

Das meistgebaute Flugzeugmuster der Gebrüder Müller war die GMG II. Sie wurde deutschlandweit bekannt durch den Flieger Arthur Martens, der mit dieser Maschine einen Reklameflug kreuz und quer durch Deutschland machte, um für die Luftfahrtausstellung ILA 1928 in Berlin zu werben. Wegen ihrer Aufmachung hatte Martens' D-1420 schnell den Spitznamen "Fliegende Litfaßsäule" weg.

# Die Flugzeuge der Firma GMG (Gebrüder Müller, Griesheim)

Von Dr. Ernst Vocke † (ADL),

Erstveröffentlichung 03.2019 im ADL-Internetportal, 06.2022 Austausch einiger Bilddateien

Etwa Mitte der 1970er Jahre begann Dr. Vocke mit der Materialsammlung für einen umfassenden Bericht über die Tätigkeit der Firma GMG im Flugzeugbau. Die Wahl dieses doch relativ kleinen Betriebes war vermutlich darin begründet, daß Vocke sein Studium an der TH Darmstadt absolviert hatte und später bei der DFS (Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug e.V.) in Darmstadt-Griesheim tätig gewesen war.

Neben dem Aktenstudium in vielen Staats- und Kommunalarchiven sowie der Durchsicht von zeitgenössischen Luftfahrtzeitschriften und diverser Fachliteratur interviewte Vocke auch zahlreiche (ehemalige) Mitarbeiter der Firma Gebrüder Müller. Im November 1986 war der GMG-Bericht soweit fertiggestellt, daß er unter finanzieller Mithilfe von GMG in Druck gehen und im Frühjahr 1987 in Griesheim erscheinen sollte.

Eine schwere Krankheit nahm Dr. Vocke in der folgenden Zeit die Möglichkeit, die Veröffentlichung weiter aktiv zu betreiben. In einer Phase vorübergehender Besserung mußte er leider zur Kenntnis nehmen, daß die Firma Gebrüder Müller zum Jahresende 1989 ihre Pforten geschlossen hatte und kein Interesse mehr bestand, die luftfahrthistorische Arbeit zu unterstützen. Deshalb lag die geplante Veröffentlichung seitdem auf Eis.

Dr. Vocke verstarb am 10. Oktober 1993, kurz nach Vollendung seines 81. Lebensjahres. Ein Rückblick auf sein Leben und Wirken ist unter der Rubrik "Frühere Artikel" zu finden. In ehrendem Andenken wird hier nun anläßlich seines 25. Todestages die bisher unveröffentlichte Arbeit präsentiert.

Das vorliegende Werk entspricht inhaltlich dem Stand, wie Vocke es 1986 hinterlassen hat. Das Manuskript ist noch zu Lebzeiten des Autors im Kreis der damaligen ADL-Mitglieder diskutiert und abgestimmt worden. Im Rahmen einer erneuten Durchsicht ergab sich kein grundlegender Änderungsbedarf. Es wurden aber Ergänzungen eingearbeitet, soweit in der Zwischenzeit neues Quellenmaterial aufgetaucht war, das aus Gründen der Vollständigkeit eine Berücksichtigung angebracht erscheinen ließ.

**Günter Frost (ADL)** 

### **Inhaltsverzeichnis**

Inhaltsverzeichnis	2
Alte Tradition	3
Die GMG I	5
Erste Verkäufe	7
Export nach Österreich	
Sachsenrundflug und Jährling-Unfall	11
Von der GMG I zur GMG I a	13
Kunstflugtauglich?	15
Weitere Kunden für die GMG I a	15
Der Weg zur GMG II	20
Die GMG II im Dienst der Wissenschaft	26
Abenteuerliche Geschichten	28
Dreimal zerstört und wiederaufgebaut	31
Ein kurzes Dasein	36
Zwei bewährte Vögel	38
Der Nachzügler GMG II a	42
Die Statax-GMG	43
GMG II mit Raketenantrieb	46
Was wurde sonst bei GMG gebaut?	49
Die mageren Jahre	50
Die GMG V	51
Die Firma	58
A N H A N G	59
DVL-Bescheinigung über die Musterprüfung der GMG II im Jahr 1928	60
Flugzeugfertigung bei GMG	63
Technische Daten	67
Quellen	68
Illustrationen	70
Verwendete Abkürzungen	70



Briefkopf der Firma GMG aus dem Jahr 1928

### **Alte Tradition**

Das Autobahnkreuz Darmstadt kennen gewiß viele. Westlich daneben liegt der "Griesheimer Sand". Als landwirtschaftlich wenig genutztes Gelände fand er ab 1874 als Truppenübungs- und Artillerieschießplatz Verwendung. Ein Teilstück davon erwarb 1908 August Euler als Flugplatz und errichtete dort 1909 seine erste Flugzeugfabrik. Hierfür holte er sich Unterstützung von ortsansässigen Handwerkern, unter anderem – nachweislich bereits 1909 – von der Schreinerei und Möbelfabrik des Georg Müller. Es war ein Familienbetrieb, in dem auch die Söhne des Gründers, Jacob und Philipp, mitarbeiteten. Der Betrieb wurde 1920 von den Söhnen übernommen und als Firma "Gebrüder Müller, Griesheim" weitergeführt.

