäumer Aero nachweisbar ist und darin die Inventar-Nummer BNo.6 trug.

Der Weg zum „Roten Vogel“

Dem 2. Küstensegelflug-Wettbewerb Rossitten im Mai 1924 war erstmalig ein gesonderter Wettbewerbssteil für „Segelflugzeuge mit Hilfsmotor“ angegliedert worden – in Wertung und Preisverteilung getrennt von den reinen Segelflugzeugen. Die zahlreich eingegangenen Meldungen signalisierten zwar ein reges Interesse, aber die tatsächliche Beteiligung blieb weit hinter den Erwartungen zurück. Ein großer Teil der angemeldeten Maschinen war nicht rechtzeitig fertig geworden, und fast alle hatten mit Motorproblemen zu kämpfen. Es fehlte einfach an betriebsreifen Kleinflugmotoren in der Leistungsklasse bis zu 10 PS.

Die Ausschreibung für den im August 1924 stattfindenden 5. Rhön-Segelflugwettbewerb enthielt ebenfalls einen gesonderten Wettbewerbssteil für „Segelflugzeuge mit Hilfsmotor“. Man erwartete Maschinen, die bei abgestelltem Triebwerk möglichst vollwertige Segeleigenschaften hatten und deren Antrieb eigentlich nur dazu dienen sollte, windstille Zonen zu überbrücken oder Abwindgebieten zu entrinnen. Als Ansporn winkten Geldpreise von mehreren tausend Mark.

Paul Bäumer faßte nach gründlichem Studium der Ausschreibungsbedingungen den Entschluß, mit einer eigenen Maschine beim Rhönwettbewerb zu erscheinen. Unter dieser Zielsetzung entstand in wenigen Monaten der Motorsegler B I „Roter Vogel“, der eine konsequente Weiterentwicklung des Typs Hannover H. 6 „Pelikan“ darstellte. Der FLUGSPORT wußte in Heft 18/1924 folgende Einzelheiten über den Werdegang des ersten Bäumer-Flugzeugmusters zu berichten (Verfasser des Artikels war vermutlich Walter Günter):

„Beim Bau des „Roten Vogels“ wurde beabsichtigt, unter Benutzung der im Bau von Segelflugzeugen gewonnenen Erfahrungen, ein Flugzeug zu schaffen, das unter möglichst weitgehender Ausnützung der im Winde enthaltenen Energie mit einem möglichst schwachen Motor und geringstem Betriebsstoffverbrauch fliegt.

Das Naheliegendste hierfür ist, in ein bewährtes Segelflugzeug einen kleinen Motor einzubauen. Leider erweist sich dieser Weg aber aus mehreren Gründen als unzweckmäßig. Das Gewicht von Führer und Triebwerk ist auch bei dem kleinsten zur Verfügung stehenden Motor so hoch, daß ein auf geringste Sinkgeschwindigkeit gezüchtetes Flugzeug sehr viel größere Abmessungen als die bewährten Segelflugzeuge erhalten mußte. Hierdurch wird aber auch das Leergewicht so hoch, daß die Schwebeleistung ein Mehrfaches von der eines guten Segelflugzeuges wird. Berücksichtigt man ferner, daß der Zweck eines Hilfsmotors doch der ist, auch Gebiete mit Abwind zu überwinden, so wird das Ergebnis noch ungünstiger. Das heißt, ein nur nach den Grundsätzen des Segelflugzeugbaues (geringe Sinkgeschwindigkeit) gebautes Flugzeug ist wegen seines hohen Leergewichtes zum Einbau eines Motors denkbar ungeeignet. Viel günstiger wird dagegen das Ergebnis, wenn man die Maschine verkleinert und für die Tragflächen ein etwas niedrigeres Seitenverhältnis wählt. Die Sinkgeschwindigkeit nimmt dann nur sehr wenig zu, das Gewicht dagegen bereits erheblich ab. Man erhält ein Flugzeug, das den Aufwind noch beinahe ebensogut verwertet, aber bei gleicher Steigfähigkeit trotz des kleineren Kraftbedarfs schneller ist.

Um dies zu erreichen, wurde der „Rote Vogel“ in engster Anlehnung an bewährte Segelflugzeuge als verspannungsloser Hochdecker gebaut. Der 350-ccm-Douglas-Motor liegt im Schwerpunkt der Maschine. Diese Anordnung bietet den Vorteil, daß der Rumpf wie bei einem reinen Segelflugzeug nur nach aerodynamischen Gesichtspunkten geformt werden kann und die Zylinderköpfe, die nur sehr wenig aus demselben hervorragen, infolge ihrer Lage dicht unter dem Tragflügel sehr wenig Luftwiderstand bieten. Außerdem kann man, da der Motor im Schwerpunkt liegt, nach Ausbau desselben das Flugzeug als hochwertiges reines Segelflugzeug benutzen.

Der Propeller sitzt auf einem leichten Bock an der Spitze des Rumpfes und wird durch eine über den Kopf des Führers gehende Welle angetrieben. Hierdurch wird erreicht, daß der Wirkungsgrad der Schraube nicht durch den im Schraubenstrahl liegenden Rumpf verschlechtert wird.“



Paul Bäumer mit seinem „Roten Vogel“, vor dem Abtransport zur Rhön, aufgenommen in Fuhlsbüttel vermutlich am 14. August 1924. Nur der Kopf des Piloten ragte in den freien Luftstrom, sein Oberkörper wurde von einer Leinenabdeckung umhüllt. Diese Abdeckung diente nicht nur dem Schutz vor der Witterung, sondern bezweckte auch einen möglichst ungestörten Strömungsverlauf im Bereich des Flügel-Rumpf-Übergangs.

Das Muster B I „Roter Vogel“, dessen Preis bei Reihenfertigung etwa 6.000 Mark betragen sollte, wurde in zwei Exemplaren gebaut. Allerdings war die zweite Maschine kein reiner Neubau, sondern entstand unter Verwendung von Teilen des zu Bruch gegangenen ersten Flugzeugs. Deshalb konnte auch nicht mit letzter Sicherheit geklärt werden, welche Werknummern die beiden Motorsegler trugen. Es ist aber zu vermuten, daß man ihnen nachträglich die W.Nr. 101 zuteilte. Nachträglich deshalb, weil in der Anfangsphase des Bäumerschen Flugzeugbaus niemand daran gedacht hatte, Werknummern zu vergeben. Die Typennummer reichte für alle betrieblichen Belange (z. B. Materialabrechnung) vollauf, solange man nicht von einem Typ mehrere Exemplare baute.

Der erste „Rote Vogel“

Das Musterflugzeug wurde in der zweiten Augustwoche 1924 fertiggestellt. Ein erster Startversuch am Abend des 14.8. mußte vorzeitig abgebrochen werden, da die Maschine nicht richtig ausbalanciert war. Nachdem man das Höhenruder mit 5 kg Blei belastet hatte, konnte am 15. August der Erstflug erfolgen. Bäumer hielt die Maschine während des Startanlaufs absichtlich lange am Boden und hob erst nach 200 m ab. Die B I stieg über Erwarten schnell und zeigte rundum gute Flugeigenschaften. Sie erwies sich als sehr stabil und konnte mit losgelassenem Steuerknüppel geflogen werden, obwohl das Leitwerk keine Dämpfungsflächen (Flossen) besaß. Der erste Probeflug dauerte 15 Minuten, die erreichte Höhe betrug 150 m. Bei der Landung brach das zu leicht gebaute Fahrgestell, zum Glück, ohne daß Pilot oder Zelle Schaden nahmen.

Reparatur und Verstärkung des Fahrwerks waren binnen Tagesfrist erledigt, trotzdem blieb in Hamburg keine Zeit mehr zu weiteren Flugerprobung, wollte man nicht den Beginn des Rhönwettbewerbs verpassen. Am 16.8.1924 wurde die leuchtendrot gestrichene Maschine per Bahn verladen und traf schon am nächsten Tag auf der Wasserkuppe ein.



Am 17. August 1924 traf Paul Bäumer mit seinem „Roten Vogel“ auf der Wasserkuppe ein, um an dem Rhön-Wettbewerb für „Segelflugzeuge mit Hilfsmotor“ teilzunehmen.

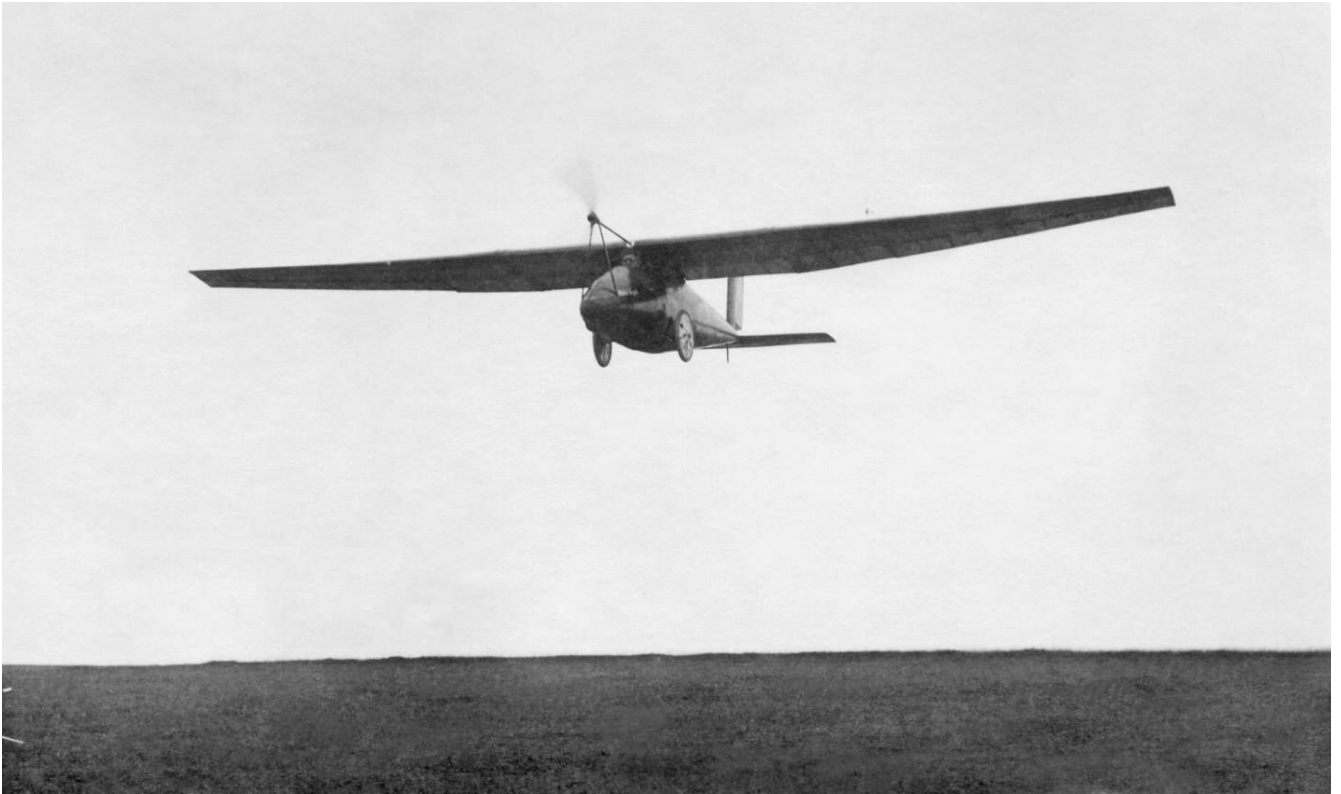
Mit seinen gezeigten Flugleistungen erregte der „Rote Vogel“ bald die Aufmerksamkeit der anwesenden Fachleute von nah und fern:

„Von den in den Wettbewerb eingetretenen Flugzeugen war der schmucke Eindecker der Bäumer Aero GmbH »Roter Vogel«, von dem Pour-le-mérite-Flieger Bäumer selbst geflogen, der mit dem schwächsten Motor ausgerüstete. Die Geschwindigkeit, Wendigkeit und Startfähigkeit waren erstaunlich. Dieser dem ersehnten Hilfsmotor-Flugzeug am meisten nahekommende Eindecker durfte mit Recht das allgemeine Interesse beanspruchen, das man ihm entgegenbrachte.“

So schrieb die Fachzeitschrift LUFTFAHRT in ihrem ersten Septemberheft 1924. Man staunte über die hohe Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h und konnte sich nicht recht erklären, warum die Maschine mit dem kleinsten Triebwerk des Wettbewerbs schneller flog als manches doppelt so starke Flugzeug.

Der luftgekühlte Douglas-Motor zeigte eine befriedigende Betriebssicherheit und wies entgegen allen Unkenrufen keine Neigung zum Überhitzen auf – trotz der allseitigen Verkleidung, die nur die Zylinderköpfe frei ließ. Die Steigfähigkeit hätte durch eine Vergrößerung der Motorübersetzung bei gleichzeitiger Anhebung der Motordrehzahl noch verbessert werden können, aber dazu war in Hamburg keine Zeit mehr gewesen.

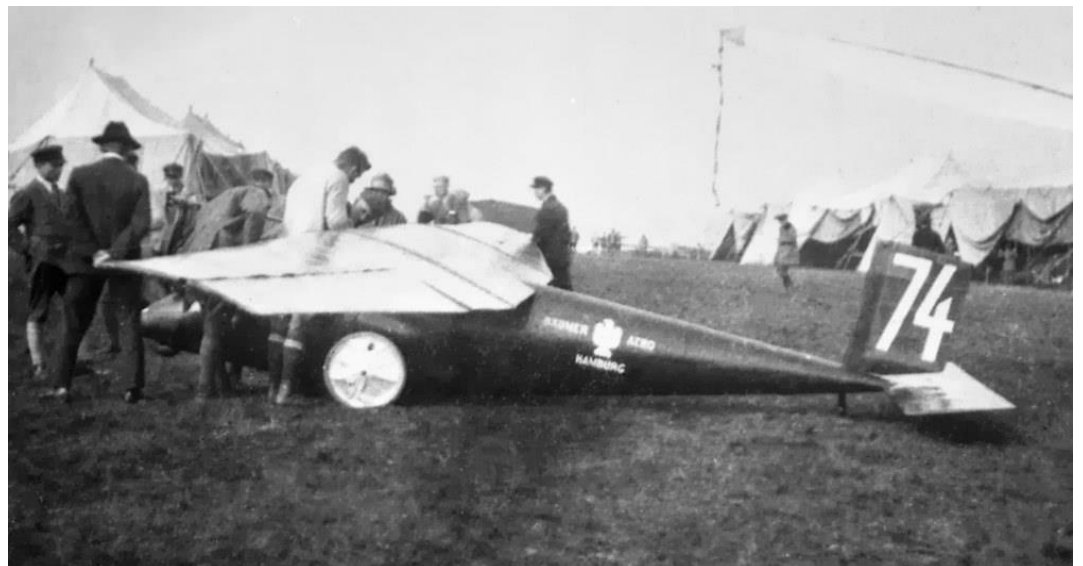
Am 24. August stand ein Überlandflug der Motorsegler von der Wasserkuppe nach Kissingen und zurück zur Rhön auf dem Programm. Paul Bäumer stand zwar längere Zeit mit der B I am Start, flog aber letzten Endes doch nicht mit – ohne Angabe von Gründen. Dagegen gelang ihm am 29.8.1924 ein vielbeachteter Zweistundenflug über der Wasserkuppe. Bäumer erreichte eine Flughöhe von 400 m über seinem Startplatz und erhielt dafür den 2. Höhenflugpreis des Rhönwettbewerbs zugesprochen, verbunden mit einer Geldprämie von 1.000 Mark. Weitere tausend Mark konnte er als Anerkennungsprämie für die gelungene Konstruktion in Empfang nehmen.



Unter der Startnummer 74 nahm der „Rote Vogel“ am Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1924 teil.

Oben ein Foto von Bäumers erfolgreichem Zweistundenflug über der Wasserkuppe am 29.8.1924. Die beiden anderen Aufnahmen entstanden im Fliegerlager auf der Wasserkuppe.

(Bild oben und Mitte aus Album Bäumers)

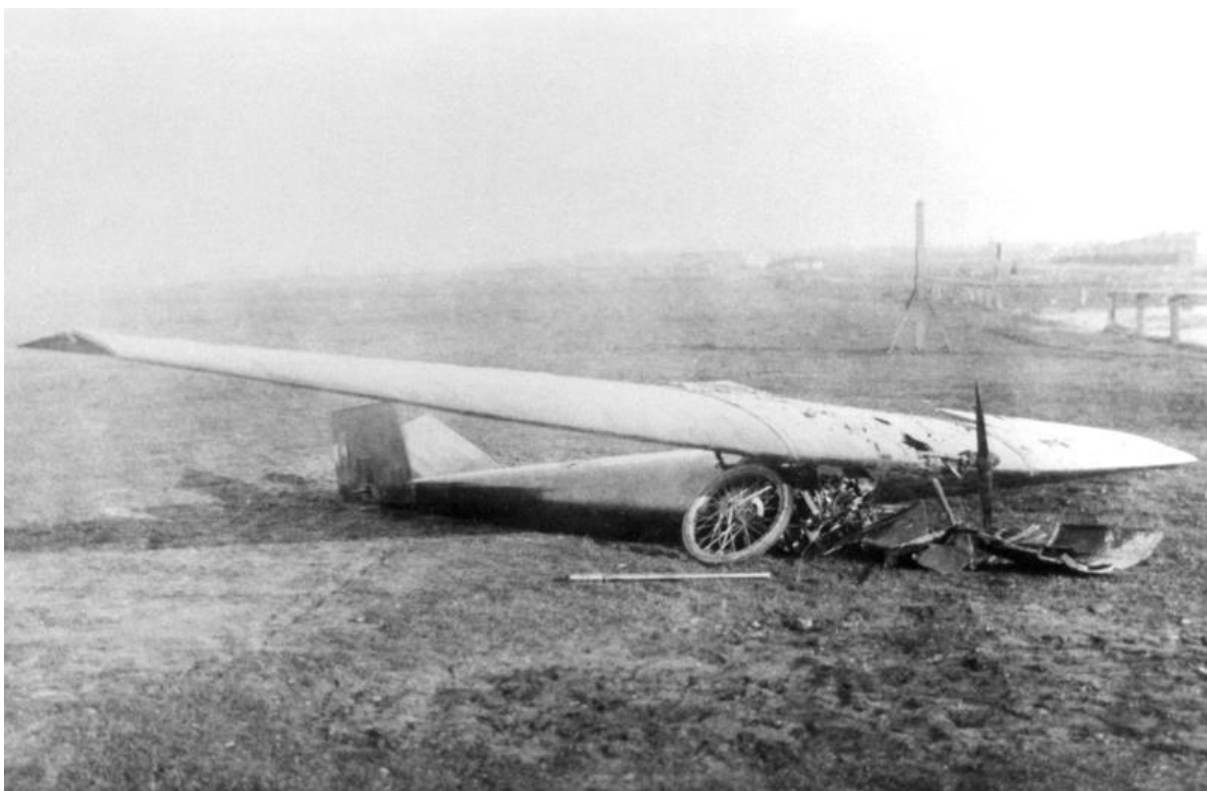


Wieder nach Hamburg zurückgekehrt, setzte Bäumer die unterbrochene Flugerprobung fort. Ein Startversuch am 7.9.1924 in Fuhlsbüttel mißlang: Weil der Motor nicht richtig durchzog, die Witterung sehr schwül war und außerdem Windstille herrschte, löste sich die B I nicht vom Boden. Dafür klappte es am 14.9., als Bäumer die Maschine beim Hamburger Flugturnier vorführte, auf Anhieb mit dem Start: Nach 200 m Rollstrecke hob das Flugzeug problemlos ab, und Bäumer blieb insgesamt 15 Minuten in der Luft, trotz böigen und regnerischen Wetters.

Den Oktober hindurch wurde der „Rote Vogel“ überholt und verbessert, u. a. erhöhte man die Propellerdrehzahl durch Änderung der Übersetzung auf 3000 U/min. Am 11.11.1924 fand der erste Probeflug statt, leider knickte bei der Landung das linke Rad weg. Die mehrfachen Fahrgestellbrüche zeigten deutlich, daß sich das verwendete Laufradmuster für die B I nicht sonderlich eignete. Ursprünglich waren auch breitere Räder vorgesehen, die die Bäumer Aero extra in England bestellt hatte. Die Lieferung ließ jedoch auf sich warten.

Am 29.12.1924 ging die B I beim Start zu einem Rekordflug zu Bruch. Im amtlichen Unfallprotokoll hieß es dazu:

„Das Flugzeug sollte am 29.12. einen 4-Stunden-Flug ausführen, um den bisherigen Rekord im Dauerflug zu brechen. Bei dem weichen Untergrund kam das Kleinflugzeug erst nach 400 m Start vom Boden weg und stieg sehr langsam gegen den Wind. Über dem Borsteler Moor etwa in Baumhöhe sah sich der Flugzeugführer Fruhner wegen Aussetzen des Motors zur Notlandung gezwungen. Hierbei rutschte das Flugzeug seitlich ab, fing sich kurz über dem Boden noch einmal und sauste schließlich mit der Rumpfspitze in den Morast. Bei dem Aufprall brach der vordere Rumpfteil sofort seitlich heraus. Da der Vorgang vom Flugplatz aus beobachtet worden war, fuhr sofort der Sanka-Wagen der Luftaufsicht zur Unfallstelle. Der Flugzeugführer war bei dem Sturz glimpflich abgekommen. Er konnte den Weg zum Flugplatz zu Fuß zurücklegen. Das Flugzeug wurde abmontiert und nach dem Flughafen transportiert. Fruhner, der zum ersten Mal das Flugzeug steuerte, war anscheinend etwas unsicher, denn gleich nach dem Start fiel besonders auf, daß das Flugzeug in Wellenlinien flog, so daß auf zu große Steuerausschläge zu schließen war. Infolge der geringen Motorstärke (12 PS) muß das Flugzeug in sich steigen und darf nicht gezogen werden. Infolge der starken Steuerausschläge erreichte das Flugzeug auch keine Höhe, so daß die Landung an dem Ort stattfinden mußte, über welchem sich das Flugzeug beim Aussetzen des Motors gerade befand. Bis auf den Rumpf, den Propeller und die Antriebswelle sind alle Teile noch verwendbar.“



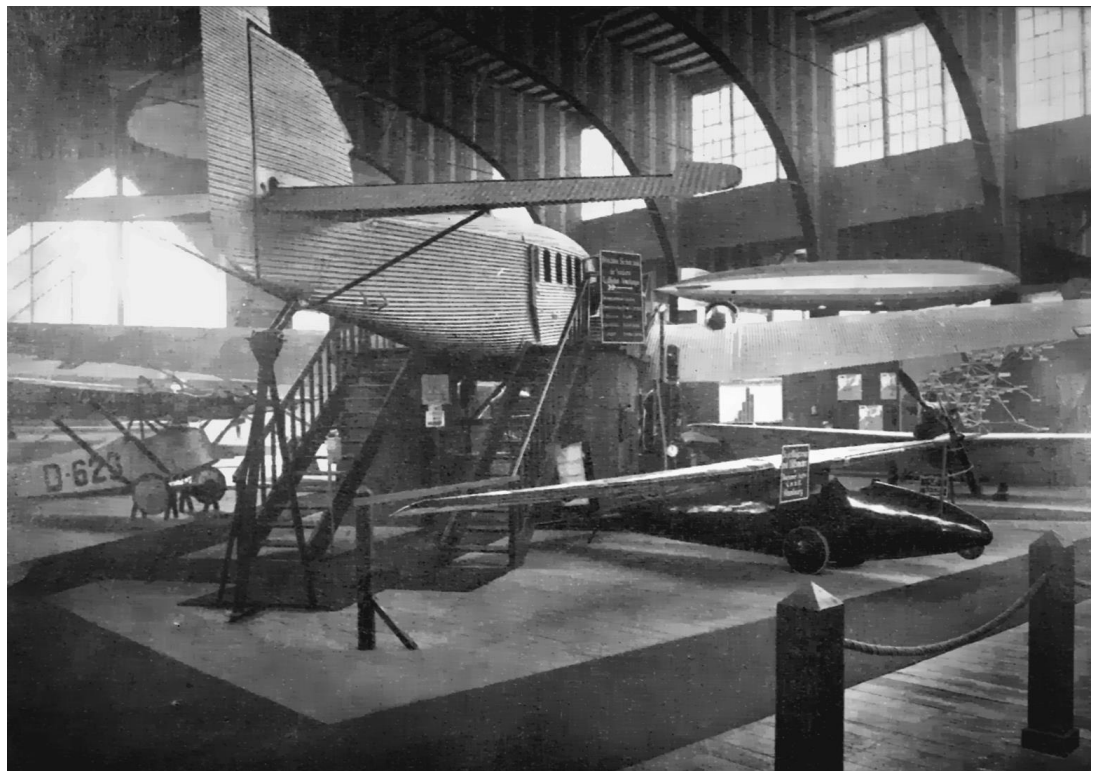
Das Ende des „Roten Vogels I“: Bruchlandung in der Nähe des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel am 29. Dezember 1924. (Album Bäumer)

Der zweite „Rote Vogel“

Die Maschine war als Ersatz für den zerstörten „Roten Vogel I“ gedacht und sollte wohl ursprünglich am 3. Küstensegelflug-Wettbewerb in Rossitten teilnehmen. Diese Veranstaltung fand im Mai 1925 statt und enthielt wieder einen Sonderwettbewerb für Motorsegler. Im Laufe des Monats Januar 1925 dürfte sich aber gezeigt haben, daß die Werkstattkapazität der Bäume Aero nicht ausreichte, um alle geplanten Vorhaben zu verwirklichen. Vermutlich wurde der Bau des „Roten Vogels II“ zurückgestellt, um die Muster B II „Sausewind“ und B III „Alsterkind“ termingerecht zum Deutschen Rundflug im Mai 1925 ausliefern zu können.

Nach Juni 1925 scheint es dann aber zu erneuten Verzögerungen gekommen zu sein, denn auch am 6. Rhön-Wettbewerb im August 1925 nahm kein Motorsegler der Bäume Aero teil.

Der „Rote Vogel II“ wurde schließlich im April/Mai 1926 fertiggestellt und gleich per Bahn nach Düsseldorf verladen. Dort fand von Mai bis Oktober 1926 die GESOLEI (Ausstellung für Gesundheitspflege, soziale Fürsorge und Leibesübungen) statt. Das Flugwesen war mit einer kompletten Abteilung „Luftfahrtwissenschaft und -praxis“ vertreten, organisatorisch betreut von der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt (WGL). Die B I diente, gemeinsam mit einer Junkers G 24, Dornier Komet III, Udet U 10, Albatros L 66a, Klemm-Daimler L 21 u. a. den Besuchern als Anschauungsobjekt in natürlicher Größe.



Der „Rote Vogel II“ auf der GESOLEI-Ausstellung in Düsseldorf, von einer dreimotorigen Junkers G 24 „unter die Fittiche genommen“. Die Ausstellung lief von Mai bis Oktober 1926.

Nach Rückkehr von der GESOLEI waren größere Reparaturen an der Zelle des „Roten Vogels“ erforderlich, die sich bis in den Dezember hingen. Am 15.12.1926 fand in Fuhlsbüttel der erste Probeflug statt, mit Paul Bäumer am Steuer. Die Hamburger Flughafenverwaltung bemerkte dazu in ihrem Wochenbericht:

„Das winzige Flugzeug ist mit einem 6-8 PS Douglas-Motor ausgerüstet und zeigte bei einem seiner Natur nach langen Start in der Luft beste Flugeigenschaften; besonders zeichnete es sich durch gutes Ausschweben beim Landen aus.“

Trotz des winterlichen Wetters wurde die Flugerprobung fortgesetzt. Am 10. Februar 1927 verbogen sich bei einem Start auf dem hartgefrorenen Boden beide Radfelgen. Ob noch weitere Flüge in Fuhlsbüttel stattgefunden haben, ließ sich nicht ermitteln. Fest steht, daß sich das Flugzeug im Juli 1927 noch in Hamburg befand, denn während der Trauerfeierlichkeiten für den tödlich verunglückten Paul Bäumer war es in der Fuhlsbüttler Halle der Bäume Aero GmbH ausgestellt.

In der zweiten Jahreshälfte 1927 übernahm die Flugstelle des Forschungsinstituts der Rhön-Rossitten-Gesellschaft (später DFS, Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug) den „Roten Vogel II“ und setzte ihn mit Erfolg für wissenschaftliche Forschungsaufstiege ein. 1928 mußte der Bäumer-Motorsegler leider außer Betrieb gesetzt werden, da Teile der Zelle infolge altersbedingter Materialermüdung nicht mehr den Festigkeitsbestimmungen entsprachen. Eine Generalüberholung lohnte sich offenbar nicht.

Fazit

Einiges an der von Walter Günter gewählten Konzeption mutet auch heute noch durchaus modern an, wie etwa die exzellente aerodynamische Formgebung der Zelle oder die Unterbringung des Motors im Schwerpunkt der Maschine. Für andere Details hätte man heute sicherlich bessere Lösungen zur Hand (z. B. für die Propelleranbringung samt Kraftübertragung per Kette und außenliegender Fernwelle). In der damaligen Zeit stellte der „Rote Vogel“ aber sicherlich eine sehr fortschrittliche Lösung der Motorsegler-Frage dar.

Ähnlich seinen Konkurrenzmustern Blume-Hentzen „Habicht“ sowie Martens „Max“ und „Windhund“ war dem „Roten Vogel“ leider kein Verkaufserfolg beschieden. Zum einen lag das sicherlich am Preis: Ein reines Segelflugzeug kam erheblich billiger, besonders in Eigenarbeit; und diejenigen Privatflieger, die sich einen Bäumers-Motorsegler finanziell leisten konnten, kauften lieber gleich ein „richtiges“ Motorflugzeug. Zum anderen spielte auch der Entwicklungsstand des Segelflugs eine Rolle: Solange man lediglich in Hangnähe „herumkrebste“ und das Thermiksegeln noch nicht „erfunden“ war, bestand wenig Anreiz zum Einsatz von Motorseglern. Erst beim richtigen Streckensegeln über große Distanzen hätte eine Maschine wie die Bäumers B I ihre Vorzüge ausspielen können. Aber dafür erschien sie einige Jahre zu früh auf der Bildfläche.

Musterbeschreibung Bäumers B I „Roter Vogel“

Einsitziger, eigenstartfähiger Motorsegler. Zelle in Holzbauweise mit Sperrholzbeplankung.

Freitragender dreiteiliger Flügel in Schulterdecker-Anordnung; Mittelstück rechteckig, Außenflügel trapezförmig. Zweiholmige Bauweise, größtenteils Gitterholme mit doppelten Druckgurten; Gitterrippen. Holmverlauf im Mittelflügel parallel, in den Außenflügeln spitz aufeinander zulaufend.

Rumpf mit hochovalen Querschnitt. Rumpfgerüst bestehend aus 13 ellipsenförmigen Sperrholzspanten, miteinander verbunden durch ausgefräste Längsholme. Führersitz tief im Rumpf unterhalb der Flügel Nase; rechteckiger Rumpfausschnitt stoffverkleidet.

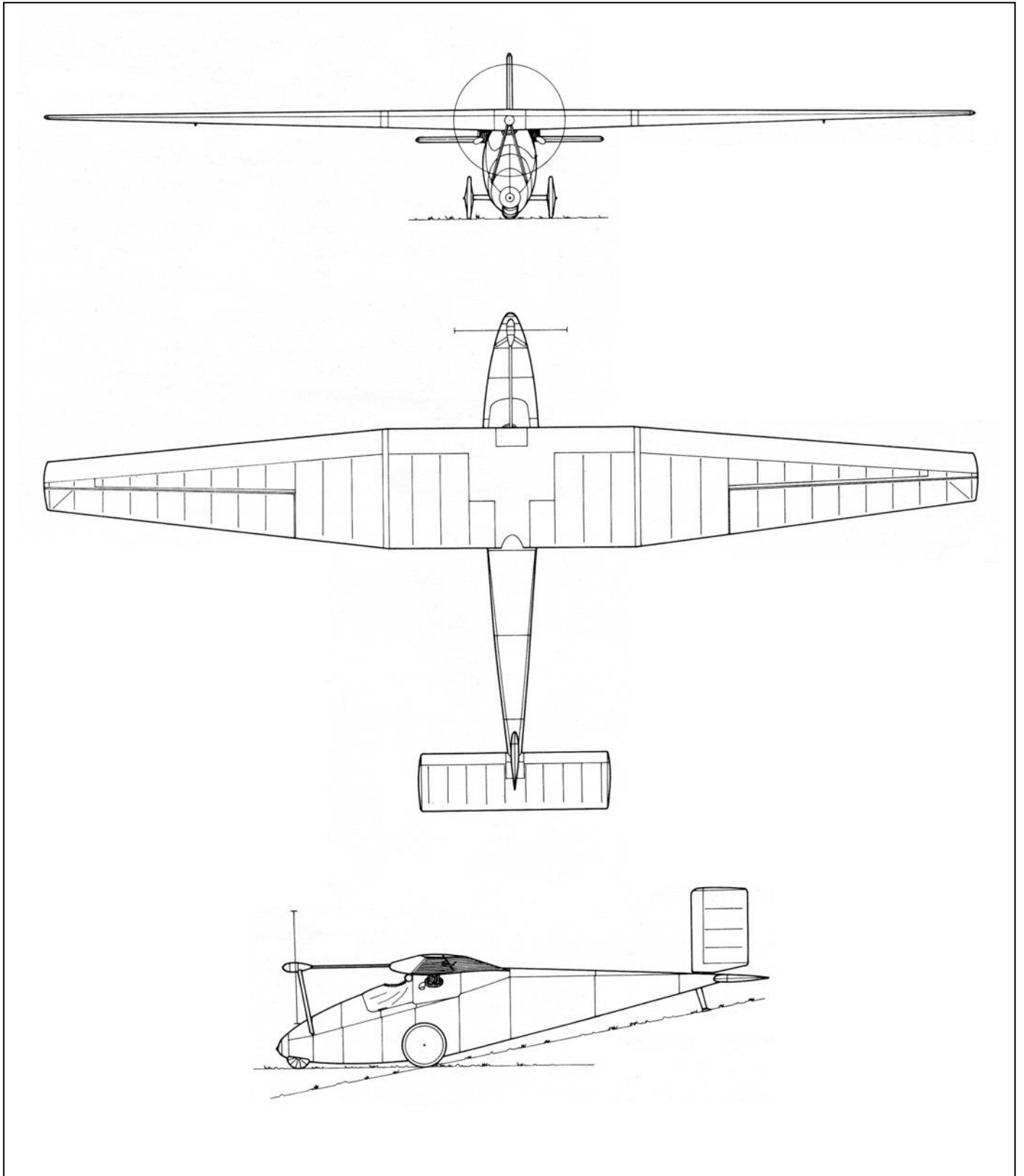
Rechteckiges Leitwerk. Ausgeglichenere Balanceruder ohne Dämpfungsflossen; Höhenruder ungeteilt.

Fahrwerk bestehend aus zwei gummiereiften Laufrädern seitlich am Rumpf, durchgehende Achse und Federung im Rumpffinnern. Rollball aus Leder unter der Rumpfspitze, Hilfssporn im Heck.

Als Triebwerk ein Douglas-Motorrad-Motor 346 cm³, Leistung 8/10 PS. Einbau im Rumpf hinter dem Führersitz im Schwerpunkt des Flugzeugs, direkt auf die Fahrgestellachse abgestützt. Leistungsübertragung per Kette auf ein größeres Zahnrad (Untersetzung 34:16), das im Tragdeck untergebracht und mit einer Fernwelle von ca. 1 m Länge fest verbunden war. Die Welle trieb den über der Rumpfspitze liegenden zweiflügeligen Holzpropeller (Durchmesser 1,25 m) an und war auf einem Bock aus tropfenförmigen Profilholzleisten gelagert. Treibstoffbehälter von 27 Litern Inhalt im Flügel-Rumpf-Übergang eingebaut. Benzinverbrauch 3,5 Liter pro Stunde.



Gründe zum Feiern gab es immer wieder: Hier war es das gute Abschneiden der Bäumers-Aero beim Hamburger Stafettenflug-Wettbewerb im Juli 1924. In geselliger Runde sitzen v.l.n.r.: Ernst Köhler (Pilot bei Fa. Ahrens & Schulz), Otto Sass, Kurt Orbahn und Robert Tüxen (alle drei bei der Ges. f. Luftverkehrsunternehmen) sowie Paul Bäumers mit Sohn, Frau Bäumers und Harry von Bühlow-Bothkamp. (Album Bäumers)



Bäumer B I „Roter Vogel“ (1924)

Bäumer „Sausewind“ – ein Markstein deutschen Flugzeugbaues

Im Jahr 1925 erregte der „Sausewind“, ein kleiner leuchtendroter Tiefdecker, das Aufsehen der Fachwelt. Mit dem Entwurf dieses sehr fortschrittlichen, schnellen Sportflugzeugs rückte Walter Günter in die Spitzengruppe des an Talenten nicht gerade armen deutschen Flugzeugbaus auf, ein Jahr später gefolgt von seinem Zwillingenbruder Siegfried. Der „Sausewind“ mit seiner hervorragenden aerodynamischen Durchbildung wurde in Zukunft gleichsam zum Markenzeichen der Brüder Günter.

Der Weg zum B II „Sausewind“

Die bekannte Berliner Tageszeitung „B.Z. am Mittag“, hinter der die sehr luftfahrtfreundlich gesonnenen Brüder Ullstein als Verleger standen, hatte im Juli 1924 den sogenannten „B.Z.-Preis der Lüfte“ in Höhe von 100.000 Mark gestiftet, der in einem „Deutschen Rundflug 1925“ ausgeflogen werden sollte. Einen ähnlichen Wettbewerb hatte es bereits 1911 gegeben. Als weiterer Anreiz für die Rundflugeilnahme wurden kurze Zeit später noch der „Boelcke-Preis“ und der „Richthofen-Preis“ gestiftet, dotiert mit insgesamt 95.000 Mark. Außerdem schloß sich dem Rundflug der „Otto-Lilienthal-Wettbewerb“ an, eine technische Leistungsprüfung durch die DVL, versehen mit Preisen von insgesamt 5.000 Mark.

Die Ausschreibung für den Rundflug erschien im Dezember 1924, als Starttermin war der 31. Mai 1925 vorgesehen. Teilnehmen konnten alle von der DVL zugelassenen Sportflugzeuge deutscher Herkunft. Nach ihrer Motorleistung wurden die Maschinen in drei Klassen eingeteilt: Gruppe A (bis 40 PS), Gruppe B (bis 80 PS) und Gruppe C (bis 120 PS).

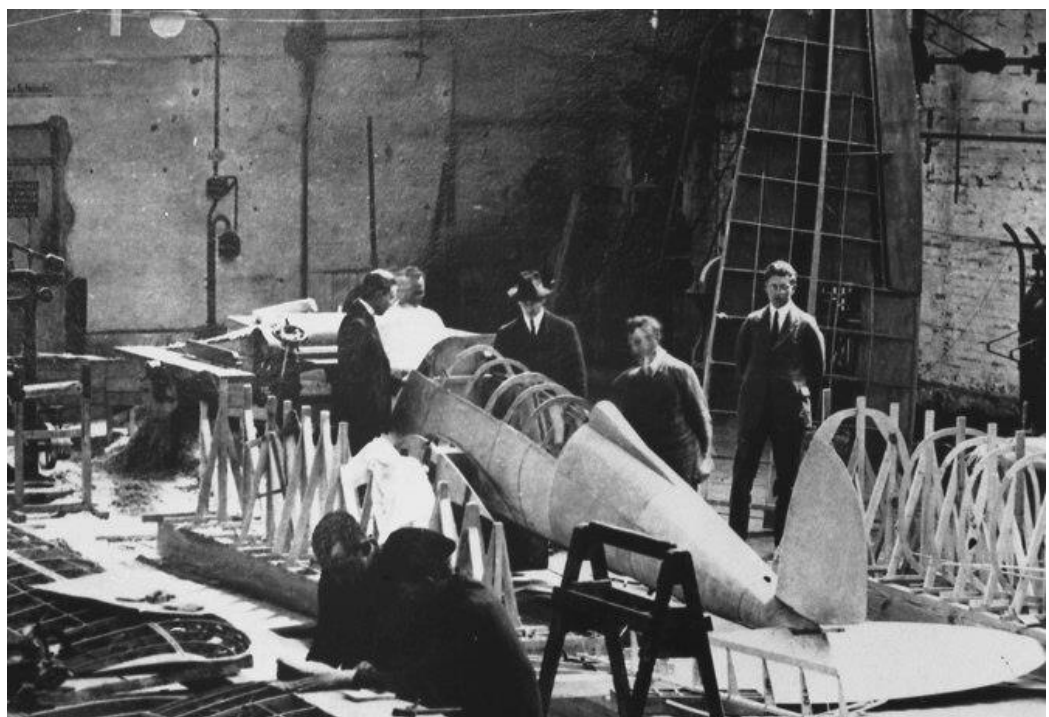
Die Bäumer Aero GmbH entschloß sich nach gründlicher Prüfung der Ausschreibungsbedingungen, mit eigenen Mustern an diesem Wettbewerb teilzunehmen. Denn abgesehen von den Preisgeldern, bot sich hier eine ausgezeichnete Möglichkeit, die junge Firma bekanntzumachen und bei gutem Abschneiden im Wettbewerb auch Aufträge hereinzuholen.

