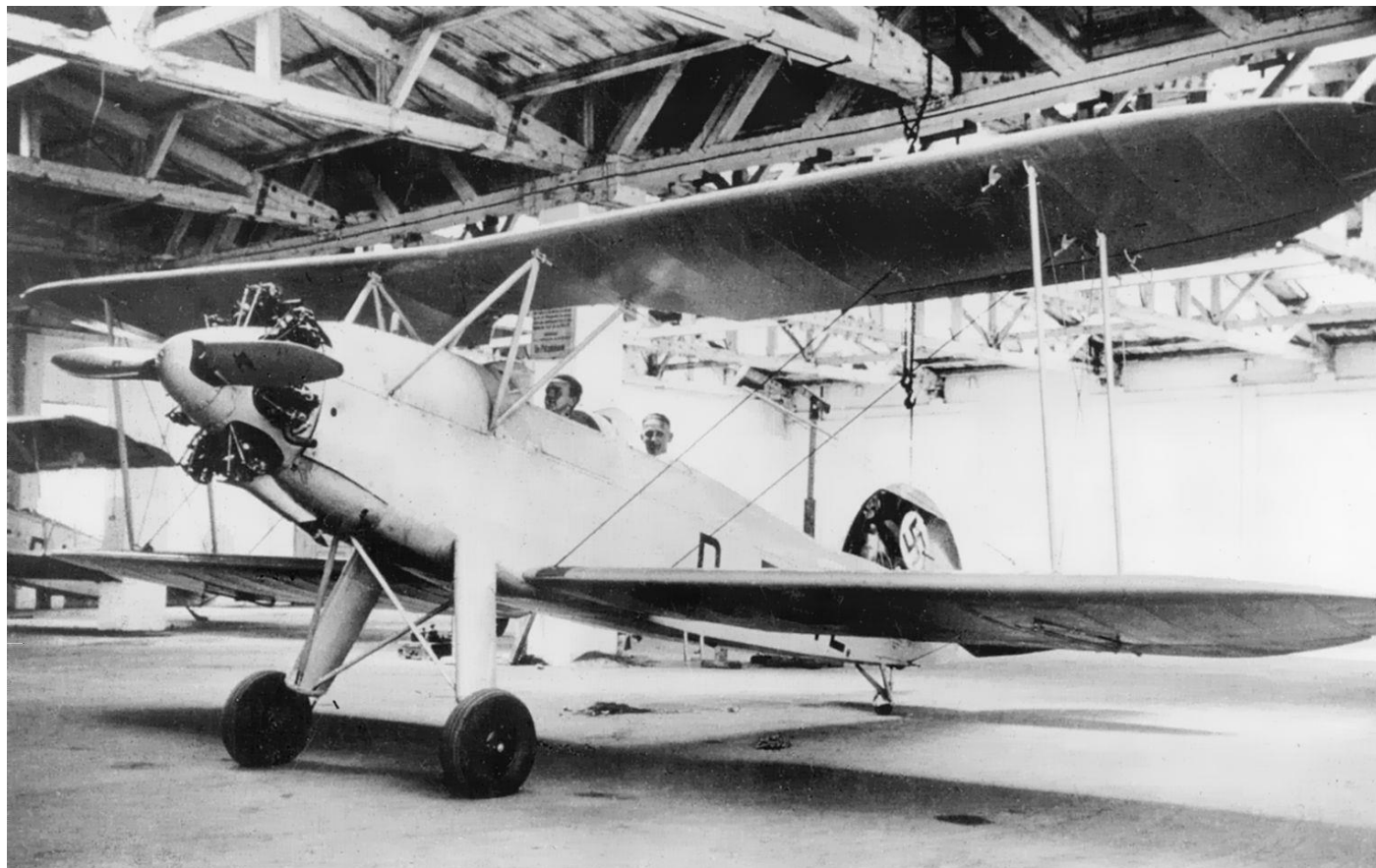




Das Erstlingsmuster der Hamburger Flugzeugbau GmbH, die Ha 135 Werknummer 101 mit dem Kennzeichen D-EXIL in der Halle. Formschön gelöst ist der Einbau des Motors Sh 14A zusammen mit der Luftschrabe.

