

Der große Wasser-Eindecker von August von Parseval im Schuppen der Flugstation am Plauer See in Mecklenburg 1910. Die schlauchbootartige Konstruktion des Rumpfes und der Seitenschwimmer und die Luftschauben erinnern an die Bauweise der unstarren Parseval-Luftschiffe.

Verkannt, vergangen und vergessen – Flugpioniere aus Mecklenburg

von Dr. Volker Koos (ADL)

09.2016 durchgesehene Fassung der Erstveröffentlichung in Jet & Prop 4/2004

Angeregt durch die in den letzten Jahren in der Zeitschrift „JET & PROP“ erschienenen interessanten Artikel von Tim Plorin über „Wilhelm Heinrich Evers“, Siegfried Borzutzki über „Franz Xaver Mehr“, Rudolf Höfling über „Gustav Tweer“, Manfred Krieg über „Karl Willing“ und Siegfried Fricke über „Karl Jatho“, möchte ich einige der bisher weithin unbekannteren Mecklenburger Flugpioniere vorstellen. Die Erinnerung an diese Vorkämpfer des Fluggedankens, die es an vielen Orten gab und die bis heute oft unbekannt geblieben sind oder vergessen wurden, scheint mir sehr wichtig. Es wäre schön, wenn sich weitere Luftfahrtinteressierte und Heimatforscher entschließen könnten, sich diesem Thema zu widmen.

Einführung

Mit den Fokker Flugzeugwerken Schwerin im Ersten Weltkrieg und den Rostocker Flugzeugwerken von Ernst Heinkel und Arado hatten bedeutende Betriebe dieses Industriezweigs ihren Stammsitz in Mecklenburg. Die letzten beiden, bereits in der Weimarer Republik gegründet, wurden nach 1933 im Rahmen der Rüstungsexpansion zu Großbetrieben und den bedeutendsten Industriefirmen Mecklenburgs.

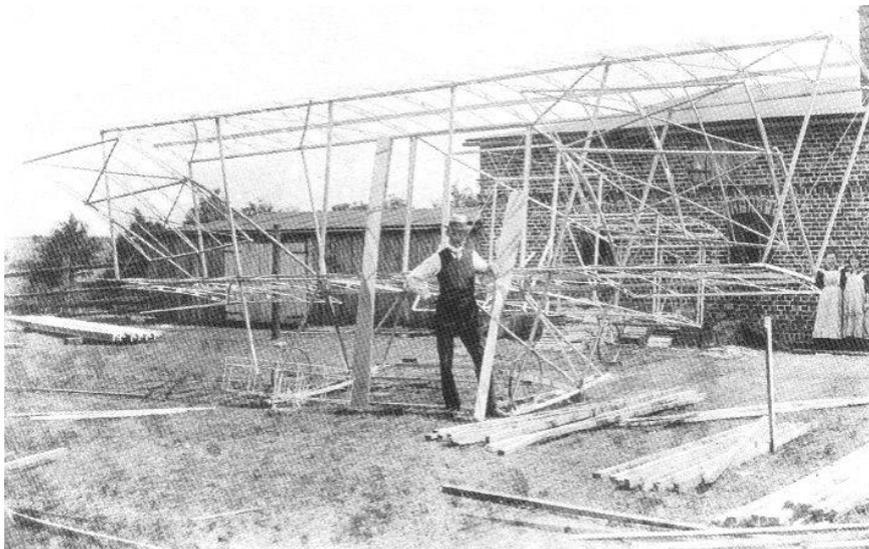
Doch die Anfänge des Flugzeugbaus im heutigen Land Mecklenburg/Vorpommern liegen weiter zurück. Während der aus Anklam stammende „Vater der Luftfahrt“ Otto Lilienthal seine systematischen Flugversuche im Raum Berlin ausführte und auch der spätere Schöpfer des ersten brauchbaren deutschen Motorflugzeugs Hans Grade zwar aus Köslin in Pommern stammte, seine Flugmaschinen aber in Magdeburg bzw. in der Mark Brandenburg baute, wurden auch bereits in den Anfangsjahren der Fliegerei Flugzeuge in Mecklenburg hergestellt.

Den ersten nachgewiesenen Versuch dieser Art stellt das 1910 auf dem Plauer See erprobte Flugboot von August von Parseval dar. Zwar blieb die Maschine erfolglos, aber sie zeigte schon die Anfänge des Entstehens der speziellen Gattung Wasserflugzeuge, die in Mecklenburg-Vorpommern mit seiner langen Küste über Jahre eine besondere Bedeutung haben sollte. Da Parseval kein Mecklenburger war und sein Flugzeug hier nur aus vorgefertigten Teilen montiert wurde, soll auf diese Versuche nicht weiter eingegangen werden.