In relativ kurzer Zeit entstand unter der Musterbezeichnung B II der Entwurf eines strömungsgünstigen Tiefdeckers, der den einprägsamen Beinamen »Sausewind« erhielt. Für den Entwurf zeichnete Walter Günter verantwortlich. Die Zelle war auf geringstmöglichen Widerstand ausgelegt und komplett – einschließlich der Beplankung – aus Sperrholz gefertigt. Die Flügel und das Leitwerk besaßen elliptischen Umriß zwecks Widerstandsminimierung. Hier tauchte zum ersten Mal die elliptische Flügel- und Leitwerksform auf, die das „Markenzeichen“ aller Entwürfe der Brüder Günter bis in die späten 30er Jahre werden sollte (He 70, He 111, He 112 u.a.m.). Die Detailkonstruktion des „Sausewind“ übernahmen wieder Walter Mertens und Werner Meyer-Cassel, wie schon beim „Roten Vogel“. Für die Berechnung der Zelle wurde 11-fache Bausicherheit zugrunde gelegt, damit war die Maschine bedingt kunstflugtauglich.

Der zweiteilige Tragflügel besaß ein relativ dickes Profil vom Typ Göttingen 420, das zu den Flügelenden hin gleichmäßig abnahm, und wies eine V-Stellung von rund 3° auf. Der statische Aufbau bestand aus einem Kastenholm und gegurteten Sperrholzspieren, ohne weitere innere Verstrebungen oder Verspannungen. Die beiden Tragflügelhälften wurden an das Flügelmittelstück angeschlossen, welches organisch mit dem Rumpf verbunden war. Die schmalen, mit Sperrholz beplankten Querruder waren direkt an den Spieren angelenkt und wurden durch im Flügelinnern liegende Winkelhebel und Drahtseile betätigt.

Bauabnahme der B II „Sausewind“ durch die DVL, aufgenommen Anfang März 1925. Rumpf und Flügel sind erst teilweise mit Sperrholz bekleidet, um dem Prüfer Einblick in die innere Struktur der Zelle zu geben. Links neben dem Rumpf steht Paul Bäumer, rechts vor dem aufrechtgestellten Flügel ist Walter Günter zu erkennen.

(Album Bäumer)



Der Rumpf war schlank und im Querschnitt bauchig-dreieckig mit gerundeten Ecken geformt, ab Rumpfmittle in einen ovalen Querschnitt übergehend. Sein Aufbau bestand aus relativ leichten Spanten und I-förmigen Längsholmen, die Sperrholzbekleidung wurde so weit wie möglich zur Aufnahme und Übertragung aller Kräfte herangezogen. Lediglich der Rumpfbug war mit abnehmbaren Aluminiumblechen verkleidet, darunter befand sich das am Brandspant montierte Stahlblechgerüst für die Aufnahme des Triebwerks. Flugzeugführer und Begleiter saßen sehr tief im Rumpf auf Sitzkissen, ihre Köpfe ragten eben über die obere Rumpfkante hinaus. Die Rumpfausschnitte waren so eng bemessen, daß man gerade noch einsteigen konnte. Diese strömungsgünstige Unterbringung hatte allerdings den Nachteil, daß im Notfall ein Fallschirmabsprung kaum möglich gewesen wäre. Alle Stoßstangen und Seile der Ruderbetätigung lagen innerhalb des Rumpfes.

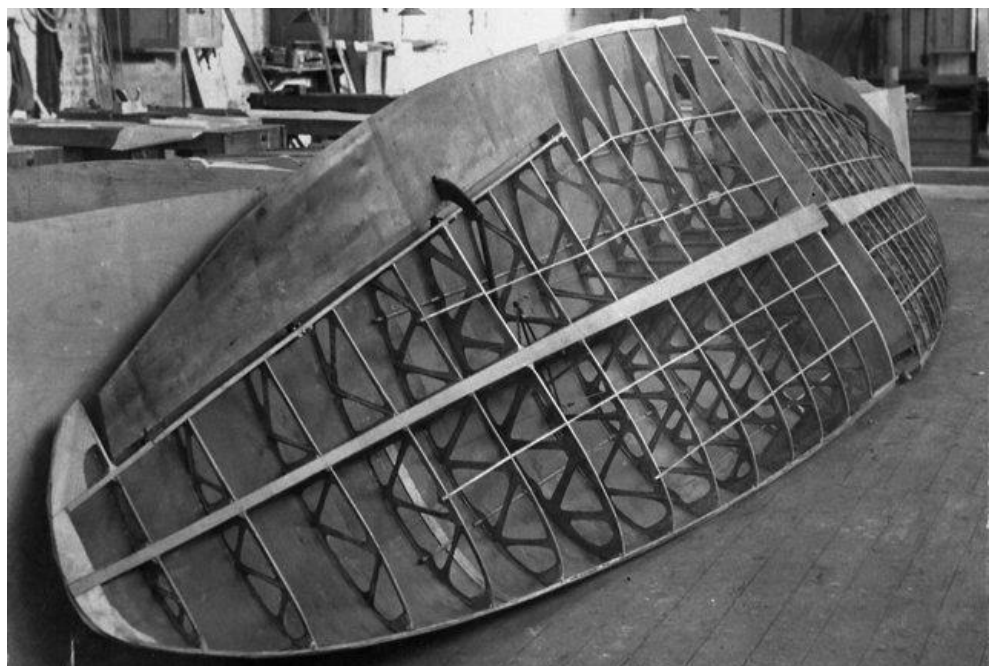


Auf diesem Foto der B II schaut Paul Bäumer aus dem hinteren Sitzausschnitt des „Sausewind“, neben ihm am Rumpf steht seine Schülerin Thea Rasche. Es läßt sich gut ermessen, wie tief der Pilot und sein Begleiter im Rumpf der Maschine saßen und wie eng die Ausstiegsöffnung im Verhältnis zu den Körperproportionen war.



Tragflügel der B II „Sausewind“. Die Oberseite ist bereits mit Sperrholz bekleidet, die noch unbeplankte Unterseite gewährt einen interessanten Blick in den inneren Aufbau des Flügels. Gut zu erkennen sind der Kastenholm und die gegurteten Sperrholzsperren.

(Album Bäumer)



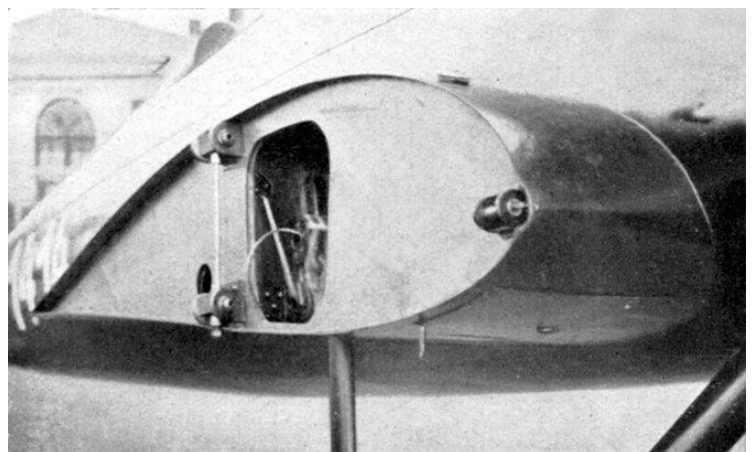
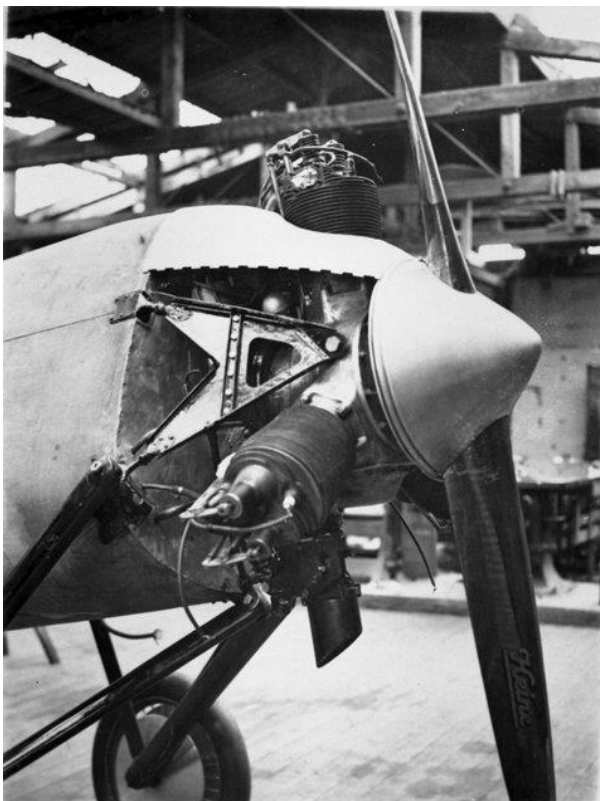
Höhen- und Seitenleitwerk besaßen keine Flossen (waren also ungedämpft), so daß die gesamten Leitwerksflächen als Ruder dienten. Diese auch als Balanceruder bezeichnete Auslegung brachte einige Einsparung an Gewicht und Oberflächenwiderstand gegenüber der herkömmlichen Flossen/Ruder-Kombination, da das Leitwerk insgesamt kleiner gehalten werden konnte. Dafür wies ein Flugzeug mit Balancerudern eine geringere Eigenstabilität auf. Die Betätigung des Höhenruders erfolgte durch Stoßstangen, die des Seitenruders mittels Seilzügen; alle Betätigungsorgane befanden sich im Innern des Leitwerks.

Das Höhenruder der Typen B II und B IV „Sausewind“ ließ sich nach Lösen von zwei Bolzen abnehmen. Die Auslegung als Balanceruder ohne feststehende Stabilisierungsflossen ist auf diesem Bild gut zu erkennen.



Besonderen Wert hatten die Konstrukteure auf leichte Montierbarkeit von Flügeln und Leitwerk gelegt. Die beiden Flächenhälften waren nur mit je zwei Bolzen am Flügelmittelstück angeschlossen. Höhensteuer und Seitensteuer konnten nach Lösen von je zwei Verschraubungen abgenommen werden. Alle Schrauben waren von außen zugänglich.

Das Fahrgestell erhielt keine durchgehende Achse, um auch in hohem Gras ohne Überschlaggefahr landen zu können, die beiden Laufräder saßen nur an Achsstummeln. Jede Fahrgestellhälfte war mit zwei profilierten Stahlrohrstreben beweglich am vordersten Rumpfspant angelenkt, eine dritte Strebe hatte man jeweils federnd im Innern des Flügelmittelstücks aufgehängt. Diese nahm alle Fahrwerksbeanspruchungen auf und leitete sie an den Rumpf-/Tragwerksverband weiter.



(oben) Das Flügelmittelstück war organisch mit dem Rumpf verbunden, in der Öffnung des Flügelanschlusses ist die Abfederung der Stoßstrebe des Fahrgestells zu erkennen.

(links) Der Dreizylinder-Sternmotor Wright „Gale“ war an einem Gerüst aus Stahlblech vor dem Brandspant aufgehängt. Die strömungsgünstig geformte Motorhaube aus Duralblech konnte komplett abgenommen werden.

Einige Probleme bereitete die Auswahl eines geeigneten Motors in der Leistungsklasse um 60 PS. Aus Gewichtsgründen kam nur ein luftgekühltes Triebwerk in Frage – und das bedeutete damals: Verwendung eines Sternmotors. Walter Günter hätte wegen der erheblich kleineren Stirnfläche sicher einem luftgekühlten Reihenmotor den Vorzug gegeben, aber solche Triebwerke waren 1924/25 noch nicht verfügbar. Man entschied sich schließlich für den amerikanischen Wright L4 »Gale«, einen Dreizylinder-Sternmotor von 60/65 PS.

Bei diesem Triebwerk handelte es sich um eine bewährte Konstruktion, die bereits 1920 auf den Markt gekommen war, damals noch unter der Herstellerbezeichnung Lawrence. Es wies einen geringeren Luftwiderstand auf als Fünfzylinder-Sternmotoren vergleichbarer Leistung und hatte zudem ein günstigeres Leistungsgewicht in der 60-PS-Klasse als alle europäischen Konstruktionen. Einziger Nachteil der Dreizylinder-Auslegung war der schlechtere Massenausgleich gegenüber dem Fünfzylinder und, daraus resultierend, ein ziemlich „rauer Lauf“.

Durchmesser und Steigerung der Heine-Luftschaube wurden sorgfältig auf die Nenndrehzahl des Motors (1800 U/min) abgestimmt, um einen guten Schraubenwirkungsgrad und damit bestmöglichen Schub zu erzielen.



*Die gerade fertiggestellte B II „Sausewind“ kurz vor ihrem Erstflug, Aufnahmedatum etwa 26. Mai 1925. Der Rumpf trägt schon einen Anstrich, ansonsten aber keine Beschriftung und Kennzeichnung. Der Wright-Motor besitzt noch die vom Herstellerwerk gelieferten Auspuffstutzen, man baute sie jedoch nach kurzer Flugzeit ab, da das Material den Beanspruchungen nicht gewachsen war.
(unteres Foto Album Bäumer)*



Eine wegweisende Konstruktion

Rückschauend kann man sagen, daß der „Sausewind“ einer der fortschrittlichsten Flugzeugentwürfe seiner Zeit war. Die starke Beachtung, die der Bäumer-Tiefdecker in Fachkreisen fand, spiegelt sich auch im Jahresbericht 1925 der WGL wider, wo Dr. Ing. Georg Madelung, damals Leiter der Flugzeugabteilung der DVL und Vorstandsrat der WGL, den „Sausewind“ folgendermaßen beurteilte:

Hier zeigt sich die B II mit dem endgültigen Anstrich in leuchtend roter Farbe, aber noch ohne Beschriftung und Kennzeichnung. Die Auspuffstutzen am Wright-Motor sind bereits entfernt.



„Die Formgebung war vollendet schön. Man beachte, wie die drei Zylinder fast vollständig in der Stromlinienform des Rumpfes verschwinden. Das ist nicht bei jedem luftgekühlten Sternmotor möglich. Hier ist die gute Formgebung dadurch möglich geworden, daß beim Wright L4 zwischen Luftschaube und Zylindern ein reichlicher Abstand besteht. Darin liegen die Zünder und andere Hilfsvorrichtungen. Ferner sind beim Entwurf des Zylinderkopfes in sehr geschickter Weise hohe Aufbauten darüber und Rohrleitungen daneben vermieden worden. Man vergleiche damit die ungeschickte Anordnung solcher luftgekühlter Motoren, die nur aus betriebstechnischen Gesichtspunkten entworfen sind! Leider wird die Wichtigkeit der Formgebung der Motoren immer noch nicht erkannt. Ausgezeichnet ist der Übergang von dem dreiseitig abgerundeten Motorspant zu dem dreiseitigen Hauptspant, wo aus den unteren abgerundeten Kanten die Flügel und aus der oberen der Windschutz des Führersitzes herauswächst, dann die Abrundung nach hinten und der Übergang zwischen Rumpf und Leitwerk.“



Die B II unmittelbar vor ihrem Abnahmeflug auf dem Flugplatz Fuhlsbüttel, immer noch ohne Kennzeichen aber bereits mit Firmenemblem am Rumpf und Typenbezeichnung am Seitenrunder. Aufnahmedatum wohl 28. Mai 1925.

Zu den Flugeigenschaften der B II vermerkte die Baubeschreibung der Bäumer Aero:

„Der Eindecker „Sausewind“ ist als schneller Sportflugzeug gebaut worden. Er ist also für diejenigen Führer geeignet, die Jagdflugzeuge geflogen haben und ihre Fliegerpassion befriedigen wollen.“ Die Maschine glich in ihren Flugeigenschaften tatsächlich eher einem Jagd- als einem Sportflugzeug. Die Steuerung war recht empfindlich, die Maschine reagierte auf die kleinsten Steuerausschläge, ohne indessen „nervös“ zu wirken. Bedingt durch das Fehlen von Dämpfungsflossen, flog sie allerdings nicht „allein“; ließ man die Steuerung los, so ging der „Sausewind“ mit der Nase nach unten. In gleicher Weise reagierte er auf ein Unterschreiten der Mindestgeschwindigkeit. Einfache Kunstflüge wie Looping, Trudeln usw. konnten ohne Probleme ausgeführt werden. Für die später aufkommenden Kunstflugfiguren mit hoher Belastung der Zelle (wie z. B. Looping nach vorn) war die Maschine allerdings nicht geeignet.

Die Landung bereitete bis auf die – für damalige Verhältnisse – relativ hohe Aufsetzgeschwindigkeit keine Schwierigkeiten. Der „Sausewind“ schwebte gut aus und sollte möglichst mit Hauptfahrwerk und Sporn gleichzeitig aufgesetzt werden (Dreipunktlandung). Die Sicht unmittelbar nach vorn war während der letzten Phase des Anschwebens und beim Rollen durch den hochstehenden Rumpfbügel und durch die engen Sitzausschnitte eingeschränkt.

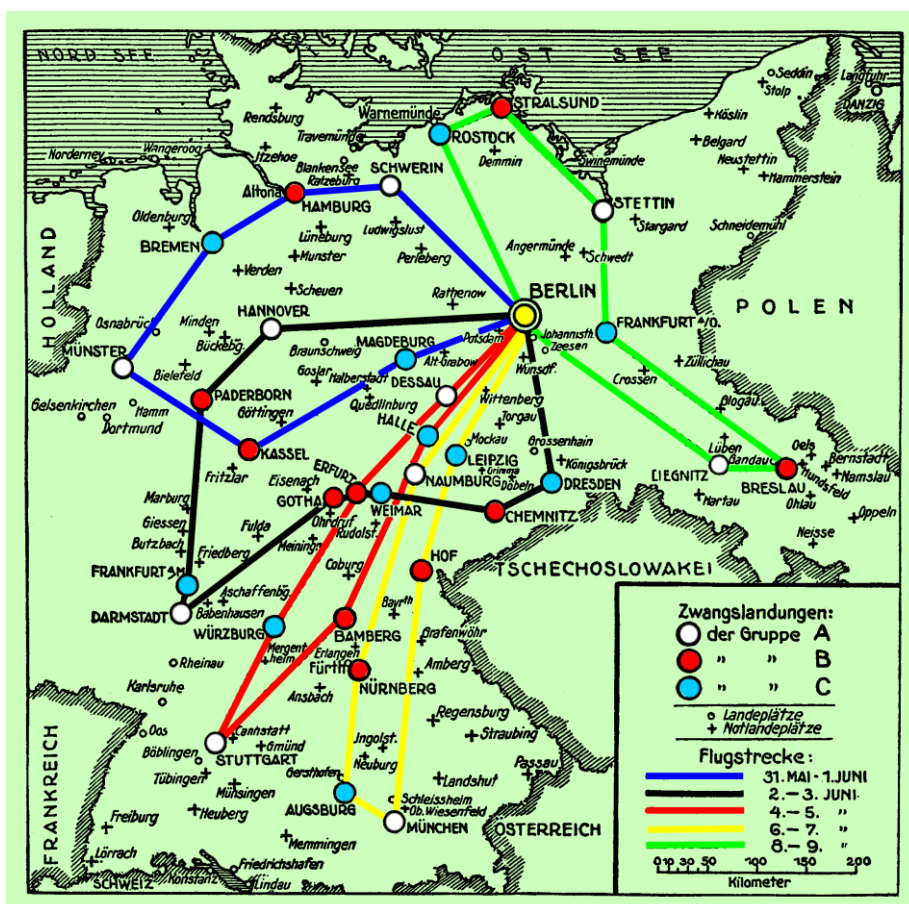


Größenvergleich zwischen der Bäume B II „Sausewind“ und einem dreimotorigen Junkers G 24-Verkehrsflugzeug. Das Foto entstand Ende Mai 1925 in Hamburg-Fuhlsbüttel. (Album Bäume)

Die B II im Deutschen Rundflug

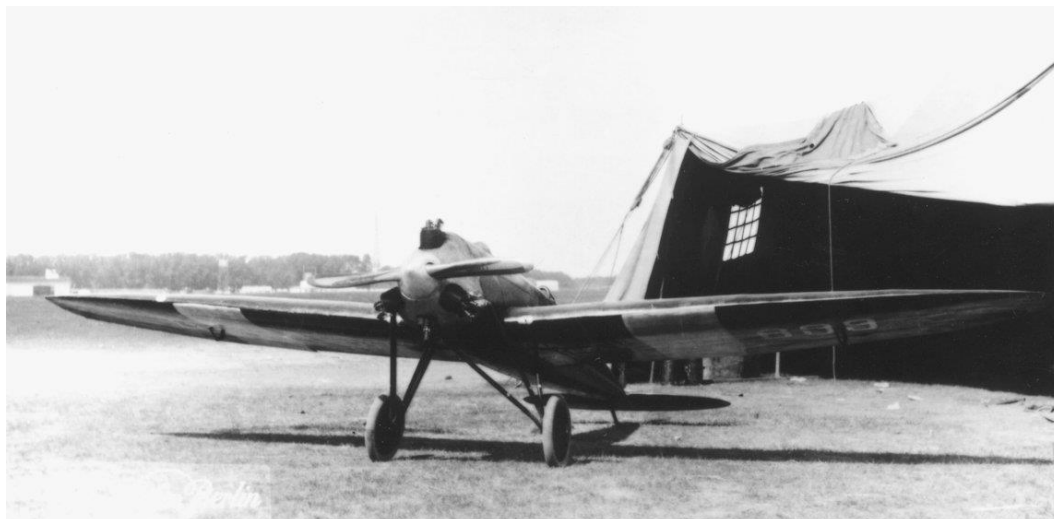
Mit dem Bau der Mustermaschine (Werknummer wahrscheinlich 101) wurde im Januar 1925 begonnen. Am 16. Februar fand die erste Baubesichtigung durch einen DVL-Beauftragten statt. Ende Februar waren die Flügel fast fertiggestellt, und das Rumpferippe stand kurz vor der Vollendung. Die kleine Belegschaft arbeitete in Tag- und Nachtschichten, um die B II (und parallel dazu auch den Doppeldecker B III) rechtzeitig zum Rundflugbeginn fertigzustellen.

Am 2. Mai war die Zelle der B II soweit vollendet, daß man nur noch auf das Eintreffen des Wright-Motors wartete. Der Erstflug fand in der letzten Maiwoche statt, und am 29. Mai 1925 überführte Paul Bäume den „Sausewind“ mit der vorläufigen Zulassung D-639 nach Berlin.



Zwei Tage später begann der Deutsche Rundflug, der aus 5 Zweitages-Etappen bestand und eine Gesamtstrecke von rund 5.300 km umfaßte. Alle Etappen starteten in Tempelhof und führten in Form einer großen Schleife von rund 1.000 km Länge wieder nach Berlin zurück. Jede der fünf Schleifen berührte einen anderen Teil Deutschlands.

Deutscher Rundflug 1925, Streckenkarte mit den fünf Rundkursen („Schleifen“)



Die Baeumer B II während des Deutschen Rundflugs 1925. Die Aufnahme entstand vor den Werkstattzelten, die man extra für den Wettbewerb in Berlin-Tempelhof aufgestellt hatte.

Für Bäumer verlief der Rundflug leider nicht ohne Störungen: Gleich auf der ersten Etappe am 31. Mai mußte er um 9.45 Uhr früh etwa 4 km östlich von Münster eine Notlandung vornehmen, weil das Benzinzuführungsrohr gebrochen war. Die Maschine kam heil zu Boden, die Reparatur nahm aber einige Zeit in Anspruch, denn Bäumer traf erst um 18.26 Uhr wieder in Tempelhof ein. Er hatte für die 970 km lange erste Schleife genau 13 Stunden und 30 Minuten benötigt – einschließlich der Unterwegaufenthalte, deren Dauer mitzählte.

Am 2. Juni ging es in Tempelhof an den Start zur zweiten Schleife. Auch hier wurde Bäumer bereits nach kurzer Flugzeit zu einem Zwischenaufenthalt gezwungen: Er mußte etwa 9 km nördlich von Brandenburg notlanden – wiederum wegen gebrochener Benzinleitung. Den Rest der zweiten Etappe konnte er erst am nächsten Tag zurücklegen und traf um 19.48 Uhr wieder in Tempelhof ein.

Während des Deutschen Rundflugs 1925: Der „Sausewind“ kann sich auf den Landeplätzen eines ungeteilten Interesses aller Zuschauer sicher sein.



Im dritten Rundkurs, dessen Start am 4. Juni freigegeben wurde, hatte Bäumer erneut Pech, denn er wurde durch Schlechtwetter aufgehalten und kehrte erst am 5. Juni gegen Mittag nach Tempelhof zurück. Dafür gelangen ihm auf den beiden letzten Etappen zwei ausgesprochene Rekordflüge. Die vierte Schleife, die am 6. Juni begann und 1.070 km lang war, legte er (einschließlich der Zwischenlandungen in Nürnberg-Fürth und Hof) in 8 Stunden und 15 Minuten zurück. Um 12.42 Uhr landete Bäumer schon wieder in Tempelhof; das bedeutete einen Reiseschnitt von rund 130 km/h! „Bäumer hat es doch richtig fertiggebracht, sozusagen nach dem Morgenkaffee in Berlin zum Frühstück nach München zu fliegen, um zur Mittagszeit wieder in Berlin einzutreffen“, so lautete der begeisterte Kommentar einer damaligen Tageszeitung. Zwei Tage später erledigte Bäumer auch den letzten Rundkurs (Streckenlänge 1.034 km) in Rekordzeit. Nach nur 8 Stunden und 8 Minuten landete er bereits wieder in Tempelhof – und das trotz einer Fahrgestellreparatur in Breslau!

Die beiden Rekordflüge reichten jedoch nicht aus, um die Zeitverluste aus den ersten drei Schleifen wettzumachen. So konnte Bäumer mit der D-639 nur den zweiten Platz der Gruppe B belegen, verbunden mit einem Hauptpreis von 15.000 Mark sowie verschiedenen Sonder- und Ehrenpreisen. Bäumers Gesamtflugzeit betrug 91 Stunden und 12 Minuten.

Der im „Sausewind“ eingebaute Wright-Motor erhielt relativ gute Kritiken, wenn auch in einigen Berichten fälschlicherweise die Ausfallzeiten der B II dem Triebwerk zur Last gelegt wurden. Zündung, Vergaser und Schmierung gaben keinerlei Anlaß zu Beanstandungen. Zündkerzenwechsel war nur selten erforderlich.

Auch zeigte der L4 keine Neigung zum Verölen bei längerem Leerlauf (wie so viele damalige Motoren) und sprang immer anstandslos an. Diese Punkte wurden damals besonders hervorgehoben – woraus sich schließen läßt, daß die meisten Triebwerke hier Schwachstellen besaßen. Ein systembedingter Nachteil des Wright-Motors durfte bei dieser positiven Beurteilung jedoch nicht übersehen werden, nämlich der sehr rauhe Lauf. Die starken Vibrationen hatten wiederholt zu Benzinrohrbrüchen geführt und damit mehrere Notlandungen erzwungen.



Rückkehr nach Hamburg: Paul Bäumer und sein Begleiter Hans Pampe werden mit großem „Hallo“ in Fuhlsbüttel begrüßt. Rechts vor dem Flügel (mit Armbinde) steht Walter Günter.

Die B II im Lilienthal-Wettbewerb

Am 10. Juni 1925 kehrte Bäumer nach Hamburg zurück. Die B II wurde überholt und startete am 28. Juni wieder nach Berlin zur Teilnahme am Otto-Lilienthal-Wettbewerb, der vom 15. Juni bis 23. Juli 1925 in Adlershof stattfand.

Der Aero-Club von Deutschland berichtete über das Abschneiden der B II:

„In Klasse B beteiligten sich folgende Flugzeuge: Bäumer B II mit Bäumer, Udet U 10 mit Kern und Hochmuth, Albatros L 68 mit von Richthofen. Die Erwartung, daß das schnittige Flugzeug Bäumers in dieser Klasse besonders gut abschneiden würde, traf zu. Das Flugzeug hat die beste Wertung für größte Geschwindigkeit und Versuchsgipfelhöhe erreicht. Dagegen versagte es im Hindernisfliegen. Der Anlauf vor und der Auslauf hinter dem Hindernis waren bedeutend größer als bei den anderen Flugzeugen.“

Beim sog. Hindernisfliegen galt es, möglichst kurz vor zwei in 8 m Höhe quer zur Flugrichtung über die Start- bzw. Landebahn gespannten Leinen zu starten und dahinter wieder möglichst kurz zu landen. Hier war der „Sausewind“ durch seine höhere Flächenbelastung naturgemäß gegenüber den anderen Wettbewerbern gehandicapt.

Dr. Madelung schilderte im Jahresbericht 1925 der WGL die Ergebnisse des Lilienthal-Wettbewerbs folgendermaßen:

„Von allen anderen Flugzeugen hob sich das eine Sonderflugzeug B II ab. Es hatte absolut die größte Waagerechteschwindigkeit, 29 km/h mehr als das nächst schnellste Flugzeug. Es hatte absolut die größte Gipfelhöhe, 660 m mehr als der nächste Bewerber. Es hatte die beste Steiggeschwindigkeit. Dabei waren seine Leistungsbelastung (8,7 kg/PS) und sein Verhältnis Zuladung/Leergewicht (58 v.H.) durchaus normal. Nur die Flächenbelastung war höher (46 kg/m²), aber doch noch niedriger als bei gewissen Verkehrsflugzeugen oder gar Kriegsflugzeugen.“

Dr. Madelung führte die guten Leistungen des „Sausewind“ auf die bessere Formgebung der Zelle und den besseren Schraubenwirkungsgrad im Vergleich zu den Konkurrenzmustern zurück. Er betonte, daß die Vermeidung von großen Stirnkühlern, plumpen Zylinderköpfen oder anderen Widerständen im Schraubenstrahl eine große Rolle spiele, ebenso die Wahl der richtigen Propellerdrehzahl.

Der Otto-Lilienthal-Wettbewerb endete damit, daß Bäumer die ersten Plätze in der Höchstgeschwindigkeits- und in der Gipfelhöhenwertung sowie die zweiten Plätze in den Wertungskategorien Steiggeschwindigkeit und Zuladung errang und Geldpreise von insgesamt 11.600 Mark zugesprochen bekam.



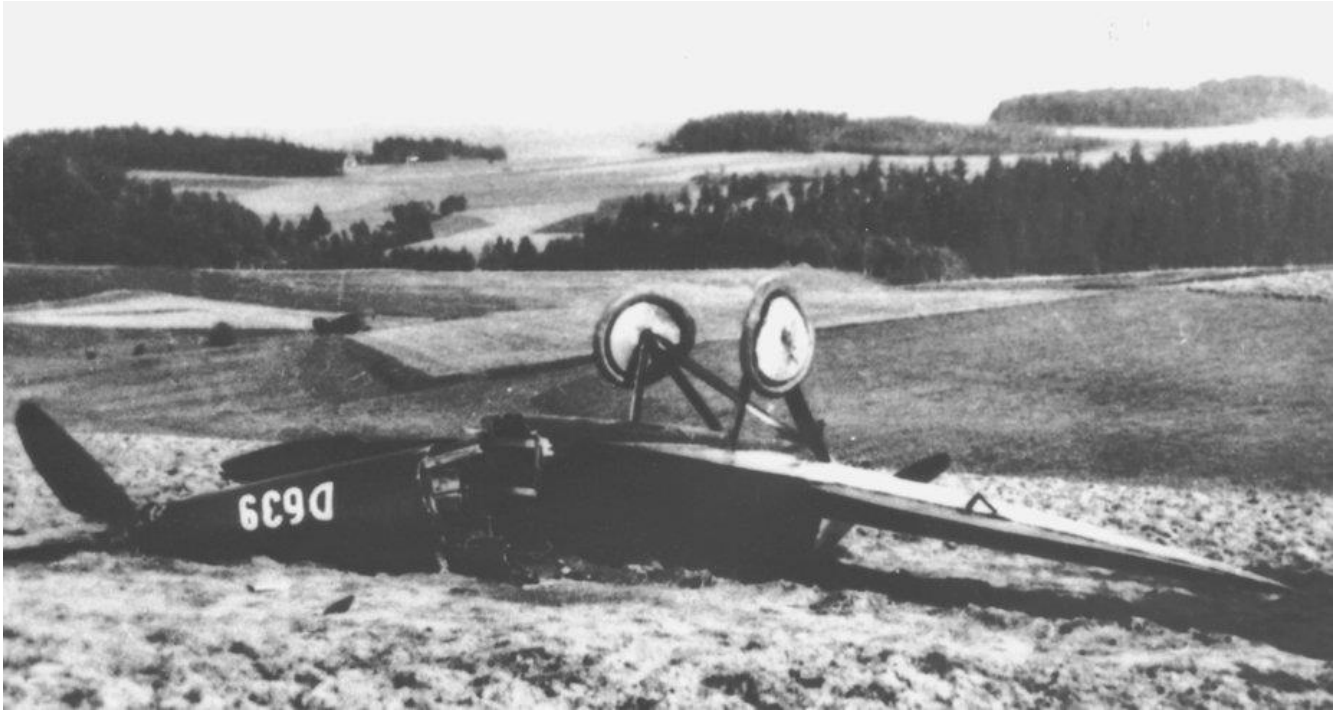
*Drei Fotos des „Sausewind“ vom Flugplatz Berlin-Johannisthal, aufgenommen während des Otto-Lilienthal-Wettbewerbs 1925 in Adlershof (15. Juni bis 23. Juli). Die B II trägt ihre Zulassung D-639 am Leitwerk und unter den Flügeln. Am Rumpfbug prangt der Typenname „Sausewind“. Der vordere Sitz ist abgedeckt, um beim einsitzigen Flug unnötige Wirbelbildung durch den offenen Sitzausschnitt zu vermeiden.
(mittleres Foto aus Album Bäumer)*



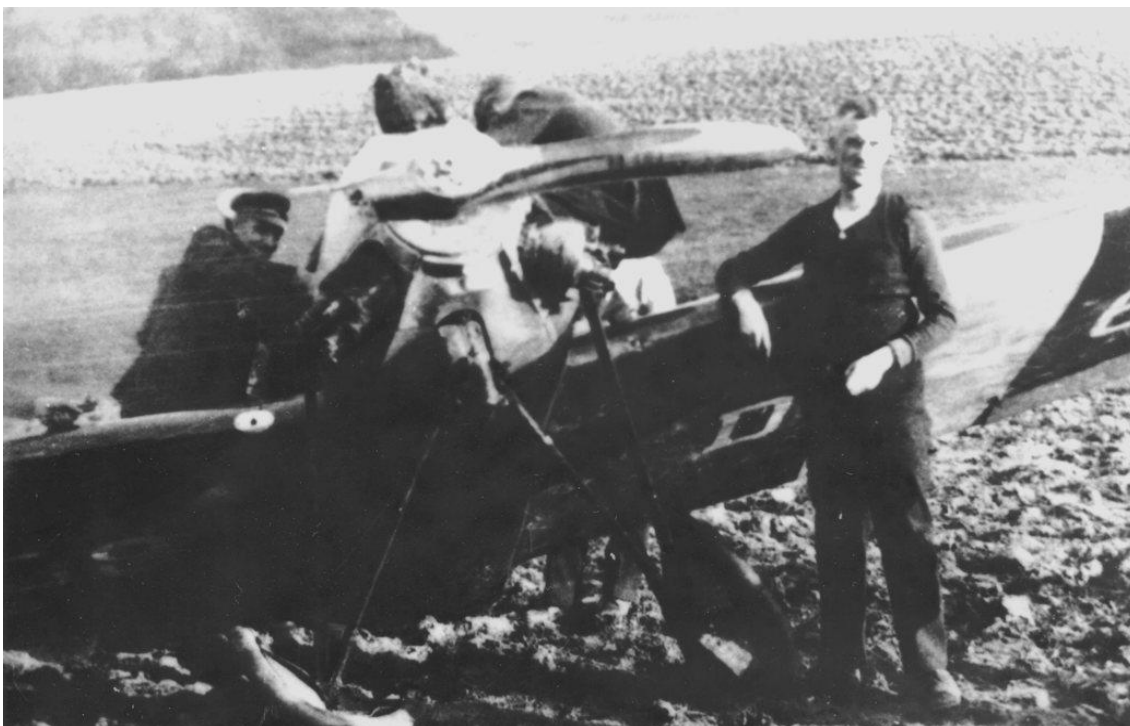
Verbleib der B II „Sausewind“

Das gute Abschneiden in den Wettbewerben führte schließlich zu einem Ankauf der B II durch das Reichsverkehrsministerium. Nachdem Bäumer die D-639 am 6. September 1925 noch auf einem Flugtag in Gelsenkirchen vorgeführt hatte, ging sie etwa Mitte September 1925 in das Eigentum der Deutschen Verkehrsfliegerschule (DVS) in Staaken über. Unter Hermann Steindorf, dem DVS-Chefpiloten, nahm der „Sausewind“ gleich am Sachsenrundflug 1925 teil, einem reinen Geschwindigkeitswettbewerb, der auf dem 515 km langen Rundkurs Chemnitz - Plauen - Leipzig - Bautzen - Zittau - Dresden - Chemnitz ausgeflogen wurde. Steindorf hatte allerdings Pech: Die B II erlitt am 19. September 1925 schon nach rund 70 km Flugstrecke einen Motordefekt. Die anschließende Notlandung bei Schönbach (nahe Plauen) endete mit einem schweren Bruch, und Steindorf mußte aufgeben.

Nach diesem Unfall finden sich keine Berichte mehr über die D-639. Daher ist anzunehmen, daß die Maschine nicht wieder aufgebaut wurde.



*DVS-Chefpilot Hermann Steindorf „fabrizierte“ diesen Bruch mit der B II D-639 am 19.9. 1925 während des Sachsenrundflugs in der Nähe von Schönbach.
(Slg. Ott/ADL)*



*Bergung der D-639 nach ihrem Absturz bei Schönbach am 19.9. 1925 während des Sachsenrundflugs.
(Slg. Ott/ADL)*

Von der B II zur B IV und B IV a

Im Herbst 1925 beauftragte Paul Bäumer sein Entwurfs- und Konstruktionsteam, unter der Typenbezeichnung B IV einen „Sausewind“-Nachfolger zu entwickeln. Dabei sollten alle mit der B II gesammelten Erfahrungen Berücksichtigung finden. Insbesondere wurden angestrebt:

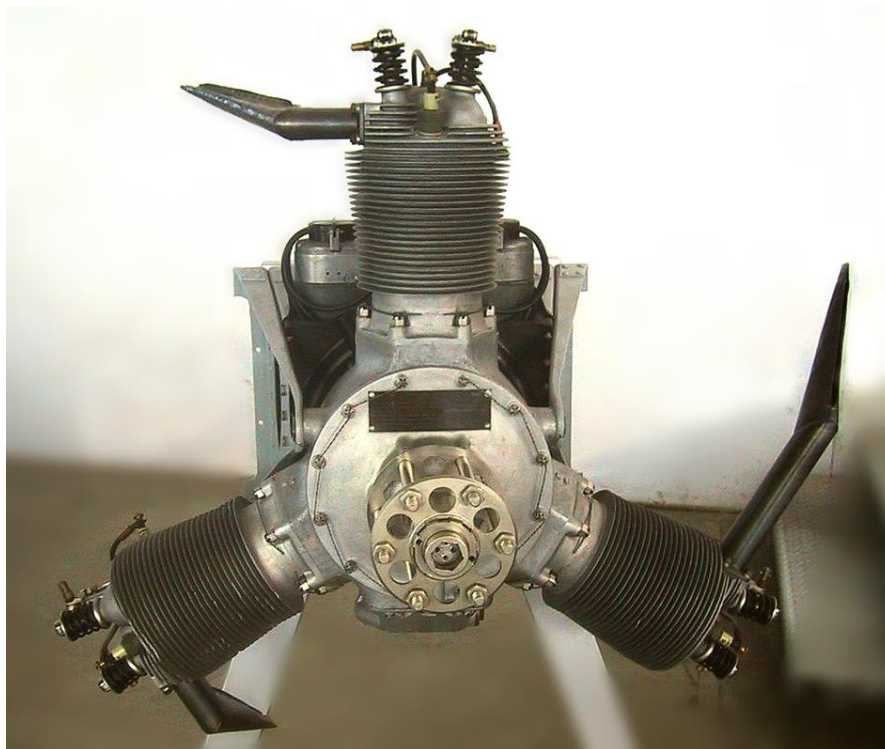
- bequemere Unterbringung der Insassen,
- geringere Steuerempfindlichkeit,
- Anhebung der Höchstgeschwindigkeit,
- Verringerung der Landegeschwindigkeit.

Die Untersuchungen zeigten bald, daß an der äußeren Form und der Grundausslegung der Zelle nichts Wesentliches geändert werden mußte, um diese Ziele zu erreichen. Die hauptsächlichsten Verbesserungsmöglichkeiten lagen vielmehr im Detail. So erklärt es sich, daß der „Sausewind“-Nachfolgetyp äußerlich kaum vom Ursprungsmuster zu unterscheiden war, obwohl man die Maschine neu durchkonstruiert hatte. Augenfälligstes Unterscheidungsmerkmal waren allenfalls die jetzt bis zur Flügelspitze durchgehenden Querruder und die geänderte Unterteilung der Motor-Abdeckhaube.

Eine der wesentlichen Verbesserungen, die äußerlich nicht erkennbar waren, betraf das Flügelprofil: Walter Günter gelang es, das Ausgangsprofil „Göttingen 420“ so signifikant weiterzuentwickeln, daß sich der Profilwiderstand um annähernd 50 % verringerte.