Die Behauptung einer örtlichen Zeitung, Euler habe die Flugzeuge nur konstruiert, die Schreinerei Müller aber sei seine Flugzeugfabrik gewesen, ist gewiß übertrieben. Richtig ist aber, daß Georg Müller ein wichtiger Zulieferant für Euler wurde und seine Söhne dabei Erfahrungen im Flugzeugbau sammelten. Dies bestätigt sich auch daraus, daß sie nach Ausbruch des 1. Weltkrieges sogleich von der Flieger-Ersatz-Abt. IX auf dem Flugplatz Griesheim zur Reparatur und zum Lizenzbau von Feldflugzeugen dienstverpflichtet wurden. Hierbei haben sie auch Teile für ein Ursinus-Wasserflugzeug geliefert. Es wird behauptet, bei Fa. Müller sei damals ein leichter Doppeldecker entstanden, doch habe man dafür keinen Motor freibekommen. Es könnte sich wohl um ein Schulflugzeug gehandelt haben. Wie auch immer, der Kontakt der Möbelfabrik zum Flugzeugbau war gegeben.



Das wohl bekannteste Euler-Flugzeug vor dem ersten Weltkrieg war der Euler-Militärdoppeldecker, wegen der Farbe seiner Stoffbespannung auch als "Gelber Hund" bezeichnet. Mit der Nr. 33 wurde im Juni 1912 weltweit die erste amtlich genehmigte Luftpostbeförderung durchgeführt. Das Foto zeigt die Maschine nach der Ankunft in Darmstadt am 10.6.1912 beim Austausch der Postsäcke.

Doch mit dem Kriegsende kam eine Unterbrechung. Am 14.12.1918 wurde das Gebiet von französischen Truppen besetzt. Das Griesheimer Gelände gehörte zum Brückenkopf Mainz, der bis wenige 100 m westlich der Eisenbahnbrücke am Darmstädter Hauptbahnhof reichte. Dort war eine bewachte Zonengrenze, und die Griesheimer bekamen die Besatzung durch Einquartierung und Beschlagnahme von Häusern und Möbeln (Müller!) zu spüren. Der Flugplatz auf dem Sand war bis 1930 für deutsche Flugzeuge gesperrt. Fliegerische Betätigung, auch das spätere Einfliegen der GMG-Flugzeuge, war nur außerhalb der Zone möglich, und so mußte man dafür auf den nahe gelegenen Flugplatz Darmstadt ("Lichtwiese-Böllenfalltor") ausweichen.

Bis 1922 war die deutsche Fliegerei ohnehin weitgehend lahmgelegt. Sobald aber der Segelflug, von Studenten angeregt und auf der Rhön vorgeführt, allgemein aufzuleben begann, wurde auch bei GMG wieder gebaut: Etwa ab 1925/26 entstanden dort für viele örtliche Flugvereine mehr als 25 Schulgleiter vom Typ "Zögling". Es ist denkbar, daß sich dabei die im Krieg geknüpfte Verbindung zu Oskar Ursinus auswirkte.





Das Segelflugzeugmuster RRG R I "Zögling" wurde in größerer Stückzahl bei GMG in Lizenz gebaut, Abnehmer waren diverse örtliche Flugvereine. Links ein "Zögling" im Flug auf der Rhön, rechts beim Rücktransport bergauf mit 1 PS.

Ein günstiger Umstand fügte es, daß eine der aktivsten Gruppen, die akademische Fliegergruppe Darmstadt ("Akaflieg Darmstadt"), in unmittelbarer Nähe saß und ihre kleine Halle auf dem Hofe der Technischen Hochschule gar nicht ausreichte, um gleichzeitig alle die Flugzeuge zu bauen, die ihre Konstrukteure für Diplomarbeiten und Rhönwettbewerbe entwarfen und ständig verbesserten. Die GMG hatten schon einen guten Ruf für saubere Werkstattarbeit und so entstanden einige der historisch bekannten und in Wettbewerben erfolgreichen Segelflugzeuge in Griesheim, wie die "Darmstadt I" und die "Württemberg". Am Aufbau der weiterentwickelten "Darmstadt II" hatte GMG teilweise mitgewirkt.



Segelflugzeug "Württemberg" des Württembergischen *Luftfahrt-Verbands* Stuttgart im Werkgelände der GMG. An der Maschine stehen links Schlosser Schil-(GMG) ling und rechts ein Mitglied der Akaflieg Darmstadt. Konstrukteur der Maschine war Paul Laubenthal von der Akaflieg Darmstadt.

Übrigens befaßte sich neben anderen örtlichen Firmen auch die Firma "Bahnbedarf Rodberg A.G." (BAG) in Darmstadt mit dem Bau von Segel- und Motorflugzeugen, deren Entwurf von Darmstädter Studenten stammte.