Die Ha 135 – oder wie die Firma Blohm & Voss zum Flugzeugbau kam

Von Karl Kössler (ADL)

03.2019 überarbeitete Fassung der Erstveröffentlichung in JET+PROP Nr. 4/1999

„Seit Oktober 1932 beschäftigte sich Blohm & Voss mit dem Flugzeugbau. Um dessen Risiken von der Werft fernzuhalten, gründeten die Inhaber zunächst eine gesonderte Gesellschaft. Im Juni 1933 wurde die "Hamburger Flugzeugbau GmbH", kurz HFB genannt, ins Handelsregister eingetragen. Zum Chefkonstrukteur wurde, nach einer anfänglichen Fehlbesetzung, Dr. Richard Vogt berufen, der seine Erfahrungen bei Dornier und in Japan gesammelt hatte“.

So soll der Flugzeugbau bei einer der größten und bekanntesten deutschen Schiffswerften begonnen haben – mit einer Fehlbesetzung. Zumindest meint das die Verfasserin eines wohl von der Firma abgesegneten Buches über Blohm & Voss [1]. Über den Namen dieser „Fehlbesetzung“ breitet sie den Mantel des Schweigens. Ebenso wenig begründet sie diese ihre Einschätzung. Ist es aber nicht erstaunlich, daß das Ergebnis des Wirkens dieses Ungeannten, nämlich der Erstflug seiner Schöpfung am 28.4.1934, nach ihren eigenen Worten *„einen großen Tag, sowohl für die junge Gesellschaft, als auch vor allem für Walther Blohm darstellte“*?

Der Weg zur Ha 135

Wenn der Firmenchef Walther Blohm 1933 jemand gesucht haben sollte, der im Metallflugzeugbau zu Hause war, so wäre der schließlich mit dem Entwurf und der Konstruktion des Blohmschen Erstlings beauftragte Ingenieur Reinhold Mewes, damals erst 35 Jahre alt, sicher nicht die richtige Wahl gewesen. Der Vorwurf, den „falschen“ Mann dennoch eingestellt zu haben, müßte sich dann aber eigentlich gegen Walther Blohm richten.

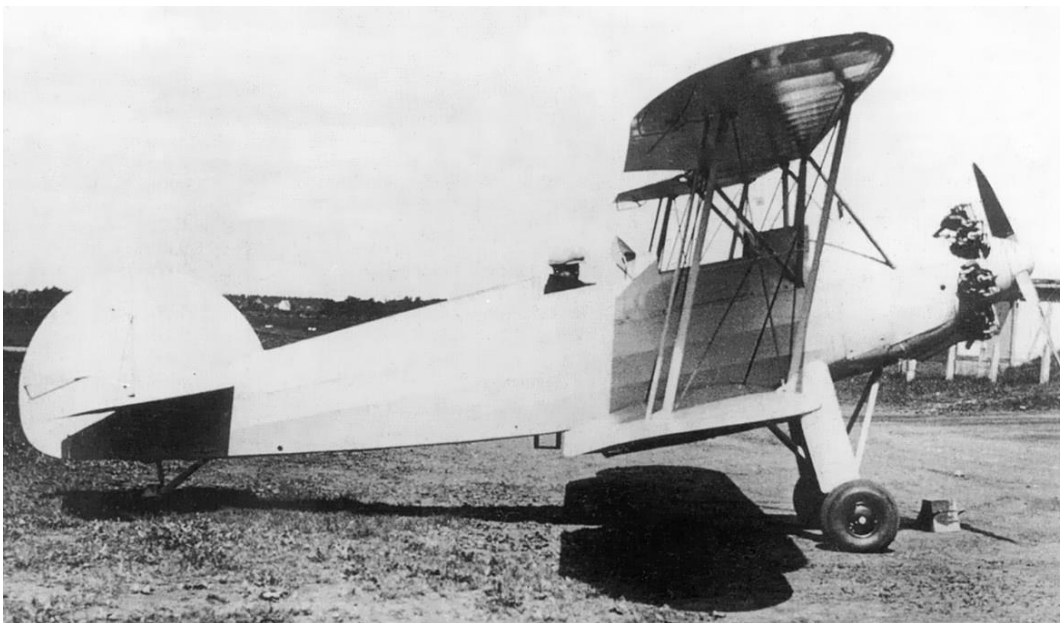
Wahrscheinlich hatte dieser aber weder die Möglichkeit noch die Absicht, gleich nach den Sternen zu greifen. Er wird sogar, was die Wahl des Objekts für den Neubeginn betrifft, keineswegs frei gewesen sein. Bei der damals schon einsetzenden straffen Lenkung aller Entwicklungstätigkeiten im Flugzeugbau dürfte ihm, zu jener Zeit wohl noch vom Heereswaffenamt bzw. von dessen Nachfolgeorganisation, dem Luftschutzamt (LS), genau vorgeschrieben worden sein, welcher Art der Erstling zu sein hatte. Schließlich kamen auch die Gelder, mit denen die Entwicklung des dann als Ha 135 bezeichneten Flugzeugs bezahlt wurde, aus dem Staatshaushalt.