Das Ergebnis der Verfeinerungsarbeiten durch Walter Günter und Walter Mertens zeigte sich deutlich in den Flugleistungen: Bei gleichbleibender Motorstärke erreichte der Nachfolgetyp B IV eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h, also rund 30 km/h mehr als die B II. Damit war die B IV das absolut schnellste Flugzeug, das damals in Deutschland gebaut wurde! Die Landegeschwindigkeit konnte von 95 auf 85 km/h gesenkt werden. Diese Maßnahme in Verbindung mit der geringeren Steuerempfindlichkeit ermöglichte es jetzt auch weniger erfahrenen Piloten, mit dem „Sausewind“ zurechtzukommen. Außerdem besaß die B IV im Gegensatz zur B II eine Doppelsteuerung, so daß eine Einweisung bzw. Schulung durchgeführt werden konnte.

Von diesem zweiten „Sausewind“-Muster baute die Bäumer Aero insgesamt drei Exemplare, davon ein Flugzeug unter der Typenbezeichnung B IV a.

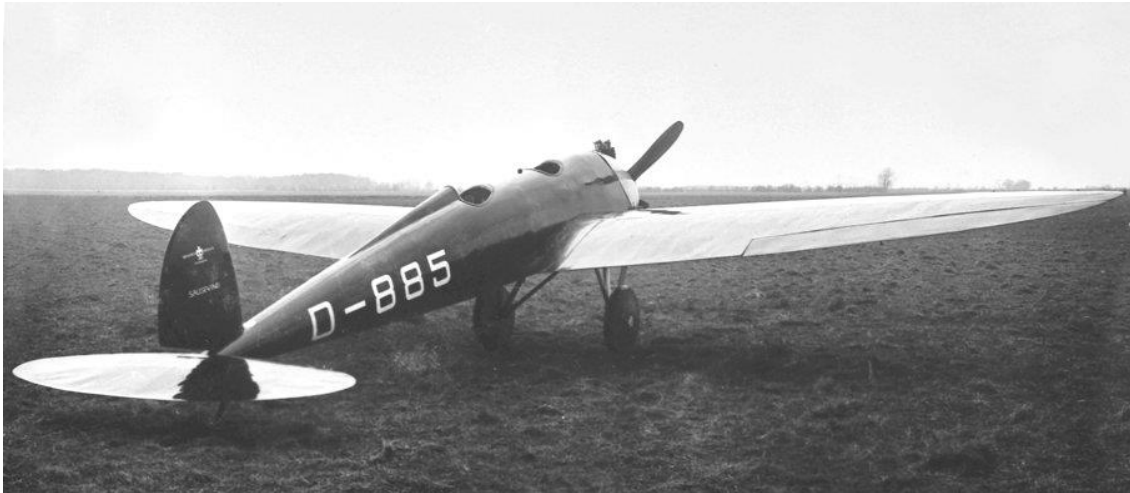


Der amerikanische Wright-Lawrance L 4 „Gale“ Dreizylinder-Sternmotor in der Ausführung von 1922-23. Eine verbesserte Version des abgebildeten Triebwerks kam in den Bäumer „Sausewind“-Mustern zum Einbau.

Die Fotoaufnahme zeigt das im Deutschen Museum vorhandene Original Exemplar, allerdings entsprechen die auf dem Bild angebauten Abgasrohre nicht dem damals üblichen Standard. (Wikimedia)

B IV „Sausewind II“

Diese Maschine trug wahrscheinlich die Werknummer 104. Sie wurde erstmals im Februar 1926 als „im Bau befindlich“ erwähnt, in der letzten Maiwoche fertiggestellt und absolvierte am 28.5.1926 unter Paul Bäumer ihren Erstflug. Die nachfolgenden Versuchs- und Abnahmeflüge verliefen einwandfrei, so daß der „Sausewind II“ am 30. Mai die telegraphische Zulassung D-885 erhielt. Am gleichen Tage überführte Bäumer die Maschine nach Mannheim, um unter der Startnummer 7 am Süddeutschlandflug (31.5. bis 6.6.26) teilzunehmen. Er wurde jedoch vom Pech verfolgt: Am 2. Juni erlitt der »Sausewind« bei der Landung in Mannheim Fahrgestellbruch, in der technischen Leistungsprüfung erreichte die B IV wegen ständiger Motorstörungen nur den letzten Platz unter 21 Bewerbern. Und beim anschließenden Streckenflug, einem zweitägigen Rundkurs über Süddeutschland, mußte Bäumer am 5.6.26 nach einer Notlandung wegen Motordefekts bei Echterdingen aus dem Wettbewerb ausscheiden.



Die Weiterentwicklung des „Sausewind“ führte 1926 zum Typ B IV. Die bis zur Flügelspitze reichenden Querruder sind auf dem oberen und mittleren Bild gut zu erkennen. Die erste B IV (auch als „Sausewind II“ bezeichnet) führte am 28.5.1926 ihren Erstflug durch und erhielt zwei Tage später ihre Zulassung D-885.



Im Verlauf des Winters 1926/27 wurde die Maschine grundüberholt, außerdem erhielt sie einen neuen Wright-L4-Motor. Flugklartermin war der 26.1.1927, das Einfliegen führte Bäumer persönlich durch. Die Leistungsmeßflüge, die sich bis zum 21.3.1927 hinzogen, ergaben eine Höchstgeschwindigkeit von 200 bis 210 km/h, eine Steigzeit auf 1.000 m Höhe von 6 Minuten und eine Gipfelhöhe von 5.400 m.

Am 28.3.1927 wurde die Maschine zur DVL-Abnahme nach Berlin überführt. Die Prüfungen konnten aber nicht abgeschlossen werden, weil die D-885 am Nachmittag des 30.3.1927 während der Abnahmeflüge in Tempelhof total zu Bruch ging. Ein Bolzen, der die am Steuerknüppel befestigte Stoßstange mit dem Höhensteuer verband und infolge Fahrlässigkeit eines Monteurs nicht gesichert war, fiel kurz nach dem Start heraus und machte die Maschine um eine Achse steuerlos. Das Flugzeug stürzte aus etwa fünf Meter Höhe ab, Bäumer wurde aus dem Flugzeug herausgeschleudert, erlitt aber zum Glück keine lebensgefährlichen Verletzungen, sondern „nur“ einen Bruch des Schlüssel- und des Wadenbeins sowie eine Gehirnerschütterung. Die Tempelhof-Mariendorfer Zeitung berichtete in ihrer Ausgabe vom 4. April über den Unfall nähere Einzelheiten:

„Zu dem Flugzeugunfall auf dem Tempelhofer Flughafen wird uns von einem Augenzeugen mitgeteilt: Eine ganz famose Kiste, so war der allgemeine Eindruck, als Mittwochnachmittag der bekannte Hamburger Pilot und Flugzeugkonstrukteur Bäumer seinen neuen »Sausewind« vorführte. Das kleine, sauber gebaute Flugzeug trug dieselbe rote Farbe des alten Jagdfliegers, die das Kennzeichen des alten »Sausewind« im Deutschen Rundflug gewesen war. Nachdem die eigentliche Vorführung bereits beendet war, verabredete Bäumer zu Vergleichszwecken einen gleichzeitigen Flug mit einer Junkers A 35, mit der sich soeben Köppen in den Lüften getummelt hatte. Die beiden Flugzeuge starteten mit 20 m Zwischenraum und kamen sehr rasch vom Boden ab. Auf Fahrt gekommen, zog Köppen seinen Junkers-Eindecker ziemlich steil vom Boden weg, während man fast gleichzeitig den roten Eindecker sich aus etwa vier Metern Höhe wieder dem Boden nähern sah. Dann kippte die Maschine ab oder wurde zu Boden gedrückt. Einzelheiten waren bei der Schnelligkeit des Geschehens vom Platz der Zuschauer aus nicht genau festzuhalten. Jedenfalls brach das Fahrgestell und der Rumpf unmittelbar hinter dem Führersitz, und die Trümmer schoben sich ineinander. Die Befürchtung, daß sich Bäumer durch den Sturz schwer verletzt haben könnte, bestätigte sich zum Glück nicht.“



Totalschaden des „Sausewind“ D-885 am 30. März 1927 in Berlin-Tempelhof. Während eines Abnahmefluges löste sich ein ungesicherter Bolzen im Höhenruder-Betätigungsgestänge und Bäumer stürzte mit der steuerlos gewordenen Maschine aus etwa fünf Metern Höhe ab.

Das obere Foto ist unmittelbar nach dem Unfall gemacht worden und zeigt, wie zwei Luftpolizisten den verletzten Bäumer stützen. Das untere Bild zeigt die Bergung der Trümmer.

B IV „Sausewind III“

Im November 1926 befand sich die Maschine mit der Werknummer 105 bereits im Bau. Sie wurde am 31.5.1927 fertiggestellt und absolvierte am 1. Juni mit Paul Bäumer am Steuer ihren Erstflug. Das Hamburger Fremdenblatt berichtete am darauffolgenden Tag:

„Der Start war über Erwarten kurz, das Flugzeug zeigte die besten Flugeigenschaften. Der zweite Flug war der offizielle Abnahmeflug durch den Marinebaurat Culmann.“

Eilig wurde an Rumpf und Flächen die zugeteilte Eintragsnummer D-1158 angebracht, denn am 3.6.1927 wollte Bäumer mit der Maschine am Sternflug zum 4. Internationalen Flugwettbewerb nach Paris-Vincennes teilnehmen. Er mußte jedoch seinen geplanten Start nach Königsberg – wo er den Sternflug beginnen wollte, da die Gesamtflugstrecke eine wichtige Rolle innerhalb der Wertung spielte – wegen Schäden am Motoreinbau fallenlassen. Zwei Tage später starteten Bäumer und sein Begleiter Hans Pampe schließlich von Hamburg aus, mußten aber unterwegs wegen „technischer Schwierigkeiten“ aufgeben. Erst am 3. Juli, bei einer Abschieds-Flugveranstaltung für Thea Rasche (die am folgenden Tag nach Amerika abreiste), flog der „Sausewind III“ einwandfrei.

Der „Sausewind III“ unterschied sich nur geringfügig von seinem unmittelbaren Vorgänger. Das Foto zeigt die D-1158 bei einer Flugveranstaltung im Flughafen Fuhlsbüttel, etwa Ende Juni 1927.



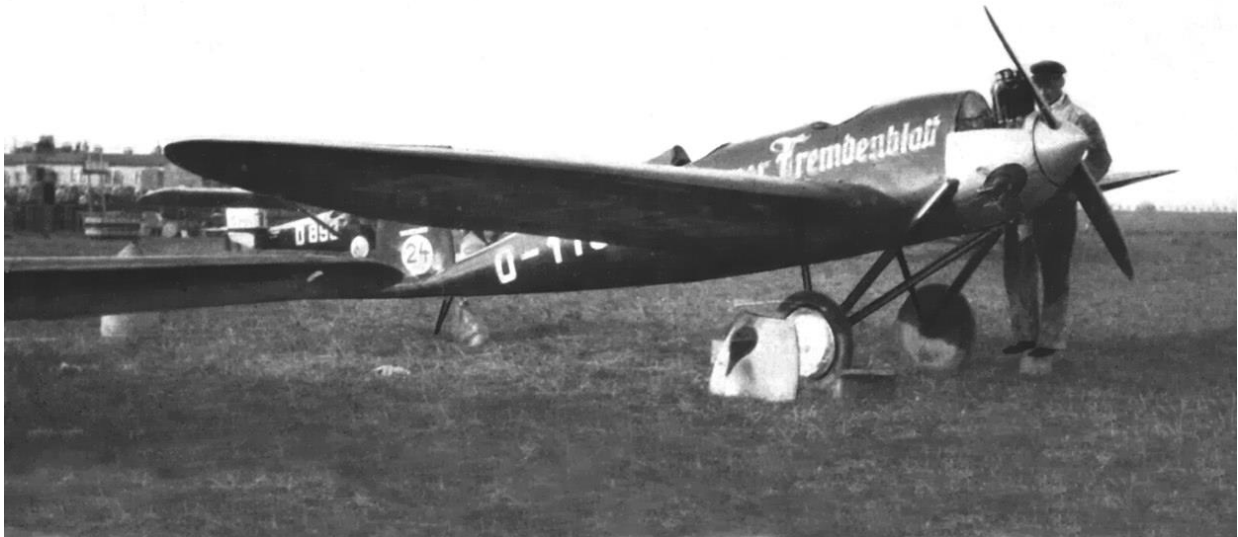
Am 8.7.1927 verbesserte Bäumer den Höhenweltrekord für Leichtflugzeuge, Klasse C, 3. Kategorie (Einsitzer) auf 6.782 m. Alter Rekordinhaber war eine französische Albert T.E.1 mit 5.535 m. Zwei Tage später stellte Bäumer dann gemeinsam mit Friedrich Puls als Fluggast einen neuen Geschwindigkeits-Weltrekord in der 1. Kategorie (Zweisitzer) auf. Infolge Motorschwierigkeiten kam die D-1158 „nur“ auf 191,959 km/h. Erst ein erneuter Versuch am 12. Juli erbrachte schließlich 211,210 km/h. Für den Angriff auf den Geschwindigkeitsrekord hatte man den „Sausewind“ besonders poliert.

Am folgenden Tag startete Paul Bäumer mit der D-1158 nach Kopenhagen, um die Maschine dort Kaufinteressenten vorzuführen, wie es offiziell hieß. Von diesem Flug kehrte Bäumer nicht mehr zurück: Am 15.7.1927 verunglückte er tödlich bei einem Probeflug mit dem Jagdeinsitzer Rohrbach „Rofix“.

Ernst Petersen, der Geschäftsführer der in Fuhlsbüttel benachbarten Luftverkehrsgesellschaft Hamburg m.b.H., holte den verwaisten „Sausewind“ von Kopenhagen zurück. Und Petersen war es auch, der schließlich am 30.8.1927 nach Leipzig startete, um für die Bäumer Aero am Sachsenflug 1927 teilzunehmen. Zu diesem Wettbewerb, der vom 31. August bis 4. September dauerte, hatte Bäumer die D-1158 noch angemeldet. Der „Sausewind“ (mit der Startnummer 24) erreichte in der technischen Leistungsprüfung den dritten Platz. Der zweite Wettbewerbsteil bestand aus einem Streckenflug durch Sachsen, der über 457 km ging und Zwangslandungen in Großenhain, Bautzen, Dresden, Chemnitz und Plauen vorsah. Start- und Zielflughafen war Leipzig. Auch hier schaffte Petersen nur den dritten Platz, da die D-1158 wegen einer Notlandung auf der letzten Etappe zwischen Glauchau und Borna viel Zeit verlor – nachdem die Maschine die ganze Zeit das Feld angeführt hatte! So reichte es nur zu einem Reiseschnitt von 92,6 km/h.

Trotzdem stellte der dritte Rang in der Gesamtwertung, verbunden mit einem Geldpreis von 22.133 Mark, einen beachtlichen Erfolg dar. Platz eins und zwei gingen an die beiden Messerschmitt M 19, deren Sieg bereits vor dem Streckenflug festgestanden hatte. Denn sie erreichten im technischen Wettbewerb bei der Prüfung von Leergewicht und Zuladung die Wertungsziffer „unendlich“ – infolge einer Unzulänglichkeit der gewählten Wertungsformel.

Gleich im Anschluß an den Sachsenflug war die D-1158 unter der Startnummer 26 für das Rheinische Flugturnier gemeldet, das am 17. und 18. September 1927 in Köln stattfand. Als Flugzeugführer hatte man den Bäumer-Chefpiloten Josef Bohne vorgesehen. Der Anflug nach Köln war jedoch wegen Schlechtwetter nicht möglich; Bohne erhielt in Hamburg keine Starterlaubnis.



Unter der Startnummer 24 nahm der „Sausewind III“ im Herbst 1927 am Sachsenflug teil, geflogen von Ernst Petersen. Die Rumpfbeschriftung „Hamburger Fremdenblatt“, die das Flugzeug bei der Ankunft noch trug (siehe oberes Bild), mußte gemäß Reglement während des Wettbewerbs unkenntlich gemacht werden.

(Slg. Koos/ADL)



Ende September 1927 wurde der Verkauf des „Sausewind“ an das Reichsverkehrsministerium (RVM) perfekt, und am 27.9.1927 flog Ernst Petersen mit der D-1158 nach Berlin, um Übergabezeitpunkt und sonstige Lieferformalitäten mit der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) abzusprechen. Die DVL erklärte sich bereit, der Bäumer Aero die Maschine noch bis Mitte Oktober für einige Rekordversuche zur Verfügung zu stellen. In der ersten Oktoberwoche begannen in Fuhlsbüttel die Vorbereitungen zu einem Angriff auf den Höhenweltrekord für Leichtflugzeuge der Klasse C, 1. Kategorie (Zweisitzer). Und am 9.10.1927 gelang es Josef Bohne, gemeinsam mit Reinhold Lofink als Fluggast, diesen Rekord auf 5.690 m zu verbessern. Bisheriger Rekordinhaber war eine De Havilland „Moth“ mit 5.268 m. Zwei Tage später, am 11. Oktober 1927, wurde die D-1158 dann endgültig an die DVL abgeliefert, die Überführung nach Berlin-Adlershof übernahm wieder Ernst Petersen.

Die „Nachrichten für Luftfahrer“ veröffentlichten den Eigentumswechsel übrigens erst im Mai 1929, also fast anderthalb Jahre später, und zwar unter der Rubrik „Neuzulassungen“. Daraus lässt sich schließen, daß die Maschine im Zeitraum November/Dezember 1927 bis April 1929 nicht zugelassen war und deshalb nur für Platzflüge in Adlershof verwendet werden konnte (Ausnahme: eine kurzzeitige sogenannte „telegrafische Zulassung“). Nach Mai 1929 stand die D-1158 dann jahrelang im Erprobungs- und Streckeneinsatz der Flugabteilung der DVL. Joachim von Köppen, der Leiter dieser Abteilung, beurteilte die Leistungen und Flugeigenschaften der Maschine hervorragend.

Oktober 1936 wurde die D-1158 als „ausgeschlachtet“ in der Luftfahrzeugrolle gestrichen. Dies ist aber nur als rein papiermäßige „Ausbuchung“ zu verstehen, denn tatsächlich blieb die Maschine erhalten und wurde der Deutschen Luftfahrt-Sammlung in Berlin (am Lehrter Bahnhof) als Exponat übergeben. Dort ging der „Sausewind“ leider im Zuge der Kriegsergebnisse verloren.



Wenn längere Flüge mit nur einem Insassen anstanden, konnte der vordere Sitz der Bäumer B IV mit einer festen Abdeckung versehen werden, um den Strömungsverlauf am Rumpf nicht unnötig zu verschlechtern.

B IV a „Sausewind IV“

Im September 1927, nach dem Verkauf der WNr. 105 an das RVM, begann die Bäumer Aero mit dem Bau einer nochmals leicht verbesserten Version des „Sausewind“ unter der Typenbezeichnung B IV a und der Werknummer 106. Der Erstflug des neuen Modells fand in der zweiten Juniwoche 1928 statt, mit Ernst Petersen am Steuer. Einige Tage später wurde die Maschine unter dem Kennzeichen D-1414 für die Bäumer Aero GmbH zugelassen.



*Die D-1414 war das letzte gebaute „Sausewind“-Muster, sie trug die Typenbezeichnung B IV a. Die Maschine wurde im Juni 1928 eingeflogen und war die schnellste in der „Sausewind“-Familie.
(Slg. v.Langsdorff)*

Am 30.6.1928 starteten Ernst Petersen und Dr.-Ing. Werner von Langsdorff in Königsberg zum Sternflug nach Paris-Vincennes anlässlich der Eröffnung des Pariser Aero-Salons. Mit Magnetstörung mußte der Flug jedoch schon nach 750 km in Braunschweig abgebrochen werden. Anschließend war die B IV a für den Internationalen Leichtflugzeug-Wettbewerb in Paris-Orly gemeldet (Dauer: 9. bis 21.9.1928). Wegen notwendiger Umbauarbeiten mußte die Teilnahme aber kurzfristig abgesagt werden. Die Maschine befand sich den ganzen Monat September hindurch in der Werft und wurde erst am 2.10.1928 wieder eingeflogen.

Am 3. und 4. Oktober stellte Ernst Petersen zusammen mit Werner von Langsdorff zwei Weltrekorde für Leichtflugzeuge der Klasse C, 1. Kategorie (Zweisitzer) auf: Höchstgeschwindigkeit 214,5 km/h und Gipfelhöhe 6.400 m. Der Deutsche Luft- rat meldete diese Rekorde jedoch aus formalen Gründen der FAI nicht zur Anerkennung.



Am 3. und 4. Oktober 1928 starteten Ernst Petersen (hinten) und Werner von Langsdorff (vorn) mit der D-1414 in Hamburg zu einem Angriff auf den Höhenweltrekord für Leichtflugzeuge der Klasse C.



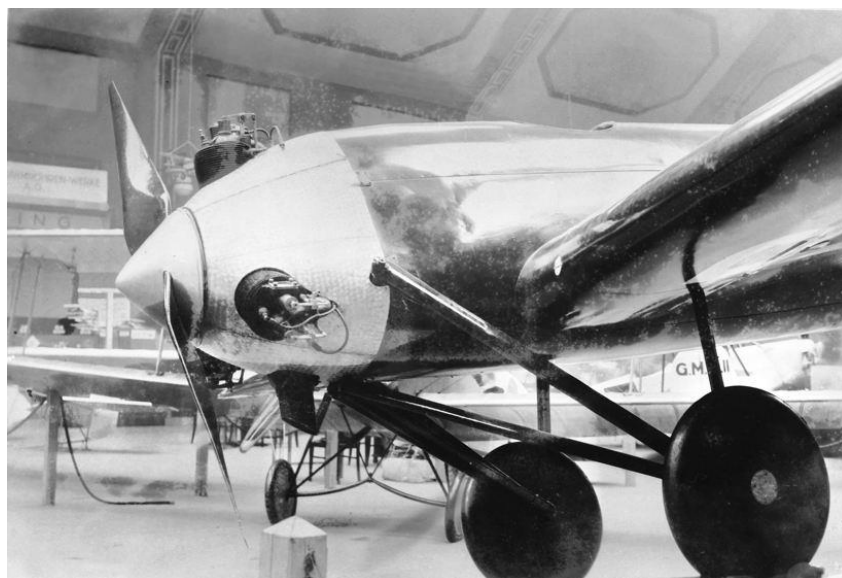
Am 4. Oktober 1928 erreichten Ernst Petersen und Werner von Langsdorff mit der D-1414 die Rekordhöhe von 6.400 Metern. Aus formalen Gründen wurde diese Leistung jedoch nicht als Weltrekord anerkannt.

Auf dem oberen Bild schaut Pilot Petersen links aus dem hinteren Sitz der Maschine, vor ihm steigt Langsdorff gerade aus dem Begleitersitz.

Auf dem unteren Foto stehen v. Langsdorff links und Petersen rechts vor der D-1414. Zu ihren Füßen liegt eine Sauerstoff-Flasche für den mitgeführten Höhenatmer.



Am 5.10.1928 wurde die D-1414 nach Berlin überführt und den ganzen Oktober hindurch im Rahmen der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung (ILA) auf dem Stand der Bäumer Aero GmbH ausgestellt.



Im Oktober 1928 konnte die B IV a „Sausewind“ auf der ILA in Berlin bewundert werden.

(Slg. von Langsdorff)

Am 16.3.1929 ging die Maschine in das Eigentum der Luftverkehrsgesellschaft Hamburg m.b.H. über. Nach einer Bruchlandung in Hamburg-Fuhlsbüttel am 20. Mai nahm man neben den notwendigen Reparaturarbeiten zugleich auch Veränderungen am Motoreinbau und am Fahrgestell vor. Im Juli 1929 war die Maschine wieder startklar – rechtzeitig für die Teilnahme am Europarundflug 1929. Versehen mit der Wettbewerbsnummer B6 starteten Ernst Petersen und Werner v. Langsdorff am 1.8.1929 morgens in Fuhlsbüttel zum Anflug nach Paris.



*(oben und links):
Unter der Startnummer B 6 war die B IVa D-1414 zum „Challenge International d’Avions de Tourisme 1929“ gemeldet. Im deutschen Sprachraum nannte man den Wettbewerb meist nur kurz „Europarundflug“.*

*(unten):
1.August 1929: Start in Hamburg-Fuhlsbüttel nach Paris-Orly zur Teilnahme am Europarundflug.*



Schwerer Sturm und Nebel zwangen jedoch zu Außenlandungen, zunächst in der Gegend des Teutoburger Waldes und schließlich bei Lunéville (in Lothringen), wo die Maschine Spornbruch und Leitwerksschaden erlitt. Die Schäden konnten zwar von der Besatzung repariert werden, aber die unvorhergesehenen Aufenthalte kosteten so viel Zeit, daß die D-1414 am 2.8.1929 erst kurz nach Meldeschluß (12 Uhr) in Orly eintraf und damit laut Reglement von der Teilnahme ausgeschlossen war. Der Ausfall des „Sausewind“ wurde allgemein bedauert, da die B IV a der schnellste Wettbewerbsteilnehmer gewesen wäre und man auf das Abschneiden beim Streckenflug hätte gespannt sein dürfen.

Im April 1930, nach dem Konkurs der Luftverkehrsgesellschaft Hamburg m.b.H., übernahm Ernst Petersen die Maschine in sein persönliches Eigentum und benutzte sie zu Vorführungs- und Reisezwecken. Am 7.5.1931 verkaufte er sie schließlich weiter an Hubertus Graf von Reventlow-Criminil. Zu einer Veröffentlichung dieses Eigentumswechsels kam es aber nicht mehr, weil die D-1414 schon eine Woche später Totalschaden erlitt.

Graf von Reventlow, der seinen Flugschein erst im April 1931 erworben hatte, führte am 14.5.1931 über dem Pötenitzer Wiek bei Travemünde in niedriger Höhe Kunstflüge aus. Dabei streifte er in einer Kurve mit einem Flügel die Wasseroberfläche und stürzte in das relativ flache Wasser. Der Pilot blieb glücklicherweise unverletzt, der „Sausewind“ war aber nicht mehr zu gebrauchen.



Das Ende der D-1414 im Pötenitzer Wiek vor Travemünde am 14. Mai 1931. Die Aufnahme entstammt einer damaligen Tageszeitung.



Auch heute wirkt die Silhouette des Bäumers „Sausewind“ noch formvollendet und aerodynamisch gelungen.

Fazit

Walter Günter, Walter Mertens und Werner Meyer-Cassel war mit dem Bäumler „Sausewind“ ein ganz großer Wurf gelungen. Leistungsmäßig fast allen damaligen Flugzeugen – selbst mit doppelter oder dreifacher Motorstärke – überlegen, hätte die Maschine eigentlich den Flugzeugbau in Deutschland befruchten sollen. Ein solcher Einfluß ist aber ausgeblieben, so unverständlich das aus heutiger Sicht auch erscheinen mag.

In Fachkreisen beschäftigte man sich zwar eingehend mit der fortschrittlichen Konstruktion, bestaunte die gute aerodynamische Durchbildung der Zelle und die hervorragenden Leistungen, aber kein Flugzeughersteller hielt es für nötig, dem Beispiel des »Sausewind« zu folgen. Es dauerte noch mehrere Jahre, bis mit der Raab-Katzenstein RK 25, der BFW M 23 b und der Klemm L 26 in der Sport- und Tourenklasse die ersten vergleichbaren Muster erschienen.

Auch der Verkauf von Flugzeugen des Typs „Sausewind“ ließ zu wünschen übrig. Hier spielte wohl eine wichtige Rolle, daß zur Mitte der 1920er Jahre ein großer Teil der damaligen Sportflieger aus ehemaligen Militärpiloten bestand, die den altbewährten Doppeldecker vorzogen. Maschinen wie die Dietrich DP II a verkauften sich gut, und alte Kriegsmuster wie die Albatros B II, LVG B III oder LVG C VI wurden Mitte der 20er Jahre sogar noch neu aufgelegt!

Dem aerodynamisch hochwertigen Tiefdecker stand die Mehrheit der Flieger noch recht mißtrauisch gegenüber. Gutmütige Flugeigenschaften, bequeme Unterbringung der Insassen und niedrige Landegeschwindigkeit waren mehr gefragt als absolute Spitzenwerte hinsichtlich Geschwindigkeit, Steigleistung oder Gipfelhöhe. Hinzu kam der relativ hohe Preis des „Sausewind“:

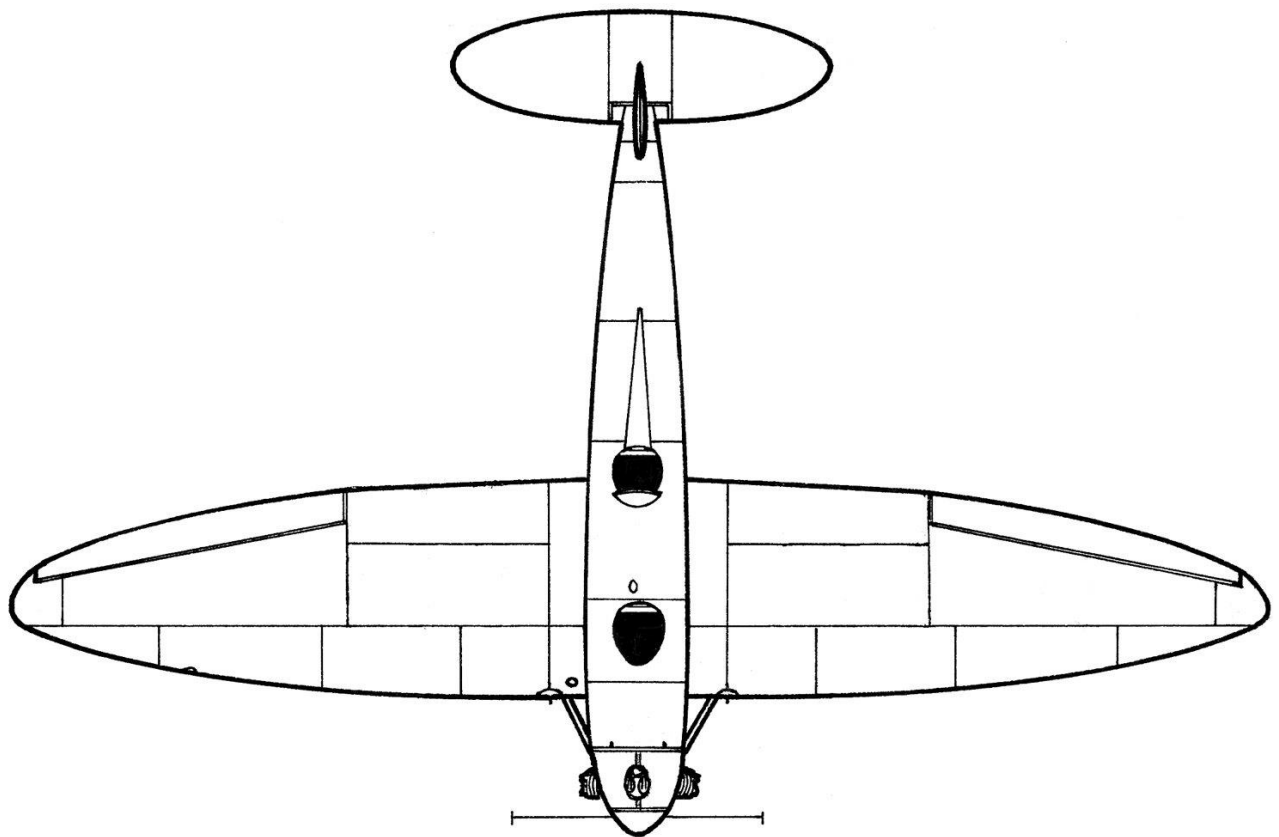
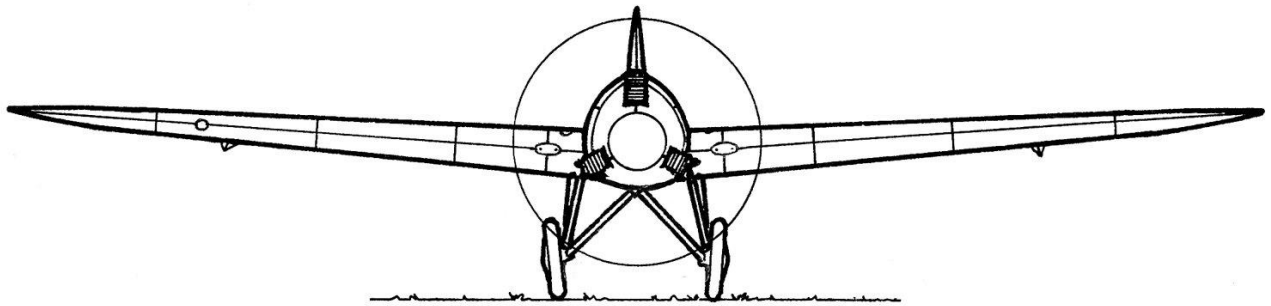
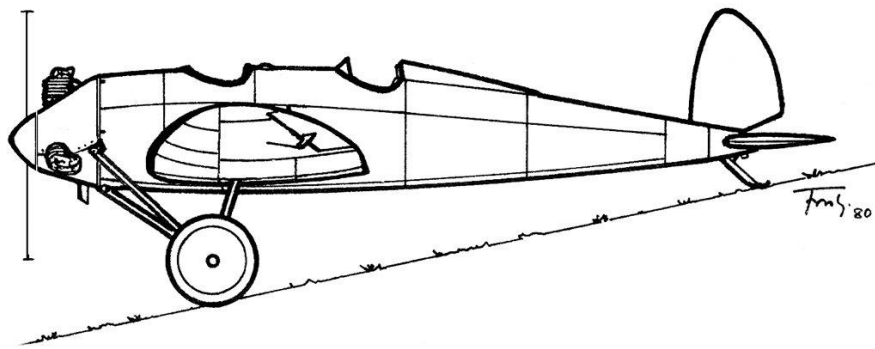
- Dietrich DP II a ca. 16.000 Mark
- Raab-Katzenstein Kl Ia ca. 15.000 Mark
- Bäumler B IV Sausewind ca. 20.000 Mark

Der „Sausewind“ war zweifelslos ein Markstein in der Geschichte des deutschen Flugzeugbaus, jedoch in seiner Auslegung zu kompromißlos und seiner Zeit etwas zu weit voraus.

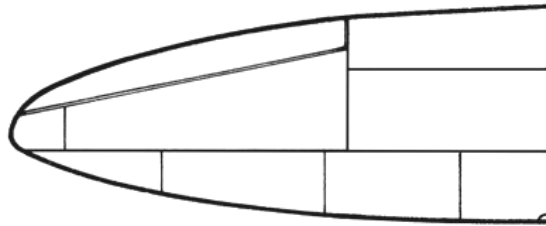


Bäumler „Sausewind“ (oben) und Heinkel HE 64 (unten) – die Familienähnlichkeit ist unverkennbar. 1932 kam mit dem Wechsel von Walter und Siegfried Günter zu den Ernst-Heinkel-Flugzeugwerken frischer Wind in das Rostocker Entwurfsbüro – „Sausewind“.
(Bild unten: Slg. Koos/ADL)

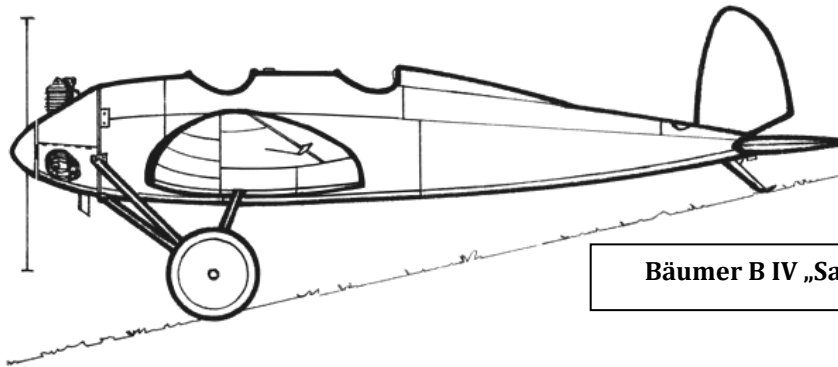




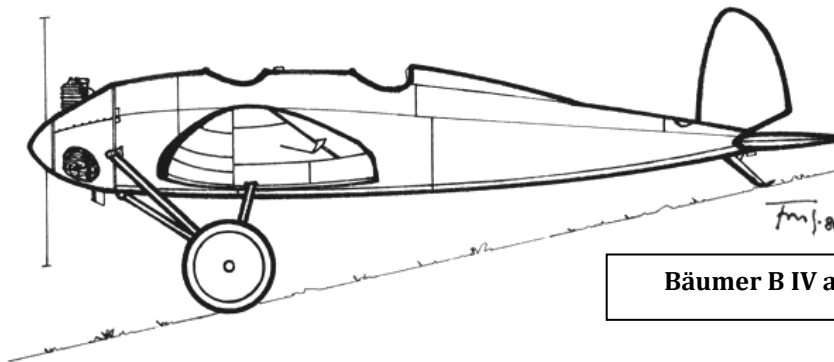
Bäumler B II „Sausewind“



**Verlängertes Querruder
Bäumer B IV und B IV a
„Sausewind“**



Bäumer B IV „Sausewind“



Bäumer B IV a „Sausewind“



Die B. II „Alsterkind“ kurz nach der Fertigstellung, Ende Mai 1925. Das Flugzeug trägt bereits seine Zulassung D-639, auch das Firmenlogo der B. II Aero GmbH am Rumpf und die Typenbezeichnung am Leitwerk sind schon angebracht.

B. II „Alsterkind“

Wenn von den Erzeugnissen der Hamburger Flugzeugbaufirma B. II Aero GmbH in der Mitte der 1920er Jahre die Rede ist, dann fällt als erstes der Name „Sausewind“. Der zur gleichen Zeit entwickelte Doppeldecker „Alsterkind“ stand demgegenüber stets im Schatten des bekannteren Bruders. Zwar wissen die meisten, daß beide Flugzeuge gemeinsam am Deutschen Rundflug 1925 teilnahmen. Aber selbst Kenner der Luftfahrtgeschichte müssen passen, wenn es um die Frage geht, was danach aus dem „Alsterkind“ geworden ist.

Fußend auf authentischem Quellenmaterial sowie der Aussage von unmittelbar Beteiligten konnte der Lebenslauf des B. II-Doppeldeckers bis in das Jahr 1933 rekonstruiert werden. Danach verliert sich seine Spur...

Entwurf und Konstruktion

Der im Dezember 1924/Januar 1925 ausgearbeitete Entwurf der B. II „Sausewind“ mit seinen exzellenten Leistungsdaten versprach gute Chancen auf einen der vorderen Plätze in Deutschen Rundflug 1925 – wenn die Maschine in allen Eigenschaften befriedigte und keine unvorhersehbaren Probleme auftraten. Gewißheit hierüber würde erst die Flugerprobung bringen. Um in jedem Fall ein „zweites Eisen im Feuer“ zu haben, ließ Paul B. II parallel zur B. II einen Doppeldecker mit bestmöglicher aerodynamischer Durchbildung entwickeln. Der Deutsche Rundflug sollte dann eine echte Bewährungsprobe für beide Typen sein und Gelegenheit bieten, beide Bauformen in ihren praktischen Gebrauchseigenschaften miteinander zu vergleichen.

Vielleicht hatte B. II mit dem Doppeldecker auch ein wenig die späteren Verkaufsaussichten im Auge: Denn im Gegensatz zum Verkehrsflugzeugbau, wo sich in Deutschland nach dem Krieg der abgestrebte oder freitragende Eindecker sehr schnell durchgesetzt hatte, dominierte bei den Sportflugzeugen noch der Doppeldecker, mit einigem Abstand gefolgt vom Hochdeckertyp. Das beste Beispiel hatte B. II ja in seiner eigenen Werksvertretung für die Firmen Dietrich und Udet vor Augen: Während der Doppeldecker Dietrich DP II a für damalige Verhältnisse ein echter Verkaufsschlager war, konnte Udet mit seinen Tiefdeckermustern U 6 und U 10 nicht so recht Fuß fassen.

Im Januar 1925 begannen die Projektarbeiten an dem Bäumer-Doppeldecker, der die Typenbezeichnung B III und den Namen „Alsterkind“ erhielt. Für den Entwurf zeichnete wieder Walter Günter verantwortlich, die Konstruktion führten Walter Mertens und Werner Meyer-Cassel aus. Die Zelle wurde für eine möglichst große Geschwindigkeitsspanne ausgelegt (d. h. bestmögliche Höchstgeschwindigkeit und geringstmögliche Landegeschwindigkeit), um das Muster auch für Schulzwecke einsetzen zu können.

Der Rumpf entsprach in seiner Formgebung und Konstruktion nahezu dem „Sausewind“, war jedoch um einiges kürzer. Das Seitenleitwerk wurde komplett von der B II übernommen und wieder als reines Balanceruder ausgelegt. Das Höhenleitwerk war dagegen eine Neuentwicklung. Es erhielt eine rechteckige Form, hatte eine größere Fläche als dasjenige der B II und war mit Dämpfungsflosse versehen. Diese Neukonstruktion war offenbar ein Erfordernis, das sich aus der geringeren Rumpflänge und der viel größeren Flügelfläche des „Alsterkinds“ ergab. Außerdem sollte das Flugzeug auch zur Schulung tauglich sein, so daß in jedem Fall für eine größere Eigenstabilität um die Querachse als beim „Sausewind“ gesorgt werden mußte.