Als 1923-24 die ersten Segelflugzeuge "mit Hilfsmotor" auf der Rhön und in Rossitten erschienen – BAG "Karl der Große", Bäumers "Roter Vogel", Darmstadts "Mohamed" – gingen Darmstädter Konstrukteure an den Entwurf leichter Motorflugzeuge, in erster Linie wohl für den Schulbetrieb, oder mit dem Gedanken, ein billiges Vereinsflugzeug zu schaffen. Zweifellos regte hierzu auch die Ausschreibung für den Deutschen Rundflug 1925 an; zu dem unter anderen die ersten "Klemm-Daimler" erschienen. Es gab aber damals auch entschiedene Gegner, die darin eine Verfälschung des Segelflugs sahen und solchen Leichtflugzeugen keine Chancen einräumten, und es ist eigentlich erstaunlich, wie spät sich der "Motorgleiter", heute selbstverständlich, bei den Fliegerschulen durchgesetzt hat.

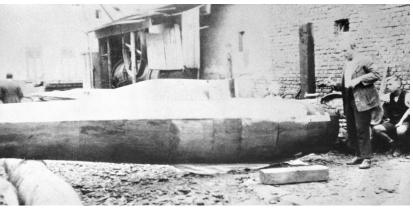


Die D-17 "Darmstadt", konstruiert von Hans Völker (Akaflieg Darmstadt) und gebaut bei GMG in Griesheim.

Im Führerstand der Maschine ist Johannes "Bubi" Nehring zu erkennen, auf dem Flügel hat "Rhönvater" Oskar Ursinus Platz genommen.

(Akaflieg Darmstadt)

Der Rumpf der D-17 "Darmstadt" im Hof der GMG-Werkstätten in Griesheim. Das Foto ist vermutlich anläßlich einer größeren Reparatur aufgenommen, am Bug der Maschine ist noch der Namens-Schriftzug "Darmstadt" zu erkennen.



### Die GMG I

Dipl.Ing. Hermann Hofmann von der Akaflieg Darmstadt – der am 5.8.1929 beim Europaflug-Wettbewerb tödlich verunglückte – entwickelte 1926 ein leichtes, holzbeplanktes Motorflugzeug. Die Berechnungen führte Helmut Koch aus. Das Flugzeug wurde von der Firma Gebr. Müller gebaut und ging ab 1927 unter der Bezeichnung GMG I in Produktion. Im "Flugsport" vom 13.4.1927 heißt es: "Die erste Maschine wurde im Versuchsbau hergestellt und hat die Musterprüfung bei der DVL abgelegt. Die Abnahmeflüge erfolgten beim heftigsten Regensturm von 15-20 m/sec. Dabei lag die Maschine absolut sicher in der Luft."

Der Aufbau und die technische Daten der GMG I sind der Typentafel auf der nächsten Seite zu entnehmen. Sie entstammt damaligen Originalprospekten der Firma.

Wie der Flugzeugbau in Griesheim organisiert wurde, schildert ein damals Beteiligter, der Schreinermeister Oberndörfer, folgendermaßen: Einige der interessierten Möbelschreiner wurden bei der Akaflieg Darmstadt als Flugzeugbauer angelernt, desgleichen einige Schlosser. Die Rippen entstanden in Serienarbeit. Dann folgte die Rumpfmontage, der Anschluß der Tragflächen und der Steuerorgane. Die Schlosser sorgten für die Beschläge, die Steuerkabel und den Motoreinbau. Zuletzt folgten die Rumpfverkleidung und der Anstrich, das für fast alle GMG-Flugzeuge charakteristische Dunkelrot. Die Stoffbespannung der Flächen wurde mit Bootslack weiß überstrichen.

Die Propeller fertigte der Griesheimer Holzbildhauer Rotenberger, mit dem die Firma schon vorher in Geschäftsverbindung stand (er lieferte ihr die Schnitzereien zur Möbelverzierung).

Aber das große Problem war und blieb der Motor! Ein geeigneter deutscher Leichtflugzeugmotor stand nicht zur Verfügung, er sollte noch bis in die 1930er Jahre auf sich warten lassen. Im Ausland gab es dagegen folgende Triebwerke:

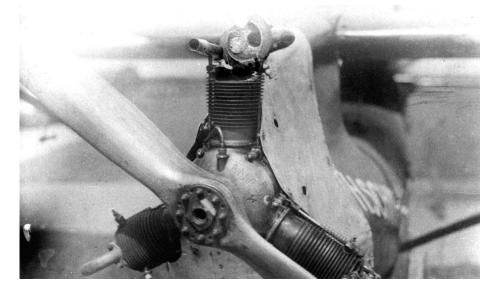
•	ABC Scorpion II	(2zyl. Boxer)	30/40 PS,
•	Blackburne Thru	ısh (3zyl. Stern)	35/38 PS,
•	Bristol Cherub II	II (2zyl. Boxer)	33/36 PS,
•	Anzani 3A2	(3zyl. Stern)	30/35 PS,
•	Salmson AD 9	(9zyl. Stern)	40/46 PS.
			,

Für die GMG beschaffte man fast ausschließlich den Anzani 3A2, der sich dann leider als recht unzuverlässig erwies. Er kostete überdies Devisen, und die waren sehr knapp! Oberndörfer berichtet, daß zeitweilig bis zu fünf fertige Maschinen in Griesheim auf den Motor warteten.