Heinrich Timm aus Kummer bei Ludwigslust

Heinrich Timm, der vermutlich erste Mecklenburger, der mit einem selbstgebauten Flugzeug flog, wurde am 14. Dezember 1885 in Kummer bei Ludwigslust geboren. Sein Vater, der eine Sägemühle besaß, unterstützte die Ausbildung seines Sohnes und gab ihm finanzielle Hilfestellung, als dieser sich nach Beendigung seiner Zimmermannslehre und einem Ingenieurstudium am Technikum von Neustadt, dem heutigen Neustadt-Glewe, mit dem Flugzeugbau befasste.

Heute ist über diese Pionierarbeiten Heinrich Timms fast nichts mehr bekannt, so dass nur an Hand der wenigen in der Familie überlieferten Fotos berichtet werden kann. Timm baute mindestens drei verschiedene Flugzeuge, auf denen er auch in der Nähe seines Heimatortes geflogen sein soll. Die erhaltenen Fotos zeigen einen an die Bauart Farman angelehnten Doppeldecker mit zwei zwischen den Flügeln liegenden Steuerflächen und einem kastenförmigen Stabilisator am Rumpfheck.



Timm vor dem unbespannten Gerippe seines Doppeldeckers, den er ungefähr 1909/10 gebaut haben dürfte.

Weiter zwei unterschiedliche Eindecker in auffallend sauberer und präziser Ausführung, die auf dem Stand der damaligen Zeit sind und deshalb flugfähig gewesen sein müssten. Ein Vergleich der Bauausführung mit dem damals erreichten Stand des Flugzeugbaus erlaubt es, die Konstruktionen Timms in die Jahre von etwa 1909/10 bis Anfang 1914 zu datieren. Leider war es Heinrich Timm nicht vergönnt, seine Arbeiten fortzusetzen. Nach dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges erwarb er, bereits als Soldat, das deutsche Flugzeugführerzeugnis Nummer 1042 und kam an die Westfront. Dort flog er als Vizefeldwebel im Kampfgeschwader 2 und wurde schwer verwundet, als am 16. Februar 1917 seine Maschine bei einer Nachtlandung verunglückte und in Brand geriet. Fünf Tage später erlag Timm im Lazarett von Metz seinen Verbrennungen.



Dieser Hochdecker mit tiefliegendem Dreiecksrumpf von Heinrich Timm stammt etwa aus der Zeit 1912/13.



Dieser Eindecker Heinrich Timms mit offenem kastenförmigen Rumpf und hochliegendem Taubenflügel ist wahrscheinlich im Winter 1913/14 entstanden.



(oben): Heinrich Timm als Student des Technikums in Neustadt i. M.

(rechts): Die Todesanzeige für den Flugpionier Heinrich Timm, der, nur 31-jährig, an der Westfront fiel.

Techniker Heinrich Timm

geb. 14. Dezember 1885

Vizefeldwebel und Flugzeugführer Kampfgeschwader II, Staffel 7

Inhaber des Eisernen Kreuzes 1. und 2. Klasse und Flugzeugführer-Abzeichen.



Vom Nachtflug am 16. Februar 1917 zurückkehrend, landete er infolge dicken Nebels eine Sekunde zu früh, der Motor fing Feuer, und an den Brandwunden ist derselbe dann am 21. Februar in Metz gestorben. Sechshundert Flüge vollführte er, ohne jemals Bruch zu machen, dies war sein erster und auch gleich tödlicher Bruch. Sein letztes Schreiben ein paar Tage vor seinem Tode zeigte wie immer seine große Pflichttreue, u. a. schrieb er: „Ihr Lieben macht Euch keine Sorgen, der oberste Befehl des Soldaten lautet: — Der Befehl wird vollführt, getreu seiner Pflicht. —“ Ein seltener Mensch, der die Unsterblichkeit in sich hatte, ging wie ein lichter Stern dahin.

Christian Dibbern aus Schwerin

Die Leistungen Timms gerieten in Vergessenheit, so das im Januar 1943 die Schweriner Zeitungen daran erinnerten, dass ein „Schweriner das erste mecklenburgische Flugzeug baute“. Sie bezogen sich dabei auf den jungen Ingenieur