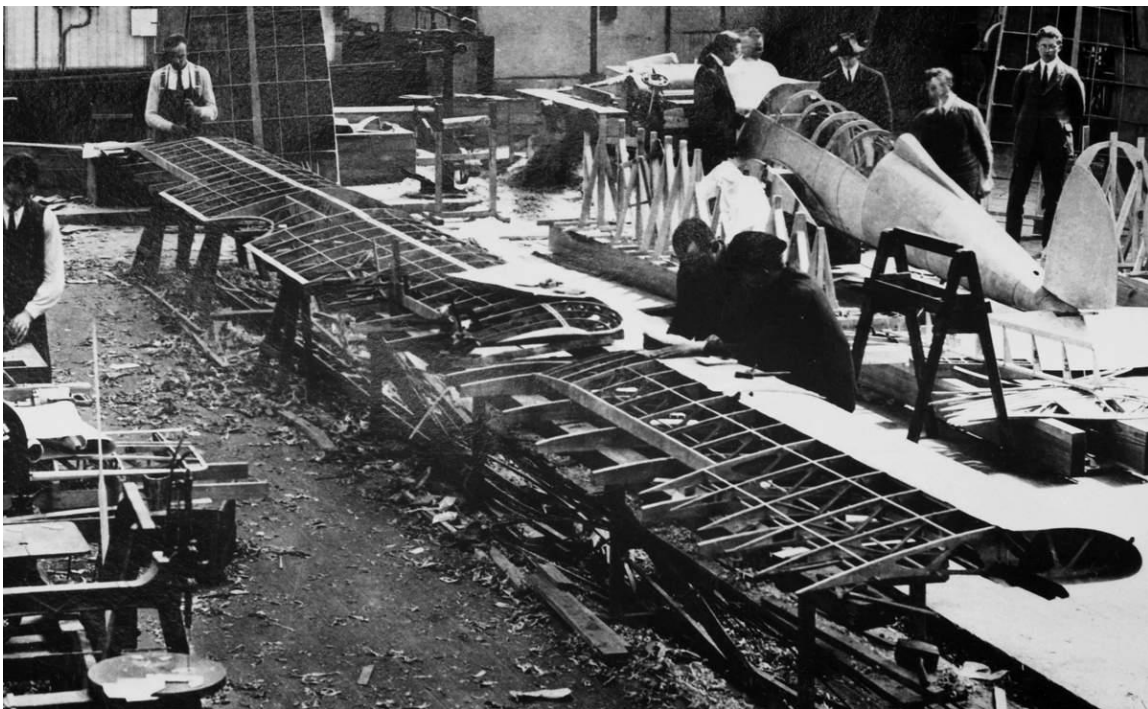
Das Fahrgestell wurde komplett vom Typ B II übernommen.

Der Doppeldeckerflügel hatte rechteckigen Umriß und einen erheblich größeren Flächeninhalt als das „Sausewind“-Tragwerk. Entsprechend niedriger lag die Flächenbelastung und damit auch die Landegeschwindigkeit. Ober- und Unterflügel waren mit N-Stielen aus Stahlrohr gegeneinander abgestrebt und durch Profilkabel in einer Ebene abgefangen. Der Oberflügel lag auf einem Baldachin über dem Rumpf und enthielt in seiner Mitte den Benzintank.

Als Antriebsquelle sollte der gleiche Wright-Motor dienen, der auch für den „Sausewind“ vorgesehen war. Aus einem unerfindlichen Grund erhielt die Propellernabe der B III aber keine strömungsgünstige Verkleidung wie bei der B II.

Ein späteres Vergleichsfliegen zwischen beiden Typen zeigte eindeutig die Überlegenheit der fortschrittlichen Tiefdecker-Konzeption: Das „Alsterkind“ erreichte gerade 135 km/h, der „Sausewind“ dagegen stolze 183 km/h! Zwar hatte der Doppeldecker eine Landegeschwindigkeit von nur 60 km/h, während die B II nicht unter 95 km/h kam – aber der „Sausewind“ besaß trotzdem die größere Geschwindigkeitsspanne. Das Leergewicht war interessanterweise bei den beiden Mustern das gleiche – ein Zeichen für die Güte der Konstruktion des Doppeldeckers!

Wie beim Typ B II „Sausewind“ wurde auch von der B III nur ein Exemplar gebaut, das vermutlich die Werknummer 103 trug.



*Das „Alsterkind“ im Bau, aufgenommen etwa Anfang März 1925. Auf der langen Werkbank liegen der durchgehende Oberflügel (im Hintergrund links) sowie der linke Unterflügel (vom rechts). Im Hintergrund ist der halb-bepunktete Rumpf der B II „Sausewind“ zu erkennen, an dem gerade die Rohbauabnahme durch die DVL stattfindet. Links neben dem Rumpf steht Paul Bäumer, ganz rechts oben im Bild ist Walter Günter abgelichtet.
(Album Bäumer)*

Teilnahme am Deutschen Rundflug

Der Bau des Flugzeugs wurde im Februar 1925 aufgenommen, also knapp einen Monat nach Beginn der Arbeiten am „Sausewind“. Am 2. Mai 1925 war die Zelle bereits fertig bis auf den Motoreinbau. Da der amerikanische Wright-Motor verspätet in Hamburg eintraf, konnte das Einfliegen erst in der letzten Maiwoche beginnen. Am 29.5. überführte Harry von Bülow-Bothkamp die Maschine mit der vorläufigen Zulassung D-638 nach Berlin-Tempelhof zur Teilnahme am Deutschen Rundflug.



Front- und Rückansicht der B III „Alsterkind“, aufgenommen in Hamburg-Fuhlsbüttel vor dem Überführungsflug nach Berlin am 29. Mai 1925. Auf dem oberen Foto ist links am Bild-rand die B II „Sausewind“ zu erkennen.

(unteres Bild Album Bäumer)



Im Gegensatz zum „Sausewind“ schnitt die B III relativ schlecht ab. Sie schaffte lediglich 3.512 von 5.242 erreichbaren Wertungskilometern, konnte nur die erste und vierte Schleife des Rundflugs vollständig erledigen und schied auf der letzten Etappe aus. Gleich am 31. Mai, auf der allerersten Teilstrecke von Berlin nach Hamburg, mußte von Bülow wegen Bruchs der Benzinleitung in der Nähe von Trittau notlanden.

„Er und sein Orter Erdmann müssen den Benzinrohrbruch selbst ausbessern, dann gilt es günstiges Gelände zum Starten zu finden. Durch Knicks wird das „Alsterkind“ geschleppt, bis es auf einer Koppel notdürftige Startgelegenheit findet. Um 14.10 Uhr startet von Bülow, und eine viertel Stunde später kann ihn seine 71jährige Mutter auf dem Hamburger Flughafen begrüßen.“ (Luftfahrt Nr. 12/1925)



Harry von Bülow-Bothkamp in der B III nach der Landung in Fuhlsbüttel am 31.5.1925. Hinter ihm am Rumpf steht seine 71 jährige Mutter und begrüßt ihren Sohn. (Album Bäumer)

Die endgültige Ausbesserung des Schadens nahm längere Zeit in Anspruch, so daß von Bülow in Hamburg übernachten mußte. Um 5.48 Uhr am nächsten Morgen ging es weiter, und um 14.59 Uhr landete die D-638 nach Vollendung der ersten Schleife wieder in Tempelhof. Am 2. Juni um 4.45 Uhr früh startete das „Alsterkind“ in Berlin zum Streckenflug der zweiten Schleife. Die Maschine brachte anstandslos alle Etappen hinter sich, leider wurde auf dem Rückflug, kurz vor Berlin, der Motor „sauer“ – Ölrohrbruch! In der Nähe von Mariendorf mußte v. Bülow auf ungünstigem Terrain notlanden. Bei dem unausweichlichen Überschlag wurde der Flügel so stark beschädigt, daß die nächsten drei Tage damit vergingen, die D-638 nach Tempelhof zu schaffen und wieder instand zu setzen.

Erst am Abend des 5. Juni war die Maschine wieder startklar – noch rechtzeitig zum Start der vierten Schleife am nächsten Morgen. Die B III schaffte auch diese Etappe nicht an einem Tag, von Bülow übernachtete in Nürnberg und erledigte die restliche Flugstrecke München - Hof - Leipzig - Berlin erst am 7. Juni. Auf der letzten Schleife kam schließlich das endgültige Aus für die D-638: Infolge Motordefekts mußte v. Bülow am 8.6.1925 bei Greifenhagen/Oder notlanden und beschädigte die Maschine so stark, daß ein Weiterflug unmöglich wurde.

So reichte es bei der Endabrechnung nicht für einen der vorderen Plätze, sondern nur zu verschiedenen Sonder- und Ehrenpreisen für den Piloten und seinen Begleiter.



Tankpause auf einem der Zwangslandeplätze des Deutschen Rundflugs: Der im Oberflügel eingebaute Benzinhälter des „Alsterkinds“ wird mittels Trichter und Filtertuch im Handbetrieb befüllt. (Album Bäumer)



Die Pausen zwischen den Rundflugschleifen in Tempelhof wurden für Überholungsarbeiten am „Alsterkind“ genutzt. Alle Verstrebungen und Stiele, selbst die Fahrgestellfelgen, sind mit Siegeln bzw. Farbmarkierungen versehen, um ein unerlaubtes Auswechselln dieser Teile während des Streckenflugs zu verhindern.
(Album Bäumer)



Zwischenlandung der Bäumer B III während des Deutschen Rundflugs 1925.

Im Schuleinsatz

Die beschädigte Maschine traf am 11. Juni 1925, per Bahn von Stettin kommend, wieder in Hamburg ein. Die Reparatur zog sich offenbar über einen längeren Zeitraum hin, denn die nächste Notiz stammt erst aus dem Winter 1925: Am 16. Dezember wurde das „Alsterkind“ nach Staaken überführt und dort der Flugsportschule Staaken GmbH übergeben, einer Zweigstelle der Sportflug GmbH, Berlin.

Nach einem halben Jahr im ständigen Schuleinsatz kehrte die Maschine wieder nach Hamburg zurück, um bei der Bäume Aero Überholungsarbeiten sowie verschiedene Verbesserungen vornehmen zu lassen. So scheint u.a. das elliptische Seitenruder im Schulbetrieb nicht befriedigt zu haben, denn es wurde durch ein rechteckiges Ruder mit größerer Fläche ersetzt – allerdings nach wie vor ohne Dämpfungsflosse. Zum Abschluß der Arbeiten erhielt das Flugzeug anstelle des bisherigen roten Anstrichs eine hellgraue Bemalung. Die Werkstattflüge begannen am 28. August 1926 und verliefen ohne Beanstandungen.

Kaum nach Berlin zurückgekehrt, wurde das „Alsterkind“ am 5.9.1926 in einen recht tragischen Vorfall verwickelt. Das Volksblatt für Spandau und das Havelland berichtete am nächsten Tag:

„Selbstmord in der Fliegerschule Der 21jährige Monteurschüler Wolfgang Thielbeer versuchte Sonntag, nachmittags gegen 3.30 Uhr, in der Flugschule in Staaken mit einem Flugzeug ohne Zulassung einen Flug. Hierbei überschlug sich das Flugzeug und wurde teilweise zertrümmert. Thielbeer, der nicht verletzt wurde, lief etwa 150 Meter nördlich der Flugzeughalle Mark in die Halle der Deutschen Verkehrsfliegerschule und schoß sich mit einem Trommelrevolver eine Kugel in den Kopf. Der Arzt stellte den Tod fest. Thielbeer war als Monteurschüler in der Fliegerschule Staaken angestellt und galt als tüchtiger Arbeiter. Sonntag nachmittag kam er auf die unverständliche Idee, mit dem Flugzeug „Alsterkind“ Rollversuche zu unternehmen. Da er der Steuerung nicht kundig war, stellte sich das Flugzeug plötzlich auf den Kopf und wurde stark beschädigt. Ein Beamter der Luftpolizei, der das seltsame Treiben beobachtet hatte, rief Thielbeer an. Darauf ließ er das Flugzeug im Stich und schoß sich in der Halle der DVS eine Kugel in den Kopf.“

Über die folgenden Monate und Jahre im „Leben“ des Bäume-Doppeldeckers liegen nur spärliche Informationen vor. Es steht fest, daß die beschädigte Maschine wieder aufgebaut wurde. Ein Foto, aufgenommen etwa Mai/Juni 1927, zeigt sie zusammen mit anderen Schulmaschinen in Reih und Glied auf dem Flugfeld. Zu diesem Zeitpunkt gehörte die B III bereits zur DVS Staaken, denn die Flugsportschule Staaken GmbH war Ende 1926 in Liquidation gegangen und hatte einen Teil ihres Inventars an die DVS abgegeben.



Der rote Anstrich ist einem lichten Hellgrau gewichen, das Seitenruder hat eine rechteckige Form, und die hinteren Fahrgestellstreben sind mit Druckgummifederung versehen. So präsentierte sich die Bäume B III im Frühjahr 1927 bei der DVS Staaken.

Noch im selben Jahr muß das „Alsterkind“ aber endgültig ausgemustert worden sein. Herbert Schröder, der geraume Zeit bei der Bäume Aero als Volontär gearbeitet hatte und im September 1927 bei der DVS Staaken eine Lehre als Monteurschüler begann, konnte sich nicht erinnern, das „Alsterkind“ noch gesehen zu haben. Und ihm als ehemaligen Bäume-Mitarbeiter wäre die B III sicher aufgefallen. In ähnlicher Weise äußerte sich Dipl.-Ing. Günther Pisters, damals Mitglied im Flugtechnischen Verein Spandau e.V. (dieser Verein erhielt alle „restlosen“ Brüche und ausgemusterten Materialien, die im Staakener Schulbetrieb anfielen, zum Ausschachten):

„Gelegentlich eines Gespräches fragte mich der damalige technische Leiter der DVS in Staaken, Herr Vogeler, ob wir das Alsterkind haben wollten, allerdings ohne Motor. Sie hätten keine Verwendung mehr dafür. Wir könnten es in Tempelhof abholen. Den Zeitpunkt kann ich nicht mehr genau angeben, wahrscheinlich 1927/28. Wir haben es jedenfalls bei dem bekannten Meister Goller (Werkmeister bei der DLH) abgeholt und kamen mit unserem Transportwagen gerade knapp durch das Brandenburger Tor durch.“

Willi Lobach, der Ende 1927 Mitglied im Flugtechnischen Verein Spandau wurde, ist sicher, daß sich zum Zeitpunkt seines Vereinsbeitritts das „Alsterkind“ bereits auf dem Hahneberg befand (der „Hahneberg“ war eine alte Festungsanlage im Spandauer Ortsteil Staaken, in welcher der Verein angemietete Werkstatträume besaß).

Die drei Aussagen lassen den Schluß zu, daß die Übergabe der B III an den FTV Spandau im Herbst 1927 stattfand. Dieser Zeitpunkt deckt sich auch gut mit der Tatsache, daß die Zulassung D-638 im Februar 1928 bereits gestrichen war. Ungeklärt bleibt lediglich, warum sich das „Alsterkind“ im Gewahrsam der Luft Hansa in Tempelhof befand und nicht auf dem Stamplatz der DVS in Staaken.

Einen ersichtlichen Grund für das rasche Ausmustern des Bäumer-Doppeldeckers bei der DVS gab es nicht. Günther Pisters sowie Ernst Voigt, ein weiteres Mitglied im damaligen FTV Spandau, erinnern sich unabhängig voneinander, daß seinerzeit hinter vorgehaltener Hand erzählt wurde, Hermann Steindorf, der Chefpilot der DVS, habe sich mit der B III nicht befreunden können. Sie sei ihm zu labil gewesen und habe einen zu geringen Leistungsüberschuß besessen – und außerdem hätte Steindorf Mühe gehabt, seinen respektablem Leibesumfang durch den engen Sitzausschnitt des „Alsterkinds“ zu zwingen!



Zwei Fotos vom Eintreffen der Bäumer-„Alsterkind“-Zelle 1931, vom Hahneberg kommend, auf dem Flugplatz Staaken (vgl. Text im nächsten Kapitel „Das zweite Leben des „Alsterkinds““).

(Bild oben): Die drei Vereinsmitglieder des FTV Spandau, Zober, Voigt und Werk (v.l.n.r.), posieren vor dem Rumpf der Bäumer B III. Ganz rechts am Bildrand erkennt man das mehrfarbig gestreifte Seitenleitwerk der Maschine, ein typisches Markierungsmerkmal aus der DVS-Zeit.



(unten): Der Herr mit Schlapphut ist vermutlich Willi Birr, beruflich Flugzeugführer bei der DLH. Die beiden anderen Personen sind wieder Zober und Werk vom FTV Spandau.

(beide Fotos
Slg. Ott/ADL)

Das zweite Leben des „Alsterkinds“

Die nächsten vier Jahre verbrachte der Bäumer-Doppeldecker in „Festungshaft“ auf dem Hahneberg. Irgendwann 1931 faßten drei Mitglieder des FTV Spandau – Ernst Voigt, Willi Werk und Werner Zober – den Entschluß, die Maschine wieder in flugfähigen Zustand zu versetzen. Werk war Taxifahrer in Berlin, und im Schlepp seiner Taxe wurde das „Alsterkind“ wieder zum Flugplatz Staaken zurückgebracht. Die Zelle war noch recht gut erhalten, lediglich das Rumpfvorderteil samt Triebwerk fehlte. Gegen eine einmalige Leihgebühr von 15,- RM stellte das Reichsverkehrsministerium einen alten Siemens Sh 4-Sternmotor zur Verfügung. Dieses Triebwerk war nicht nur etwas größer und schwerer als der ursprünglich eingebaute Wright „Gale“, sondern auch etwas schwächer – aber einem „geschenkten Gaul...“

„Taxitransport“ vom Fort Hahneberg zum Flugplatz Staaken, etwa 1931. Auf dem Rumpf des „Alsterkinds“ sitzt Ernst Voigt vom FTV Spandau. Sein Fuß ruht auf dem Anschluß des Unterflügels.

(Slg. Ott/ADL)



Der „über den Daumen“ selbstgefertigte Motorvorbau mußte mehrere Male verkürzt werden, da die Maschine eine arge Kopflastigkeit zeigte. Aber selbst als sich der Motorspant schon in unmittelbarer Nähe des Brandschotts befand, reichte dies noch nicht aus – zusätzlich mußte der Sporn mit Blei ausgegossen werden, um die Kopflastigkeit endgültig zu beseitigen. Schwerwiegender Nachteil der Umbauaktion war allerdings, daß man Vergaser und Zündung jetzt erst nach Abbau des Triebwerks erreichen konnte.

Im Sommer 1932 waren die Arbeiten abgeschlossen. Das Flugzeug erstrahlte wieder in einem leuchtenden Rot, und zuversichtlich hatten die drei Initiatoren in großen weißen Lettern auch die frühere Zulassung D-638 wieder aufgetragen. Schließlich wollte man nicht nur Platzrunden in Staaken drehen, sondern auch über Land fliegen! Bevor das „Alsterkind“ wieder amtlich zugelassen werden konnte, war jedoch auf Grund der Veränderungen an Zelle und Triebwerk eine erneute Musterprüfung bei der DVL in Adlershof nötig. Es erhob sich die Frage, wie man die B III nach Johannisthal/Adlershof schaffen sollte. Ein „Taxischlepp“ quer durch Berlin kam nicht in Frage. Am einfachsten wäre es gewesen, die Maschine auf dem Luftweg nach Johannisthal zu bringen, aber da spielte die Luftpolizei nicht mit!



(oben und nächste Seite): Das Bäumer »Alsterkind« in neuem Glanz auf dem Flugplatz Staaken, Sommer 1932. Der lange Motorvorbau mit dem Siemens-Sternmotor fällt sofort ins Auge. (Alle 3 Bilder Slg. Ott/ADL)



So war zunächst guter Rat teuer. Nach einer Reihe von gelungenen Probeflügen beschlossen die drei Vereinsmitglieder dann aber, das „Alsterkind“ einfach ohne Genehmigung zu überführen! Werner Zober startete eines schönen Tages zu einem erlaubten Platzflug, „verlor“ in ausreichender Höhe im Dunst die Orientierung und landete schließlich „zufällig“ in Johannisthal. Dort mußte die Maschine nun natürlich bleiben – denn es war ja nicht zu verantworten, sie ohne Zulassung wieder nach Staaken zurückzufliegen!



Ein – wenn auch qualitativ etwas dürftiger – fotografischer Beweis, daß die Maschine in Johannisthal tatsächlich geflogen ist.

(Slg. Ott/ADL)

Leider mußten die DVL-Prüfungen aus Geldmangel vorläufig unterbleiben. Umso eifriger drehten aber verschiedene Vereinsmitglieder auch in Johannisthal ihre Runden innerhalb der Flugplatzzone. Ernst Voigt erinnert sich noch heute an die rundherum guten Flugeigenschaften der Bäumer B III: Sie sei leicht zu steuern gewesen, und trotz der etwas hohen (?) Landegeschwindigkeit hätte man jederzeit eine perfekte Dreipunktlandung »bauen« können.



Winter 1932/33 in Johannisthal. Vor dem „Alsterkind“ stehen v.l.n.r.: Willi Birr, Hans Potratz, Werner Zober, Siegelkow und zwei Unbekannte. (Slg. Ott/ADL)

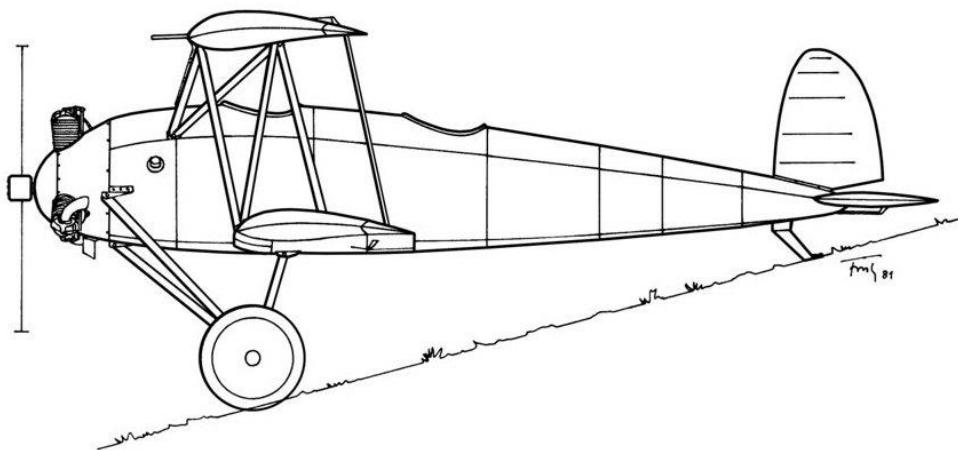
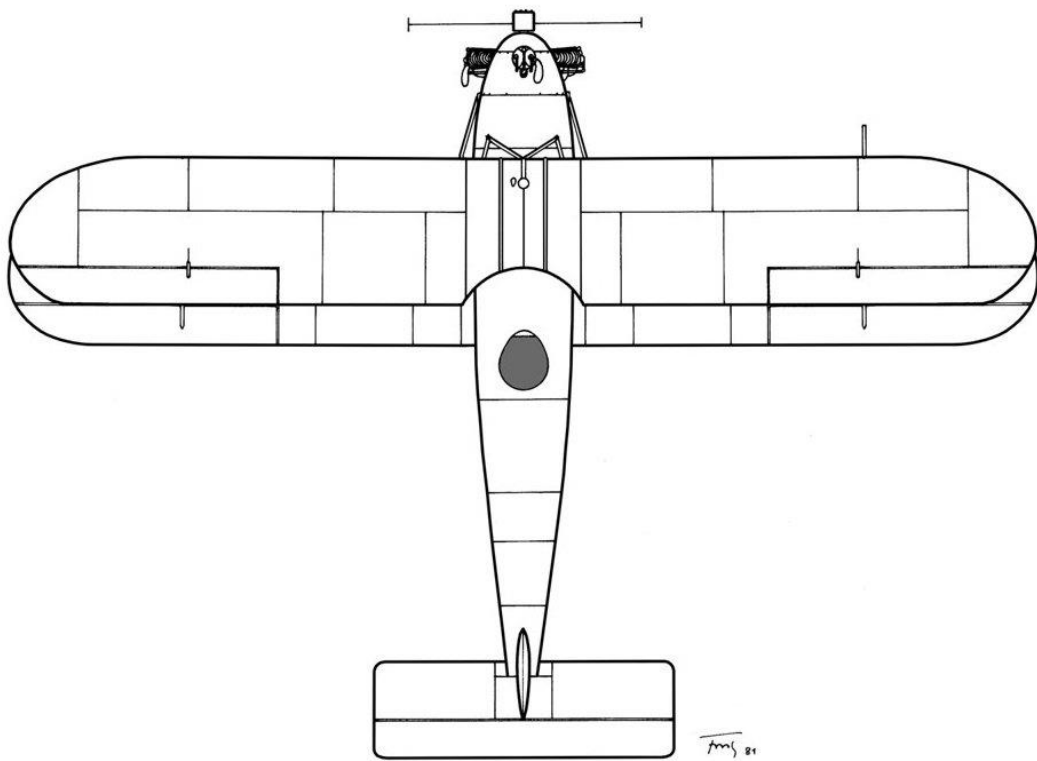
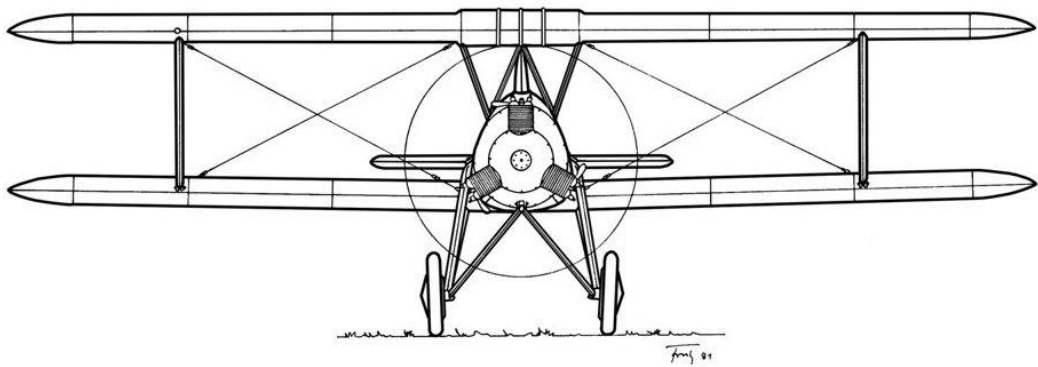
Die Fliegerei in Johannisthal ging so lange gut, bis Flugzeugführer Willi Lobach, der erstmals das „Alsterkind“ flog und mit den Platzverhältnissen in Johannisthal nicht sonderlich vertraut war, bei der Landung ein sauberes „Fliegerdenkmal“ baute. Er setzte nach einem halbstündigen Flug erst in Platzmitte auf, geriet dadurch zu weit an das Südende des Areals und rollte mit schneller Fahrt über die in der Nähe der DVL-Hallen befindlichen Eisenbahngleise. Die Maschine kam ins Springen, berührte mit der Luftschraube den Boden und stellte sich auf den Kopf.

Die Beschädigungen waren nicht ernsthafter Natur:

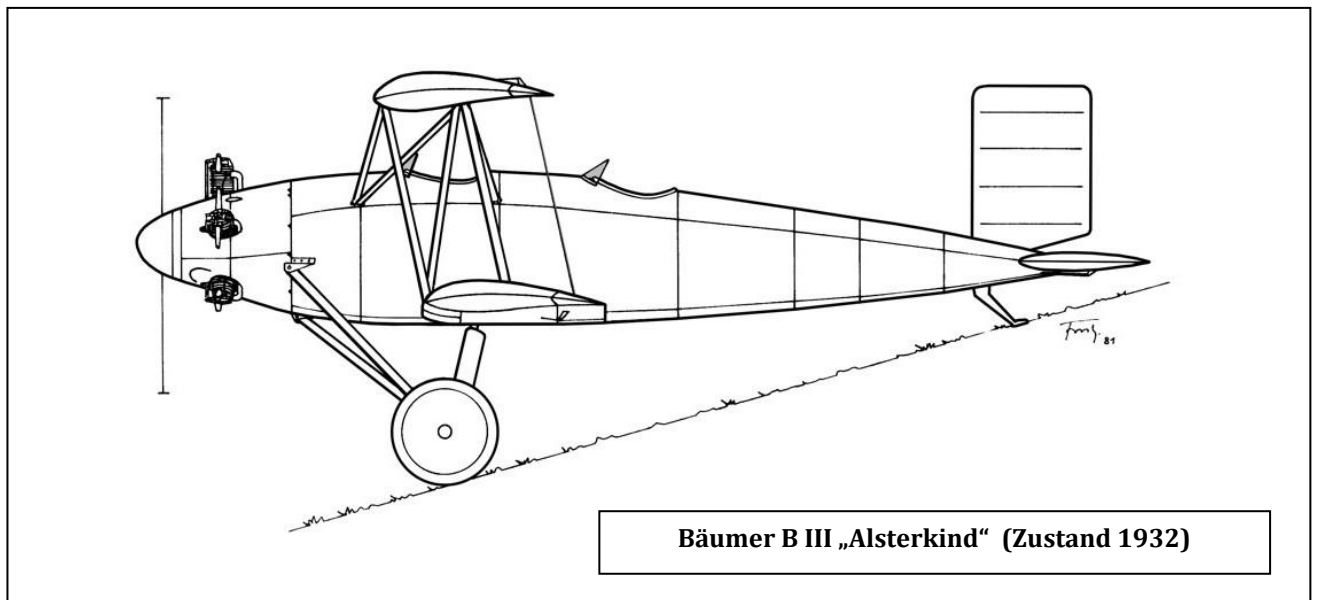
- mehrere Rippen am Tragwerk eingedrückt
- Propeller zersplittert
- Motorvorbau verbogen

Aber beim Zerlegen der Maschine wurde den jungen Fliegern klar, daß die Zelle dringend einer Grundüberholung bedurfte. Insbesondere im Bereich des Leitwerks wiesen die Bolzen und Duralbeschläge so starke Verschleißerscheinungen auf, daß mit einem baldigen Bruch gerechnet werden mußte. So betrachtet, konnte man Lobachs Bruchlandung eher als Glück-im-Unglück bezeichnen, weil sonst der lebensgefährliche Zustand der Zelle gar nicht bemerkt worden wäre. Äußerlich sah die Maschine nämlich noch tadellos aus, und eine Luftpolizeiwache, deren Beamte den Vogel sicherlich etwas genauer unter die Lupe genommen hätten, gab es in Johannisthal nicht ...

Leider bedeutete diese Entdeckung aber das fliegerische Aus des „Alsterkind“. Denn den flugbegeisterten jungen Leuten fehlten einfach die finanziellen Mittel für eine Grundüberholung. So wurde die B III in der alten Rumpler-Halle in Johannisthal abgestellt und vermutlich irgendwann 1933/34 zerlegt.



Bäumer B III „Alsterkind“ (Zustand 1925)



Bäume B III „Alsterkind“ (Zustand 1932)

Baumusterbeschreibung Bäume B III „Alsterkind“

Zweisitziges Sport- und Reiseflugzeug. Zelle in Holzbauweise mit Sperrholzbeplankung.

Verspannter Doppeldeckerflügel von rechteckigem Umriß, N-Stiele. Oberflügel ruhte auf einem Baldachin über dem Rumpf und nahm in der Mitte den Benzinbehälter auf. Querruder an Ober- und Unterflügel.

Rumpfvorderteil von dreieckigem Querschnitt mit abgerundeten Ecken; Rumpfmittelstück und -hinterteil mit ovalem Querschnitt. Führer und Begleiter nur auf Sitzkissen auf dem Boden des Rumpfes untergebracht. Vorderer Sitzausschnitt abdeckbar.

Ellipsenförmiges Seitenleitwerk, ausgebildet als Balanceruder (ab 1926 rechteckiges Seitenleitwerk mit etwas größerer Fläche). Höhenleitwerk rechteckig, mit verstellbarer Dämpfungsflosse, durchgehendes Ruder, Betätigung über Stoßstangen.

Fahrwerk ohne durchgehende Achse, abgestützt auf sechs Streben aus Stahlrohr. Abfederung völlig im Flügelmittelstück untergebracht. Schwanzsporn allseitig gefedert.

Dreizylinder-Sternmotor Wright L4 „Gale“, Leistung 60/65 PS, gelagert auf einem Stahlblechgerüst, abgedeckt mit einer dreiteiligen Duralblechhaube (ab 1932: Fünfzylinder-Sternmotor Siemens Sh 4, Leistung 55/60 PS).

Zweiblättriger Heine-Holzpropeller von 1,90 m Durchmesser.



Bäume B V „Puck“, aufgenommen im Sommer 1927 auf dem Flugfeld in Hamburg-Fuhlsbüttel. Die Maschine ist zu 80% fertiggestellt, auch das Triebwerk eingebaut, nur Rumpfbespannung und Motorhaube fehlen noch.

Bäume B V „Puck“ – der Vogel, der nie flog

Entstehungsgeschichte

Die zwanziger Jahre waren die „goldene Zeit“ der Flugtage. Werksstaffeln der Firmen Dietrich-Gobiet, Stahlwerk-Mark und Raab-Katzenstein zogen durch die deutschen Lande. Sie veranstalteten auch in kleineren Orten Luftrennen, Flugakrobatik, Schauluftkämpfe, Ballonrammen und Formationsflüge. Die örtlichen Luftfahrtvereine, die vielen Regionalfluggesellschaften und die Fliegerschulen beteiligten sich aktiv an solchen Flugtagen.

In der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre begann man, die bisher vorgeführte „freie Luftakrobatik“ zu verfeinern und daraus feste Kunstflugprogramme zu entwickeln. Zu den geläufigen Flugmanövern wie Rollen, Turns, Trudeln, Loopings nach rückwärts usw. kamen neue, schwierigere Figuren, die das Flugzeugmaterial zum Teil weit über das bisher bekannte Maß beanspruchten.

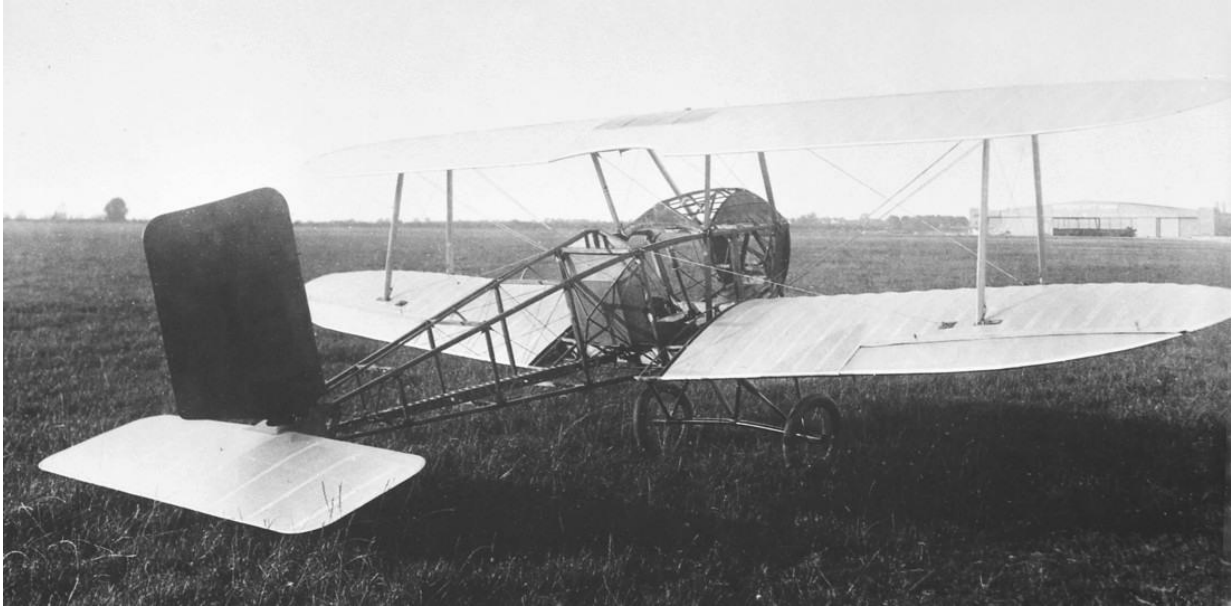
Die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) sah sich bald gezwungen, eine Überarbeitung der Lastannahmen (die zur Festigkeitsberechnung der Flugzeugzellen dienten) in Angriff zu nehmen. 1929 wurde schließlich über das RVM eine Neueinteilung der zum Kunstflug zugelassenen Flugzeugtypen verfügt, und zwar in

- beschränkt kunstflugtauglich (Beanspruchungsgruppe 4)
- unbeschränkt kunstflugtauglich (Beanspruchungsgruppe 5).

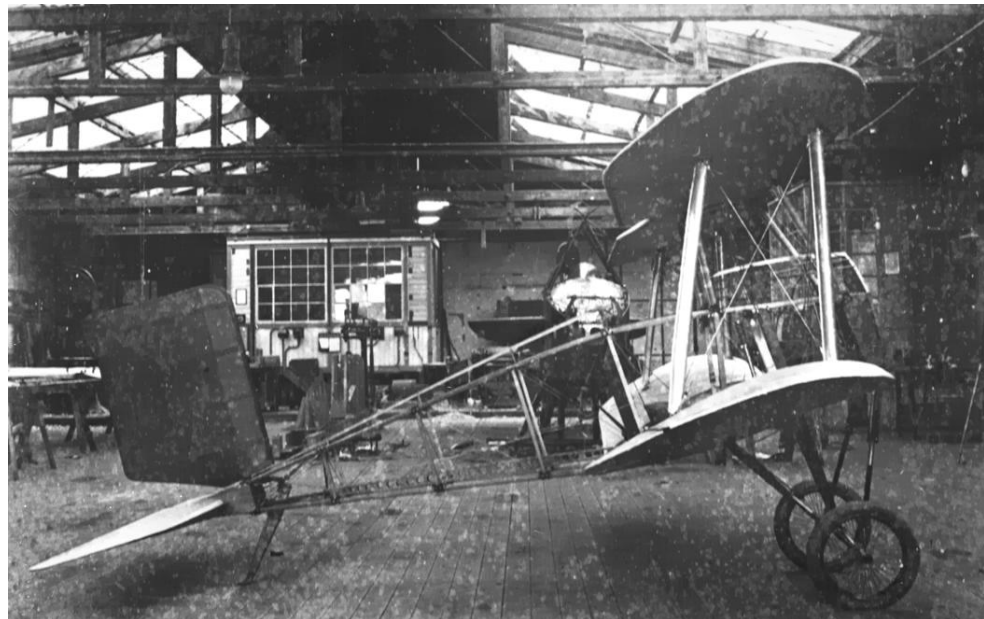
Zurück in das Jahr 1926: Um den Kunstflug systematisch zu erforschen und die verschiedenen Flugzustände praktisch erproben zu können, bestellte die Deutsche Verkehrsflieger-Schule (DVS) 1926 bei der Bäume Aero GmbH ein „Spezialflugzeug für das Studium des Kunstflugs“.

Entwurf und Konstruktion

Walter Günter entwarf einen kleinen Doppeldecker mit kurzem gedrungenem Rumpf, der die Typenbezeichnung B V und den Beinamen „Puck“ erhielt (nach einer zwerghenwüchsigen Figur aus der germanischen Mythologie, später auch von Shakespeare im „Sommernachtstraum“ benutzt). Abweichend von der bisher praktizierten und bewährten Bauweise wurde die Zelle als Holzgerüst mit Stoffbespannung ausgelegt. Vermutlich war in diesem Fall Festigkeit wichtiger als Geschwindigkeit, und eine vergleichbar stabile Zelle mit Sperrholzbeplankung wäre erheblich schwerer geworden.



*(oben):
Die B V „Puck“ im fortgeschrittenen Baustadium auf dem Flugfeld in Fuhlsbüttel. Dank der fehlenden Stoffbespannung kann man den Aufbau des Rumpfes gut erkennen. Die gesamte Motorpartie fehlt noch.*



*(rechts):
Die Maschine im selben Bauzustand in der Werkstatthalle der Bäumer Aero GmbH (Halle VII). Der Glaskasten im Hintergrund stellte das sog. „Büro“ der Firma dar.*

Der einsitzige Rumpf hatte rechteckigen Querschnitt und bestand aus einem Holzgittergerüst mit innenliegender Drahtverspannung. Die Verkleidung sollte mit Flugzeugleinen erfolgen, nur der Rumpfbug trug eine Haube aus Aluminiumblech.

Das Leitwerk war ebenfalls eine Holz/Stoff-Konstruktion. Seiten- und Höhenruder hatten rechteckigen Umriß, waren entlastet und wie beim „Sausewind“ als Balanceruder ausgebildet, d. h. ohne Dämpfungsflossen. Damit sollte eine hohe Steuerempfindlichkeit und Wendigkeit des „Puck“ gewährleistet werden. Das Seitenruder wurde per Seilzug, das Höhenruder über Stoßstangen betätigt.

Das Fahrwerk besaß eine geteilte Achse, die in der Mitte über ein Gelenk mit einer V-Strebe abgestützt wurde. Die vier seitlichen Fahrgestellstreben (zwei auf jeder Seite) waren an den unteren Rumpfholmen angelenkt und mit Druckgummifederung ausgestattet. Der Sporn bestand aus Holz und war allseitig gefedert.

Das Tragwerk war als einstielliger verspannter Doppeldecker konzipiert und wies ein relativ dickes Profil auf. Ober- und Unterflügel hatten gleiche Spannweite, aber unterschiedliche Tiefe. Holme und Rippen bestanden aus Holz, die Stiele waren aus Stahlrohr. Zur Bespannung des gesamten Tragwerks diente Flugzeugleinen. Der durchgehende Oberflügel besaß eine leichte Pfeilung und nahm in der Mitte den Benzintank auf. Der geteilte Unterflügel hatte eine gerade Vorderkante,

wies dafür aber eine ausgeprägte V-Stellung auf. Die Holme des Unterflügels waren nicht parallel zueinander angeordnet, sondern liefen trapezförmig aufeinander zu, um eine besondere Sturzflugfestigkeit zu erzielen. Querruder befanden sich nur am Unterflügel. Sie waren stoffbespannt und wurden über Stoßstangen betätigt.