Schon die Festlegung gerade auf diese Bezeichnung und die (scheinbar) völlig aus der Luft gegriffene Nummer des Musters zeigen, daß von einer höher als bei der Firma angesiedelten und mit Anordnungsbefugnis ausgestatteten Stelle das Vorgehen weitgehend bestimmt worden ist. Ähnliches gilt übrigens auch für andere Firmen, die sich zur selben Zeit dem ihnen bis dahin fremden Flugzeugbau zuwenden wollten, wie z.B. den Lokomotivenbauer Henschel in Kassel, die Industrieanlagen herstellende Firma MIAG in Braunschweig oder den Adler-Werken in Frankfurt, aber ebenso für die seit Ende des ersten Weltkriegs auf diesem Gebiet nicht mehr tätig gewesene Gothaer Waggonfabrik.

Betrachtet man aus heutiger Sicht die ersten Entwicklungsaufgaben, welche diesen Firmen von Amtsseite gestellt wurden, so muß man den Eindruck gewinnen, daß sie alle zunächst nur „Probestücke“ zu liefern hatten, die zeigen sollten, ob sie den späteren, größeren Ansprüchen gewachsen waren. An mögliche Anschlußserien war offensichtlich von vornherein nicht gedacht.

Dies gilt ganz besonders für ein Flugzeug in der Art der Ha 135, das gegenüber den direkten Konkurrenten Fw 44 und He 72, trotz besserer Leistungen, kaum eine Chance hatte, einfach weil es zu spät kam. Ähnliches trifft wohl auch für die in die gleiche Richtung zielende Ar 69 zu. Zur selben Zeit, als diese beiden Nachkömmlinge noch erprobt wurden, lief sowohl beim „Stieglitz“ als auch beim „Kadett“ bereits die Serienfertigung.

Für den Einfluß von oben spricht übrigens auch die Tatsache, daß alle diese Muster vom ursprünglich bei ihnen verwendeten Motor As 8 für die Serie auf den bei der Ha 135 vermutlich von vornherein vorgeschriebenen Motor Sh 14 A umgestellt wurden. Alle waren sie aber als Ablösung des bei den Übungsstellen noch vielfach verwendeten Musters Udet U 12 „Flamingo“ gedacht, das von den Bayerischen Flugzeugwerken in Augsburg in Serie gefertigt worden war.



Das erste Flugzeug Ha 135, noch ohne Bemalung und Kennzeichen. Auffallend ist das etwas ungewöhnliche Verhältnis von Höhe zu Tiefe des Seitenleitwerks. Die Querruder sind noch durch eine Stange miteinander verbunden.

Wer war nun der Mann, dem der Firmeninhaber dennoch die Konstruktionsleitung anvertraut hatte – einige Zeit, bevor Dr. Richard Vogt überhaupt erst erschien (Ende Oktober 1933)? Reinhold Mewes, den Walther Blohm dafür ausgewählt hatte, war jedenfalls alles andere als ein Neuling auf seinem Gebiet. Gewiß, er war noch der zu dieser Zeit im Flugzeugbau vorwiegend angewendeten Gemischtbauweise verhaftet. Er hatte darin aber Leistungen vorzuweisen, die sich sehen lassen konnten.

Nach Stationen bei den Deutschen Flugzeugwerken (DFW) in Leipzig und der Hannoverschen Waggonfabrik (Hawa), wo er Mitarbeiter von Hermann Dörner gewesen war, hatte er u.a. mit dem Übungsflugzeug C 33 bei Caspar in Travemünde gezeigt, was er konnte. Seine letzten beiden Schöpfungen aber, die He 59 und die He 60, die dann bei seinem darauf folgenden Arbeitgeber, Ernst Heinkel, entstanden waren, hatte die Abteilung LS der Marineleitung soeben für die Erstausrüstung der im geheimen Aufbau befindlichen Seefliegereinheiten ausgewählt.