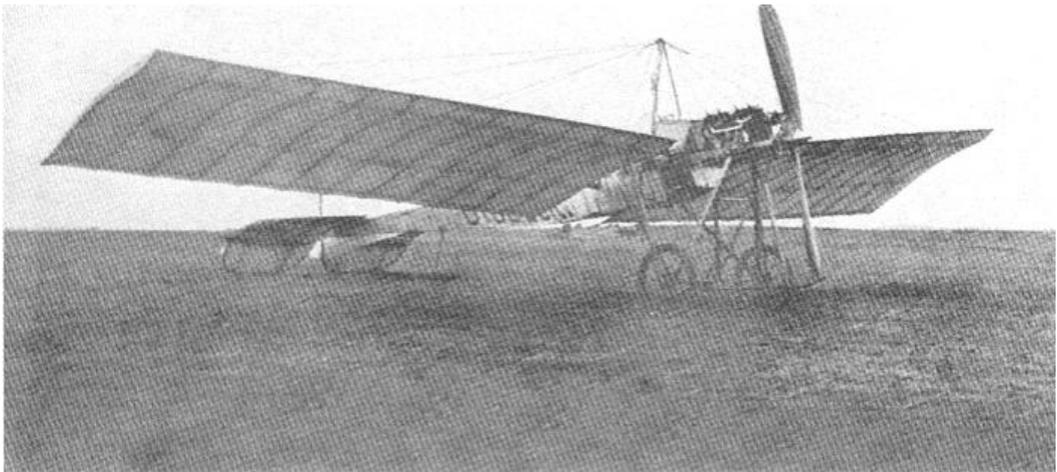
Christian Dibbern von der „Nordischen Zentralheizungsfabrik Dibbern & Wenn“ in der Schweriner Friedrich-Franz-Straße. Dieser hatte im Januar 1913 auf dem späteren Flugplatzgelände in Schwerin-Görries mit Roll- und Flugversuchen eines selbsterbauten Eindeckers begonnen.

Wie bei den damaligen Flugpionieren üblich, war Dibbern nicht nur sein eigener Chefkonstrukteur, sondern auch Monteur und Fluglehrer in einer Person, da er sich die Kunst des Fliegens selber lehren musste. Nicht nur das Flugzeug - Aeroplan sagte man damals - sondern auch Motor und Luftschaube hatte Dibbern in eigener Werkstatt erbaut.

Der zweisitzige Eindecker mit einer Spannweite von 11,5 Metern und 9 Meter Länge wurde von einem luftgekühlten Achtzylindermotor mit 50-60 PS Leistung angetrieben. Die Presse berichtete nur spärlich über Dibberns Flugversuche und als Mitte 1913 die Fokker Aeroplanwerke aus Berlin-Johannisthal eine Militärfliegerschule in Görries errichteten, verdrängte diese den Flugpionier bald vom Platz. Kurze Zeit setzte er seine Versuche noch im nahegelegenen Crivitz fort, bevor auch

er als Soldat in den Krieg musste. Nach dessen Ende wanderte Dibbern für vier Jahre nach Amerika aus, bevor er erneut versuchte, in Schwerin Fuß zu fassen. Durch Inflation und Wirtschaftskrisen gelang dies nicht mehr. Dibbern starb 1936.

Erhalten sind zwei Fotos seines Flugzeugs aus der Presse. Auch das Wissen um Dibberns Pioniertaten verscholl. Vielleicht können Leser die wenigen bekannt gewordenen Angaben ergänzen, oder haben noch Fotos und Dokumente, die weiterhelfen? Dies gilt auch für andere Pionierflieger.



Bisher sind nur zwei Ansichten des zweisitzigen Eindeckers von Christian Dibbern bekannt. Die Bilder entstanden 1913 in Schwerin-Görries und entstammen einer damaligen Tageszeitung.

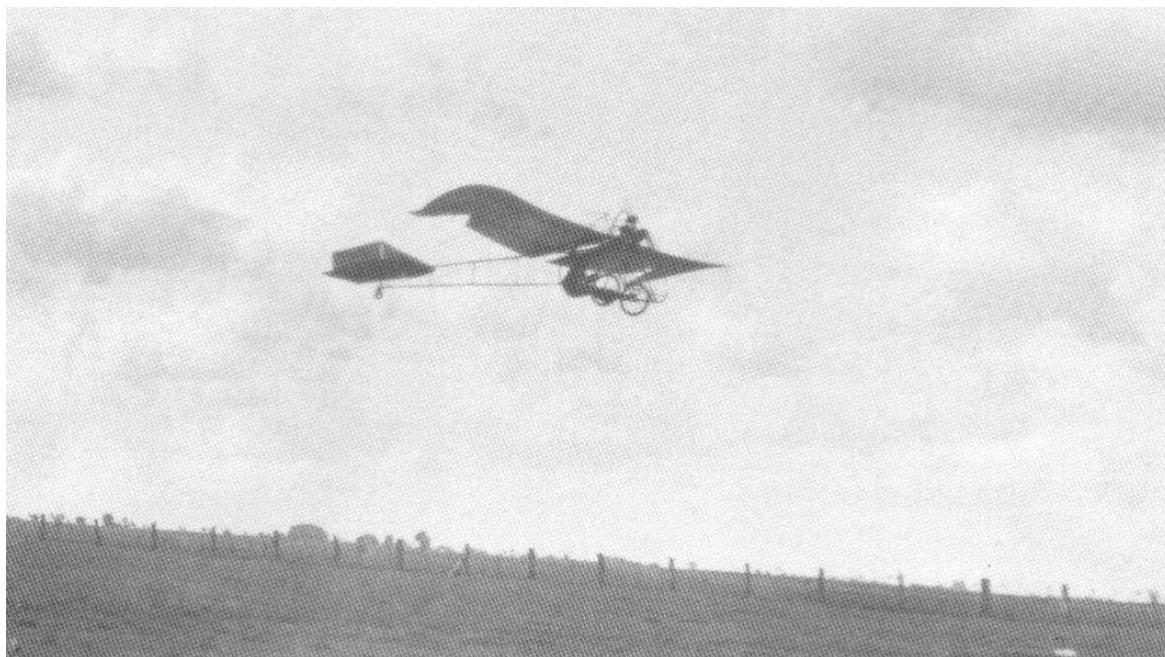
„Obotrit“-Flugzeugwerke Albrecht & Pagel, Schwerin