Der britische Sternmotor Armstrong-Siddeley „Genet“ (Leistung 65/75 PS, 48/55 kW) war für die B V „Puck“ vorgesehen. (Wikipedia)



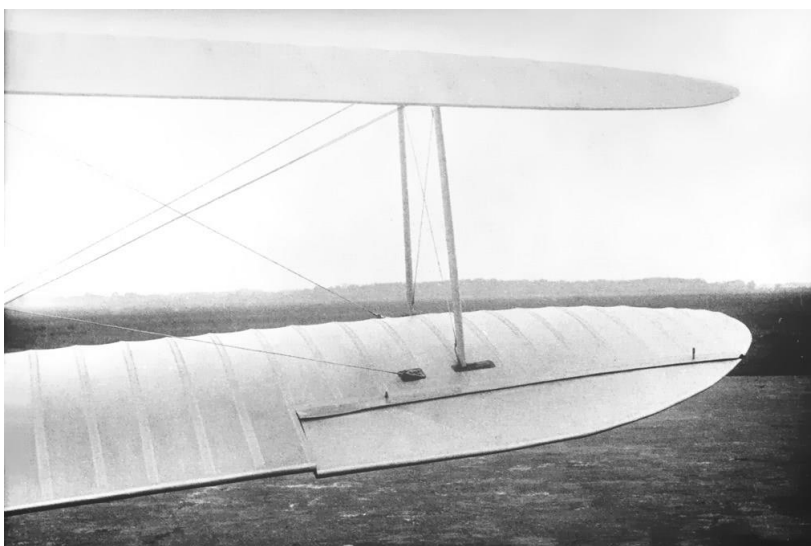
Detailaufnahme des „Puck“-Fahrwerks. Die äußeren Fahrgestellstreben waren alle mit Stoßdämpfern (Druckgummifederung) versehen. Die Stoffverkleidung der Radspeichen fehlt noch.

Als Triebwerk war ein englischer Fünfzylinder-Sternmotor vom Typ Armstrong-Siddeley „Genet“ mit einer Leistung von 65/75 PS (48/55 kW) vorgesehen. Ähnlich wie beim „Sausewind“ und „Alsterkind“ kam es Walter Günter auch beim „Puck“ darauf an, das leichteste Triebwerk seiner Leistungsklasse einzubauen. Und das war in der 70 PS-Kategorie der Armstrong-Siddeley-Motor, der zum Zeitpunkt der Entwurfsarbeiten am „Puck“ (Spätsommer 1926) gerade erst als Neuentwicklung auf dem Markt erschienen war. Sein Gewicht gab die Herstellerfirma mit 77 kg an. Damit erreichte er das äußerst günstige Leistungsgewicht von 1,03 kg/PS.

Ein vergleichbares deutsches Triebwerk wäre der 5-Zylinder Sternmotor Siemens Sh 10 gewesen. Er leistete 60/70 PS (44/51 kW), brachte aber 117 kg auf die Waage. Sein Leistungsgewicht war deshalb um einiges schlechter als beim „Genet“: 1,69 kg/PS.

So war die Entscheidung von Walter Günter, den Armstrong-Siddeley „Genet“ in die B V einzubauen, sachlich wohlbegründet. Aber welche Konsequenzen diese Triebwerkswahl noch für das ganze Flugzeug haben sollte, konnte im Herbst 1926 – bei Abschluß der Konstruktionsarbeiten – niemand ahnen.

Das Bauprogramm der Bäumer Aero GmbH sah für das Jahr 1927 die Fertigung von drei Stück B V „Puck“ vor. Als Werknummern waren vermutlich 108, 109 und 110 in Aussicht genommen. Das Programm kam aber in dieser Form nie zur Ausführung. Mit Sicherheit wurde das von der DVS bestellte Exemplar gebaut. Verschiedene Anzeichen deuten darauf hin, daß eine zweite Maschine wenigstens im Bau gewesen sein muß.



Das Tragwerk der B V »Puck« war eine Holzkonstruktion mit Stoffbespannung, die Stiele bestanden aus profiliertem Stahlrohr. Querruder befanden sich nur am Unterflügel, sie wurden über innenliegende Stoßstangen betätigt.

Der erste „Puck“

Die erste B V befand sich November 1926 bereits in der Fertigung und sollte ursprünglich Ende März 1927 vollendet sein. Offenbar zog man aber den Bau des „Sausewind III“ vor, denn am 1. Juni 1927, als jene Maschine ihren Erstflug ausführte, war der „Puck“ immer noch nicht fertig.

Verzögerungen hatte es vor allem wegen des Motors gegeben. Bei Anlieferung des Armstrong-Siddeley-Triebwerks stellte sich nämlich heraus, daß die Gewichtsangaben, die man im Spätsommer 1926 beim Hersteller eingeholt hatte und mit denen die Zelle berechnet worden war, nicht mit dem tatsächlichen Motorgewicht übereinstimmten. Das angelieferte „Genet“-Triebwerk war um gut 20 % schwerer! Eine Prüfung der Konstruktionsunterlagen zeigte, daß ein zeitraubender und kostspieliger Umbau erforderlich sein würde, um die vorgesehene Schwerpunktlage einhalten zu können.

Diese beiden Fotos, aufgenommen einige Wochen später (verglichen mit den Bildern auf Seite 2), zeigen die Maschine zu 80% fertig, inklusive Motoreinbau. Das Seitenleitwerk trägt inzwischen das Bäumer Aero-Emblem und den Typennamen „Puck“. Wegen der Probleme mit den Leergewicht des Armstrong-Siddeley-Sternmotors wurde das Flugzeug nie fertiggestellt.



Der „Puck“ war zu etwa 80 % fertig, Flügel und Leitwerk bereits bespannt, als man den Bau vorläufig einstellte. Das Konstruktionsbüro war mitten in Überlegungen, in welcher Form und mit welchem Aufwand das Problem gelöst werden konnte, da brachte der tödliche Absturz von Paul Bäumer am 15. Juli 1927 in Kopenhagen alle Arbeiten vorläufig zum Erliegen.

Fast ein Jahr stand der unfertige „Puck“ in der Halle der Bäumer Aero GmbH und wartete auf bessere Zeiten. Erst im Sommer 1928 einigte man sich mit dem Auftraggeber DVS: Die Bäumer Aero sollte für den zusätzlichen Konstruktionsaufwand eine Nachzahlung von 5.000 RM erhalten und dafür die B V fertigstellen.

Der weitere Gang der Ereignisse ist leider nicht mehr lückenlos zu rekonstruieren. Es steht lediglich fest, daß die Umbauarbeiten im Herbst 1928 begannen und daß das RVM im Dezember 1928 die vereinbarten 5.000 RM überwies. Im Jahresbericht der Hamburger Luftaufsicht für 1928 heißt es zwar unter der Rubrik Bäumer Aero GmbH: *Weiterhin wurde das für Kunstflüge gebaute Spezialflugzeug „Puck“ fertiggestellt.* Aber diese Meldung scheint etwas vorschnell gewesen zu sein, denn ein Blick in die kaufmännischen Unterlagen der DVS zeigt, daß von Fertigstellung des „Puck“ weder 1928 noch 1929 die Rede sein konnte. Im Prüfungsbericht der Deutschen Revisions- und Treuhand-AG, Berlin, über den Jahresabschluß der DVS zum 31.03.1930 steht u. a. folgender Vermerk:

„Bäumer Aero GmbH, Hamburg

RM 40.241,20

Anzahlung für ein zu lieferndes Flugzeug. Inzwischen ist die DVS mit Rücksicht auf die unsicheren Verhältnisse bei der Bau-firma vom Vertrag zurückgetreten und hat sich die erst teilweise fertiggestellte Maschine übereignen lassen. Eine Fertigstellung in ihren eigenen Werkstätten hält die DVS angesichts der noch zu erwartenden hohen Kosten für nicht vertretbar. Die Forderung, die als uneinbringlich angesehen werden muß, wurde in voller Höhe zurückgestellt.“

Mit den „unsicheren Verhältnissen bei der Baufirma“ deuteten die Prüfer vorsichtig an, daß die Bäumer Aero GmbH in einer katastrophalen Finanzlage steckte: Ende Dezember 1928 mußte der Werftbetrieb stillgelegt und das Personal entlassen werden. Mitte 1929, nachdem neues Kapital zur Verfügung stand, kam es zwar zu einer Wiedereröffnung, aber ein Jahr später ging die Bäumer Aero GmbH endgültig in Liquidation.

Der sicherungsübereignete „Puck“ wurde 1930, als die Bäumer Aero GmbH ihre Pforten schloß, zur DVS verfrachtet und dort auf Lager genommen. Die letzte Notiz über den Bäumer-Doppeldecker findet sich im Protokoll einer Sitzung des Kuratoriums der DVS am 13.01.1933:

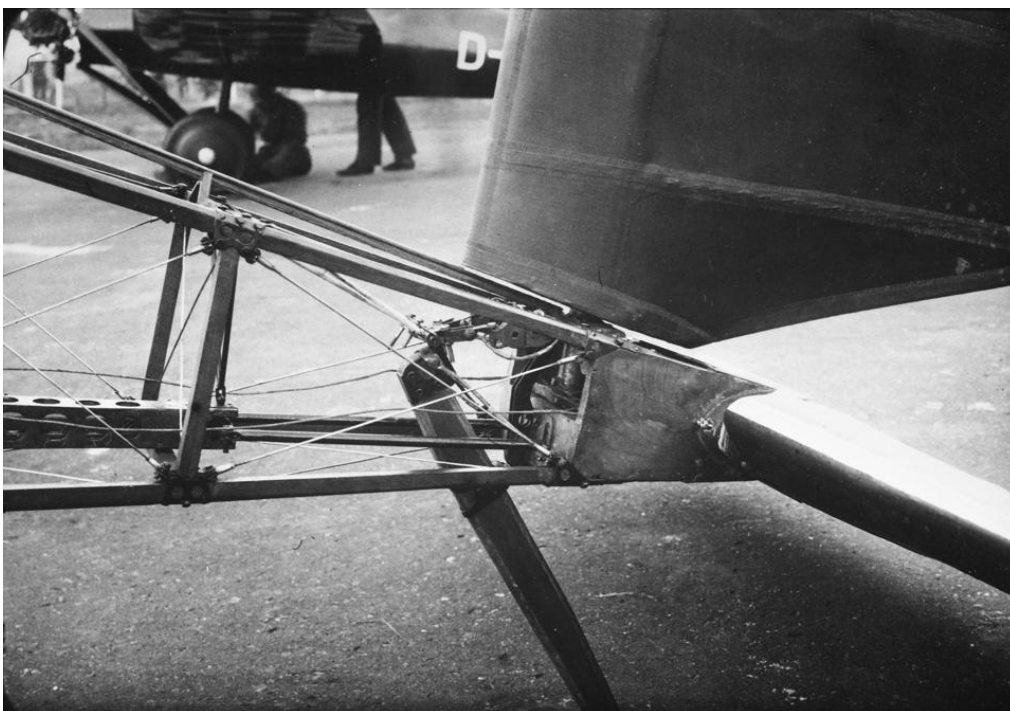
„Es wird von der Ausbuchung der Forderung gegen die Bäumer Aero GmbH zustimmend Kenntnis genommen und der Geschäftsleitung anheimgestellt, das für die Gesellschaft unbrauchbare Flugzeug „Puck“ zu Lehrzwecken zu verschenken oder es zu verschrotten.“

Welches Ende die B V nun nahm – Lehrmittel oder Schrott – ließ sich nicht mehr feststellen.

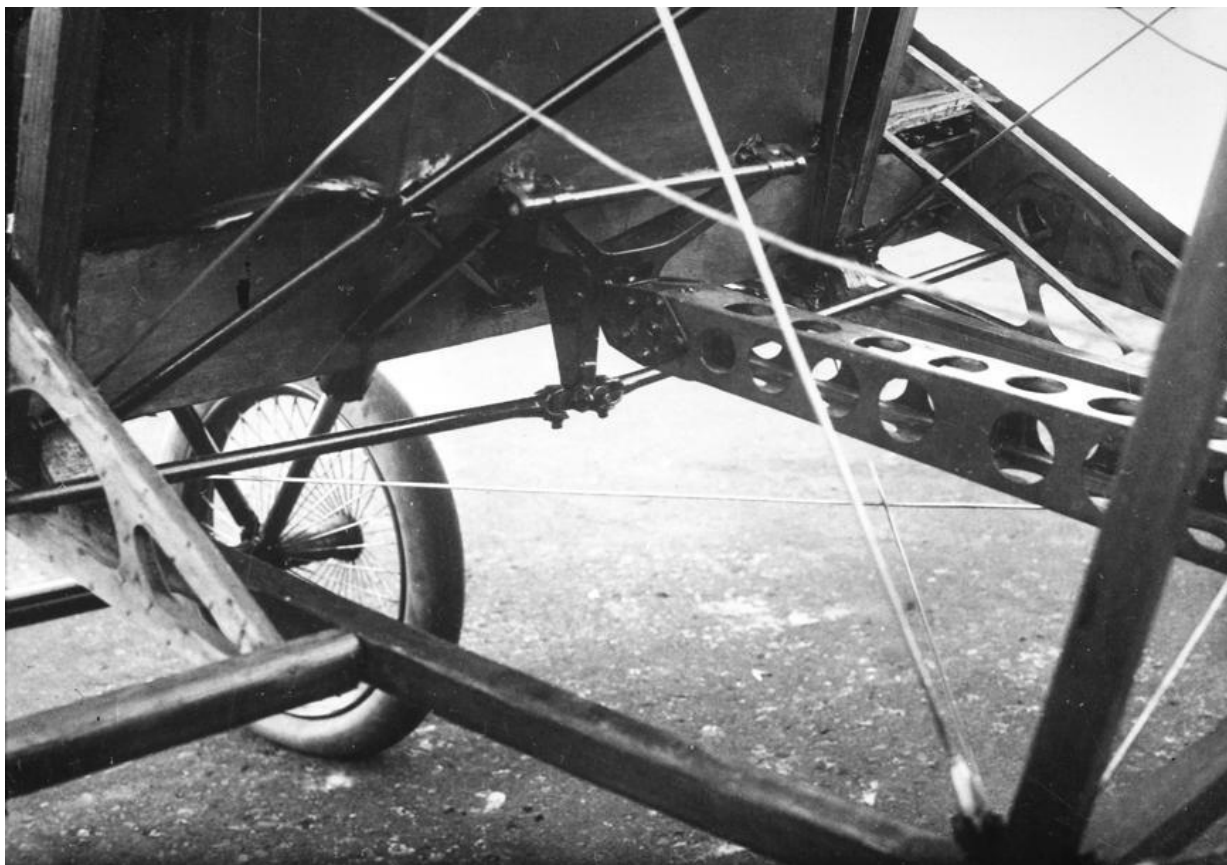
Ein zweiter „Puck“ ?

Die Existenz einer zweiten Maschine kann, wie bereits erwähnt, anhand der spärlichen Unterlagen nur vermutet werden. Da ist einmal die freie Werknummer 109, für deren Belegung kein anderer Bäumer-Typ in Frage kommt. Und da ist eine Aussage von Gerhard Fieseler in seinem Buch „Meine Bahn am Himmel“, die auf eine zweite B V hindeutet: Fieseler berichtet, daß Paul Bäumer im Frühjahr 1927 bereits ungeduldig auf die Fertigstellung seines „Puck“ wartete. Er wollte endlich eine Maschine zur Verfügung haben, die es im Kunstflug-Wettkampf mit der von Fieseler geflogenen Raab-Katzenstein „Schwalbe“ aufnehmen konnte.

Da die DVS den ersten „Puck“ fest geordert hatte, läßt Fieselers Schilderung nur den Schluß zu, daß gleichzeitig eine zweite Maschine vom Typ B V aufgelegt worden sein muß, die Bäumer für sich reserviert hatte – eben die Werknummer 109. Auf Grund der technischen Probleme, die sich beim ersten „Puck“ ergaben, ist der Bau der zweiten B V dann sicherlich nach Bäumers Tod eingestellt worden.



Detailaufnahme des Rumpfhecks. Man kann gut die Anlenkung des Sporns sowie die Betätigung des Höhenruders per Stoßstange erkennen. Im Hintergrund steht die flugfertige B IV „Sausewind“ D-1158.



Anlenkung der Steuerungselemente im Rumpf hinter dem Führersitz. Die Stangen für die Querruderbetätigung verliefen links und rechts in das Innere der unteren Tragdecks, die Betätigungsstange für die Höhensteuerung wurde im Innern des gelochten Vierkant-Hohlprofils zum Heck geführt.

Baumusterbeschreibung Bäumer B V „Puck“

Einsitziger Kunstflug-Doppeldecker, Zelle in Holzbauweise mit Stoffbespannung.

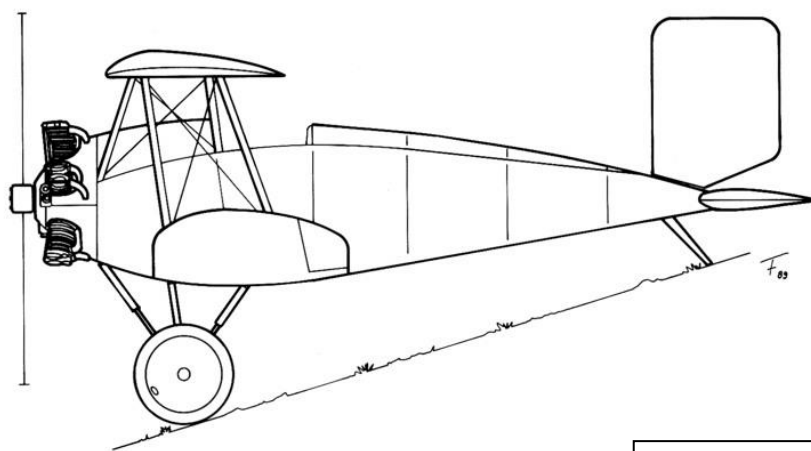
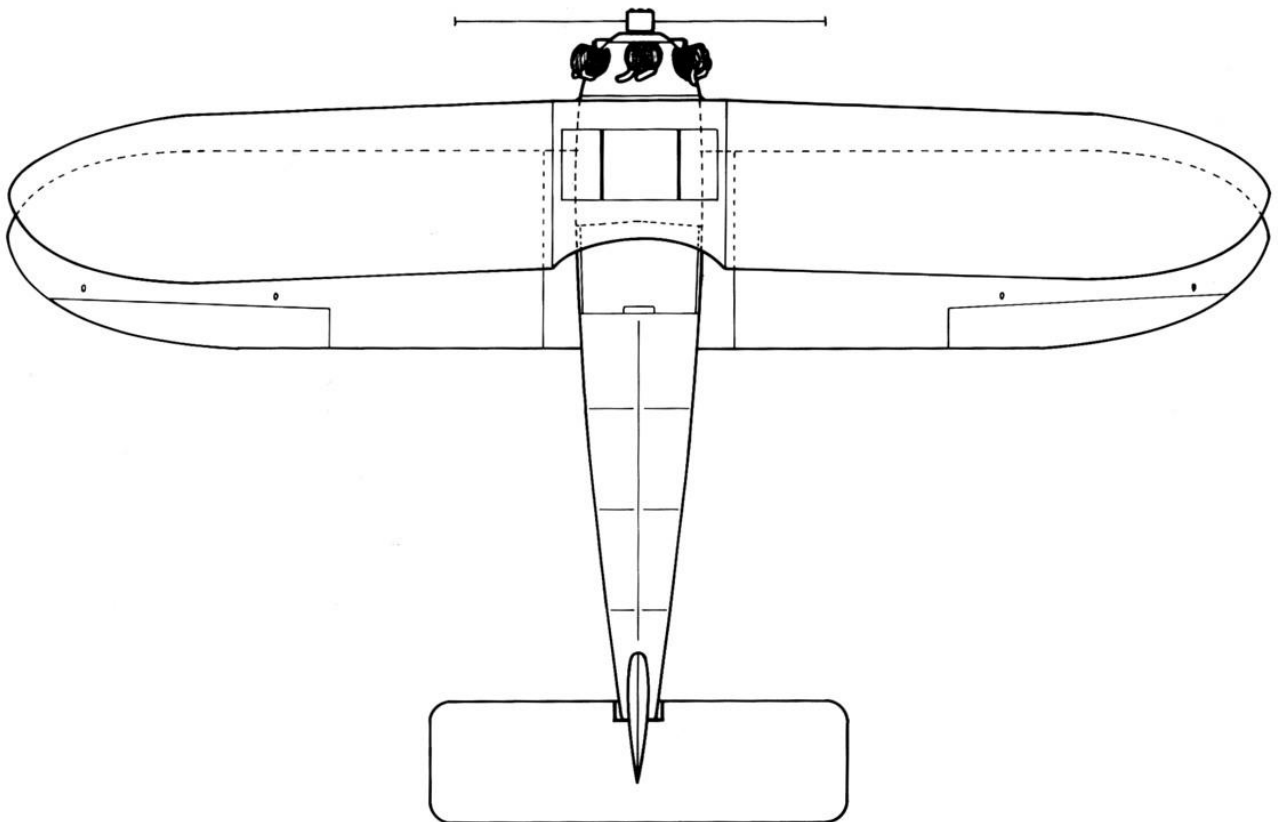
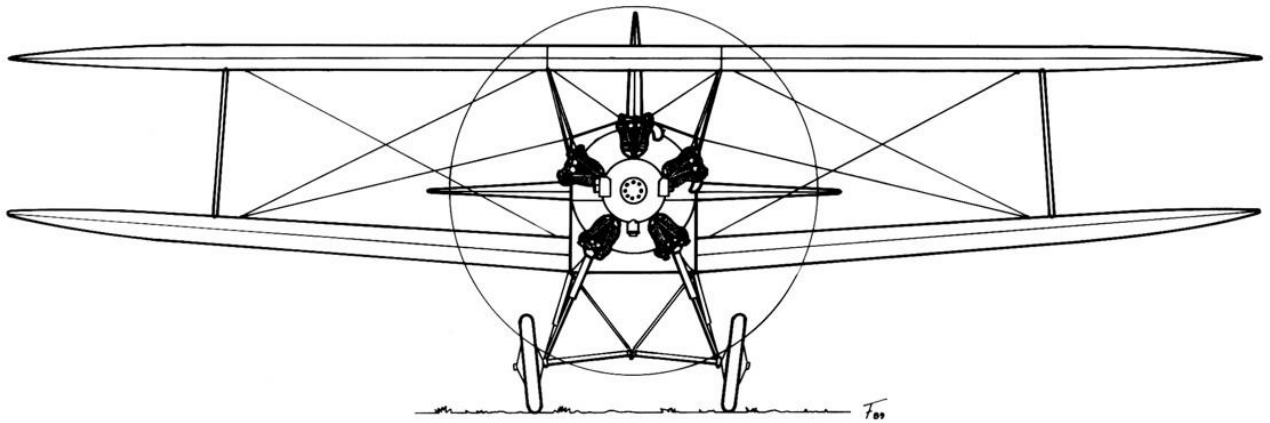
Einstieliges verspanntes Doppeldeckertragwerk mit relativ dickem Profil. Holme und Rippen aus Holz, Stiele aus Stahlrohr, Bespannung aus Flugzeugleinen. Flügel leicht gestaffelt, rechteckiger Umriß mit ellipsenförmigen Spitzen. Gerade durchgehender Oberflügel, in der Mitte Benzintank. Geteilter Unterflügel, V-förmig angestellt. Querruder nur am Unterflügel, betätigt über Stoßstangen.

Kurzer, gedrungener Rumpf mit rechteckigem Querschnitt, aufgebaut als Holzgittergerüst mit innenliegender Drahtverspannung. Bughaube aus Aluminiumblech.

Rechteckiges Leitwerk, ausgebildet als Balanceruder, d. h. ohne Dämpfungsflossen. Seitenruder per Seilzug, Höhenruder über Stoßstangen betätigt. Alle Ruder entlastet.

Fahrwerk mit geteilter Achse, in der Mitte gelenkig abgestützt durch eine V-Strebe, an den Seiten mit vier I-Streben. Druckgummifederung. Schwanzsporn aus Holz, drehbar und allseitig gefedert.

Fünfzylinder-Sternmotor Armstrong-Siddeley „Genet“, Leistung 65/75 PS. Zweiblatt-Holzluftschraube Fabrikat Schwarz-Propellerwerk, Berlin.

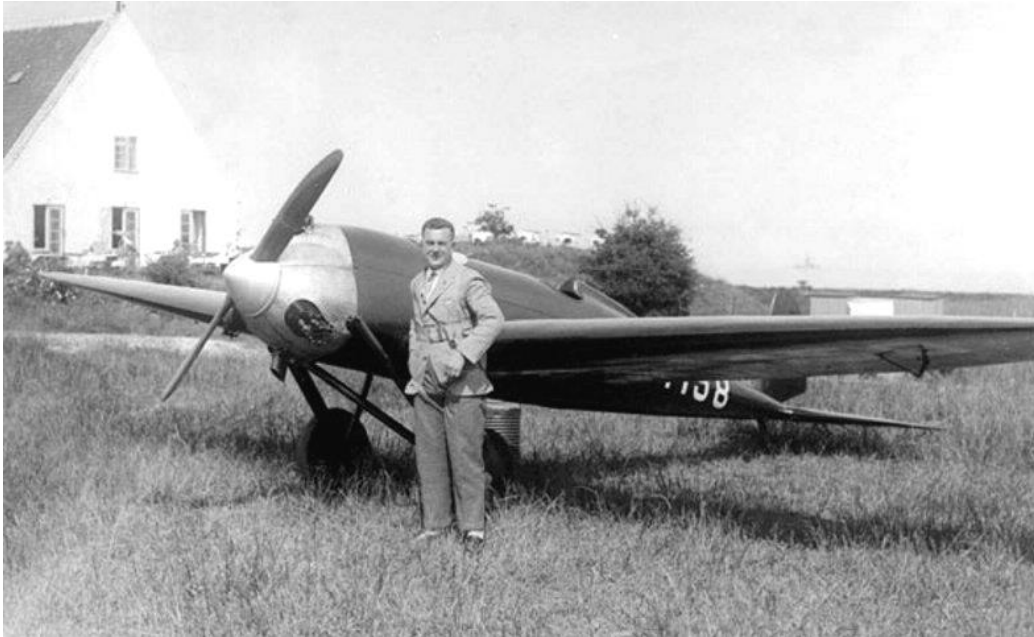


Bäumer B V „Puck“

Fliegertod von Paul Bäumer

Am 13. Juli 1927 startete Paul Bäumer in Hamburg mit der D-1158 nach Kopenhagen, um den „Sausewind“ dort Kaufinteressenten vorzuführen – wie es offiziell hieß. Was der breiten Öffentlichkeit verborgen blieb: Die Rohrbach-Werke, die in Kopenhagen ein eigenes Flugzeugwerk betrieben (um dort Maschinen herzustellen, die in Deutschland aufgrund alliierter Beschränkungen nicht gebaut werden durften), hatten bei Bäumer angefragt, ob er bereit wäre, den neuentwickelten schweren Jagdeinsitzer Ro IX „Rofix“ einer türkischen Abnahmekommission vorzuführen, die sich zu Kaufverhandlungen gerade in Dänemark aufhielt. Und Bäumer hatte zugesagt.

Von diesem Ausflug nach Dänemark kehrte Bäumer nicht mehr zurück: Am 15.7.1927 verunglückte er tödlich beim Probe-fliegen des Rohrbach-Musters.

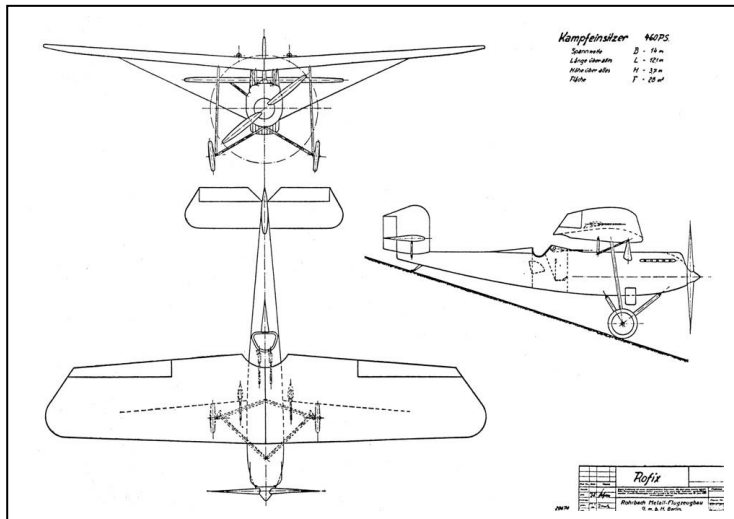


Paul Bäumer vor der D-1158 im Flughafen Kopenhagen-Kastrup. Aufnahmedatum: 13./14. Juli 1927, also ein oder zwei Tage vor seinem tödlichen Absturz bei Kopenhagen. (Slg. Borgmann)

Bei seinem folgenschweren letzten Flug mit der „Rofix“ stieg Bäumer zunächst auf etwa 5.000 m Höhe und flog ein paar Rollen. Anschließend trudelte er bis auf etwa 3.000 m und nahm die Maschine dann aus dem Trudeln heraus. Einige Augenblicke später begann die Maschine aber erneut zu trudeln. Obwohl Bäumer sofort wieder Gas gab, gelang es ihm nicht, die Maschine aus dem Trudeln herauszubringen. Er versuchte insgesamt dreimal, das Trudeln zu beenden, wie verschiedene Beobachter am Boden aus dem Aufheulen des Motors schließen konnten. Aber er schaffte es nicht – stattdessen wurde die Trudelbewegung immer steiler. Im letzten Moment versuchte Bäumer noch auszusteigen, um sich mit dem Fallschirm zu retten, aber das gelang ihm nicht mehr. Sekunden später prallte die Maschine mit hoher Fahrt fast senkrecht in das Wasser der Ostsee.



Der Jagdeinsitzer Rohrbach Ro IX „Rofix“ in rotem Anstrich und bereits versehen mit türkischen Hoheitsabzeichen.



Frühe Ausführung des Jagdeinsitzers Rohrbach Ro IX „Rofix“, als Motorleistung wurden auf dieser Zeichnung nur 460 PS genannt. Die von Paul Bäumer geflogene Version hatte einen BMW VI-Motor von 750 PS Höchstleistung.

Die Ursache für den Unfall war mit ziemlicher Sicherheit in den gefährlichen Trudeleigenschaften der „Rofix“ zu suchen. Bereits im Januar 1927 war Rohrbach-Werkpilot Werner Landmann mit einer Schwestermaschine abgestürzt, und zwar in der gleichen Art und Weise wie jetzt Paul Bäumer. Landmanns Maschine erlitt ebenfalls Totalschaden, er selbst hatte aber mehr Glück als Bäumer und wurde „nur“ verletzt. In dem halben Jahr, das seitdem vergangen war, hatten die Rohrbach-Konstrukteure zwar diverse Änderungen an dem Flugzeug vorgenommen, aber offenbar mit wenig Erfolg.

Ein interessantes Licht auf die Frage nach den Ursachen warf ein Brief von Paul Bäumers altem Kriegskameraden Harry von Bülow-Bothkamp, den dieser eine gute Woche nach dem Todessturz schrieb und der am 26.7.1927 im „Holsteinischen Courier“ (Neumünster) veröffentlicht wurde. Von Bülow-Bothkamp war selbst ein hervorragender Flugzeugführer, ehemaliger Jagdpilot im Weltkrieg, und hatte zusammen mit Paul Bäumer die Geschäftsführung der Bäumer Aero GmbH inne.

In dem Brief hieß es unter anderem:

„Ich las in der Presse einen ausführlichen Bericht über den Todessturz Bäumers, der sich mit den Ursachen des Unglücks beschäftigte. Ich halte es für meine unbedingte Pflicht, zu diesem Bericht Stellung zu nehmen, da ... für den Außenstehenden leicht der Eindruck erweckt wird, als wäre die Maschine technisch einwandfrei gewesen und die Ursache der Katastrophe läge in Bäumer selber (Ohnmacht) oder seinem fliegerischen Können begründet, wo doch das gerade Gegenteil der Fall ist.

Die Maschine, auf der Bäumer den Tod fand, war bereits mehrmals grundlegend umgebaut worden. Der Grund dafür war, daß [sie] weder den Erfordernissen einer modernen Jagdmaschine im entferntesten entsprach noch einwandfreie fliegerische Eigenschaften hatte. In ihrer ersten Gestalt hatte sie vor etwa sieben Monaten auch den Flieger Landmann fast das Leben gekostet, auch er bekam die Maschine aus dem Trudeln nicht wieder heraus, schlug ebenfalls hart im Wasser des Oeresund auf, und daß er mit dem Leben davonkam, ist ein Wunder.

Daraufhin wurden verschiedene Änderungen an der Maschine vorgenommen; bei den ersten Probeflügen zeigt sich nun aber, daß die Maschine erst recht fliegerisch nicht einwandfrei war. Darauf wurde sie nochmals umgebaut und in dieser Gestalt hat nun Bäumer auf ihr den Tod gefunden.

Warum hat Bäumer die Maschine aus dem Trudeln nicht wieder allmählich aufrichten können? Das Trudeln zunächst ist kein gewagtes Kunststück, sondern unbedingtes Erfordernis für jede Jagdmaschine, es ist eine Flugfigur, die im Kriege jedem Jagdflieger bekannt und geläufig war. Bei der Rohrbach-Maschine lagen Hauptfehler und -Gefahr in dem enormen Gewicht von 2100 Kilo einerseits und in dem endlos langen Rumpf andererseits. Kamen diese ungeheuren Massen mit dem Hauptgewicht des Motors von 800 PS an der Spitze des Rumpfes ins Stürzen, so konnte das Höhensteuer nicht mehr ausreichen, um die Maschine aufzurichten.

Bäumer ist von allen Seiten gewarnt worden, die Maschine zu fliegen. Es war hier wieder seine allbekannte Gutmütigkeit und Hilfsbereitschaft, die ihn die Bitte der Rohrbachwerke erfüllen ließ, die Maschine nach allen Richtungen auszuprobieren, um ... ein einwandfreies Urteil über die Eigenschaften der Maschine zu bekommen. Diese Hilfsbereitschaft hat ihn das Leben gekostet.

Aufrichten konnte er die Maschine nicht wieder, nachdem sie infolge ihres ... Gewichts eine übernormale Fallgeschwindigkeit bekommen hatte, und kein Flieger der Welt hätte es gekonnt. Und warum er nicht mit dem Fallschirm absprang, als er sah, daß er die Maschine nicht mehr fangen konnte? Diese Frage wird immer ungeklärt bleiben. An eine Ohnmacht glaube ich nicht – Bäumer, dieser kraftstrotzende Mann wurde nicht ohnmächtig, dazu kenne ich ihn zu gut.

Ich glaube weit eher, daß er nicht aus der Maschine herauskommen konnte. Bei der enormen Fallgeschwindigkeit und der damit verbundenen Drehbewegung des Flugzeuges wurde er derartig in die Maschine hineingepreßt, daß er sozusagen wie festgenagelt auf seinem Sitz saß. Und die Absicht abzuspringen, ist ja dadurch bewiesen, daß er sich losgeschnallt hatte. Aber, wie gesagt, wird diese Frage stets im Dunkel bleiben.

So ist Bäumer ... das Opfer einer absoluten Fehlkonstruktion geworden.“



Bergung aus etwa 9 Metern Wassertiefe:

Links wird gerade das Rumpfmittelstück an die Oberfläche gehoben. Im Cockpit sitzt noch, vornübergebeugt, der tote Paul Bäumer.

Das untere Bild zeigt die Bergung der durch den Aufprall arg demolierten Flügelhälften.



Trauerfeier für Paul Bäumer auf dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel. Eine große Menschenmenge stand Spalier für die pferdebespannte Geschützlafette (links), auf welcher der Sarg in die geöffnete Bäumer-Flugzeughalle transportiert wurde. Dort fand die offizielle Gedenkfeier statt.



Bäumeer-Ehrenmal, geschaffen von Richard Kuöhl und enthüllt am Himmelfahrtstag 1929. Es stand unweit des Flughafen-Hauptgebäudes am damaligen Paul-Bäumeer-Platz. Durch die Sockel-Inschriften links „Über uns die Fliegerei“ (Leitspruch von Paul Bäumeer) und rechts „Errichtet 1929 Hamburger Verein für Luftfahrt“ wurde der Name „Paul Wilhelm Bäumeer“ eingerahmt.



Von dem Bäumeer-Ehrenmal sind nur noch diese Reste übriggeblieben. Der „fliegende Mensch“ und der untere Teil des Sockels sind im Zuge der Bauarbeiten für die neue Verkehrsanbindung des Flughafens Fuhlsbüttel „abhanden gekommen“.



Heute erinnert in Hamburg nur noch dieser hohe Grabstein in Form eines stilisierten Kreuzes an Paul Bäumeer. Er steht auf dem Zentralfriedhof Hamburg-Ohlsdorf und wurde ebenfalls von Richard Kuöhl geschaffen, dessen Werkstatt schon das oben gezeigte Bäumeer-Ehrenmal von 1929 entstammte.

Der etwa 7 Meter hohe Obelisk im Hintergrund hat nichts mit Paul Bäumeer zu tun, sondern ist das Denkmal für die 12 Todesopfer des Flugzeugabsturzes der viermotorigen Lufthansa-Ju 90 in Bathurst (Westafrika) am 26. November 1938.

Wirtschaftliche Probleme

Das Jahr 1927 hatte für die Bäume Aero recht aussichtsreich begonnen. Die vorhandene Fertigungskapazität sollte mit dem Bau von drei „Sausewind“ und drei „Puck“ voll ausgelastet werden, und im Konstruktions- und Entwurfsbüro beschäftigte man sich derweil mit der Entwicklung neuer Muster:

- Schulflugzeug mit deutschem Motor
- Express-Verkehrsflugzeug für vier Fluggäste
- schnelles, wendiges Einsitzerflugzeug.

Diese Typen sollten im Laufe des Jahres 1928 in die Fertigung gehen. Der Tod von Paul Bäumer am 15. Juli 1927 machte jedoch alle weitgesteckten Zukunftspläne zunichte. In der Folgezeit fehlte dem Unternehmen ganz offensichtlich die treibende Kraft. Nach Bäumers Tod verging fast ein Jahr, bis wieder ein neues Flugzeug die Werkshalle der Bäume Aero verließ (nämlich der „Sausewind IV“ im Mai 1928).

Auch die Neukonstruktionen kamen nur schleppend voran. Das Schulflugzeug „Schnecke“ konnte erst im Oktober 1928 zu seinem Jungfernflug starten. Das Express-Verkehrsflugzeug war zwar im September 1928 fertig durchkonstruiert, ein Bau kam aber in absehbarer Zeit aus finanziellen Gründen nicht in Frage. Und das schnelle, wendige Einsitzerflugzeug erreichte in dieser Form erst gar nicht die Baureife, sondern wurde zu einem Zweisitzer weiterentwickelt (siehe Bäume B VI „Libelle“).

Als neuer Geschäftsführer der Bäume-Aero GmbH wurde am 15.9.1927 Assessor Rudolf Schröck bestellt, wohnhaft in Hamburg und ehemaliger Kriegsflieger. Am 25.9.1928 löste ihn Ing. Friedrich Wilhelm Papenmeyer in dieser Funktion ab. Papenmeyer war bei der Bäume-Aero als ehemaliger Vorsitzender der Akaflieg Hannover kein Unbekannter (vgl. S. 70).

In den Jahren 1927 und 1928 hatten nur zwei Maschinen verkauft werden können – zu wenig, um mindestens ein ausgeglichenes Ergebnis zu erzielen. Am 30. Dezember 1928 mußte der Werftbetrieb seine Pforten schließen, alle Arbeiter wurden entlassen. Mittlerweile hatten sich nämlich Schulden in Höhe von rund 100.000 RM angesammelt. Hauptgläubiger waren der Hamburger Staat, Harry von Bülow-Bothkamp, Frau Martel Bäumer sowie Fritz Papenmeyer, der Geschäftsführer der Bäume Aero GmbH.

Um die Geschäfte wieder in Gang zu bringen, versuchte der hamburgische Bürgermeister Dr. Petersen zwar im Dezember 1928, aus Berlin die Zusage für einen Reichsauftrag via DVS in Höhe von 100.000 - 150.000 RM zu erhalten. Das RVM sah sich aber außerstande, eine solche Bestellung zuzusagen.

Im Frühjahr 1929 kamen jedoch Verhandlungen mit der ebenfalls in Hamburg ansässigen Luftfahrtfirma „Aero G.m.b.H.“ zu einem positiven Abschluß. Am 8. Mai 1929 wurde ein Fusionsvertrag zwischen Bäume Aero GmbH und Aero GmbH unterzeichnet. Die neue Firma, deren Geschäftsanteile zur Hälfte bei Harry von Bülow-Bothkamp und zur anderen Hälfte bei Herbert Spiesen (dem Mitinhaber der Aero GmbH) lagen, firmierte weiter unter dem Namen „Bäume Aero G.m.b.H.“ Geschäftsführer blieb Fritz Papenmeyer.