Es gab zwar als Alternative den deutschen Mercedes-Daimler F 7502 mit 20 PS – aber der war nicht zu bekommen. Klemm, dessen Betrieb aus einem ehemaligen Daimler-Zweigwerk entstanden war, besaß immer noch enge Kontakte zu Daimler-Benz. Eine Konkurrenz zur Klemm-Daimler L 20 war unerwünscht. Also blieb es für die GMG beim Anzani, dem im Flug gelegentlich die Zylinder wegflogen.



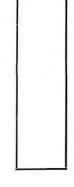
Sternmotors in eine GMG des Musters I oder II. Leider erwies sich das Triebwerk im fliegerischen Alltag als recht unzuverlässig.



Dieses Bild bot sich, wenn einer GMG-Maschine im Flug ein Zylinderkopf ihres Anzani-Motors wegbrach. Hier gelang dem Piloten der D-1271 eine glatte Notlandung.

### Typentafel.





## G. M. G. I. Das Leichtflugzeug für Schule, Reise und Sport.

### Gesamtaufbau:

Anordnung und Einteilung des Rumpfes: Zentraler Rumpf mit vorn eingebautem Motor. Hinter dem Motor liegenden Brandspant. Sitze hintereinander angeordnet in einem Rumpfausschnitt.

Anordnung und Zahl der Tragflächen:
Einstielig abgestrebter Hochdecker. Flächen einholmig
mit Torsionstester Sperrholznase.

Motorenzahl und Anordnung: Ein Motor vor dem Brandspant. Motoreinbau aus Stahlrohre mit 5 Bolzen am Rumpf befestigt. Leicht abnehmbar.

Luftschraube: Eine Zugschraube mit direktem Antrieb. Holz- oder Metallpropeller.

Steuerflächen: Ungedämpftes, ausgeglichenes Höhen-und Seitensteuer, sämtlich freitragend. Querruder unausgeglichen.

Werkstoff und Bauart des Rumpfes:
Holzkonstruktion mit kraftübertragender Sperrholzhaut.
Ovaler Querschnitt. Der obere Teil des Rumpfbugs
ist seitlich stark eingezogen, wodurch eine unbehinderte
Sicht erreicht wird. Ueber dem Sitzausschnitt geht die
Rumpfoberkante in einen biegungssteifen Bügel über.
Das Fahrgestell wird gebildet durch 2 kräftige Stutzen,
in deren Führungsschlitzen die Radachse federnd ge-

### Werkstoff und Bauart der Tragflächen:

1 Haupiholm und 1 Nasenholm aus Holz, miteinander verbunden durch eine torsionsfeste Sperrholzhaut. Hinter dem Hauptholm Stoffbespannung.

### Werkstoff und Bauart des Leitwerks: Gleiche Bauart wie bei den Tragflächen.

Besatzung: 1 Führer und 1 Fluggast oder 75 kg Lade-

### Triebwerk:

Motortyp .	. 35	PS	3	Z	yli	nde	r	An	zai	ni e	ode	r d	ergl	eic	hen
Motorleistung	) Outstand						e •			. (	a.	35	bis	50	PS
Luftschraub	enai	ntri	eb		•		0 1			#####################################			100	dir	rekt
Luftschrauben															
Kühlung	2.765	100	1	10	500	60.3			70.5	9 10		Lı	ıftki	ihlı	ung
Brennstoffunte	rbri	ngu	nc						im	ol	ere	n !	Run	ipf!	bug
Brennstoffassi	ıng		•				EK   EK   Y			E-67		7.0	. 50	L	iter
Brennstoff-För	deri	ıng			100		20 S		-	na	türl	ich	es (	Gef	älle

### Hauptdaten:

	Spanny	wa	ta															1	1	m
- 1	Länge										•		-63					6,	5	m
	Höhe																	1,	7	m
	Seitenv	erl	häl	ltn	is			2000			***				•			1	: 7	,5
1	Einstel	lwi	ink	el	d	es	F	lü	ge	ls				•		•			1,	50
	V-Stell																			

### Flächeninhalte und Gewichte:

Tragende Fla	ich	ıe		9 8				8 8	8 8		- 5	8 8	8 9	0 3	. 33		16	qm
Rüstgewicht					7 .												260	kg
Zuladung .																	190	l kg
Fluggewicht			•														450	kg
Flächenbelast	ur	ng		٠			- 36						٠			28	kg	/qm
Leistungsbela	st	un	g			37				1			¥		1	2,7	kg	/PS
Flächenleistu	ng	•													2	19	PS	qm

### Leistungen:

Höchstgeschwindigkeit			•						130	km	/Std.
Reisegeschwindigkeit			•						125	km	/Std.
Landegeschwindigkeit		•							50	kn	/Std.
Flugdauer mit einer Fül					f ı	in	1	V	illos	15 4	Std
I luguauci mili cinci i ui											UIU.
Steigzeit auf 1000 m b											

Die Leistungsangaben beziehen sich auf den Antrieb mit einem 35 PS 3 Zylinder Anzani-Motor.