Um die Aufträge für diese beiden Flugzeuge dürften sich bei der damaligen Wirtschaftslage wohl auch einige der anderen Flugzeugfirmen sehr bemüht haben. Heinkel und damit Mewes hatten aber in beiden Fällen das Rennen gemacht. Erstaun-

lich ist nur die Tatsache, daß in Ernst Heinkels Biographie „Stürmisches Leben“ der Name seines für diesen Erfolg zuständigen Konstrukteurs überhaupt nicht auftaucht, genau wie im Buch über Blohm & Voss....

Mit der Aufgabe, die ihm nun ab 1 Juli 1933 [2] beim Hamburger Flugzeugbau übertragen wurde, war Mewes eher unter- als überfordert. Er sollte, zum Einstieg seiner jetzigen Firma in das neue Geschäftsfeld, zunächst nur ein kleines, zweisitziges Sport- und Schulflugzeug konstruieren und mit dessen Bau einen Stamm an neuen, bisher dort nicht vorhandenen Fachleuten für den Flugzeugbau heranbilden. Daß er diese Aufgaben in einer beachtlich kurzen Zeit hervorragend gelöst hat, bescheinigt ihm kein geringerer als sein später von Junkers ebenfalls zu Blohm & Voss gewechselter Kollege Hermann Pohlmann [3].

Die Ha 135 W.Nr.101 mit dem Kennzeichen D-EXIL. Die schwarz-weiß-roten Streifen auf der Steuerbordfläche des Seitenleitwerks in Verbindung mit der bereits aus Buchstaben bestehenden Zulassung weisen auf die Jahresmitte 1934 als Aufnahmezeitpunkt hin. Für die Verbindung der Querruder sorgen bereits zwei Seile je Flügelhälfte.



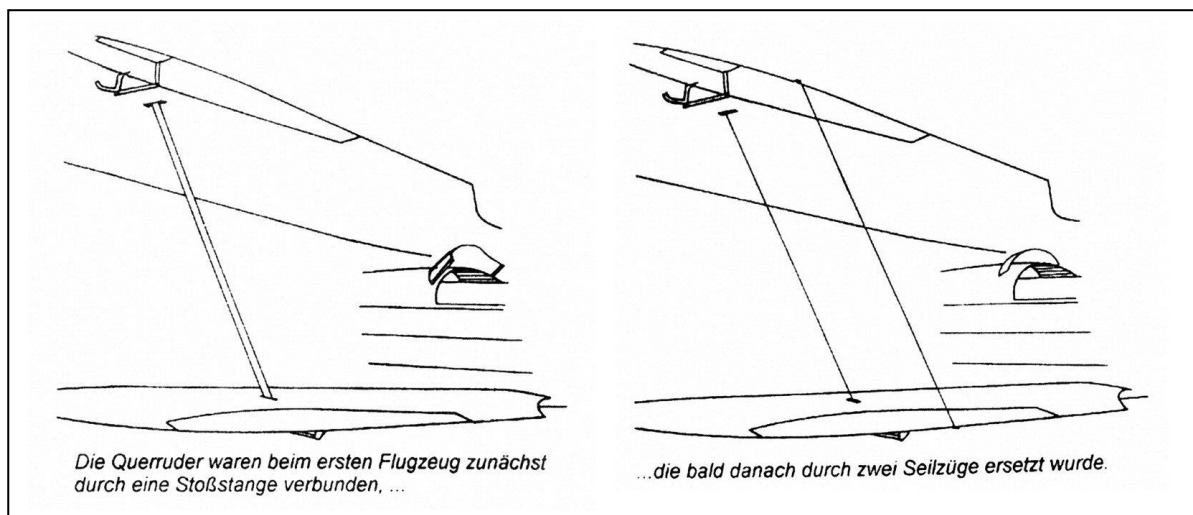
Mewes war aber nicht allein von Heinkel gekommen. Er hatte auf der gleichzeitigen Einstellung vor allem eines bereits lange mit ihm zusammenarbeitenden bewährten Mitstreiters bestanden, des Dipl.-Ing. Viktor Maugsch. Diese beiden Männer bildeten ein hervorragend aufeinander eingespieltes Team, das auch später noch (bei Fieseler in Kassel) beachtliche Leistungen vollbringen sollte. Mit den beiden kamen aber außerdem noch einige weitere, von Heinkel dafür freigegebene Fachleute, z.B. der Betriebsleiter Ing. Fritz Schnebel. Diese ganze Gruppe wechselte übrigens geschlossen wenig später zu Fieseler, gerade rechtzeitig, um dort noch mit der Fi 97 für den Europa-Rundflug 1934 das erfolgreichste der drei teilnehmenden deutschen Flugzeugmuster zu bauen.