Nachdem auf diese Weise die finanzielle Basis gesichert war, konnte auch der Werftbetrieb wieder aufgenommen werden. Man entschied sich für den Bau des wendigen Höchstleistungsflugzeuges, das schließlich im Dezember 1929 in zweisitziger Form als Bäume B VI herausgebracht wurde, und für die Fortsetzung der Arbeiten am Express-Verkehrsflugzeug, das vermutlich die Typenbezeichnung B VII erhielt.



*Konstrukteure der
Bäume Aero GmbH
etwa 1929 (v.l.n.r.):
Hörhold,
Max Kretschmar,
Wilhelm Beulecke.*

Schulflugzeug Bäume AFS-1 „Schnecke“

Der Weg zur Bäume „Schnecke“

Wie schon erwähnt, wurde 1927 im Entwurfsbüro der Bäume Aero neben anderen Typen ein „Schulflugzeug mit deutschem Motor“ in Angriff genommen – so die vorläufige Arbeitsbezeichnung des Projekts. Den Anstoß zur Entwicklung dieses Musters gaben die Akademische Fliegergruppe der T.H. Hannover und das Flugwissenschaftliche Forschungsinstitut der T.H. Hannover unter der Leitung von Prof. Arthur Pröll, dem Inhaber des Lehrstuhls für Flugtechnik an der dortigen T.H. Zu beiden Institutionen bestanden seit längerer Zeit gute Kontakte (nicht zuletzt über die Brüder Günter!).

Eigentlicher Auslöser der ganzen Aktivität war ein Geschenk der Sportflug GmbH, Berlin gewesen, welches die Akaflieg Hannover im Herbst 1926 bekommen hatte, nämlich ein Exemplar des 1925 neu erschienenen Fünfzylinder-Sternmotors Siemens Sh 10. Nach interner Beratung in der TH Hannover hatte man entschieden, das geschenkte Triebwerk in einem Schulflugzeug zu verwenden und dafür kein am Markt vorhandenes Muster zu nutzen, sondern die Zelle in Hannover selbst zu entwerfen und zu bauen.

In den persönlichen Erinnerungen von Werner Allending, damals cand.mach. und Mitglied der Akaflieg Hannover, heißt es zum weiteren Ablauf: *„Daher erhielten wir – Gustav Koch und ich – eine auf Wirklichkeit abgestimmte Diplomaufgabe, nämlich die Flugzeugzelle für den Motor zu entwerfen. Dabei fiel mir die Aufgabe zu, die aerodynamische und statische Berechnung und Konstruktion auszuführen, während Koch die Konstruktion des Rumpfes durchzuführen hatte.“*

Im Zuge der Entwurfs- und Planungsarbeiten wurde wohl zum ersten Mal in Deutschland systematisch untersucht, welchen speziellen Anforderungen ein Anfänger-Schulflugzeug gerecht werden mußte:

- möglichst geringe Landegeschwindigkeit
- gute Steigfähigkeit
- Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit im Sturzflug
- hohe Längs- und Querstabilität
- geringere Trägheit als bisherige Schulmaschinen.

Ein Flugzeug, das diese Forderungen erfüllte, war nicht nur in hohem Maße für die Anfängerausbildung geeignet, sondern konnte auch zur Ausführung von schwierigeren Flugfiguren benutzt werden

Am 15.11.1926 reichte Werner Allending den Entwurf und die Konstruktion offiziell als Diplom-Arbeit ein. Als Resultat ergab sich, *„daß Prof. Pröll zufrieden war und sagte: ‘Nun, meine Herren, zeigen Sie, daß Ihre Berechnungen stimmen, und gehen Sie an die Ausführung des Flugzeuges.’ So wurde nach monatelanger Vorbereitung aus den Diplomarbeiten, den nachfolgenden Kontrollrechnungen und einem enormen Aufwand an Werkstattzeichnungen die Basis für die praktische Ausführung der Teile geschaffen. An diesen vielseitigen Vorarbeiten beteiligten sich mit Begeisterung – immer das langersehnte Schulflugzeug vor Augen – alle Akaflieg-Mitglieder.“*

Fritz Papenmeyer, damals Vorsitzender der Akaflieg Hannover, sah allerdings Probleme voraus, die Konstruktionspläne im T.H.-Institut bis zur Baureife zu bringen, ganz zu schweigen von den notwendigen Räumlichkeiten für die Bauausführung. Da es zwischen der T.H. Hannover und der Bäume Aero GmbH seit langem gute Kontakte gab (wie schon weiter oben erwähnt), schlug Papenmeyer vor, die kompletten Arbeiten von Hannover nach Hamburg zu verlegen.

Und so kam es zu einer Vereinbarung, daß die Firma Bäume Aero die konstruktive Ausarbeitung der Maschine überwachen und das Flugzeug in ihren Werkhallen auch bauen sollte. In der Akaflieg-Chronik hieß es dazu:



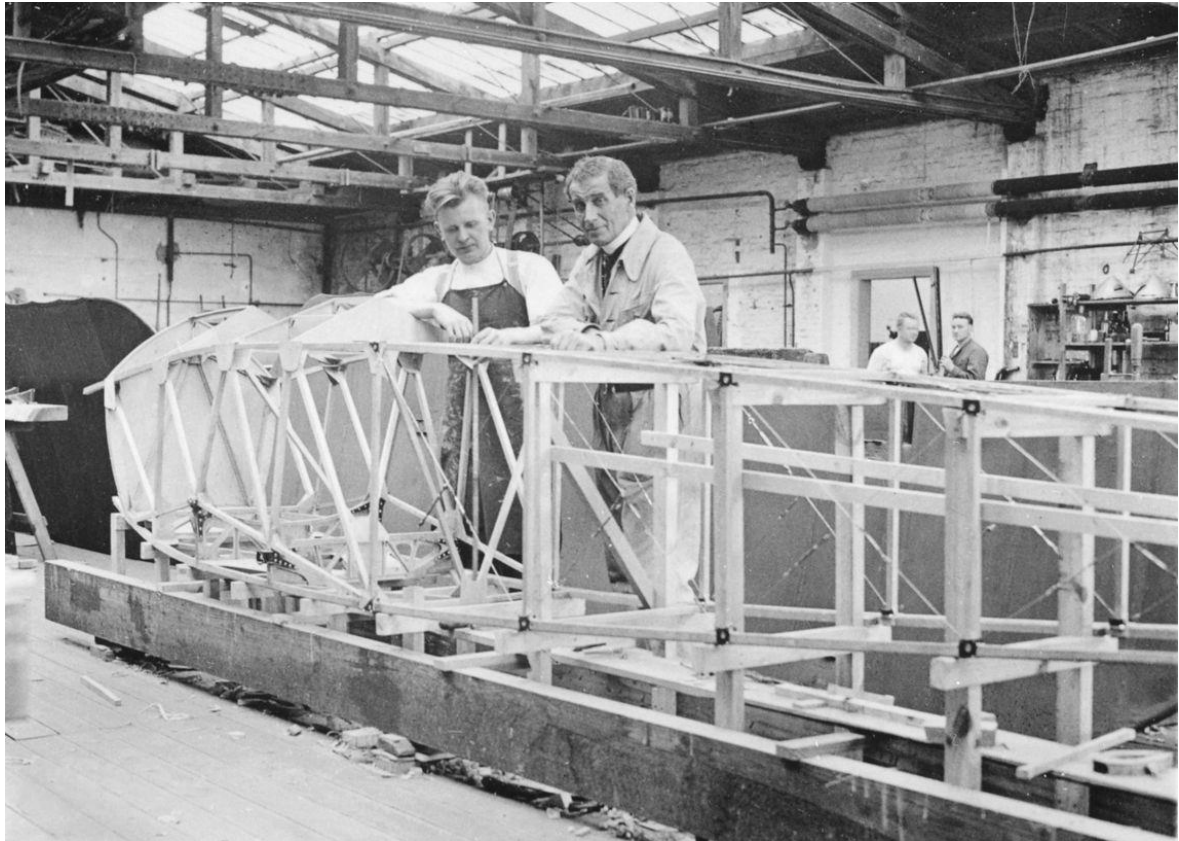
„Bei Bäume sollten die Zeichnungen konstruktionsreif gemacht und die Fertigung der Einzelteile vorgenommen werden. Woher die dazu benötigten Gelder kamen, ist nicht bekannt geworden. Jedenfalls zog eine verhältnismäßig große Gruppe von Hannover nach Hamburg. Neben Werner Allending waren es hauptsächlich Otto Madelung (der jüngere Bruder von Georg Hans), Otto Cuno, Hans Muss, Wolfgang Ziese, Werner Stratemann, Ewald Müller und Helmut Schreiber. Sie blieben jeweils unterschiedlich lange in Hamburg, überwiegend in den Semesterferien, aber auch im Semester.“

Das Konstruktionsbüro der Bäume Aero war ein separater Raum innerhalb der Werkstattthalle (VII). An den Zeichentischen stehen/sitzen: Helmut Schreiber, Siegfried Günter, Werner Allending und Otto Madelung (v.l.n.r.). (AFH-Archiv)

Eine Außenansicht dieses Glaskastens ist auf der Folgeseite, im Hintergrund des unteren Fotos, zu sehen.

Der im Mai 1927 aufgestellte Terminplan sah die Fertigstellung der Maschine zum Jahresbeginn 1928 vor. Nach dem Tod von Paul Bäumer ruhten die Arbeiten jedoch für längere Zeit, sodaß eine Einhaltung der geplanten Termine nicht möglich war.

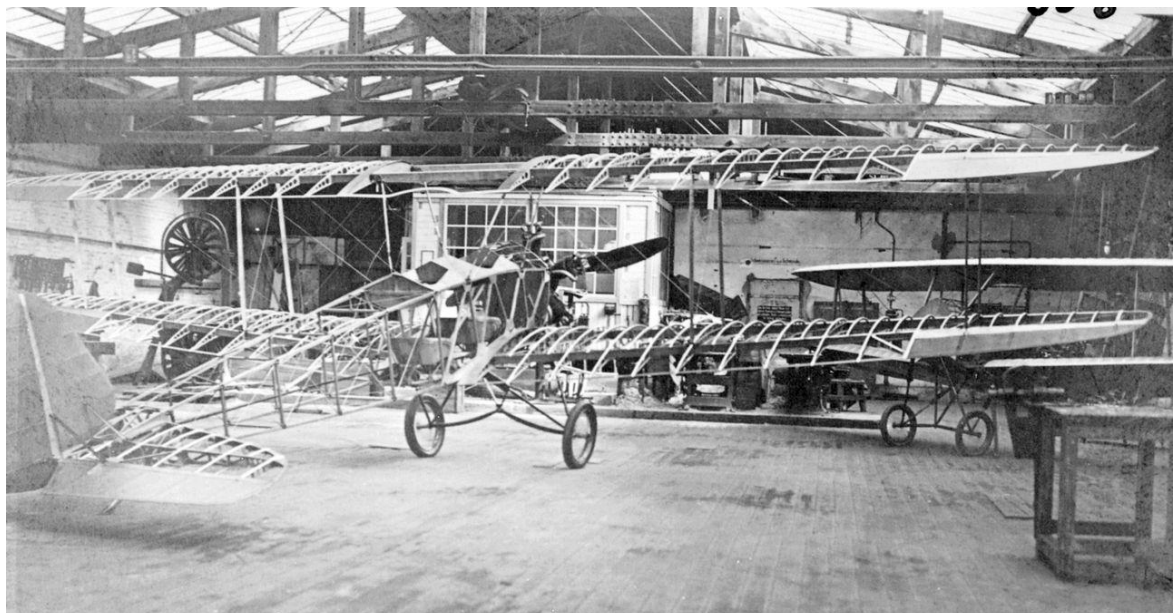
Erst im Frühjahr 1928 konnte die Projektierung abgeschlossen werden. Konstrukteur Werner Allerding erinnert sich: „Für die Bauausführung machte sich die beratende Tätigkeit der Gebrüder Günter und des Bäumer-Betriebsleiters Dipl.-Ing. Rudolf Isermann sehr günstig bemerkbar. Jedes unnötige Gramm wurde aus Beschlägen, Gurten und Holmen verbannt.“ So erklärt sich, daß die Maschine gegenüber der ursprünglichen Auslegung immer mehr Konstruktionsdetails erhielt, die ursprünglich für den „Puck“ entwickelt worden waren, zum Beispiel beim Rumpf, beim Fahrwerk und auch beim Motoreinbau.



(oben): Rumpfbau der AFS 1 „Schnecke“ in Halle VII der Bäumer Aero GmbH in Hamburg-Fuhlsbüttel. Hinter dem noch unbespannten Holzgittergerüst des Rumpfes stehen links Tischler Bentin und rechts Meister Elz.

(unten): Die fertige Zelle der „Schnecke“ mit Motor, aber ohne Stoffbespannung und andere Verkleidungen (mit Ausnahme der Ruderflächen), zwischengeparkt in Halle VII. Im linken hinteren Bildabschnitt, zum Teil verdeckt durch den Unterflügel der „Schnecke“, ist der abgestellte Bäumer-Einsitzer B V „Puck“ zu erkennen.

(beide Fotos Slg. v.Langsdorff)



Konstruktion

Das Ergebnis der Konstruktionsarbeiten war ein verspannter zweistieliger Doppeldecker, der die Typenbezeichnung AFS 1 und den Namen „Schnecke“ erhielt – offenbar eine Anspielung auf die geforderten Langsamflugeigenschaften. Daß von dem bisherigen Typennummernschema der Bäume Aero abgewichen wurde, hing mit der Akaflieg Hannover zusammen. Die Abkürzung AFS stand für „Akademische Fliegergruppe Schulflugzeug“.

Der zweiseitige Rumpf bestand aus einem Holzgittergerüst mit innenliegender Drahtversteifung und war stoffbespannt. Die Rumpflänge hatte man bewußt relativ groß gewählt, damit das Leitwerk genügend weit vom Schwerpunkt entfernt saß und eine gute Längsstabilität erreicht wurde. Um die zu erwartenden harten Landungsstöße gut verkraften zu können, waren die unteren Rumpfholme in der Gegend des Fahrwerks doppelt ausgeführt und durch Sperrholzstege miteinander verbunden. Der Motorbock bestand aus genietetem Stahlblech, der Rumpfbug trug vom Brandspant an eine Haube aus Aluminiumblech. Das trapezförmige Leitwerk war ebenfalls eine Holz-/Stoff-Konstruktion. Seiten- und Höhenruder hatten Dämpfungsflossen, um eine gute Stabilität zu gewährleisten. Das Höhenruder wurde über Stoßstangen bedient, das Seitenruder per Seilzug.

Das Fahrwerk war demjenigen des „Puck“ sehr ähnlich. Es hatte eine in der Mitte geteilte Achse, durch eine von den Rumpfuntergurten ausgehende V-Strebe gelenkig abgestützt. Die vier zu den Rumpfuntergurten führenden Streben besaßen alle Druckgummifederung. Der Sporn war drehbar im Heck gelagert und allseitig gummigefedert.

Das Tragwerk war in der Auslegung ein zweistieliger, verspannter Doppeldecker in zweiholmiger Bauweise mit solider Sperrholznase. Holme und Rippen bestanden komplett aus Holz, die Stiele waren aus Duralblech genietet. Zur Bespannung des gesamten Tragwerks einschließlich der Querruder diente Flugzeugleinen. Die Oberflügel besaßen einen Baldachin, der in der Mitte den Benzintank aufnahm. Ober- und Unterflügel hatten trapezförmigen Umriss mit gerader Vorderkante. Der Unterflügel besaß eine relativ starke V-Stellung. Die Trapezform der Flügel ermöglichte eine größere Holmhöhe in der Mitte und ergab infolge des gleichfalls größeren Holmabstandes und des kleineren Flügelmoments kleinere Knickkräfte. Außerdem wurde durch die Trapezform der Flügel auch die Massenverteilung verbessert. Die kastenförmig ausgebildeten Holme besaßen im Bereich des Innenflügels relativ großen Abstand und liefen nach außen hin stärker zusammen als der Trapezform des Flügels entsprach. Hierdurch blieb die Holmhöhe nach außen hin fast konstant.

Das gewählte Flügelprofil mit stark gewölbter Unterseite besaß die geringste Druckpunktwanderung von allen damals bekannten vieltragenden Profilen. Es hatte außerdem die gewünschte Eigenschaft, daß bei großem negativen Anstellwinkel der Widerstandsbeiwert schnell anwuchs und so ein Überschreiten der festgelegten Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h auch im Sturzflug nicht möglich war. Die Flügel waren mit kardanischen Beschlägen am Rumpf bzw. am Baldachin angeschlossen. Querruder befanden sich am Ober- und am Unterflügel. Sie wurden durch ein freischwingendes Drahtparallelogramm und kurze Stoßstangen betätigt.

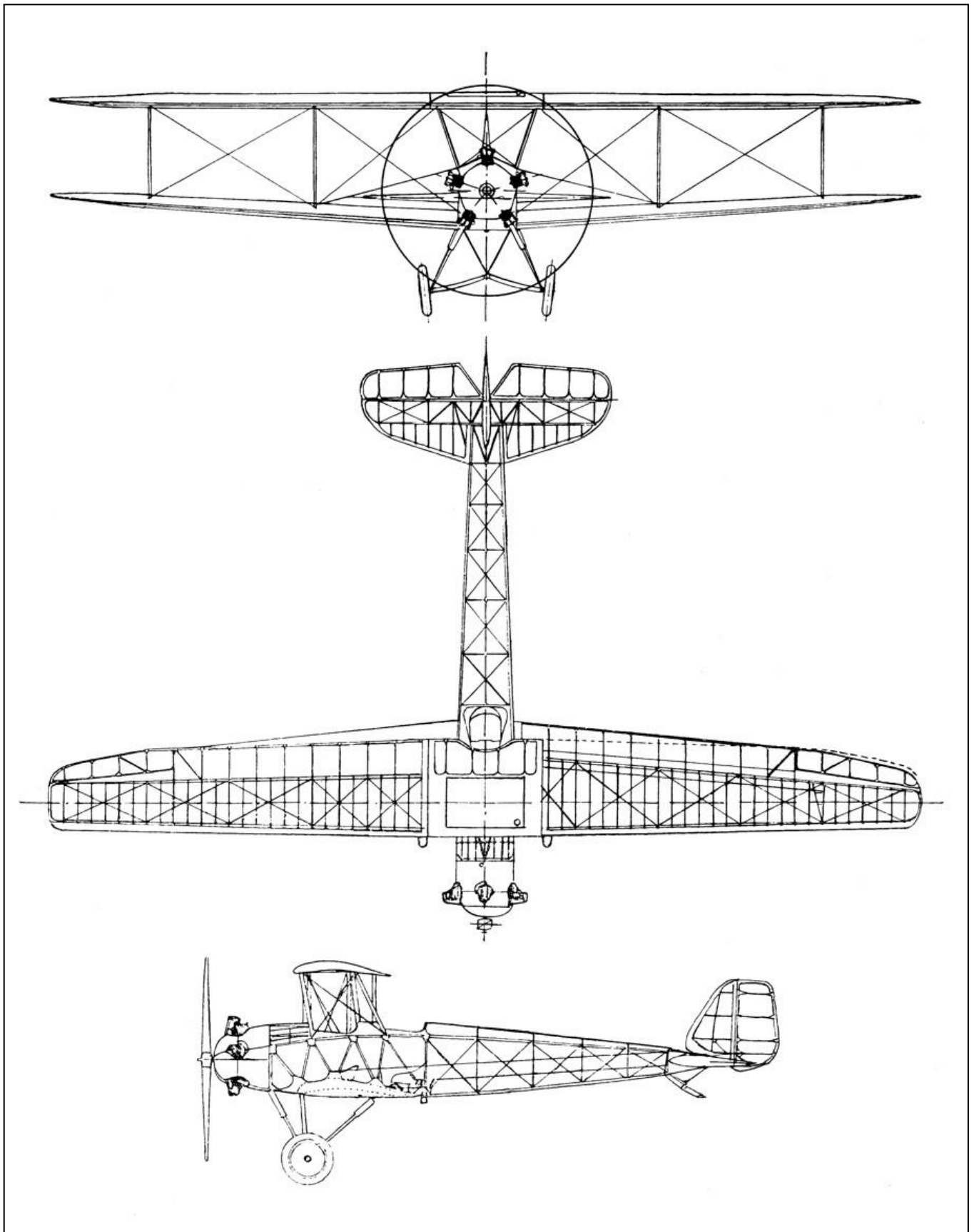
Als Antrieb diente, erstmals bei einem Flugzeug der Bäume Aero, ein deutsches Triebwerk – nämlich, wie schon geschildert, der 5-Zylinder-Sternmotor Siemens Sh 10 mit einer Leistung von 60/70 PS (44/51,5 kW). Als Propeller fiel die Wahl auf eine zweiblättrige Schwarz-Holzluftschraube.

Alles in allem stellte die „Schnecke“ eine äußerst zweckmäßige Konstruktion dar und war für den Schulbetrieb gut geeignet. Sie erinnerte in ihrer Auslegung an das britische Schulflugzeug Avro 504 E/N. Siegfried Günter gab auch offen zu, daß die angelsächsische Maschine in gewisser Hinsicht als Vorbild gedient hatte, weil sie dem „Ideal-Schulflugzeug“ in vielen Punkten schon recht nahe kam.

Trotz der erfolgversprechenden Konzeption kam es nur zum Bau einer Mustermaschine. Daß die „Schnecke“ nicht in größeren Stückzahlen gefertigt wurde, lag wohl hauptsächlich an der ungünstigen Zeit, in die sie hineingeriet (vgl. Kapitel „Wirtschaftliche Probleme“).



*Zelle der „Schnecke“ ohne Flügel, rechte Rumpfseite ohne Stoffbespannung,
Rumpfbug ohne Motorhaube (Slg. v.Langsdorff)*



Bäumer AFS 1 „Schnecke“

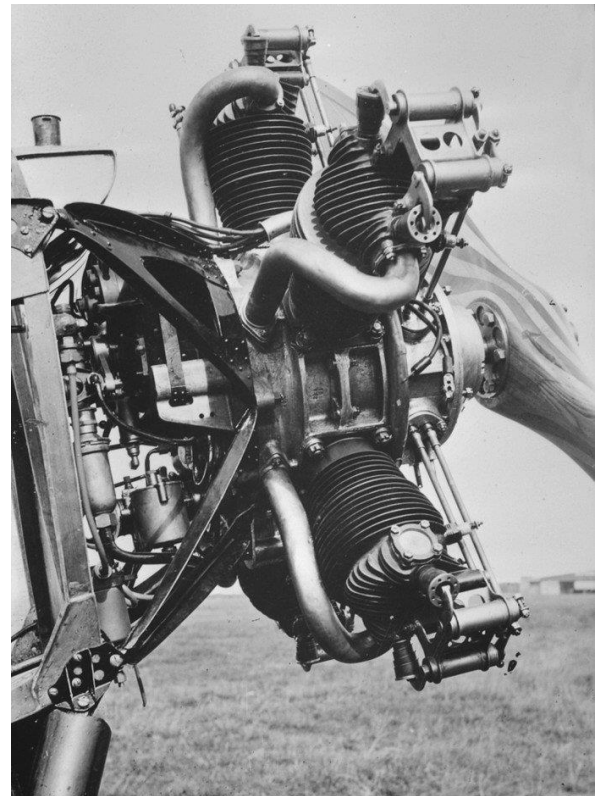
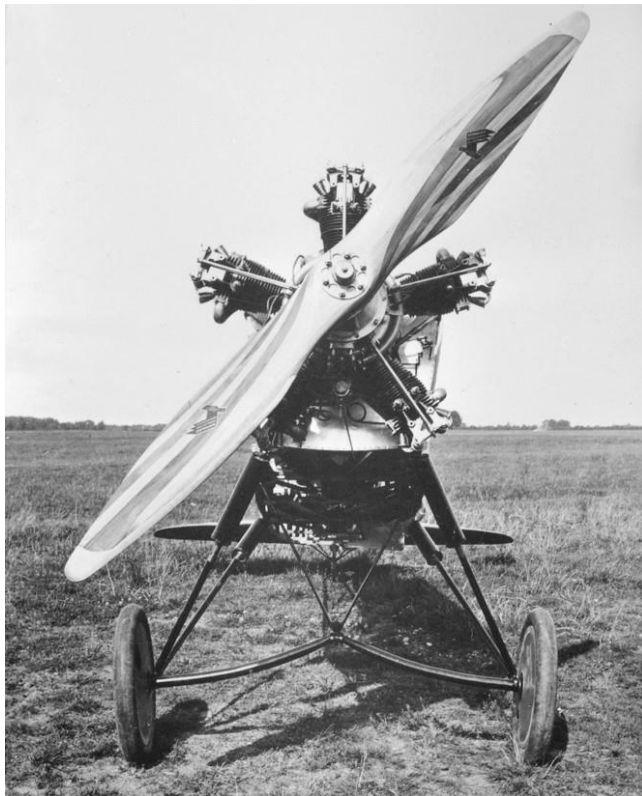
(Zeichnung entnommen dem Jahrbuch 1929/30 „Fortschritte der Luftfahrt“,
herausgeben von Dr.-Ing. Werner von Langsdorff)



(links): Einblicke in das Innere der „Schnecke“, im Rumpfgestüst sind die beiden hintereinander angeordneten Sitze erkennbar.

(unten): das Fahrwerk sowie der Einbau des Siemens-Sternmotors Sh 10, Leistung 60/70 PS (44/51,5 kW).

(alle 3 Fotos Slg. v.Langsdorff)



*Die AFS 1 „Schnecke“ frisch nach der Fertigstellung, noch ohne besondere Bemalung und Beschriftung.
(Slg. v.Langsdorff)*



Bau und Einsatz der AFS 1 „Schnecke“

Im Frühjahr 1928 konnte unter der Werknummer 107 der Bau der „Schnecke“ beginnen, als erster Schritt erfolgte die Fertigung der Flügelrippen. In der ersten Oktoberwoche 1928 führte die Maschine ihren Erstflug aus. Dipl.Ing. Siegfried Günter berichtete damals nach den ersten Probeflügen:

„Die erzielte Steiggeschwindigkeit und insbesondere der Steigwinkel dürfte von keinem anderen Flugzeug mit dem gleichen Motor erreicht werden. Die Landegeschwindigkeit ist außerordentlich klein. Der Gleitwinkel ist in gezogenem Fluge infolge der großen Spannweite ziemlich flach. Bei einem Abstand des Leitwerks vom Schwerpunkt von 4,5 mittleren Flächentiefen und einem Inhalt von 12,5 % des Tragflächeninhaltes wird eine sehr große Längsstabilität erzielt. Die Querstabilität wurde durch starke V-Form des Unterflügels ebenfalls groß gehalten. Durch gedrängte Sitzanordnung und sehr leicht Ausführung der außenliegenden Flugzeugteile wurde eine im Verhältnis zum Staudruck sehr kleine Trägheit erzielt.“



Die Bäume AFS 1 „Schnecke“ auf dem Rasen des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel. Die Maschine trägt immer noch keine besondere Bemalung oder Beschriftung.

(Slg. v.Langsdorff)



Am 5. Oktober, unmittelbar nach dem Einfliegen, überführte man die „Schnecke“ zur Internationalen Luftfahrt-Ausstellung „ILA“ nach Berlin. Dort war sie gemeinsam mit dem „Sausewind IV“ bis zum 28.10.1928 ausgestellt. Die Kritiken fielen überwiegend positiv aus, weil man in der Maschine die besonderen Anforderungen der Anfängerschulung konstruktiv berücksichtigt hatte. Positiv wurde vor allem der Versuch bewertet, ein Schulflugzeug mit außerordentlicher Stabilität zu schaffen, das gleichzeitig eine kleinere Trägheit als ältere Flugzeuge dieser Kategorie aufweisen sollte.



Die Bäume „Schnecke“ auf der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung „ILA“ in Berlin, Oktober 1928.

Die Leitwerksbeschriftung „G.M.G. I“ in Hintergrund hat nichts mit der Bäume Aero zu tun, sondern bezieht sich auf den dahinter stehenden Eindecker der Fa. Gebrüder Müller.

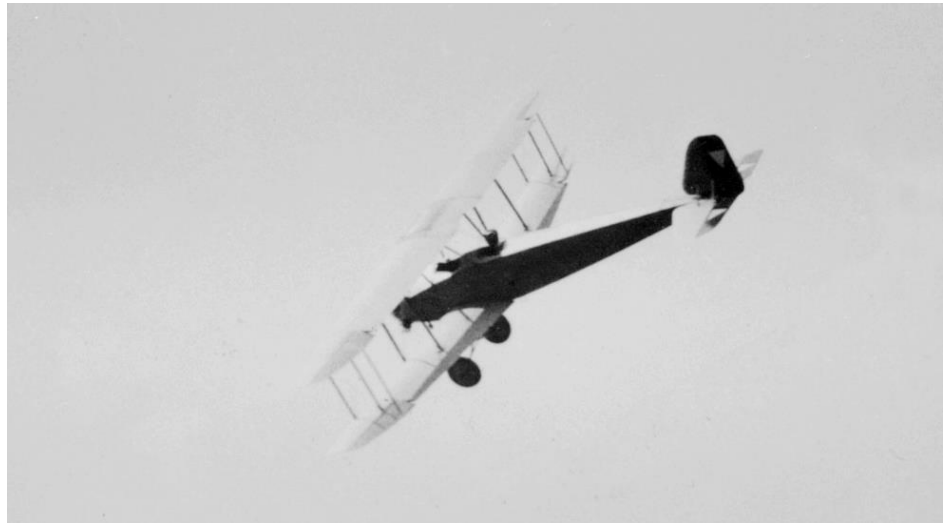
Kurze Zeit nach Rückkehr von ILA führte Pilot Max Poggensee am 15. November mit der AFS 1 in Hamburg einen Höhenversuchsflug durch zwecks Feststellung der Steigfähigkeit. Er brach den Versuch nach Erreichen von 4.000 m ab, da kein Sauerstoffgerät an Bord war. Poggensee beurteilte die Steigleistung aber auch in dieser Höhe noch als gut.

Die weitere Flugerprobung zeigte, daß die „Schnecke“ bei Windstille innerhalb von 80 m startete, allerdings mußte sie wegen der schwachen Motorleistung vom Boden hochgerissen werden. Für steile Landungen reichte eine Rollstrecke von nur zehn Metern aus. Einsitzig konnte die Maschine bis 45 km/h ausgeflogen werden, und die Sturzflug-Endgeschwindigkeit blieb unter 200 km/h.

Eines der wenigen bekannten Fotos der AFS 1 „Schnecke“ im Flug.

An den signalrot gestrichenen Rudern des Leitwerks erkennt man das Emblem der Akaflieg Hannover, ein auf der Spitze stehendes gleichschenkliges Dreieck in weißer Farbe.

(Slg. v.Langsdorff)



Im Januar 1929 erfolgten in Fuhlsbüttel die Abnahmeflüge vor einem DVL-Sachverständigen zwecks Erlangung des Überführungsscheins nach Berlin zur amtlichen Typenprüfung. Dabei wurde die Maschine bei einer harten Landung beschädigt – als Folge von Motoraussetzern durch einen eingefrorenen Vergaser. Die Reparaturen müssen sich längere Zeit hingezogen haben, denn der nächste Bericht über eine Flugvorführung der AFS 1 datiert vom 31.7.1929, und zwar in Hannover unter Joachim Beseler. Zu dieser Zeit hatte die Maschine bereits ihre vorläufige Zulassung D-1739 erhalten, als Eigentümer der Maschine war die Akademische Fliegergruppe der T.H. Hannover ausgewiesen. 19 Tage später flog Beseler den ersten Looping – zuerst alleine, dann mit seinem Kommilitonen Stratmann als Fluggast.



Die „Schnecke“ ca. 1932 mit ihrer amtlichen Zulassung D-1739 versehen, außerdem mit der Eigentümerangabe „Akademische Fliegergruppe Hannover“. Am Leitwerk prangt das weiße Dreieck der Akaflieg Hannover. Als Triebwerk ist neu der Siemens Sh 13-Sternmotor mit zentralem Auspuffsammelring eingebaut. (Slg. v.Langsdorff)

Am 30. August 1929 überführte Joachim Beseler die AFS 1 von Hannover nach Berlin-Adlershof zur Fortsetzung der Prüfungsflüge bei der DVL. Allerdings wurde dabei ihre Festigkeit beanstandet – in Hamburg hatte man wohl die Gewichtseinsparung etwas zu weit getrieben. Für die notwendigen Verstärkungen reichten die Mittel leider nicht aus, weder bei der Akaflieg noch bei der Bäumer Aero GmbH (die kurz vor der Schließung stand). Zwei „Alte Herren“ der Akaflieg Hannover, Walther Blume und Hermann Schreiber, inzwischen Technischer Direktor und Betriebsassistent bei Albatros, holten die

„Schnecke“ in ihr Werk Berlin-Johannisthal. Dort wurde sie zerlegt, neu berechnet und verstärkt, wodurch ihre Rüstmasse auf 380 kg anwuchs. Am 14. Januar 1930 flog Beseler sie erneut zur Musterprüfung hinüber nach Adlershof.

Aber erst ein gutes Jahr später wurde der endgültige Musterprüfbescheid ausgestellt. Damit bekam die Zulassung D-1739 endlich uneingeschränkte Gültigkeit und das Flugzeug konnte sich überall frei im Luftraum bewegen. Am 26.3.1931 starteten Beseler und sein Begleiter Dietrich mit der „Schnecke“ zum Rückflug von Berlin nach Hannover. Allerdings erreichten sie ihren Heimathafen erst nach drei Tagen, denn schon kurz hinter Brandenburg begann das Triebwerk zu stottern – obwohl es gerade erst überholt und neu zugelassen war! Mit stehendem Motor mußte Beseler die Maschine schließlich in ein Winterroggenfeld bei Parchen (zwischen Burg/Magdeburg und Genthin) setzen: Ein Kolben hatte gefressen. Andere Akaflieger holten Ersatzteile aus dem Siemens-Halske-Werk in Berlin heran, und nach deren Einbau konnte am 29. März 1931 endlich der Abschluß des Fluges nach Hannover stattfinden.

Die nächste Information über die „Schnecke“ stammt aus dem März 1932, als die Maschine von der T.H. für Widerstandsmessungen im Fluge verwendet wurde. Pilot war stud.mach. Fritz Kienert von der Akaflieg Hannover. Die AFS 1 hatte zu dieser Zeit nicht mehr den Sh 10-Motor, sondern den verbesserten Sh 13 mit vorneliegendem Auspuffsammelring.



Die AFS 1 „Schnecke“ etwa März 1932, umgerüstet auf den Sternmotor Sh 13. Das neue Triebwerk leistete 68/80 PS (50/59 kW) und war mit einem zentralen Auspuffsammelring versehen.

Die Maschine blieb im Schulbetrieb bis 1933. Danach hörten – durch den politischen Umsturz gezwungen – fast alle Akademischen Fliegergruppen auf, in der bisherigen Form zu existieren, darunter auch die Akaflieg Hannover. Erst 1938 kam es unter der Bezeichnung „Flugtechnische Fachgruppen“ zu einer Neuauflage von wissenschaftlich interessierten Flieger-Organisationen. Etwa um diese Zeit soll die „Schnecke“ letztmalig gesehen worden sein, und zwar abgerüstet und abgestellt in einer dunklen Ecke.



Hamburg-Fuhlsbüttel, Dezember 1929: Die "Libelle I" bei ersten Triebwerks-Probelaufen vor den Bäumeer-Hallen.

Schnelles Sport- und Übungsflugzeug Bäumeer B VI „Libelle“

Entstehungsgeschichte

Der Ursprung der „Libelle“ reicht vermutlich bis in den Herbst 1927 zurück. Damals hatten die Brüder Günter mit den Entwurfsarbeiten für ein „schnelles wendiges Einsitzerflugzeug“ begonnen. Im September 1928 war die Durchkonstruktion abgeschlossen. Das Projekt lief inzwischen unter dem Arbeitstitel „Höchstleistungseinsitzer“. Infolge der wirtschaftlichen Schwierigkeiten, in denen die Bäumeer Aero GmbH um die Jahreswende 1928/29 steckte, mußten die Pläne jedoch vorläufig in der Schublade bleiben.

Offenbar nutzte man die Zwangspause, um die Maschine nochmals zu überarbeiten, denn als im Mai 1929 der Werftbetrieb bei Bäumeer wieder anlief, war aus dem „Höchstleistungseinsitzer“ ein zweisitziges schnelles Sport- und Übungsflugzeug geworden. Es erhielt die Typenbezeichnung B VI und den Beinamen „Libelle“. Das Projekt präsentierte sich nun als aerodynamisch hochwertiger, kunstflugtauglicher Doppeldecker. Rumpf und Leitwerk der „Libelle“ erinnerten in der Formgebung deutlich an den „Sausewind“.

Der Grund für den Übergang vom Einsitzer zum Zweisitzer ist leicht nachvollziehbar: Ein Einsitzer besaß zu geringe Marktchancen. Fliegerschulen, Luftfahrt-Vereine und sonstige Übungsstellen benötigten zur Ausbildung und zum Training normalerweise Zweisitzer – und auch private Käufer bevorzugten mehrsitzige Flugzeuge, um Familienmitglieder, Freunde oder Vereinskameraden mitnehmen zu können.

Warum die Brüder Günter beim Tragwerk die Doppeldecker-Auslegung wählten, kann heute nur noch vermutet werden:

Als die Bäumeer Aero GmbH im November 1928 über den Hamburger Senat beim RVM um Reichsaufträge zur Stützung der Firma nachsuchte, sah sich der Reichsverkehrsminister außerstande, solche Aufträge bindend zuzusagen. Aber inoffiziell erhielt Bäumeer wohl von der Luftfahrtabteilung des RVM den Wink, sich an einer gerade anstehenden Entwicklungsrunde für ein Kurier- und Übungsflugzeug zu beteiligen. Alle Anzeichen deuten darauf hin, daß die Schaffung eines solchen Typs mindestens indirekt von RVM und RWM unterstützt wurde. Offenbar stellte man den angesprochenen Firmen in Aussicht, das Reich würde (via DVS oder DLG) eine größere Stückzahl ankaufen, wenn das Flugzeug bestimmte Anforderungen erfüllte und die praktische Erprobung zufriedenstellend verlief. Zu den Forderungen gehörten offenbar die Doppeldecker-Auslegung, das Vorhandensein von zwei Sitzplätzen sowie die Verwendung eines luftgekühlten 100 PS-Motors.



Die Albatros L 82 war vermutlich ein Konkurrenzmuster zur Bäumeer B VI. Sie hatte in der Ursprungsversion ebenfalls einen englischen Reihenmotor De Havilland „Gipsy“. Die junge Dame wurde nur zu Präsentationszwecken fotogerecht im vorderen Sitzausschnitt plaziert.

Zeitgleich zur Bäumeer „Libelle“ entstand bei Albatros die L 82. Sie war in der Auslegung dem Bäumeer-Typ recht ähnlich und mit dem gleichen Triebwerk ausgerüstet. Es kann kein Zufall gewesen sein, daß beide Hersteller den De Havilland „Gipsy“ benutzten, denn dieser englische Reihenmotor wurde in Deutschland eher selten verwendet. Vermutlich handelte es sich um eine reine Notlösung, denn der Konstruktionswettbewerb dürfte eigentlich auf den noch in der Entwicklung befindlichen Argus As 8 zugeschnitten gewesen sein, einen luftgekühlten Reihenvierzylinder der Leistungsklasse um 100 PS. Da der Argus-Motor aber nicht rechtzeitig zur Verfügung stand (Musterprüfung erst Ende 1929), gab es von amtlicher Seite wohl die Empfehlung, zunächst das englische Triebwerk zu verwenden.

Gegenüber der Albatros-Konkurrenz hatte die Bäumeer Aero GmbH mit ihrem Typ B VI das Nachsehen – nicht zuletzt deswegen, weil über der „Libelle“ kein guter Stern stand: Der erste Prototyp stürzte während des Einfliegens ab, der Pilot kam ums Leben; die zweite Maschine ging kurz vor dem Europarundflug 1930 zu Bruch.

Das aus der Albatros L 82 entwickelte Muster L 82 c wurde ab Mitte 1930 in größeren Stückzahlen von der Deutschen Luftfahrt GmbH beschafft und diente als Erstausrüstung für die neu aufgestellten „Reklamestaffeln“.

Reklamestaffeln

Auf Anweisung der Heeresleitung des RWM wurden gegen Ende des Jahres 1930 drei sog. „Reklamestaffeln“ als erste Fliegerverbände des Reichsheeres aufgestellt. Zu ihren Aufgaben gehörte die Fliegerzieldarstellung für die im Manöver übenden Heeresverbände sowie der Aufklärungs- und Verbindungsdienst für die Truppenführung. Die Staffel-Bezeichnung leitete sich von der aus Tarnungsgründen angeordneten „Nebenbeschäftigung“ der Maschinen im zivilen Reklame- und Werbeflugeinsatz ab, soweit keine Manöver stattfanden.

Die Reklamestaffeln waren formal der Deutschen Luftfahrt GmbH (DLG) zugeordnet und auf den Flugplätzen Berlin-Staaken, Königsberg und Fürth stationiert. Als Flugzeugführer fungierten ehemalige Schüler der Jagdlehrstaffel Lipetz, als Beobachter flogen inaktive und aktive Offiziere der Reichswehr mit.

Der Flugzeugpark der Reklamestaffeln bestand in erster Linie aus Maschinen des Typs Albatros L 82 c. Daneben wurden auch einzelne Exemplare der Muster Arado SC I und SC II geflogen.

Die Reklamestaffeln bildeten einige Jahre später die Keimzelle für die Jagdgeschwader der Luftwaffe: Als im April 1934 der erste Jagdverband der (noch getarnten) Luftwaffe, das JG 132, in Döberitz bei Berlin aufgestellt wurde, diente die Staakener Reklamestaffel als wichtigster Aufstellungskader.