Als zweites Flugunternehmen erprobten etwa ab Mitte Februar 1913 in Görries die „Obotrit“-Flugzeugwerke ihren Sporteindecker mit 25 PS-Motor. Vorher sollen damit Versuche in Lübz unternommen worden sein. Als Piloten der Maschine werden Rieseler und Pagel genannt. Ein Briefkopf von Anfang Mai 1913 trägt die Aufschrift „Obotrit“-Flugzeugwerke Albrecht & Pagel, wobei der Name Albrecht allerdings schon gestrichen ist. Darin fragt Pagel beim Wismarer Magistrat nach der Möglichkeit der Eröffnung einer Fliegerschule für Land- und Wassermaschinen an. Eine daraufhin beim Deutschen Luftfahrer-Verband eingeholte Auskunft lautet: „Herr E. Pagel in Fa. Obotrit-Flugzeugwerke ist mittellos aber von einwandfreiem Charakter. Pagel ist kein Pilot“. Diese Aussage traf wohl für viele der damaligen Flugpioniere zu.

Mitte März 1913 wurde in einer Zeitungsmeldung die Fertigstellung einer Wasserflugmaschine der Firma für Ostern angekündigt. Am 25. Mai 1913 führte Pagel mit dem Obotrit-Eindecker zwei Schauflüge auf etwa 30 m Höhe in Wittenburg aus. Da später weder über die Wasserflugmaschine noch über das „70 PS-Flugzeug, gebaut nach den Vorschriften der Heeresverwaltung“, dessen alsbaldige Fertigstellung Anfang Juli gemeldet wurde, zu lesen war, ist es unklar, ob diese je fertig wurden.

Lediglich das hier abgebildete Foto des Eindeckers ist bisher aufgetaucht. Der Pilot Rieseler, der bereits im März Schüler auf dem Eindecker ausgebildet hatte, soll nach örtlichen Pressemeldungen im Juni 1913 vor dem Fluglehrer Cremer von den Fokker-Werken die Flugzeugführerprüfung abgelegt haben.

Allerdings taucht er in der im „Flugsport“ veröffentlichten Liste der Empfänger des deutschen Pilotenzeugnisses nicht auf. Ebenso ist dem Autor unbekannt; ob Rieseler mit dem Konstrukteur des in den zwanziger Jahren beim Stahlwerk Mark in Breslau gebauten Sport-Eindeckers identisch ist.



Die einzige bisher bekannte Aufnahme einer Maschine der Firma Obotrit zeigt den 25-PS-Sporteindecker im Flug 1913.

Weitere Flugpioniere in Mecklenburg und Pommern

Vermutlich hat es weitere Flugpioniere in Mecklenburg und Pommern gegeben, die es verdienen, bekannt zu werden. Es wäre sehr erfreulich, wenn Leser dieses Berichts dazu beitragen könnten. So gibt es Zeitschriftenmeldungen aus dem Juli und August 1910, die darüber berichten, dass ein Ingenieur Töppner in Neubrandenburg an einem „vollständig gefahrlosen“ Aeroplan mit einem Gestell aus eisernen U-Rohren baute. Der Apparat sollte 200 Liter Benzin und drei Personen tragen können und durch eine patentierte „Balanciervorrichtung“ und eine „automatische Seitensteuerung“ geschützt sein. Mehr ist auch hier bisher nicht bekannt, wenn auch die Ankündigungen aus heutiger Sicht recht „vollmundig“ erscheinen.

Über eventuelle Ergänzungen, Berichtigungen und Hinweise würde sich der Autor in jedem Fall sehr freuen.

Illustrationen

Alle Abbildungen stammen aus der Sammlung Dr. Volker Koos / ADL.