Dr. Vogt, der übrigens etwas mehr als drei Jahre älter als Mewes war, nennt dafür den Grund. In seinem Buch [4] beschreibt er diese Gruppe als „ältere Konstrukteure, welche die Verwendung von Aluminium als Konstruktionswerkstoff für Flugzeuge für verbrecherisch hielten und die Gesellschaft verließen, als er von ihnen verlangte, das zu vergessen, was sie in der Vergangenheit getan hatten.“

Auch für Kunstflug zugelassen

Was diese Mannschaft aber in der ehemaligen Tischlerei auf dem Werftgelände in kaum mehr als einem halben Jahr für den HFB auf die Beine gestellt hatte, war ein sehr gut aussehender kleiner Doppeldecker in Holzbauweise mit Stahlrohr-rumpf, den ein teilverkleidet eingebauter Motor Siemens Sh 14 A von 150 PS antrieb. Das Flugzeug hatte ein festes, nach vorne abgefangenes Fahrwerk und, anstelle eines damals noch üblichen Schleifsporns, bereits eine frei bewegliche Spornrolle. Die beiden hintereinander angeordneten offenen Sitze waren mit Doppelsteuer ausgestattet, wie es für die Schulung unbedingt erforderlich war. Die Festigkeit der Zelle war für die Beanspruchungsgruppen P3 bzw. S4K *) ausgelegt, so daß auch Kunstflug möglich war. Den allgemeinen Aufbau zeigt die hier wiedergegebene Dreiseitenansicht, die für sich beanspruchen kann, die erste richtige Darstellung des Flugzeugs zu sein.

Wie gut das Gespann Mewes/Maugsch auch hier gearbeitet hat, belegt eine einfache Tatsache. Man braucht nur die Bilder des ersten Flugzeugs mit denen der nachfolgend gebauten zu vergleichen. Es fällt schwer, Unterschiede zwischen beiden überhaupt zu entdecken, wie sie sonst in der Regel auf Änderungen hinweisen, die als Ergebnis der durchgeführten Flugversuche notwendig geworden waren. Nur eine ist bei genauerer Betrachtung zu erkennen: Es ist die Verbindung des oberen mit dem unteren Querruder. Während der Prototyp beim Erstflug dafür noch eine Stoßstange hatte, wurde diese offensichtlich im Laufe der Erprobung bald durch zwei Seilzüge ersetzt. Die Skizze auf Seite 4 zeigt diese Veränderung. Sonst aber scheint kaum etwas anders geworden zu sein. So wenige Unterschiede zwischen dem allerersten und den folgenden Flugzeugen findet man jedenfalls überaus selten.



Dieser Erstflug der W.Nr. 101 (später mit dem Kennzeichen D-EXIL belegt) fand nach [1, 2 und 3] schon am 28.4.1934 in Hamburg-Fuhlsbüttel statt. Leider war es bisher nicht möglich, den Namen des Flugzeugführers herauszufinden, der diesen Flug gemacht hat. Helmut Wasa Rodig, der dann als Chefpilot eingestellt wurde und diese Tätigkeit bis Kriegsende ausübte, kann es wahrscheinlich nicht gewesen sein. Er war zu dieser Zeit noch als Zivilfluglehrer bei der DVS in Warnemünde tätig. Seine Aufzeichnungen von der Fliegerei beim HFB beginnen mit dem 29.9.1934, wobei die erste Eintragung eines Fluges mit einer Ha 135 sogar erst unter dem Datum 17.12.1934 zu finden ist. Das Flugzeug, das er dabei flog, war allerdings schon die dritte Maschine mit der Werknummer 103 [5].

Interessant ist, daß Rodig anlässlich eines kurzen Aufenthalts in Rechlin am 29.11.1934 Gelegenheit bekam, auch das Konkurrenzmuster Ar 69 D-2822, später D-EKIL, im Flug zu erproben. Den Erstflug des zweiten Flugzeugs (W.Nr. 102) dürfte mit großer Wahrscheinlichkeit Ernst Udet gemacht haben und zwar am 14. Juli 1934, als er in Hamburg war, um an dem Tags darauf stattfindenden großen Flugtag anlässlich der Eröffnung des Flugplatzes Hamburg-Altona teilzunehmen.