Flugzeugbau Gebr. Müller, Griesheim b. Darmstadt

Buchdruckerei Fink Gross-Gerau

Original-Datenprospekt der Firma GMG

### Erste Verkäufe

Die ersten Berichte in den Fachzeitschriften über die neue GMG I waren kaum erschienen und das Flugzeug war öffentlich noch nicht besonders in Erscheinung getreten – das geschah erst beim Sachsenflug-Wettbewerb im September 1927 – da waren schon die ersten beiden Flugzeuge, die Werk-Nummern 1 und 2, verkauft.

Die **Werk-Nr. 1**, im Mai 1927 als D-1122 zugelassen, orderte Ferdinand Schulz aus Marienburg, der von Rossitten her bekannte Segelflieger, für den Westpreußischen Verein für Luftfahrt. Das Flugzeug wurde auf den Namen "Marienburg" getauft. Schulz als Rhön-Flieger kannte die Akaflieg Darmstadt und Hofmann gut, er hatte sich von ihm bereits 1926 ein Segelflugzeug, die D 15 "Westpreußen", konstruieren lassen, das dann in der Werkstatt des Vereins in Marienburg gebaut wurde. Eine Maschine wie die GMG I kam Schulz gerade recht, da er nicht nur Segelflieger, sondern auch eifriger Vereinsleiter und Fluglehrer war.



Die erste gebaute GMG I wurde im Mai 1927 an den Westpreußischen Verein für Luftfahrt geliefert. Das Foto zeigt die Maschine in Marienburg kurz nach ihrem Eintreffen, noch ohne das ihr zugeteilte Kennzeichen D-1122.

(Slg. Peter Achs)

Aber so hervorragend er als Segelflieger war, mit Motorflugzeugen hatte er weniger Glück. Vielleicht neigte er dazu, ihnen allzuviel abzuverlangen. Mit der D-1122 machte er bereits am 19.5.1927 in Marienburg eine leichte Bruchlandung. Die Polizeiinspektion Marienburg berichtete unter dem Datum 25.5.1927:

"Betrifft: Unfallanzeige Nr. 1/27 vom 19.05.27.

Am 19. Mai 1927 machte das dem Westpreussischen Verein für Luftfahrt gehörige GMG I Flugzeug Nr. D-1122 auf dem hiesigen Verkehrslandeplatz seine ersten Flüge. Die ersten beiden Flüge wurden von dem Führer, Ferdinand Schulz, allein ausgeführt. Der Start zum dritten Flug erfolgte mit einem Passagier (Fr. Lehrer Maruhn).

Nach einer Startbahn von ca. 80 m verließ die Maschine den Boden, machte etwa 3 Sprünge und landete wieder mit inzwischen abgedrosseltem Motor. Während des Starts wurden beide Propellerspitzen, die eine etwa 0,15 m, die andere etwas weniger, abgesplittert.

Rechtwinklig zu der Startbahn verlaufen ehemalige Ackerfurchen. Nach Messung beträgt die größere Bodensenkung, die die Maschine während der drei Sprünge und der letzten Startbahnhälfte auf einer Strecke von 75 m zu berollen hatte, 0,90 m Tiefe. Innerhalb dieser größeren Bodensenkung befinden sich vier kurze Rücken, ..."

Ferdinand Schulz hat sich in Marienburg vor der frisch gelieferten GMG I für den Westpreußischen Verein für Luftfahrt in Positur gestellt.

(Slg. Ott/ADL)



Die Reparatur war schnell erledigt, denn es brauchte nur ein neuer Propeller aufgezogen werden. Einen knappen Monat später kam es zu einem neuerlichen Unfall, der aber nicht so glimpflich verlief. Vom Oberpräsidenten der Provinz Ostpreussen ist folgender Bericht erhalten:

"Betrifft: Unfall des Flugzeugs GMG I D.1122 im Freistaat Danzig am 17.6.1927 (Unfallanzeige der Pol.Flugwache Marienburg Nr. 2/27).

Berichterstatter: Oberregierungsrat Dr. Rohde, Mitberichterstatter: Polizeimajor v. Sillich.

Der Flugzeugführer Ferdinand Schulz unternahm auf einem dem Westpr. Verein für Luftfahrt gehörigen Flugzeug, Typ GMG I, Zulassungsnummer D 1122, vom Flugplatz Marienburg aus einen Flug mit einem Fluggast nach Danzig und landete dort etwa um 14,20 Uhr auf dem Flugplatz Langfuhr.

Etwa 20 Minuten später startete er in Langfuhr ohne Fluggast. Kurz nach dem Start stürzte das Flugzeug aus etwa 40 m Höhe ab und wurde restlos zerstört. Der Führer Schulz, der bewusstlos war, hatte eine Gehirnerschütterung und Hautabschürfungen an Armen und Beinen davongetragen. Er wurde durch Beamte der Flugwache Langfuhr aus den Trümmern gezogen und mit einem Sanitätsauto der Schutzpolizei in das Danziger Städt. Krankenhaus gebracht. Am Sonnabend, den 25.6.27, wurde er wieder aus dem Krankenhaus entlassen.

Einen Bericht des luftpolizeilichen Sachverständigen, der sich über die vermutlichen Ursachen des Unfalls ausspricht, füge ich bei."