„Libelle" oder „Windspiel" ?

Im Zusammenhang mit der Namensgebung der B VI taucht eine Frage auf, die sich anhand des vorliegenden Materials nicht zu-friedenstellend beantworten läßt.

Durch Ing. Max Kretzschmar, der im März 1929 als Statiker zur Bäume Aero GmbH kam und dessen erste Aufgabe die Berechnung des B VI-Fahrgestells war, ist der Name „Libelle" verbürgt. Kretzschmar hat in seinem privaten Fotoalbum die Aufnahmen der B VI damals auch entsprechend beschriftet. Er berichtete dem Autor, daß die Bezeichnung „Libelle" von Walter Günter persönlich ausgesucht worden sei, und zwar kurz vor Fertigstellung der Mustermaschine.

Demgegenüber beschrieb Alfred Koyemann (Hamburg) 1931 in einem Artikel in der renommierten „Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt" neben anderen Bäume-Typen auch ein Muster mit dem Namen „Windspiel", dessen technische Grunddaten praktisch mit denen der „Libelle" übereinstimmten: Zweisitzer, Motorleistung 100 PS, Höchstgeschwindigkeit 256 km/h, Mindestgeschwindigkeit 85 km/h. Welche Bewandnis hatte es mit diesem „Windspiel" ?

Da die Namensgebung der B VI als „Libelle" durch Zeitzeugen eindeutig gesichert ist, kann das „Windspiel" nicht mit der B VI identisch sein. Aber möglicherweise handelte es sich um einen Alternativentwurf zur „Libelle" – vielleicht als Eindecker ausgelegt ?

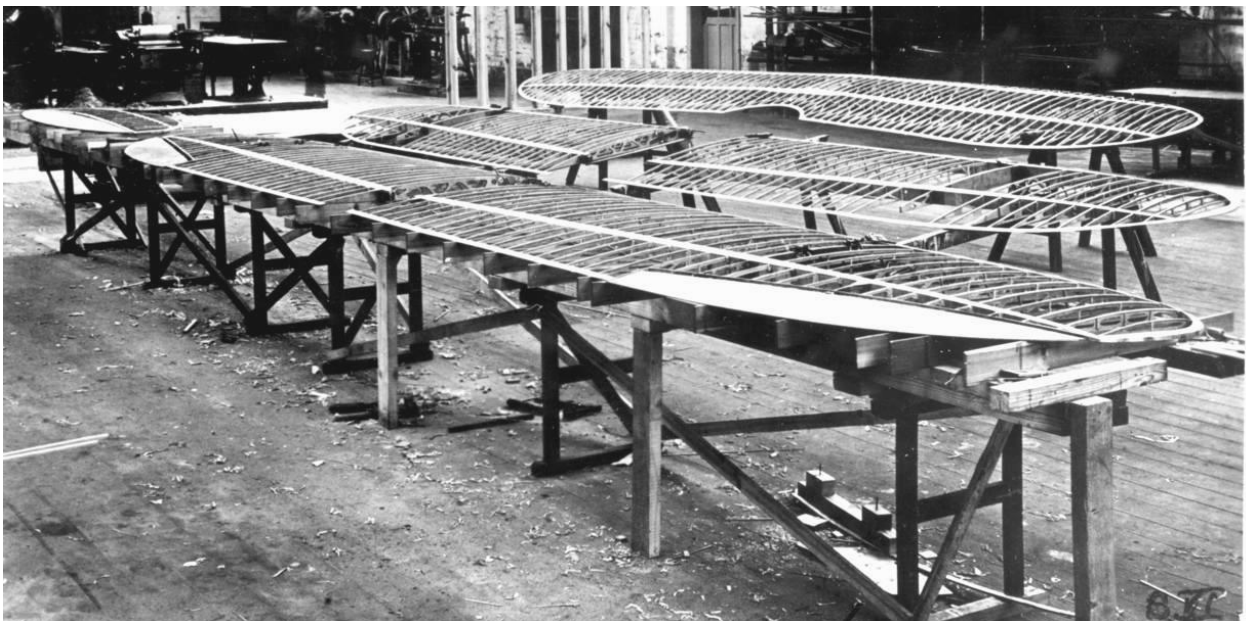
Die Auflösung dieses Rätsels dürfte schwer fallen, denn leider sind aus der Spätzeit der Bäume Aero GmbH kaum Originalunterlagen überliefert, sodaß die Frage nach dem Typ „Windspiel" bis zum Auftauchen neuer Quellen ungelöst bleiben muß.

Konstruktion

Im Gegensatz zu den unmittelbar vorangegangenen Mustern „Puck" und „Schnecke" war die B VI ein reiner Holzbau (einschließlich Sperrholzbeplankung) – kehrte also wieder zu der beim „Sausewind" bewährten Bauweise zurück.

Der Rumpf der „Libelle" war relativ schlank und hatte einen ovalen Querschnitt. Die Rumpfoberseite trug auf ihrer gesamten Länge einen U-förmigen Aufsatz, der im Bugbereich einen Teil der Motorverkleidung bildete, im Anschluß daran das tragende Gerüst für den Oberflügel aufnahm und sich dann als Windabfluß hinter den Sitzausschnitten bis zum Heck hin-zog. Die gesamte Motorverkleidung bis zum Brandspant bestand aus Aluminiumblech, ansonsten war der Rumpf mit Sperrholz beplankt.

Das Tragwerk war als einstielliger, verspannter Doppeldecker in zweiholmiger Bauweise konzipiert. Ober- und Unterflügel besaßen elliptischen Umriß und hatten eine unterschiedliche Spannweite. Die beiden Stiele bestanden aus Duralblech. Der gepfeilte Oberflügel war durchgehend ausgeführt und bestand aus einem Stück. Der zweiteilige Unterflügel war in leichter V-Stellung am Rumpf angeschlossen und besaß keinerlei Pfeilung. Querruder befanden sich nur am Unterflügel. Zwecks Widerstandsminimierung hatte man alle Stoßstangen und Seile der Ruderbetätigung innerhalb des Rumpfes bzw. der Flügel untergebracht.



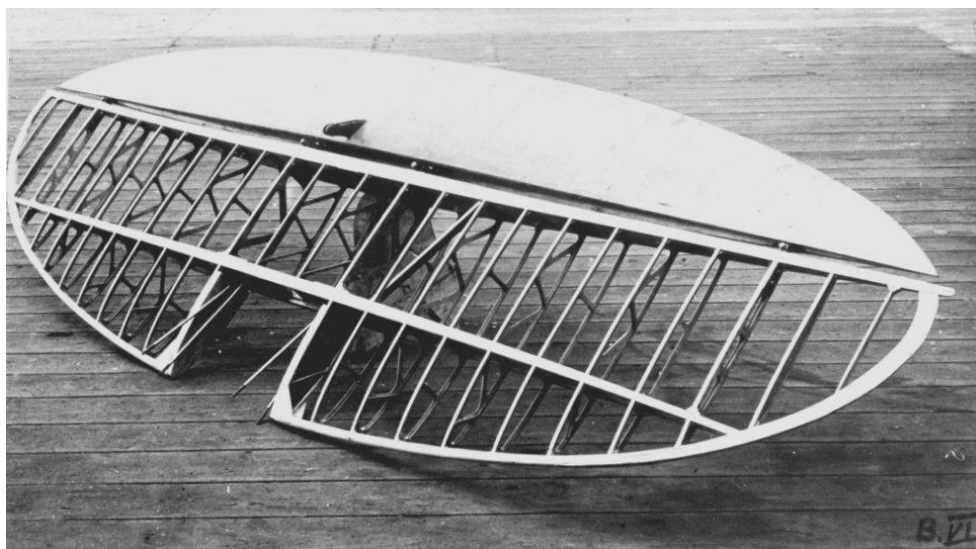
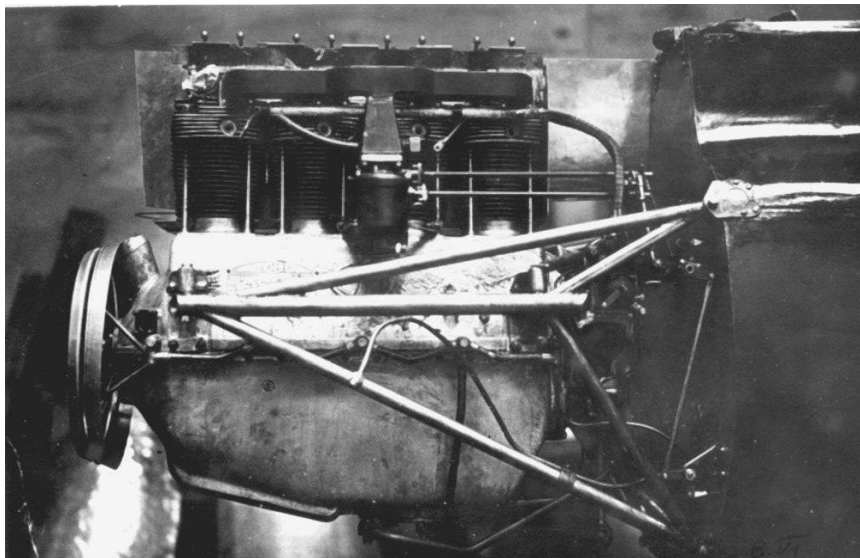
Das „Libelle“-Tragwerk im Rohbau: Im Vordergrund ist der zweigeteilte Unterflügel aufgebockt, im Hintergrund der durchgehende Oberflügel. Das in der Mitte gelagerte Flügelpaar gehört nicht zur B VI.

Das Leitwerk ähnelte mit seinem elliptischen Umriß demjenigen des „Sausewind“. Bei der „Libelle“ war jedoch nur das Seitenruder als Balanceruder ausgebildet, während das Höhenleitwerk in üblicher Bauweise aus Dämpfungsflosse und Ruder bestand. Das Fahrwerk besaß (anders als beim „Sausewind“) eine geteilte Achse, die in der Mitte über ein Gelenk mit einer V-Strebe abgestützt wurde. Die vier Streben (zwei auf jeder Seite) waren an den unteren Rumpfholmen angelenkt, die vorderen Streben hatten Gummistoßdämpfer. Die Laufräder besaßen Radbremsen. Der Sporn war drehbar im Heck gelagert und allseitig gefedert.

(links) Einbau des DH „Gipsy“-Motors in die B VI.

(unten) Höhenleitwerk der B VI. Das Ruder ist bereits beplankt, die Flosse noch nicht.

(Beide Bilder Slg. Koos/ADL)



(oben und nächste Seite): Zwei Fotos von den ersten Triebwerksläufen in Hamburg-Fuhlsbüttel. Da die Motorverkleidung noch nicht montiert ist, sind die Leitbleche für die Kühlluftzuführung gut erkennbar. Die Maschine hatte, wie die meisten Bäume-Flugzeuge, eine dunkelrote Lackierung. Auf den Bildern jeweils links (mit Hut) steht der Flugzeugführer Hellmuth Jonas.
(Beide Bilder Slg. Koos/ADL)



Die erste „Libelle“

Mit dem Bau der B VI „Libelle I“ wurde Juni 1929 begonnen. Sie trug wahrscheinlich die Werknummer 110 und sollte im November 1929 flugbereit sein. Die Fertigstellung verzögerte sich aber um einen Monat. Am 23.12.1929 startete die Maschine zu ihrem Erstflug. Die Flugerprobung verlief zunächst recht günstig. Trotzdem stürzte das Flugzeug am 12. Januar 1930 in Hamburg-Fuhlsbüttel ab. Pilot Hellmuth Jonas wurde getötet, die Maschine total zertrümmert.



Absturz der "Libelle I" am 12. Januar 1930 in Hamburg-Fuhlsbüttel. Die Maschine erlitt Totalschaden, Flugzeugführer Hellmuth Jonas fand den Tod.

Die Polizeibehörde Hamburg.

Abteilung IV (Ordnungspolizei).

Luftaufsicht.

H a m b u r g , den 12. Januar 1930.
Flughafen:

Unfallanzeige Nr. 64.

1. Zeitpunkt des Unfalls (Tag und Stunde): 12. Januar 1930 - 1358 Uhr
2. Genaue Bezeichnung der Unfallstelle: Flughafen Hamburg, nordwestl. Rand des Rollfeldes.
Südwest, Windstärke 11 skm, Böen bis 15 skm (nach Angaben der Seewarte).
3. Witterung: Südwest, Windstärke 11 skm, Böen bis 15 skm (nach Angaben der Seewarte).
4. Angabe, ob das Flugzeug im planmäßigen oder Sonderluftverkehr oder im Platzflug flog, gegebenenfalls auf welcher Luftverkehrsstrecke: Probeflug (Einfliegen).
5. Des Flugzeugführers: a) Zu- und Vorname: J o n a s , Hellmuth.
Geburtsdatum: 14. März 1901.
b) Nummer der Zulassung: 2026, Klasse B.
B VI.
6. Des Flugzeuges: a) Muster: D.H. Gipsy. Werknummer: -----
b) Motor: -----
c) Nummer der Zulassung oder Art und Nummer der fluggenehmigung: -----
d) Eigentümer: Bäumer Aero G.m.b.H., Hamburg.
e) Halter: dieselbe.
7. Vermutliche Ursache des Unfalls: a) Bedienungsfehler: ja, in Verbindung mit d).
(Eintragung nur, falls Unterlagen vorhanden; Aussage des Flugzeugführers, Augenzeugen usw.)
b) Konstruktionsfehler: -----
c) Motorstörung: -----
d) Witterungseinflüsse: -----
e) Andere Ursachen: -----
8. Personenschäden:
a) Fluggäste: an Bord waren: -----, davon sind verletzt: -----, getötet: -----
b) Besatzungsmitglieder: an Bord waren: 1, davon sind verletzt: -----, getötet: 1
c) Andere Personen sind verletzt: -----, getötet: -----
9. Sachschäden: a) Flugzeug zerstört: Ja.
b) Flugzeug teilweise beschädigt: -----
c) Art der Beschädigung: -----
10. Namen und Anschriften von Zeugen: Pol.-Zugw. Kanig, Pol.-Oberw. Kuhnke,
Oberw. Homann, Oberw. Juncker, sämtlich Luftaufsicht Hamburg.
Die Herren Erich Piper, Fliegerhorst Nordmark, Papenmeyer und
s. Blatt II. | Siegfried Günther v.d. Bäumer Aero.
11. Besondere Bemerkungen: -----
(Beschreibung des Unfalls und der Unfallstelle).

(Diese und nächste Seite): Offizieller Unfallbericht der Luftaufsicht Hamburg,
unterschrieben vom Leiter der Behörde, Polizei-Major Erik von Heimburg.

Blatt II.

Nach kurzem Start stieg das Flugzeug schnell auf 60-80 m Höhe. Es folgte dann eine Rechtskurve, welche das Flugzeug ins flache Trudeln brachte und in den Rückenwind drehte. Hierbei verlor das Flugzeug schnell an Höhe. Kurz über dem Erdboden gelang es dem Führer, das Flugzeug in die Normallage zu bringen.

Infolge Fahrtverlusts sackte es durch und schlug hart auf dem Boden auf, wobei das Flugzeug zerstört und der Führer Jonas schwer verletzt wurde (Bein- und Schädelbrüche, innere Verletzungen).

Jonas starb 1 Stunde nach Einlieferung in das Allg.Krankenhaus Barmbeck.

Die Beobachtungen lassen auf einen Bedienungsfehler (Übersteuerung) schliessen, der sich in Verbindung mit dem ziemlich starken und böigen Winde verhängnisvoll auswirkte.


Polizei-Major. G.

Die zweite „Libelle“

Nach dem Absturz der ersten „Libelle“ ruhte der Werftbetrieb der Bäume Aero mehrere Monate hindurch. Erst im April 1930 fiel die Entscheidung, ein zweites Flugzeug vom Typ B VI zu bauen. Mit den Arbeiten wurde noch im gleichen Monat begonnen. Die neue Maschine erhielt die Werknummer 112 und wies gegenüber ihrer Vorgängerin nur geringfügige Änderungen auf. Zu Beginn des Monats Juli 1930 war die „Libelle II“ fertig.

Fritz Papenmeyer, der Geschäftsführer der Bäume Aero, hatte die B VI kurz vor Ablauf der Nachnennungsfrist zum Europarundflug 1930 angemeldet. Sie erhielt die Wettbewerbsnummer „E 3“ zugeteilt und sollte vom DVS-Chefpiloten Hermann Steindorf geflogen werden.

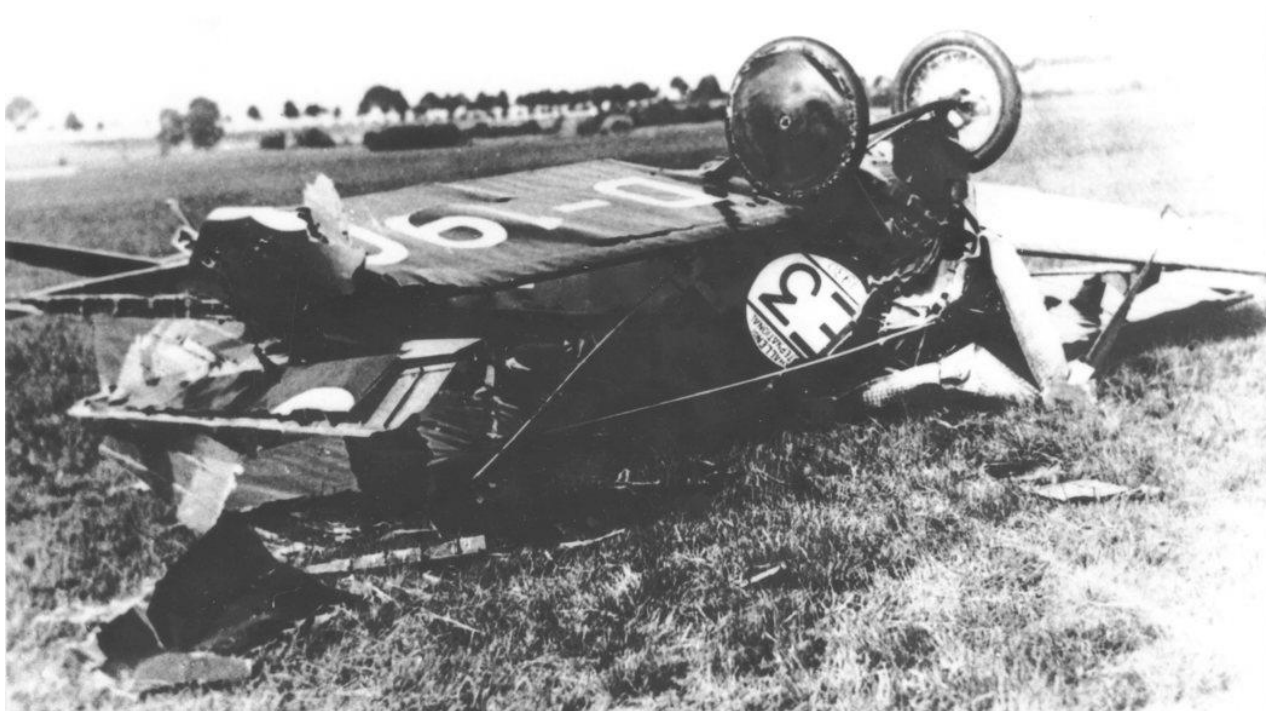
Am 11. Juli 1930 wurde die „Libelle II“ mit der vorläufigen Zulassung D-1908 von Fuhlsbüttel nach Staaken überführt. Die Werbewirkung, die sich Papenmeyer von der Teilnahme am Europarundflug versprach, kam leider nicht zustande: Beim ersten Flug unter Steindorf stürzte die Maschine am 13.7.1930 in Staaken aus geringer Höhe ab und wurde völlig zerstört. Das Berliner Tageblatt berichtete am nächsten Tag über den Unfall:

„Auf dem Flugplatz in Staaken ereignete sich gestern ein Flugunfall, der sehr leicht hätte für den Piloten schwere Folgen haben können. Der Chefpilot der Deutschen Verkehrsfliegerschule Braunschweig, Hermann Steindorf, unternahm mit dem verbesserten Typ eines Bäumler Sausewind-Sportflugzeuges einen Probeflug. Kurz nach dem Start richtete sich das Flugzeug in etwa 30 Meter Höhe plötzlich senkrecht auf und stürzte ab. Die Maschine wurde vollkommen zertrümmert. Der Pilot kam zum Glück mit unerheblichen Gesichtsverletzungen davon.“

Die Unfallanzeige der Polizeiflugwache Staaken vom 14.07.30 lautete ähnlich:

„Kurz nach dem Start richtete sich das Flugzeug steil auf, ging über den linken Tragflügel in die Rückenlage und stürzte aus ca. 30 m Höhe in dieser Lage ab. Der Zulassungsschein ist noch nicht erteilt. Unfallursache: Material- und Konstruktionsfehler.“

Leider fehlen zur Unfallursache nähere Einzelheiten, sodaß sich nicht mehr bestimmen läßt, welche Bauteile nach Meinung der Luftpolizei die Schuld an dem Absturz trugen.



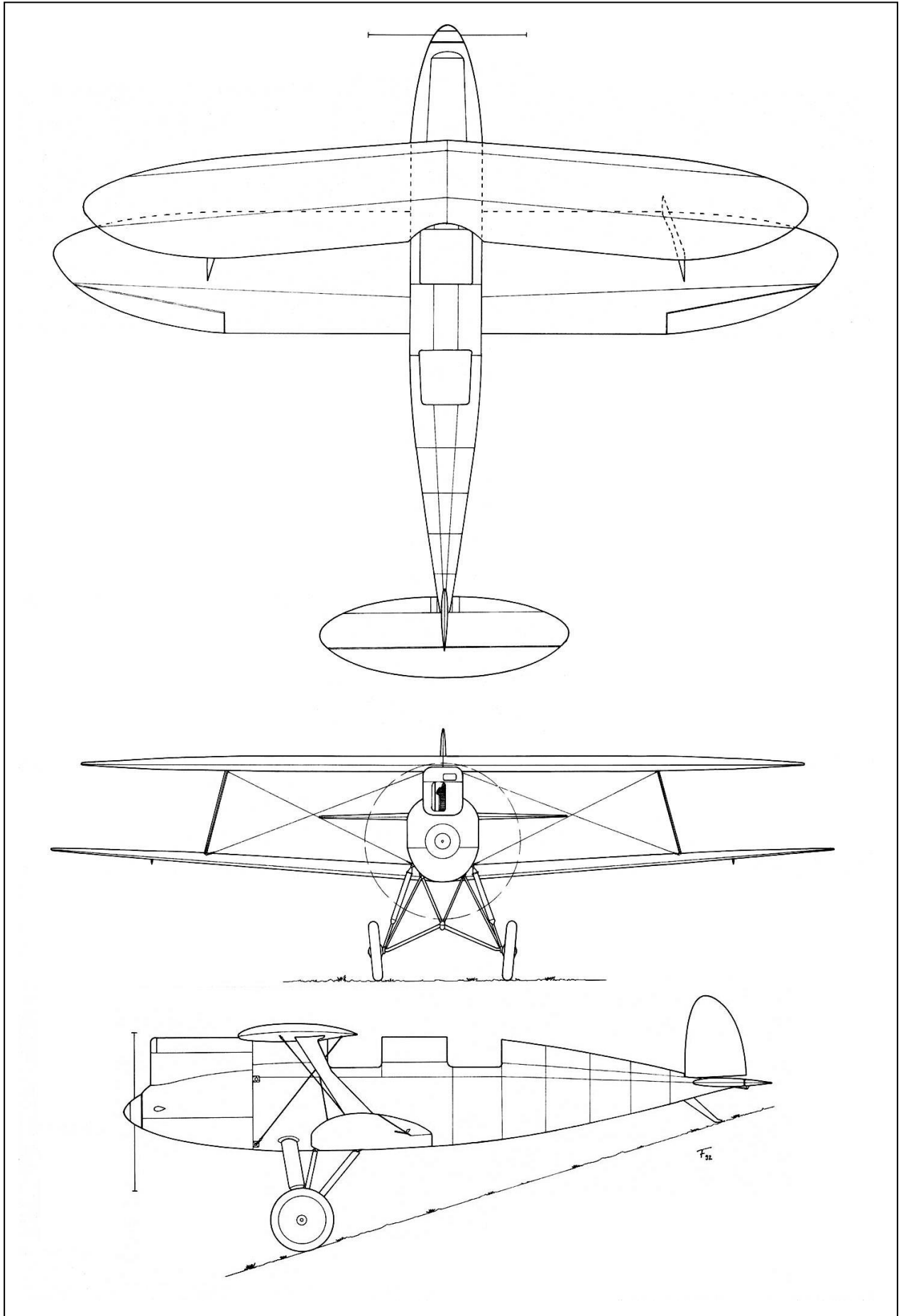
(Bild oben): Leider sind bisher von der „Libelle II“ keine Fotos aufgetaucht, welche die Maschine im heilen Zustand zeigen. Hier eine Aufnahme der D-1908 kurz nach ihrem Absturz in Staaken am 13.7.1930.

(Bild unten): Die Trümmer der „Libelle II“ wurden kurz nach ihrem Absturz vorübergehend am Rande des Flugplatzes Staaken deponiert. (Beide Fotos Slg. Ott/ADL)

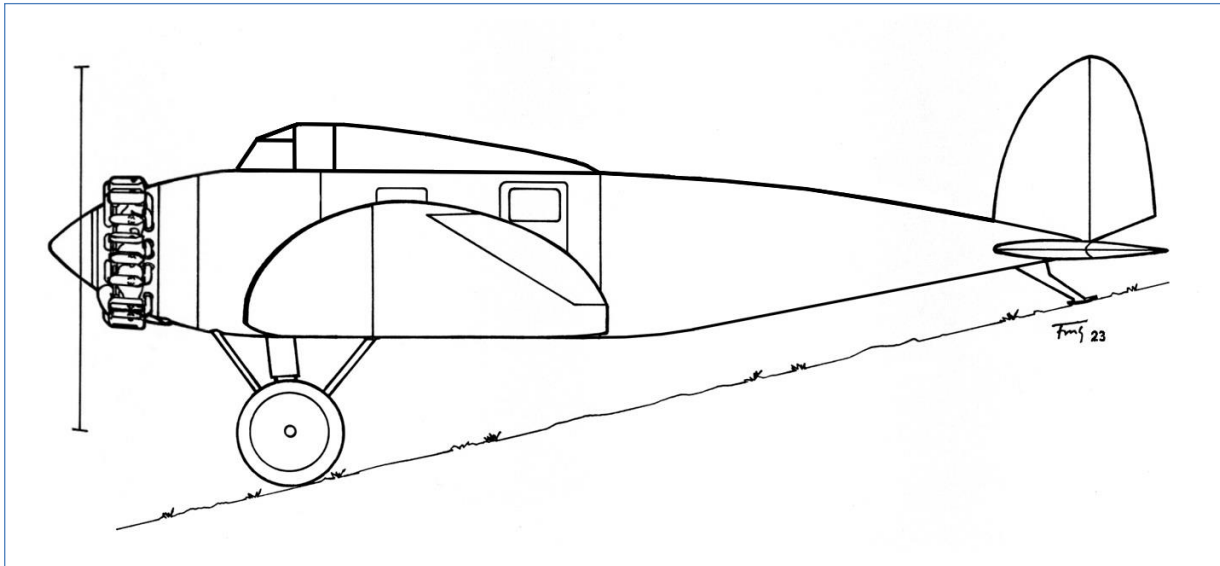


Das Ende

Nach dem Absturz der zweiten „Libelle“ wurde nicht nur die Weiterentwicklung des Typs B VI eingestellt, sondern der ganze Betrieb mußte endgültig seine Pforten schließen.



Übersichtszeichnung der **Bäume B VI „Libelle“**. Da bisher keine zeitgenössischen Zeichnungen auffindbar waren, mußte anhand von Fotos eine Dreiseitenansicht rekonstruiert werden. (Zeichnung: Frost/ADL)



Bäume B VII: So oder ähnlich könnte das Projekt „Express-Verkehrsflugzeug“ der Bäume Aero GmbH ausgesehen haben.

Express-Verkehrsflugzeug Bäume B VII – Rekonstruktion eines unbekanntem Projekts

Nachfolgend wird ein bisher weitgehend unbekanntes Bäume-Projekt, das im Zeitraum 1927-1929 entstand, aus „der Versenkung“ geholt. Anhand der wenigen bekannten Fakten soll der Versuch einer Rekonstruktion des Bäume-Express-Verkehrsflugzeugs gemacht werden.

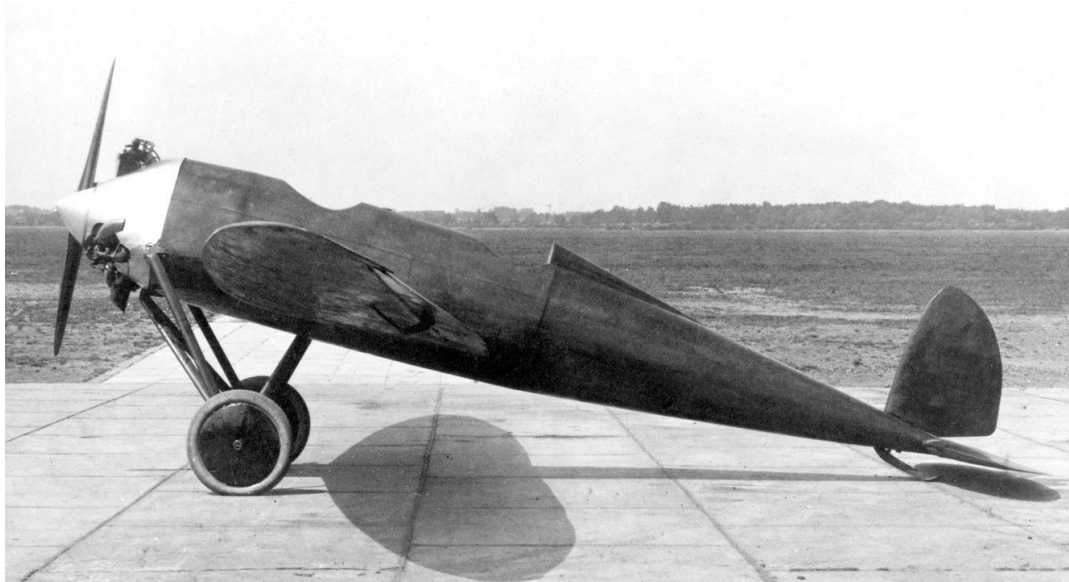
Entstehungsgeschichte

Der Ursprung des Bäume-Schnellverkehrsflugzeugs reicht zurück bis in den März 1927. Zu dieser Zeit unterbreitete die Bäume Aero GmbH dem Hamburger Senat den Vorschlag, gemeinsam mit der Luftverkehrsgesellschaft Hamburg m.b.H. und mit Unterstützung der Stadt Hamburg eine große hamburgische Fluggesellschaft zu gründen. Die neue Firma sollte einen Linienverkehr Hamburg - Seebäder durchführen und einen Teil ihres Maschinenparks von den in Fuhlsbüttel ansässigen, kleineren Luftfahrtgesellschaften übernehmen. Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit sollten aber in jedem Fall einige neue Flugzeuge beschafft werden.

In der Bäume-Denkschrift vom 15.3.1927 heißt es weiter, daß „sämtliche auf dem deutschen Flugzeugmarkt befindlichen Flugzeugtypen den Anforderungen der geplanten Luftlinien nicht entsprechen und unwirtschaftlich sind. Andererseits sind ... die Arbeiten für ein zweckentsprechendes Verkehrsflugzeug bei der Bäume Aero bereits im Gange und dürfte dessen Fertigstellung im kommenden Herbst zu erwarten stehen. Im Jahre 1928 könnte alsdann der Luftverkehr mit diesen Hamburger Fabriken betrieben werden.“

In einem Gesuch an den Hamburger Senat vom 19.5.1927 konkretisierte die Bäume Aero ihre Vorstellungen: Es sollte sich um ein „Express-Verkehrsflugzeug für Zubringerdienst für 4 Personen ausschließlich Besatzung“ handeln. Allerdings hatte man zu diesem Zeitpunkt noch nicht mit den Konstruktionsarbeiten begonnen, sodaß die ursprüngliche Terminplanung, die eine Fertigstellung im Herbst 1927 vorsah, auf keinen Fall einzuhalten war.

In einer Stellungnahme, die der hamburgische Senat im Juni 1927 vom RVM einholte, riet Ministerialrat Ernst Brandenburg vom Bau eines Verkehrsflugzeugs ab; das RVM habe kein Interesse an einem solchen Typ. Bäume ließ sich dadurch nicht entmutigen, denn die geplante Eigenentwicklung sollte alle bisher bekannten Muster an Schnelligkeit und Wirtschaftlichkeit übertreffen.



Bäumers Erfolgsmodell B II „Sausewind“ (1925).

Spätestens im Sommer 1928 müssen die Konstruktionsarbeiten aber wieder angelaufen sein, denn im September 1928 war die Maschine bereits fertig durchkonstruiert. Die Typenbezeichnung müßte, in Fortführung der Bäumernummernreihe, B VII gelautet haben.

Blick in das Konstruktionsbüro der Bäumers Aero GmbH, ca. 1929.

v.l.n.r.:

*Jürgen Christensen
(Hauptkonstrukteur),*

Walter Günter,

Max Kretzschmar,

unbekannt,

Rudolf Isermann

(Betriebsleiter),

Wilhelm Beulecke,

Siegfried Günter

(Slg. Koos/ADL)



Konstruktion

Die wenigen bekannten Einzelheiten lassen den Schluß zu, daß es sich bei der Bäumers B VII um einen Vorläufer des Schnellverkehrsflugzeugs He 65 gehandelt hat, welches die Brüder Günter 1931 beim Ernst Heinkel-Flugzeugbau entwickelten und das schließlich in der He 70 mündete. Im Gegensatz dazu ist die B VII aber eine reine Holzkonstruktion gewesen, denn die Bäumers Aero besaß keinerlei Erfahrung im Metallflugzeugbau – ganz zu schweigen von den erforderlichen Investitionen für Metallbearbeitungsmaschinen und sonstige Werkstattausrüstung!

Die gesamte Zelle war sperrholzbeplankt. Der Rumpf nahm den Flugzeugführer sowie bis zu fünf Fluggäste in einer geschlossenen Kabine auf.

Flügel und Leitwerk hatten sicherlich elliptischen Umriß – wie die Typen B II / B IV „Sausewind“ und B VI „Libelle“. Während die Bäumers-Sportflugzeuge aber Balanceruder besaßen, dürfte beim Verkehrsflugzeug ein „normales“ Leitwerk mit Flossen und Rudern zur Anwendung gekommen sein, weil hier höhere Stabilitätsanforderungen zu erfüllen waren als bei reinen Sportmaschinen.

Die Flügel waren sicherlich, wie beim „Sausewind“ und bei der He 65 / He 70, in Tiefdeckeranordnung angebracht. Das Fahrgestell dürfte in Starrbauweise konzipiert gewesen sein, ähnlich dem „Sausewind“. Auch bei Heinkel machten die Brüder Günter erst mit der He 70 den Sprung zum Einziehfahrwerk (anfangs hatten sie zwar schon für die He 65 ein einziehbares Fahrgestell geplant, aber während der Projektbearbeitung ging man zum „weniger riskanten“ Starrfahrwerk zurück, um nicht zu viele Neuerungen auf einmal einzuführen).

Die B VII sollte laut Angaben der Bäume Aero ein Triebwerk von 300 PS Leistung erhalten. Welchen Motortyp die Brüder Günter ausgewählt hatten, ist leider nicht überliefert. Wenn man davon ausgeht, daß – wie bei den vorangegangenen Bäume-Mustern – ein möglichst günstiges Leistungsgewicht den Ausschlag für die Motorwahl gab, dann bleiben in der 300 PS-Klasse nicht viele „Kandidaten“ übrig.

Die größte Wahrscheinlichkeit spricht für den amerikanischen Neunzylinder-Sternmotor Wright J6 „Whirlwind-Nine“: Mit einem Trockengewicht von 222 kg kam er auf die unerreicht günstige Leistungsbelastung von 0,74 kg/PS! Ein vergleichbarer Pratt & Whitney-Motor stand im Herbst 1928 noch nicht zur Verfügung. In Europa gab es 1928 in der Leistungsklasse um 300 PS überhaupt keine Stern-, sondern nur Reihenmotoren, und die fielen – konstruktionsbedingt – im Vergleich alle schwerer aus. Insbesondere wassergekühlte Reihenmotoren hatten ein viel zu hohes Gewicht, um in die engere Wahl zu kommen (wie z.B. der Junkers L 5, ein wassergekühlter Sechszylinder von 280/310 PS, der bei einem Trockengewicht von 315 kg eine Leistungsbelastung von 1,02 kg/PS besaß). Die Entwicklung luftgekühlter Reihenmotoren war in der 300 PS-Klasse noch nicht genügend vorangeschritten.

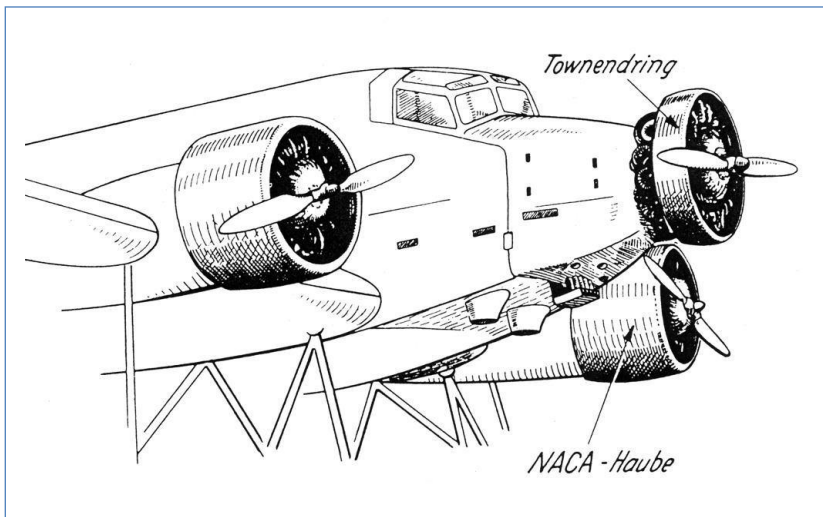
*Der hier abgebildete amerikanische Neunzylinder-Sternmotor Wright J5 „Whirlwind“ war der unmittelbare Vorgänger des Modells J6 „Whirlwind-Nine“. Das Triebwerk wurde weltbekannt durch Charles Lindberghs ersten Nonstopflug über den Nordatlantik, die von ihm geflogene Ryan NYP „Spirit of St. Louis“ war mit einem J 5C „Whirlwind“ ausgerüstet.
(Smithsonian NASM)*



Die Wahl eines amerikanischen Sternmotors war für damalige deutsche Flugzeugbauer weniger „exotisch“, als es heute vielleicht scheinen mag:

- Auch für die Schnellverkehrsflugzeuge He 65 und Ju 60 waren solche Triebwerke vorgesehen. Selbst die beiden schnellen Postflugzeuge BFW M 28 und Focke-Wulf A 36, entwickelt 1929-31 aufgrund einer DLH-Ausschreibung, hatten leistungsstarke amerikanische Sternmotoren.
- In den Mustern B II / B IV „Sausewind“ und B III „Alsterkind“ hatte die Bäume Aero bereits 1925 Wright-Sternmotoren verwendet.

Man kann davon ausgehen, daß die Brüder Günter bemüht waren, den Motor der B VII so strömungsgünstig wie möglich unterzubringen. Bereits 1925 beim „Sausewind“ hatte die Fachwelt anerkennend vermerkt, wie sorgfältig der 3-Zylinder-Wright „Gale“ verkleidet war. Eine NACA-Haube oder ein Townend-Ring dürfte für die B VII allerdings noch nicht vorgesehen gewesen sein. NACA und NPL hatten die betreffenden Forschungs- und Versuchsergebnisse erst 1928 veröffentlicht; bis die Berichte hierzulande publik waren, schrieb man sicherlich das Jahr 1929. Zur praktischen Anwendung gelangten solche strömungsgünstigen Motorverkleidungen in Deutschland erst 1931/32, z.B. bei der Focke-Wulf A 36, der Junkers Ju 60 und auch der He 65.