Die Pohlmannsche Bemerkung, daß „vom RLM entsandt“ Herr Udet nach Hamburg gekommen wäre und das Flugzeug nachgeflogen hätte, weckt somit einige Zweifel. Sie entspricht zwar auch den Angaben in [2], wonach das Nachfliegen der W.Nr. 101 und 102 durch ihn im Juli 1934 stattgefunden hätte. Udet war damals aber offensichtlich nur als der weltbekannte Kunstflieger, doch wohl kaum in amtlichem Auftrag und schon gar nicht in einer entsprechenden Eigenschaft tätig geworden. Er gehörte zu dieser Zeit noch gar nicht der Luftwaffe an.

Da beide Quellen auch darin übereinstimmen, daß er die Ha 135 „nicht schlecht beurteilt“, bzw. „günstig begutachtet“ hätte, liegt die Vermutung nahe, daß sich Pohlmann, der ja erst 1940 zu B&V gekommen ist, mangels eigenen Erlebens bei der Abfassung seines Buches auf diese Quelle gestützt haben dürfte.

Wie viele Ha 135 wurden gebaut?

In der Literatur, soweit sie dieses Flugzeug überhaupt erwähnt, ist zu lesen, daß es davon nur ganze zwei Stück gegeben habe. Selbst Pohlmann nennt diese Zahl. Sie ist aber, wie so vieles andere, falsch. In Wirklichkeit sind nicht weniger als sechs Ha 135 gebaut worden, wie sich leicht allein mit Hilfe von Rodigs Flugbuch [5] nachweisen läßt. Wie es zu der falschen Zahl zwei gekommen sein mag, läßt sich bisher nur vermuten. Eine mögliche Erklärung könnte sein, daß der ursprüngliche Auftrag tatsächlich nur zwei Flugzeuge umfaßte. Die restlichen vier könnten unter Umständen auf eigene Rechnung der Firma gebaut und an den Deutschen Luftsportverband verkauft worden sein. Wahrscheinlicher dürfte aber sein, daß der Amtsauftrag um eben diese vier Maschinen nachträglich erweitert worden ist, sozusagen als kleine Null-Serie.

Auf jeden Fall wurden zumindest die ersten vier, möglicherweise sogar fünf, Flugzeuge in der Fliegerübungsstelle Hamburg-Fuhlsbüttel des Deutschen Luftsportverbandes (DLV) zur Schulung verwendet, wo neben anderen auch der spätere Segelflug-Weltmeister Heinz Huth, neben seiner Tätigkeit als Wetterflieger, damit als Fluglehrer flog [6]. Viele der dort gemachten Flüge sind in den entsprechenden Flugbüchern als Kunstflug oder Kunstflugübung eingetragen worden, ein Zeichen dafür, daß die Ha 135 für diesen Zweck offensichtlich gut geeignet war [7].

Das sechste und letzte Flugzeug wurde der Flugabteilung (Fluga) der DVL in Berlin-Adlershof zugeteilt. Mit diesem, der Werknummer 112 (D-EKME), hatte Rodig am 21.9.1935 noch die DVL/PfL**-Abnahme Flüge zur endgültigen Zulassung erledigt. Daß dieses Kennzeichen dann in den Flugbüchern vieler angehenden Flugbaumeister zu finden sein würde [8], liegt nahe. Sie verwendeten das Flugzeug zur Typenschulung. Einige von ihnen, die noch leben, erinnern sich daran, daß es angenehm zu fliegen gewesen wäre, aber weder in guter noch in schlechter Hinsicht besonders aufgefallen sei.

Als die Fluga bei Kriegsbeginn 1939 nach Braunschweig-Völkenrode verlegt wurde, ging die D-EKME mit nach dort, wo sie zumindest noch bis Anfang des Jahres 1940 nachzuweisen ist.



Die zweite Ha 135 erhielt das Kennzeichen D-EKEN und war 1935, zusammen mit der ersten und mindestens zwei weiteren Maschinen dieses Typs, bei der Fliegerübungsstelle Hamburg zu finden.