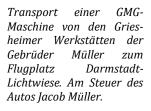
Leider fehlt der am Schluß erwähnte Bericht des luftpolizeilichen Sachverständigen in den überlieferten Unterlagen. Deshalb sei über die vermutliche Unfallursache aus dem Hamburger Fremdenblatt vom 18.6.1927 zitiert:

"Danzig, 17. Juni Schulz war heute mittag 13 Uhr von Marienburg mit einem Passagier nach Danzig geflogen, er benutzte einen Marienburg-Eindecker Typ GMG 1. Kurz nach 14 Uhr stieg Schulz zur Rückfahrt auf und flog nach dem Start noch einige Kurven über dem Langfuhrer Flugplatz. In 40 m Höhe wurde er plötzlich von einem Luftwirbel erfaßt, der die Maschine zu Boden drückte. Die leichte Sportmaschine stürzte nieder und zersplitterte völlig."

Die Luftpolizei vermerkte als Unfallursache: Bedienungsfehler. In der deutschen Luftfahrzeugrolle wurde die kurzlebige Maschine wieder gestrichen und die Nummer D-1122 erneut vergeben, diesmal an die Konkurrenz, eine Klemm-Daimler L 20.



Ein Flugzeug des Typs I oder I a im Bau auf dem Hof der Firma GMG. Links am Rumpf steht Jacob Müller, in der Maschine sitzt Schlosser Landau.





### **Export nach Österreich**

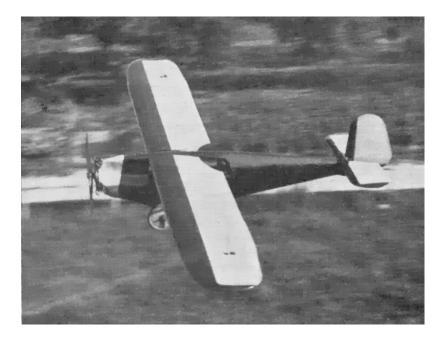
Die Werk-Nr. 2, fertiggestellt im Juli 1927, ging sogar ins Ausland, nach Österreich. Auch hier war ein hervorragender Flieger und Organisator am Werk, nämlich der österreichische Weltkriegsflieger Hans Wannek. Er gründete in seiner Heimatstadt Linz am 18. Juni 1927 die Oberösterreichische Fluggesellschaft m.b.H., um im Rahmen dieses Unternehmens Passagier- und Schauflüge sowohl über Linz als auch im Umland durchzuführen. Außerdem plante Wannek die Errichtung einer Fliegerschule sowie einen Handel mit Flugzeugteilen. Geldgeber und zugleich Geschäftsführer der Gesellschaft war der Linzer Kaufmann Paul Sabitzer.

Für den Flugbetrieb stand als Flugplatz nur das kleine Exerzierfeld in Linz zur Verfügung, das noch ringsherum mit einem Plankenzaun versehen war. Trotzdem beschloß Wannek anzufangen, um durch erste Erfolge die zahlreichen Skeptiker zu überzeugen und dann weiterzukommen. Diese Rechnung ging auf!

Bei der Suche nach einem Leichtflugzeug mit extrem niedrigem Platzbedarf für Start und Landung stieß Wannek wohl auf die Berichte über die GMG I in den Fachzeitschriften von 1927. In Griesheim wurde er offenbar mit der Firma Gebrüder Müller schnell handelseinig, zumal bei dem verhältnismäßig günstigen Preis (das Flugzeug kostete damals, fertig eingeflogen, RM 7500,-). Am 10. Juli 1927 überführte Wannek die Maschine auf dem Luftweg von Darmstadt über Böblingen, Stuttgart und München nach Linz, übrigens bei schlechtem Wetter, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 130 km/Std. Die reine Flugzeit für diese Strecke betrug 5 Stunden und 15 Minuten.

#### Hierzu ein österreichischer Bericht:

"Der Weltkriegspilot Hans Wanneck landete, aus München kommend, am 11. Juli 1927 mit einem neuen Flugzeug auf dem großen Exerzierplatz. Vorher hatte er über Linz drei große Schleifen geflogen. Es handelt sich dabei um den "Roten Vogel", das neue Leichtflugzeug der Linzer Fluggesellschaft, die sich am 18.6.27 gebildet hatte. Die Maschine stammt aus der Fabrik Gebrüder Müller aus Griesheim bei Darmstadt, und sie ist für alle Zwecke, wie Schule, Reise, Sport usw. gleich gut zu verwenden. Der Motor hat 35 PS, ist also nicht wesentlich stärker als der eines Motorrades. … Es ist wirklich staunenswert, daß sich die Maschine mit einem so schwachen Motor in die Lüfte erheben kann und so verhältnismäßig große Leistungen – 130 km/Std. Reisegeschwindigkeit – hervorbringt. Der jungen Fluggesellschaft in Linz, die mit der Anschaffung des Flugzeuges die Initiative im Linzer Flugwesen ergriffen hat, ist volle Unterstützung zu wünschen."



Hans Wannek auf dem Überführungsflug von Darmstadt nach Linz im Juli 1927. Dieses Foto ging damals durch den größten Teil der Fachpresse.

Aus der Sicht von oben ist der typische GMG-Anstrich in weiß und rot gut zu erkennen.