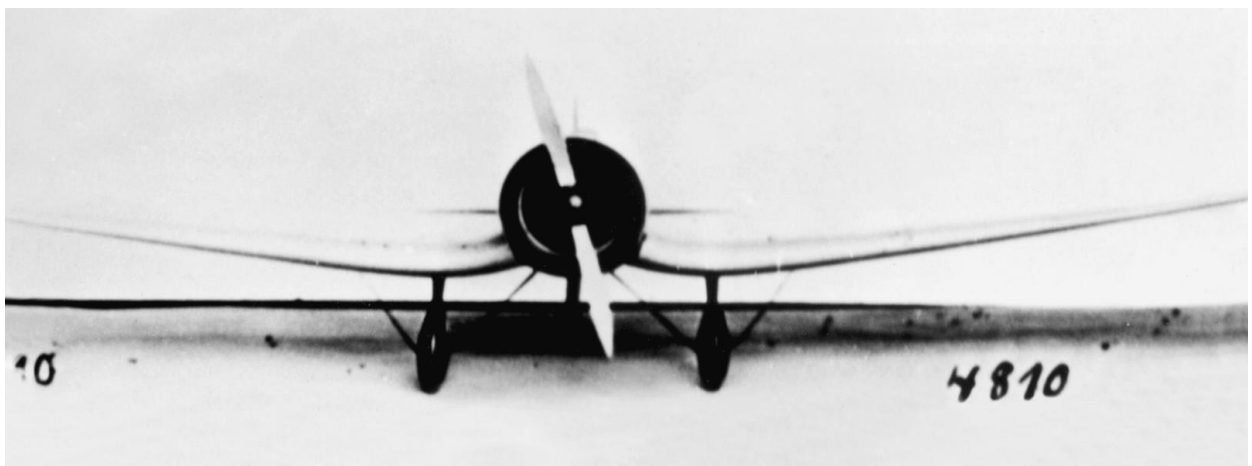


NACA-Haube und Townend-Ring am Beispiel der Junkers Ju 52/3m

Bei der NACA-Haube handelte es sich um eine aerodynamisch günstige Verkleidung, die den gesamten Sternmotor eng umschloß und die Luftströmung zum Anlegen an die Rumpfform zwang. Im Gegensatz dazu stellte der Townend-Ring eine ringförmige Verkleidung von nur geringer Längsausdehnung dar. Der Ringquerschnitt hatte eine Profilform ähnlich der eines Flügelprofils. Beim Townend-Ring wurden die hinter jedem Profil anzutreffenden „Abwinde“ ausgenutzt, um die Luftströmung zum Anlegen an die Rumpfform zu zwingen. Mit beiden Verkleidungsformen ließen sich größere Wirbelbildungen hinter den Zylindern vermeiden.



Schnellpostflugzeug Messerschmitt BFW M 28 (Februar 1931)



Modell des Schnellverkehrsflugzeugs Heinkel He 65 (1931/32)

(Slg. Koos/ADL)

Arbeiten an der Mustermaschine

An einen Bau des Bäumer-Verkehrsflugzeuges war im Herbst 1928 nicht zu denken. Infolge der wirtschaftlichen Schwierigkeiten, in denen die Bäumer Aero GmbH um die Jahreswende 1928/29 steckte, mußten alle Pläne vorläufig in der Schublade bleiben. Als im Mai 1929 der Werftbetrieb bei Bäumer wieder anlief, hatte der Bau der B VI „Libelle“ Vorrang. Erst ab Mitte Juni 1929 stand zeitweilig Werkstattkapazität zur Verfügung, um mit der Teilefertigung für das Express-Verkehrsflugzeug zu beginnen. Die geplante Mustermaschine lief wahrscheinlich unter der Werknummer 111.

Allerdings kamen die Arbeiten an der B VII sehr schleppend voran. Im Oktober 1929 berichtete die Hamburger Flughafenverwaltung, daß mit einer Fertigstellung nicht vor Frühjahr 1930 zu rechnen sei. Die Vorarbeiten seien nur im Konstruktionsbüro, weniger in der Werft vorwärtsgeschritten.

Dieser Darstellung widerspricht Ing. Max Kretzschmar, der im März 1929 als Statiker zur Bäumer Aero GmbH kam und an der B VI mitarbeitete. Nach seiner Erinnerung ist das Bäumer-Verkehrsflugzeug ein reines Projekt geblieben, im Konstruktionsbüro war man zu seiner Zeit ausschließlich mit der „Libelle“ befaßt.

Wie der Ablauf der Geschehnisse damals wirklich war, läßt sich heute kaum noch zweifelsfrei feststellen. Letztendlich ist diese Frage aber zweitrangig, denn äußere Umstände erzwangen ohnehin einen Abbruch aller Arbeiten an der B VII: Am 12. Januar 1930 stürzte die Mustermaschine des Typs B VI „Libelle“ bei einem Probeflug in Hamburg-Fuhlsbüttel ab, der Pilot erlitt tödliche Verletzungen. Daraufhin lag der Werftbetrieb der Bäumer Aero GmbH monatelang still. Die Arbeiten am Express-Verkehrsflugzeug wurden endgültig eingestellt, weil ein Weiterbau finanziell nicht mehr tragbar war – die Weltwirtschaftskrise forderte auch bei Bäumer ihren Tribut. Allerdings war dies nur der längst überfällige Schlußstrich unter ein Projekt, das sich inzwischen überholt hatte, wie das nächste Kapitel zeigt.

Die B VII im Vergleich

Im Deutschland der Jahre 1927/28 war Messerschmitts BFW M 18 b unter den Klein- und Regionalverkehrsflugzeugen zweifellos das herausragende Muster. Verglichen damit hätte die B VII einen gewaltigen Leistungssprung verkörpert, nämlich fast eine Verdoppelung der Höchstgeschwindigkeit – von 140 auf 275 km/h. Insofern war die Bezeichnung „Express-Verkehrsflugzeug“ nicht übertrieben. Auch die 1929/30 herausgebrachte Weiterentwicklung BFW M 18 d reichte nicht an die B VII heran, sie schaffte mit dem gleichen Wright-Triebwerk wie das Bäumer-Projekt nur 212 km/h. Selbst die Junkers F 13 ge sah mit ihren 190 km/h nicht gut aus gegen die B VII, allerdings deckte die Junkers-Maschine ein anderes Marktsegment ab.



Die Messerschmitt BFW M 18 b erschien 1927, war eine Ganzmetallkonstruktion, konnte vier Passagiere befördern und wurde von der Nordbayerischen Verkehrsflug AG in größerer Stückzahl im Linienverkehr eingesetzt.

Von den deutschen Post- und Schnellverkehrsflugzeugen der Jahre 1930-32 übertraf nur die He 65 die Leistung der B VII, obwohl alle diese Maschinen mit dem viel stärkeren „Hornet“-Sternmotor ausgerüstet waren bzw. werden sollten.

Ein Blick „über den großen Teich“ auf zwei Lockheed-Muster, die weltweit zu den Vorreitern der schnellen Post- und Passagierflugzeug-Kategorie gehörten, zeigt, daß die B VII selbst hier bis zu einem gewissen Grad mithalten konnte. Allerdings – und das muß betont werden! – hätte die Bäumer-Maschine spätestens im Frühjahr 1928 fertig sein müssen, so wie in der ursprünglichen Zeitplanung vom März 1927 vorgesehen.

Am 19. April 1929 besuchte eine Lockheed "Vega 5" (Kennzeichen NC-7440) auf einer Vorführungstour quer durch Europa auch den Hamburger Flughafen Fuhlsbüttel und fand dort große Beachtung. Spätestens zu diesem Zeitpunkt mußte den Verantwortlichen bei der Bäume Aero GmbH klargeworden sein, daß „der Zug abgefahren war“. Die amerikanische Maschine schaffte 290 km/h Höchstgeschwindigkeit und flog bereits – während die B VII lediglich auf dem Papier existierte und rechnerisch nur 275 km/h erreichte.

| Muster | Baujahr | Motor | | Fluggewicht (kg) | Höchstgeschwindigkeit (km/h) |
|------------------------|---------|---------------------------|---------------|------------------|------------------------------|
| | | Typ | Leistung (PS) | | |
| Bäume B VII | 1927/28 | (Wright J6 „Whirlwind 9“) | 300 | 1.700 | 275 |
| BFW M 18 b | 1927 | Siemens Sh 12 | 125 | 1.200 | 140 |
| BFW M 18 d | 1929/30 | Wright J6 „Whirlwind 9“ | 300 | 1.760 | 212 |
| Junkers F 13 ge | 1928 | Junkers L 5 | 310 | 2.300 | 190 |
| BFW M 28 | 1930/31 | Pratt &Whitney „Hornet“ | 525 | 2.750 | 260 |
| Junkers Ju 60 | 1932 | Pratt &Whitney „Hornet“ | 525 | 3.100 | 280 |
| Heinkel He 65 | 1932 | Pratt &Whitney „Hornet“ | 525 | 4.300 | 285/325 *) |
| Lockheed „Air Express“ | 1928 | Pratt &Whitney „Wasp“ | 410 | 1.735 | 258 - 270" |
| Lockheed „Vega“ | 1929 | Pratt &Whitney „Wasp“ | 420 | 2.040 | 290 |

*) Garantieleistung / errechnete Leistung

Schlußwort

Das vorhandene Quellenmaterial zum Projekt Express-Verkehrsflugzeug ist sehr dürftig, es fehlen viele Details und bleiben etliche Fragen offen. Sollte jemand, der diesen Bericht liest, im Besitz von aufschlußreichen Unterlagen sein oder wissen, wo vielleicht noch weiteres Material zu finden sein könnte, wäre die ADL für eine Information äußerst dankbar! Alle Leser der Bäume-Aero-Geschichte sind im Interesse der Sache zur Mithilfe aufgefordert.

Weitere Bäumer-Projekte

Aus den vorhandenen Unterlagen geht hervor, daß – abgesehen von den schon behandelten Mustern – noch an folgenden Entwürfen gearbeitet worden ist:

- schnelles, wendiges Einsitzerflugzeug (1927)
- Leichtsporteinsitzer mit 120 PS Bristol „Lucifer“-Motor (Frühjahr 1928), wieder verworfen.
- Muster „Windspiel“ mit 100 PS-Triebwerk (möglicherweise identisch mit einem der schon genannten Projekte?).

Weitere Einzelheiten sind nicht bekannt.



*Sommer 1929: Gemeinsame Mahlzeit der Mitglieder des Bäumer-Aero-Konstruktionsbüros draußen an der frischen Luft.
Von links nach rechts: Walter Günter, Rudolf Isermann, Siegfried Günter, Max Kretschmar und Wilhelm Beulecke.
(Stg. Koos/ADL)*

Das Ende der Bäume Aero GmbH

Mit dem Absturz der ersten B VI fand die 1929 eingeleitete Konsolidierungsphase ein jähes Ende. Die Werft ruhte drei Monate lang, und der Bau des Verkehrsflugzeugs B VII mußte gänzlich eingestellt werden. Es gelang zwar im April 1930, ein zweites Exemplar der B VI aufzulegen – aber als diese Maschine bei den Vorbereitungsflügen zum Europarundflug 1930 ebenfalls abstürzte, mußte der Betrieb endgültig seine Pforten schließen. Die im Oktober 1929 ausgebrochene Weltwirtschaftskrise tat ein übriges, um der Firma wirtschaftlich den Garaus zu machen.

Die Bäume Aero GmbH ging Ende 1930 in Liquidation. Die Zulassung als Fliegerschule hatte sie bereits im Mai 1930 verloren, die Genehmigung zur Ausübung gewerbsmäßigen Luftverkehrs wurde im Dezember 1930 eingezogen. Am 14.10.1932 löschte man die Firma „von Amts wegen“ im Handelsregister.

Die Brüder Siegfried und Walter Günter hatten bis zum bitteren Ende in Hamburg ausgeharrt. Siegfried verließ schließlich als erster die Hansestadt und trat im Januar 1931 in das Entwurfsbüro der Firma Heinkel ein. Sein Zwillingbruder Walter folgte ihm im Juli 1931 nach Warnemünde. Dort schufen sie in den nächsten Jahren so bekannte Typen wie das Sportflugzeug He 64, das Schnellverkehrsflugzeug He 70 „Blitz“, die Bomber He 111 und He 177, die Jagdflugzeuge He 112 und He 100 – um nur einige Muster zu nennen.

In Hamburg versuchte 1931/32 der ehemalige Bäume-Geschäftsführer Fritz Papenmeyer, die Arbeiten auf neuer Basis und im eigenen Namen fortzuführen. Zum Europarundflug 1932 waren drei Maschinen vom Typ Papenmeyer P.I angemeldet, ausgerüstet mit einem 75 PS-Pobjoy-Sternmotor. Sie sollten die Wettbewerbsnummern E3, E4 und E5 erhalten und von Graf Reventlow sowie Gerhard Hubrich geflogen werden; der dritte vorgesehene Pilot ist leider nicht überliefert. Die drei P.I traten trotz ihrer Nominierung aber nicht zum Wettbewerb an.

Wie es zu dem Papenmeyer-Typ kam und was aus den Maschinen wurde, hat Gerhard Hubrich ausführlich in seinen Erinnerungen geschildert:

"Der Europarundflug 1932 war wieder fällig geworden. Der junge Graf Reventlow hatte eine Summe Geldes einer Erbschaft zum Bau von einigen Flugzeugen ausgeworfen, und Herr Papenmeyer in Hamburg hatte die Konstruktion zu entwerfen und den Bau von drei Maschinen zu übernehmen. Es war abgesprochen, daß ich eine dieser Maschinen, die mit englischen Popjoy-Motoren ausgerüstet werden sollten, fliegen sollte. Der Bau war spät in Angriff genommen und die Gefahr wuchs zusehends, daß die Maschinen nicht rechtzeitig fertig würden.

Tagsüber tat ich meinen Dienst und flog irgendwo in Deutschland herum, bei Dienstschluß saß ich in meinem Rennwagen und jagte nach Hamburg, um die Nächte hindurch zu helfen, wenigstens meine Maschine fertigzustellen, Aber trotz Nachmeldegenehmigung haben wir den Termin nicht schaffen können, und ich war bitter enttäuscht um all die Mühe, die ich mir da gemacht hatte. Rumpf und Flächen dieses Tiefdeckers sahen hervorragend aus und stellten so ungefähr das Windschnittigste vor, was an Luftfahrzeugen überhaupt existierte. Reventlow ging mit dieser Maschine nach Südamerika, ohne daß dieselbe bei uns ihre Abnahme gemacht hatte. Später hörte ich, daß sie bei einem Fluge zerschlagen wurde. Ob diese Konstruktion das alleinige Geistesprodukt des Herrn Papenmeyer gewesen ist, weiß ich nicht, sie hatte jedenfalls eine teuflische Ähnlichkeit mit dem von den Gebrüder Günther bei Bäume in Hamburg gebauten „Sausewind“, der mit seinem feinempfundenen aerodynamischen Profil der Zeit vorauseilte (Papenmeyer war eine zeitlang bei Bäume tätig). Papenmeyer hatte seine Bauzeit hauptsächlich damit verpulvert, daß er versuchte, dem Vogel ein einziehbares Fahrgestell zu geben".

Die Papenmeyer P.I war also ein direkter Nachfahre des "Sausewind" – in modernisierter Form, mit Einziehfahrwerk und sicherlich auch mit Kabinenabdeckung (denn das brachte Extrapunkte bei der technischen Prüfung des Europarundfluges 1932).

Ein Erfolg ist dem Muster nicht beschieden gewesen, keine der drei gebauten bzw. begonnenen Maschinen ist in Deutschland zum Luftverkehr zugelassen worden.

Werknummern-Übersicht

Rekonstruktion der Werknummernfolge, soweit möglich

Die folgende Liste enthält alle bei der Bäumer Aero GmbH in Hamburg als Neubau hergestellten Flugzeuge, soweit die vorhandenen Quellen brauchbare Informationen liefern. In schwarzer Farbe gehaltene Angaben sind gesichert. Mit **roter** Farbe markierte Informationen sind dagegen nur als wahrscheinlich zu betrachten.

| Werk-Nr. | Typ | Triebwerk | Zulassung | Zeitpunkt | Eigentümer, andere Informationen |
|------------|----------------------------|--|-----------|---------------|--|
| 101 | B I Roter Vogel I | Douglas 2-Zyl., Leistung 8/10 PS (5,9/7,4 kW) | keine | 08.1924 | Fertigstellung des „Roten Vogels“. |
| | | | | 29.12.1924 | Absturz in Fuhlsbüttel |
| | B I Roter Vogel II | Douglas 2-Zyl., Leistung 6/8 PS (4,4/5,9 kW) | | 04/05.1926 | Fertigstellung des Ersatzbaues „Roter Vogel II“, unter Verwendung der noch brauchbaren Teile des Vorgängers „Roter Vogel I“. |
| | | | | 05.-10.1926 | ausgestellt auf der GESOLEI in Düsseldorf. |
| | | | | 15.12.1926 | Erster Probeflug in Hamburg nach Reparatur und Überholung. |
| | | | | III. Qu. 1927 | Übernahme durch Forschungsinstitut der RRG. |
| | | | | 1928 | außer Betrieb gestellt und verschrottet. |
| 102 | B II Sausewind | Wright L4 „Gale“, Leistg. 60/65PS (44,1/47,8 kW) | D-639 | 05.1925 | Bäumer Aero GmbH. |
| | | | | 09.1925 | DVS Staaken |
| | | | | 19.09.1925 | schwerer Bruch bei Schönbach (nahe Plauen), anschließend verschrottet. |
| 103 | B III Alsterkind | Wright L4 „Gale“, Leistg. 60/65PS (44,1/47,8 kW) | D-638 | 05.1925 | Bäumer Aero GmbH. |
| | | | | 12.1925 | Sportflug GmbH, Staaken. |
| | | | | >09.1926 | DVS Staaken |
| | | | | >09.1927 | bei DVS ausgemustert, Zulassung gestrichen. |
| | | Siemens Sh 4, Leistg. 55/60 PS (40,4/44,1 kW) | ohne Zul. | Ende 1927 | Übergabe an Flugtechnischen Verein Spandau |
| | | | | Sommer 1932 | Maschine durch Flugtechnischen Verein Spandau wieder in flugfähigen Zustand versetzt. |
| 104 | B IV Sausewind II | Wright L4 „Gale“, Leistg. 60/65PS (44,1/47,8 kW) | D-885 | 05.1926 | Bäumer Aero GmbH. |
| | | | | 30.03.1927 | Totalschaden in Berlin. |
| 105 | B IV Sausewind III | Wright L4 „Gale“, Leistg. 60/65PS (44,1/47,8 kW) | D-1158 | 07.1927 | Bäumer Aero GmbH. |
| | | | | 05.1929 | DVL |
| 106 | B IV a Sausewind IV | Wright L4 „Gale“, Leistg. 60/65PS (44,1/47,8 kW) | D-1414 | 10.1936 | als „ausgeschlachtet“ in der LFR gestrichen. Maschine überführt nach Berlin in die „Deutsche Luftfahrt-Sammlung“. |
| | | | | 06.1928 | Bäumer Aero GmbH. |
| | | | | 03.1929 | Luftverkehrsgesellschaft Hamburg mbH. |
| | | | | 04.1930 | Ernst Petersen, Hamburg. |
| | | | | 05.1931 | Hubertus Graf Reventlow-Criminil, Hamburg. |
| 14.05.1931 | Totalschaden in Travemünde | | | | |

| Werk-Nr. | Typ | Triebwerk | Zulassung | Zeitpunkt | Eigentümer, andere Informationen |
|----------|--------------------|---|-----------|------------|---|
| 107 | AFS 1 Schnecke | Siemens Sh 10, Leistg. 60/70 PS (44/51,4 kW) | keine | 10.1928 | Erstflug im Hamburg-Fuhlsbüttel |
| | | Siemens Sh 13, Leistg. 72/80 PS (53/59 kW) | D-1739 | ~02.1931 | Akadem. Fliegergruppe Hannover |
| | | | | >02.1932 | Akadem. Fliegergruppe Hannover |
| | | | | >10.1933 | DLV Flieger-Ortsgruppe Hannover |
| | | | | ~1938 | abgerüstet und abgestellt |
| 108 | B V Puck | Armstrong- Siddeley „Genet“, Leistg. 65/75 PS (47,8/55,1 kW) | keine | 11.1926 | Bestellung durch DVS und Baubeginn. |
| | | | | 03.1927 | geplante Fertigstellung |
| | | | | ~05.1927 | vorläufige Einstellung der Bauarbeiten |
| | | | | IV.1928 | Beginn der Umbauarbeiten |
| | | | | 1930 | Maschine nach Schließung der Bäume Aero GmbH zur DVS Berlin gebracht und dort abgestellt. |
| | | | | 1933 | endgültige Ausbuchung des „Puck“ bei der DVS, vermutlich als Lehrmittel abgegeben. |
| 109 | B V Puck | keine sicheren Informationen | keine | | nicht fertiggestellt. |
| 110 | B VI Libelle I | De Havilland „Gipsy“, Leistg. 85/100 PS (62,5/ 73,5 kW) | keine | 23.12.1929 | Erstflug in Hamburg-Fuhlsbüttel. |
| | | | | 12.01.1930 | Absturz in Hamburg, Pilot Hellmuth Jonas getötet. |
| 111 | B VII | Wright J6 „Whirlwind-Nine“, 300 PS (220 kW). | keine | 09.1928 | Zelle fertig durchkonstruiert. |
| | | | | 10.1929 | Laut Hamburger Flughafenverwaltung Fertigstellung nicht vor Frühjahr 1930 möglich. |
| | | | | ~01. 1930 | Einstellung aller Arbeiten am Express-Verkehrsflugzeug nach Absturz der „Libelle I“. |
| 112 | B VI Libelle II | De Havilland „Gipsy“, Leistg. 85/100 PS (62,5/ 73,5 kW) | D-1908 | 07.1930 | Fertigstellung, |
| | | | | 11.07.1930 | vorläufige Zulassung |
| | | | | 13.07.1930 | Absturz in Berlin-Staaken. |

Zeichenerklärung, verwendete Abkürzungen:

- > mindestens seit
- ~ wahrscheinlich

Technische Daten

| | Bäumer B I „Roter Vogel“ | Bäumer B II „Sausewind“ | Bäumer B III „Alsterkind“ | Bäumer B IV a „Sausewind“ | |
|-------------------------|---|---|--|---|----------------|
| Spannweite | 10,00 | 9,30 | 8,20 | 9,00 | m |
| Länge | 5,27 | 6,10 | 5,93 | 6,25 | m |
| Flügelfläche | 10,0 | 11,6 | 17,9 | 11,0 | m ² |
| Leergewicht (Leermasse) | 125 | 300 | 295 | 300 | kg |
| Zuladung | 110 | 200 | 240 | 300 | kg |
| Fluggewicht (Flugmasse) | 235 | 500 | 535 | 600 ⁶⁾ | kg |
| Höchstgeschwindigkeit | 115 | 170 | 135 | 215 ⁷⁾ | km/h |
| Landegeschwindigkeit | 55 | 95 | 60 | 80 | km/h |
| Steigzeit auf 1.000 m | 24 | 7 | 8 | 4,5 ⁸⁾ | Min. |
| Gipfelhöhe | 3.000 | 4.770 | 4.500 | 7.000 ⁹⁾ | m |
| Reichweite | 800 – 1.000 | 500 | 800 | 1.200 | km |
| Triebwerk | Douglas 2-Zyl., Leistung 8/10 PS (5,9/7,4 kW) | Wright L4 „Gale“, Leistung 60/65PS (44,1/47,8 kW) | Siemens Sh 4, Lei- stung 55/60 PS (40,4/44,1 kW) | Wright L4 „Gale“, Leistung 60/65PS (44,1/47,8 kW) | |

| | Bäumer B V „Puck“ | Bäumer B VI „Libelle“ | Bäumer B VII | Bäumer AFS 1 „Schnecke“ | |
|-------------------------|---|---|--|---|----------------|
| Spannweite | 6,75 | 7,70 | ? | 10,50 | m |
| Länge | 4,38 | 6,30 | ~10 | 7,00 | m |
| Aerodynamische Fläche | 12,2 | 14,7 | ? | 22,40 | m ² |
| Leergewicht (Leermasse) | 250 | 360 | ? | 330 ¹⁾ | kg |
| Zuladung | 120 | 275 | ? | 210 | kg |
| Fluggewicht (Flugmasse) | 370 | 635 | 1.700 | 540 ²⁾ | kg |
| Höchstgeschwindigkeit | 140 | 250 | 275 | 125 ³⁾ | km/h |
| Landegeschwindigkeit | 60 | 80 | 100 | 56 ⁴⁾ | km/h |
| Steigzeit auf 1.000 m | 4 | ? | ? | 6 ⁵⁾ | min |
| Gipfelhöhe | 5.500 | 5.800 | ? | 4.800 | m |
| Reichweite | ? | 750 | ? | 350 | km |
| Triebwerk | A-S „Genet“, Lei- stung 65/75 PS (47,8/55,1 kW) | DH „Gypsy“, Lei- stung 85/100 PS (62,5/73,5 kW) | Wright J6 „Whirlwind 9“, Leistung 300 PS (220,5 kW) | Siemens Sh 10, Leistung 60/70 PS (44/51,5 kW) | |

- 1) nach anderer Quelle 330 bzw. 380 kg.
- 2) nach anderer Quelle 560 bzw. 590 kg.
- 3) nach anderer Quelle 135 bzw. 115 km/h.
- 4) nach anderer Quelle 50 km/h.
- 5) nach anderer Quelle 7,5 Min.
- 6) nach anderer Quelle 570 kg.
- 7) nach anderer Quelle 230 km/h.
- 8) nach anderer Quelle 4,0 min.
- 9) nach anderer Quelle 8.000 m.
- 10) nach anderer Quelle 18 Min.

Hinweis:

Die technischen Daten basieren auf damaligen Werksveröffentlichungen, auf den Angaben im Taschenbuch der Luftflotten von Werner v. Langsdorff, Ausgaben 1924 - 1931 und auf den Jahrbüchern Fortschritte der Luftfahrt, Ausgaben 1926 - 1929/30 von Werner v. Langsdorff.

Außerdem auf Informationen aus den Fachzeitschriften Flugsport, Illustrierte Flug-Woche, Luftfahrt, Luftwacht, Luftweg, Nachrichten für Luftfahrer sowie Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt.

Außerdem wurden noch folgende Fachbücher berücksichtigt:

Alfried Gymnich, Das Sportflugzeug, Berlin 1926.

Alfried Gymnich, Leichtmotor-Flugzeuge, Leipzig/Zürich 1925.

Fritz Wittekind, Sport- und Verkehrsfliegerei, Braunschweig/Hamburg 1926.

Wilhelm van Nes, Das Leichtflugzeug als Sport- und Verkehrsmittel, Frühjahr 1926.

Gustav Lachmann, Leichtflugzeugbau, München/Berlin 1925.

Quellenangaben

Quellenangaben zu Bäumeer B I „Roter Vogel“

Bücher und Broschüren

Roland Eisenlohr, Flugtechnisches Handbuch, Band II, S. 171 und 175, Berlin/Leipzig 1936.

Alfried Gymnich, Leichtmotorflugzeuge, Leipzig/Zürich 1925

Werner v. Langsdorff, Das Leichtflugzeug für Sport und Reise, S. 30 und 175f., Frankfurt 1925.

Werner v. Langsdorff, Taschenbuch der Luftflotten, Frankfurt 1927

Veröffentlichungen des Forschungsinstituts der Rhön-Rossitten-Gesellschaft, Nr. 1, Jahrbuch 1926/27.

Fritz Wittekind: Sport- und Verkehrsfliegerei, Braunschweig/Hamburg 1926.

Zeitungen und Zeitschriften

Wilhelm Coulmann, Die Flugzeuge des Rhön-Wettbewerbes, in: ZFM Jg. 1924, Nr. 21/22, und ZFM Jg. 1925, Nr. 1.

Roland Eisenlohr, Technische Betrachtungen zum 5. Rhön-Segelflug-Wettbewerb, in: Luftfahrt Jg. 1924, Nr. 11 S. 185 ff.

Walter Günter, Das neue Segelflugzeug der T. H. Hannover, in: ZFM Jg. 1924, Nr. 11/12, S. 122ff.

Walter Günter (vermutl. Autor), $2\frac{3}{4}$ -PS-Leichtflugzeug »Roter Vogel« der Bäumeer Aero GmbH, in: Flugsport 1924, Nr. 18.

Arthur Pröll, Segelflugfragen, in: Luftfahrt Jg. 1924, Nr. 3, S. 36ff.

Walburg Schaefer, Ergebnisse des Rhön-Segelflug-Wettbewerbes 1924, in: Illustrierte Flug-Woche Jg. 1924, S. 257.

Flugsport Jg. 1924, Nr. 16 und 19; sowie Jg. 1925, Nr. 4.

ZFM Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, Jg. 1926, Nr. 11/12.

NfL, Nachrichten für Luftfahrer, Jg. 1925, S. 152f.

Luftfahrt Jg. 1924, Nr. 3 und 6.

Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Monatsberichte der Luftaufsicht Hamburg, 1924 bis 1927.

Wochenberichte des Hamburger Flughafens (Hamburger Luftschiffhallen GmbH), 1926.

Quellenangaben zu Bäumeer B II „Sausewind“

Bücher und Broschüren

Aero-Club v. Deutschland (Hrsg.): Deutscher Rundflug 1925

Alfried Gymnich, Das Sportflugzeug, Berlin 1926

Werner v. Langsdorff, Das Leichtflugzeug für Sport und Reise, S. 30 und 175f., Frankfurt 1925.

Werner v. Langsdorff, Taschenbuch der Luftflotten, Frankfurt 1927.

Roland Eisenlohr, Flugtechnisches Handbuch, Band II, S. 171 und 175, Berlin/Leipzig 1936.

Veröffentlichungen des Forschungsinstituts der Rhön-Rossitten-Gesellschaft, Nr. 1, Jahrbuch 1926/27.

Fritz Wittekind: Sport- und Verkehrsfliegerei, Braunschweig/Hamburg 1926.

Ohne Verfasser: Programmheft zum Deutschen Rundflug

Ohne Verfasser: Sechs Jahre Hamburger Luftfahrt 1919-1925 (Hrsg. Hamburger Luftschiffhallen GmbH), Hamburg 1925.

Zeitungen und Zeitschriften

Wilhelm Coulmann, Die Flugzeuge des Rhön-Wettbewerbes, in: ZFM Jg. 1924, Nr. 21/22, und ZFM Jg. 1925, Nr. 1.
Roland Eisenlohr, Technische Betrachtungen zum 5. Rhön-Segelflug-Wettbewerb. in: Luftfahrt Jg. 1924, Nr. 11 S. 185 ff.
Walter Günter, Das neue Segelflugzeug der T. H. Hannover, in: ZFM Jg. 1924, Nr. 11/12, S. 122ff.
Walter Günter (vermutl. Autor), 23/4-PS-Leichtflugzeug »Roter Vogel« der Bäumer Aero GmbH, in: Flugsport 1924, Nr. 18.
Arthur Pröll, Segelflugfragen, in: Luftfahrt Jg. 1924, Nr. 3, S. 36ff.
Walburg Schaefer, Ergebnisse des Rhön-Segelflug-Wettbewerbes 1924, in: Illustrierte Flug-Woche Jg. 1924, S. 257.
Flugsport Jg. 1924, Nr. 16 und 19; sowie Jg. 1925, Nr. 4.
ZFM Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, Jg. 1926, Nr. 11/12.
NfL, Nachrichten für Luftfahrer, Jg. 1925, S. 152f.
Luftfahrt Jg. 1924, Nr. 3 und 6.

Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Monatsberichte der Luftaufsicht Hamburg, 1924 bis 1927.
Wochenberichte des Hamburger Flughafens (Hamburger Luftschiffhallen GmbH), 1926.

Quellenangaben zu Bäumer B IV „Sausewind“

Bücher und Broschüren

Gymnich: Das Weltrekordflugzeug Sausewind IV, in: Motor und Sport, Heft 47/November 1927
Koyemann: Über den Einfluß der Profilwiderstandspolare auf die Flugleistungen, in: Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, Heft 21/1929
v. Langsdorff: Taschenbuch der Luftflotten, Ausgaben 1927, 1928/29 und 1931, München bzw. Frankfurt/M.
v. Langsdorff (Hrsg.): Fortschritte der Luftfahrt, Jahrbücher 1927/28 und 1929/30, Frankfurt/M.
Leipziger Verein f. Luftfahrt und Flugwesen (Hrsg.): Sachsenflug 1927
Richter (Hrsg.): Deutscher Flug-Almanach, Berlin 1925.
WGL (Hrsg.): Jahresbericht 1925
Wittekind: Sport- und Verkehrsfliegerei, Braunschweig/Hamburg 1926

Zeitungen und Zeitschriften

Meldungen aus Hamburger Fremdenblatt, Hamburger Nachrichten, Hamburgischer Correspondent, Hamburger Anzeiger, Tempelhof-Mariendorfer Zeitung, Deutsche Allgemeine Zeitung, Bremer Nachrichten u.a.m. der Jahrgänge 1924-1931
Monats- und Jahresberichte der Luftaufsicht Hamburg 1923-1931
Unfallanzeigen der Luftaufsicht Hamburg 1924-1931
Wochenberichte der Hamburger Flughafen GmbH (vormals Hamburger Luftschiffhallen GmbH) 1925-1931
Bäumer Aero GmbH: Baubeschreibung Eindecker »Sausewind II« B.IV
Flugsport, Nr. 10 und 13-14/1925, Nr. 23/1927 und 22/1928
Illustrierte Flugwoche 1925, S. 194 und 1927, S. 139 ff
Luftfahrt, Nr. 11/1925 und 1/1928
Luftwacht 1928, S. 636 und S. 668
Luftweg, Nr. 11/1925
Luftschau 1928, S.24 f

Nachrichten für Luftfahrer, Nr. 24/1925, 26/1926 und 39/1927
Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, Heft 15/1925 und 19/1926

Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Unterlagen aus dem Nachlaß von Paul Bäumer, zur Verfügung gestellt von Frau Martel Purucker verw. Bäumer (†)
Persönliches Gespräch mit Ernst Petersen, Hamburg (Geschäftsführer und Inhaber der damaligen Luftverkehrsgesellschaft Hamburg m.b.H. und deren Nachfolger Hamburger Luftverkehrsgesellschaft m.b.H.)
Informationen über die Bäumer Aero GmbH von Herbert Schultz (†), Herbert Schröder (†) und Johannes Dams (†), alle Hamburg

Quellenangaben zu Bäumer B III „Alsterkind“

Bücher und Broschüren

Alfried Gymnich, Das Sportflugzeug, Berlin 1926
Werner von Langsdorff: Taschenbuch der Luftflotten, Ausgaben 1926, 1927 und 1928/29, München bzw. Frankfurt/M.
Hans Richter (Hrsg.): Deutscher Flug-Almanach, Berlin 1925.
Fritz Wittekind: Sport- und Verkehrsfliegerei, Braunschweig/Hamburg 1926.
Aero-Club von Deutschland (Hrsg.): Deutscher Rundflug 1925, Berlin
Offizielles Programm Deutscher Rundflug 1925, Berlin.
Ohne Verfasser: Sechs Jahre Hamburger Luftfahrt 1919 bis 1925 (Hrsg. vermutlich Hamburger Luftschiffhallen GmbH), Hamburg.

Zeitungen und Zeitschriften

Hamburgischer Correspondent vom 3. Mai 1925.
Hamburger Nachrichten vom 3. September 1926.
Meldungen aus verschiedenen deutschen Tageszeitungen über den Verlauf des Deutschen Rundfluges 1925.
Flugsport Nr. 10/1925 und Nr. 13-14/1925.
Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, Nr. 15/1925.
Nachrichten für Luftfahrer, Nr. 24/1925.
Luftfahrt Nr. 11/1925 und Nr. 12/1925.
Illustrierte Flugwoche 1925, S. 193.
Luftweg Nr. 11/1925.

Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Monatsberichte der Luftaufsicht Hamburg, 1925.
Persönliche Auskünfte von Herbert Schröder, Hamburg an Günter Frost (ADL).
Persönliche Auskünfte von Willi Lobach, Günther Pisters und Ernst Voigt an Günther Ott (ADL).

Quellenangaben zu Bäumer B V „Puck“

Bücher und Broschüren

Gerhard Fieseler, Meine Bahn am Himmel, München 1979

Werner von Langsdorff, Taschenbuch der Luftflotten, Ausgaben 1927 und 1928/29, Frankfurt/M.

Werner von Langsdorff, Fortschritte der Luftfahrt, Jahrbuch 1927/28 und 1928/29, Frankfurt/M.

Zeitungen und Zeitschriften

Die Luftwacht Jg. 1929, S.35, und Jg. 1930, S. 220

Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Monatsberichte der Luftaufsicht Hamburg, 1926 -1929

Jahresbericht der Luftaufsicht Hamburg, 1928

Gesuch der Bäume Aero GmbH an den Senat der Freien und Hansestadt Hamburg, datiert vom 19.05.1927

Schreiben der Hamburger Flughafenverwaltung vom 31.05.1927 an den Hamburger Senat, betr. Gesuch der Bäume Aero GmbH

Persönliches Schreiben Kurt Frhr. von der Goltz (Direktor der Flughafenverwaltung Hamburg) vom 17.09.1928 an den Hamburger Bürgermeister Dr. Carl Petersen, betr. Bäume Aero GmbH

RVM-Schreiben L.7 Nr. 9564/28 vom 17.12.1928 betr. Bäume Aero GmbH an den Hamburger Bürgermeister Dr. Carl Petersen

Prüfungsberichte der Deutschen Revisions- und Treuhand-AG, Berlin, über die Jahresabschlüsse der DVS zum 31.03.1930, 31.03.1931 und 31.03.1932

Protokoll der Sitzung des Kuratoriums der DVS am 13.01.1933 in Braunschweig

Persönliche Augenzeugenberichte an den Verfasser von den Herren Herbert Schultz (+) und Johannes Dams (+), beide Hamburg,.

Quellenangaben zu Bäume AFS 1 „Schnecke“

Bücher und Broschüren

Karlheinz Kens, Historische deutsche Flugzeuge bis 1945, Band 2, Baden-Baden 2007.

Markus Klemmer, 100 Jahre Akaflieg Hannover, Hannover 2021.

Werner von Langsdorff, Taschenbuch der Luftflotten, Ausgabe 1931, Abt. Sport-Luftfahrt, München 1931.

Zeitschriften

Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt (ZFM), Heft 6/1933, Seite 157ff.

Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Wochenberichte der Hamburger Flughafen-Verwaltung, Woche 1.-7. November und 12.-18. November 1928.

Monatsbericht der Luftaufsicht Hamburg, Januar 1929.

Quellenangaben zu Bäume B VI „Libelle“

Bücher und Broschüren

Offizielles Programm Internationaler Rundflug 1930

Völker, Die Entwicklung der militärischen Luftfahrt in Deutschland 1920 - 1933, Stuttgart 1962, Seite 168 f

Völker, Die deutsche Luftwaffe 1933 - 1939, Stuttgart 1967, Seite 13ff und Seite 45

Zeitungen und Zeitschriften

Luftwacht 1930, S. 220 und 232

Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt (ZFM), Heft 11/1931, Seite 329ff

Berliner Tageblatt vom 14.07.1930

Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Schreiben der Hamburger Flughafenverwaltung vom 31.05.1927 an den Hamburger Senat betr. Gesuch der Bäumer Aero GmbH

Schreiben Kurt Frhr. von der Goltz, Hamburg, vom 17.09.1928 an den Hamburger Bürgermeister Dr. Carl Petersen betr. Bäumer Aero GmbH

Monatsberichte der Luftaufsicht Hamburg, Mai 1929 - Juli 1930

Jahresbericht 1930 der Luftaufsicht Hamburg

Unfallanzeige Nr. 64 der Luftaufsicht Hamburg vom 12.01.30

Unfallanzeige der Polizeiflugwache Staaken vom 14.07.30

Presse-Mitteilung Nr. 8 des Aero-Club von Deutschland vom 16.05.30

Quellenangaben zu Bäumer B VII

Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Gesuche der Bäumer Aero GmbH an den Hamburger Senat vom 15.3. und 18.5.1927.

Stellungnahmen der Hamburger Flughafen-Verwaltung vom 31.5. und 22.6.1927 an den Hamburger Senat zu den Gesuchen der Bäumer Aero GmbH.

Schreiben Kurt Frhr. von der Goltz, Hamburg, vom 17.09.1928 an Dr. Carl Petersen (Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg).

Schreiben der Hamburger Flughafen-Verwaltung vom 25.10.1929 an die Finanzdeputation Hamburg betr. Bäumer Aero GmbH.

Monatsberichte der Luftaufsicht Hamburg, Mai 1929 - Juli 1930.

Jahresbericht 1930 der Luftaufsicht Hamburg.

Alfred Koyemann, Hamburg, Flugmechanische Beziehungen zwischen Fluggeschwindigkeit, Flugkosten und Flugweite und ihre Abhängigkeit von der Widerstandsfläche des Flugzeuges, Aufsatz in: Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt (ZFM), Heft 11/1931, Seite 329ff.

Außerdem

Weitere Unterlagen aus dem Archiv des Verfassers und der ADL.

Illustrationen

Alle Bilder, soweit keine andere Quelle genannt ist, entstammen der Sammlung Frost/ADL. Die Übersichtszeichnungen unterliegen den Urheberrechten des Autors, falls nicht ausdrücklich etwas anderes vermerkt ist.

Danksagungen

Der Verfasser dankt den ADL-Kollegen Dr. Volker Koos und Günther Ott für ihre Mithilfe, letzterem insbesondere für das Aufstöbern von Material über das „zweite Leben“ des „Alsterkinds“.

Ebenso dankt der Verfasser posthum Herrn Ing. Max Kretzschmar, Warnemünde, (†) für seine wertvollen Informationen über die späten Jahre der Bäume Aero GmbH.

Verwendete Abkürzungen

| | |
|-------------|--|
| DAL | Deutsche Aero-Lloyd AG, Berlin |
| DLG | Deutsche Luftfahrt GmbH |
| DLH | Deutsche Luft Hansa A.G. |
| DVL | Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin-Adlershof |
| DVS | Deutsche Verkehrsflieger-Schule GmbH, Staaken b. Berlin |
| FTV Spandau | Flugtechnischer Verein Spandau. |
| ILGK | Interalliiertes Luftfahrt-Garantie-Komitee (Comité de Garantie Aéronautique) |
| LFR | (Deutsche) Luftfahrzeugrolle |
| LVG | Luft-Verkehrs-Gesellschaft mbH (nach 1918: KG), Berlin und Köslin |
| NACA | National Advisory Committee for Aeronautics (USA, Vorläufer der NASA) |
| NPL | mit der NACA vergleichbare Institution in England |
| RVM | Reichsverkehrsministerium, Berlin |
| RWM | Reichswehrministerium, Berlin |