(Slg. Meyer)

Nicht festzustellen war bisher, ob eines der sechs Flugzeuge bei einem Unfall zerstört worden ist und ggf. welches. Möglicherweise könnte das fünfte Flugzeug dieses Schicksal erlitten haben, denn es taucht, außer mit der Eintragung von zwei Flügen bei Rodig und einem bei Huth, sonst nirgends auf. Dagegen sind aber für die Zeit zwischen Oktober 1935 und Januar 1936 nicht weniger als sieben Notlandungen von Ha 135 aktenkundig, die meisten davon wegen schlechten Wetters. Nur bei einer war ein Motorausfall die Ursache, eine weitere war auf vorangegangenes „Verfranken“, also Verlust der Orientierung, zurückzuführen.

Bei dreien wurden die betroffenen Flugzeuge leicht beschädigt, konnten aber offensichtlich nach Instandsetzung weiterfliegen. Betroffen waren die Flugzeuge D-EXIL und D-ETEK je zweimal und D-EKEN, D-ESYT und D-EKME je einmal. Fest steht auch, daß die D-ESYT, W.Nr. 103, im Juli 1938 aus der Luftfahrzeugrolle gelöscht wurde, wobei der Grund aber nicht bekannt ist.

Man sieht, daß es nicht leicht ist, nach so langer Zeit den Werdegang eines solchen Flugzeugs zu erforschen und ohne Lücken zusammenzustellen. Vielleicht kann aber der eine oder andere Leser etwas zu dem noch fehlenden Wissen beitragen.

Danksagung

Der Verfasser dankt ganz besonders Herrn Karlheinz Kens für die Erstellung der hier wiedergegebenen Zeichnung der Ha 135, sowie Herrn Wolfgang Mewes, Sohn von Reinhold Mewes, für die Überlassung von Daten und einigen Bildern. Dank auch an Herrn Michael Meyer für das Bild der D-EKEN.

Quellen und Literaturhinweise, Anmerkungen

- [1] Walther Blohm, Schiffe und Flugzeuge aus Hamburg, von Susanne Wiborg, Verlag Christians 1993
- [2] Entwurf einer Firmenschrift „Unser Flugzeugbau“ vom 29.07.1941
- [3] Hermann Pohlmann, Chronik eines Flugzeugwerkes, Motorbuchverlag 1979
- [4] Dr. Richard Vogt, Weltumspannende Memoiren eines Flugzeugkonstruktors, Verlag Walter Zuerl, etwa 1960
- 5] Flugbuch Helmut Wasa Rodig
- 6] Flugbücher Heinz Huth
- 7] Flugbücher Hefter, Knecht und Vermehren
- 8] Flugbücher Deunert, Grasmann, Kensche, Königs, Kröger, Kursch, Netheler und Staeger.

*) Die schon bei der Konstruktion zu Grunde gelegten Beanspruchungsgruppen bestimmen die spätere Verwendbarkeit für z.B. Personenbeförderung, mit normaler Beanspruchung (P3) oder Sport und Schulung, mit hoher Beanspruchung (S4) sowie für Kunstflug (K).

**) Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt/Prüfstelle für Luftfahrtgerät, die Zulassungsstelle für alle deutschen Luftfahrzeuge.

Illustrationen

Soweit nicht eine andere Quelle vermerkt ist, entstammen die Bilder der Sammlung Kössler/ADL.

Übersicht der gebauten Ha 135

Werk-Nr.	Kennzeichen	Erstflug oder Ersteintrag	Flugzeugführer
101	D-EXIL	28.04.1934	?
102	D-EKEN	14.07.1934	Udet
103	D-ESYT	17.12.1934	Rodig
104	D-ETEK	22.03.1935	Rodig
111	D-EDLA	08.08.1935	Rodig
112	D-EKME	05.08.1935	Rodig

Anmerkung: Die Werknummern dazwischen gehören zu den beiden gebauten Ha 136 V-1 und V-2 (105 und 106), der ersten Konstruktion von Vogt bei HFB, sowie zu den ersten drei Ha 137 V-1 bis V-3 (107, 108 und 109). Die Werknummer 110 ist offen. Sie dürfte aber sehr wahrscheinlich für die Bruchzelle der Ha 137 verwendet worden sein.

Technische Daten

Abmessungen	siehe Zeichnung	
Rüstgewicht	535	kg
Abfluggewicht (für P3)	860	kg
Abfluggewicht (für S4K)	740	kg
Höchstgeschwindigkeit	195	km/h
Flugdauer	3,5	h
Reichweite	610	km
Dienstgipfelhöhe	4.000	m

Die technischen Daten wurden wegen fehlender Angaben z.T. durch Überschlagsrechnung ermittelt.