Der Flugbetrieb von Wanneks Gesellschaft dauerte 1927 bis zum 31.0ktober. Insgesamt wurden bis dahin mit der GMG 200 Flüge, sowohl Platz- als auch Überlandflüge, nach verschiedenen Orten Oberösterreichs ausgeführt. Die reine Flugzeit betrug rund 50 Stunden, die gesamte Flugstrecke lag bei etwa 6.000 km. Die Maschine erhielt übrigens kein amtliches österreichisches Kennzeichen, man beließ es bei dem Namen "Roter Vogel". Wie es überhaupt möglich war, ohne Typenprüfung Rundflüge durchzuführen, bleibt rätselhaft.

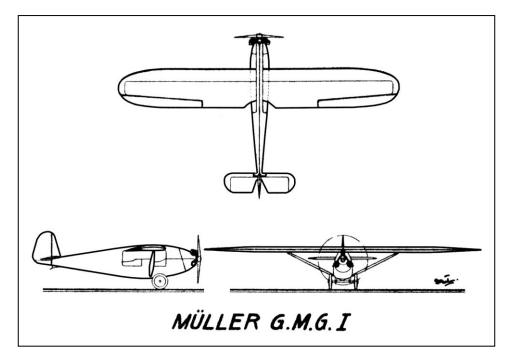
Der österreichischen GMG I war kein langes "Leben" beschieden, am 21. Mai 1928 ging sie unter Wanneks Führung bei einer Notlandung nahe der Ortschaft Blumau im Mühlviertel in Trümmer. Eigentlich hatte die Maschine an einem Großflugtag in Ried teilnehmen sollen, aber nach Protest der Anrainer wurde die Veranstaltung von den Behörden verboten bzw. abgesagt. Die Linzer Tagespost berichtete in ihrer Ausgabe vom 22.5.1928 folgende Einzelheiten:

"Wannek brachte nachmittags zuerst das Reklameflugzeug "Schmoll-Pasta" vom Ried auf dem Luftwege nach Linz und fuhr dann mit dem Auto wieder nach Ried, um auch das zweite Flugzeug, das er … dorthin gebracht hatte, in seinen Heimathafen zurückzusteuern. Er flog damit spät abends auf und hielt, da starke Wolken aufzogen, auf die Donau zu, um Linz zu erreichen. Dabei überraschte ihn die Dunkelheit, sodaß er sich schließlich gezwungen sah, die Maschine in ein Kornfeld nächst der Ortschaft Blumau zu setzen, was bereits bei fast völliger Dunkelheit geschah. Durch eine Unebenheit des Bodens ging dabei das Fahrgestell in Trümmer und der Rumpf zu Bruch. Wannek und sein Mitfahrer blieben völlig unverletzt und konnten noch in der Nacht mittels Kraftwagen Linz erreichen. Das Flugzeug ist übrigens versichert."

Immerhin brachte die fliegerische Episode mit der GMG dem Verein soviel Auftrieb und Gönner und bewirkte auch eine Verbesserung der Platzverhältnisse, so daß man eine größere Maschine anschaffen und den Flugbetrieb erweitern konnte.



Hans Wannek und die GMG I "Roter Vogel" auf einem Flugplatz in Österreich. Mit dieser Maschine führte die Oberösterreichische Fluggesellschaft Passagier- und Schauflüge sowohl über Linz als auch im Umland durch. (Foto: Österr. Aero-Club Linz)



Dreiseitenriß des Musters Gebr. Müller GMG I

### Sachsenrundflug und Jährling-Unfall

Inzwischen waren in Griesheim die Werk-Nummern 3, 4 und 5 im Bau, die alle noch 1927 zum Einsatz kamen – gefolgt von der WNr. 6, die im Februar 1928 das Werk verließ.

Die Werk-Nr. 3 wurde im Juli/August 1927 als D 1224 für die Herstellerfirma GMG zugelassen. Es war die erste Maschine dieses Musters, die in einem größeren Rahmen in Erscheinung trat: Sie nahm im September 1927 unter der Wettbewerbsnummer 14 am Sachsenrundflug teil. Der Konstrukteur Hofmann war zwar als Flugzeugführer gemeldet, tatsächlich flog aber Johannes Nehring die Maschine. Leider blieb der Einsatz glücklos: Nehring hatte sich auf dem Weg nach Chemnitz verorientiert und mußte am 4.9. bei Roßwein (Sachsen) zwischenlanden. Beim Start von dort, in sehr ungünstigem Gelände, gab es schweren Bruch. So kam die Maschine zwar in die technischen Vergleichstabellen der Fachzeitschriften, konnte aber keine Punkte gewinnen, was ihrer schnelleren Verbreitung wohl Auftrieb gegeben hätte.





Am 4.9.1927 machte Johannes Nehring mit der GMG I D-1224 bei Roßwein (Sachsen) schweren Bruch während des Sachsenrundflugs 1927. Die Maschine wurde aber wieder aufgebaut.

Die schwer beschädigte D-1224 wurde im Winter 1927-28 aus einem neuen Serienrumpf und den noch brauchbaren Flügeln wieder aufgebaut. Kaum fertiggestellt, ereignete sich ein folgenschwerer Unfall: Am 23.2.1928 verunglückte der hessische Sport- und Kunstflieger Friedrich Jährling auf dem Flugplatz Darmstadt tödlich durch Flügelbruch. Die Darmstädter Zeitung berichtete in ihrer Ausgabe vom Freitag, 24.2.1928 über den Unfallhergang:

"Gestern Nachmittag kurz nach 15 Uhr ist auf dem Flugplatz Darmstadt der Pilot Jährling mit einem GMG-Leichtflugzeug aus etwa 250 m Höhe abgestürzt und war sofort tot.

Es war ein völlig klarer und windstiller Vorfrühlings-Nachmittag, der zahlreiche Fußgänger auf die Wiesen am Flugplatz geführt hatte. Dort schulte sich der Pilot Jährling auf ein Leichtflugzeug der Fa. Gebr. Müller, Griesheim, ein. Er hatte am Dienstag zum ersten Male die Maschine geflogen. Jährling ist seit Jahren in ganz Südwestdeutschland als kühner Sport- und Kunstflieger bekannt, nachdem er während des Krieges schon als Flieger tätig gewesen ist.

Gestern nachmittag flog Jährling mit dem Leichtflugzeug, in dem er also zum zweiten Male saß, mehrere Kurven über der Stadt und führte auch einen tadellosen Looping aus. Darauf kehrte er über den Flugplatz zurück. Als er dort von einem Looping unmittelbar in einen zweiten überging, brach plötzlich ein Flügel. Das Flugzeug löste sich darauf in der Luft in mehrere Teile auf und stürzte ab.

In den Schrebergärten hinter dem Friedhof lagen der Rumpf, ein Flügel, tief eingegraben der Motor. Das Fahrgestell und der Schwanz (diese an den Steuerseilen zusammenhängend) im Umkreis zerstreut. Dazwischen der durch Schädelbruch sofort getötete Pilot noch fest im Anschnallgurt. Ein Flügel war etwa 150 m weit in den Friedhof geflogen.

Nachdem durch die zuständigen Behörden Absperrung angeordnet war und durch den Erkennungsdienst fotografische Aufnahmen der Bruchteile gemacht worden waren, traf Prof. Eberhard, Inhaber des Lehrstuhls für Flugwesen, an der Unfallstelle ein, um als Sachverständiger durch die Materialbesichtigung die vermutliche Ursache des Unglücks festzustellen. Auch der Konstrukteur des Flugzeugs, Dipl. Ing. Hofmann, war anwesend. Es zeigte sich, daß die Bruchstellen nicht an den Verbindungsstellen der Flugzeugteile lagen, sondern außerhalb der Knotenpunkte. Es ist also wohl anzunehmen, daß der Pilot dadurch, daß er beim Übergang vom Ab- zum Aufstieg die Kurve zu eng nahm, das Flugzeug übermäßig beanspruchte. Das Flugzeug selbst war in 120 Starts erprobt und vollständig eingeflogen. U.a. hatte auch der Segelflieger Nehring schon mehrere Loopings auf ihm gedreht. Jährling, der beim Kunstflug schwerere Apparate gewohnt war, hatte vermutlich unter Vollgas das Leichtflugzeug zu kurz aus der Abstiegsbewegung in den Aufstieg geworfen. Dieser plötzlichen Druckbelastung hielten die Flügel nicht stand."

Ganz offensichtlich hatte Jährling die Maschine bei seinen Kunstflügen überfordert. Adam Knöll aus Altheim (bei Dieburg), der eigentlich hätte mitfliegen sollen, sich aber verspätet hatte, berichtete, daß Jährling seine Loopings nicht sauber ausflog, sondern die Maschine hochzog und hektisch herumriß. Dem war aber die einfache Flügelbefestigung am Baldachin nicht gewachsen. Knöll erwarb übrigens später die GMG II a Werk-Nr. 8, D-1432.

Auf Grund von Jährlings Absturz zog die DVL zunächst die Musterzulassung der GMG I zurück und empfahl, für eine Neuzulassung die Maschine grundlegend zu verstärken. Die Erfahrungen aus den Notlandungen von Schulz und Nehring in ungünstigen Geländen wurden hierbei vom Konstrukteur gleich mitberücksichtigt.

# Beim dritten Looping brachen die Flügel

Vor sechzig Jahren verunglückte der Flieger Friedel Jährling auf der Lichtwiese

(the). Der 23. Februar 1928 war ein sonniger Wintertag. Friedel Jährling, der Darmstädter Polizeihauptmeister und kühne Flieger, hatte sich auf der Lichtwiese mit Besuchern aus Heidelberg verabredet. Sie wollten die GMG 1 aus der Griesheimer Flugzeugschreinerei der Gebrüder Müller begutachten, hatten wohl die Absicht, solch eine Maschine zu kaufen.

lotensitz schwang, ging er noch einmal zurück in die Karlstraße 54, wo seine Frau Käthe mit der großen Wäsche beschäftigt war.

Der Raucher hatte sein Zigaretten-etui vergessen. Zu Hause ermahnte er noch seine fünjährige Tochter Herta, nicht wieder den Telegrafenmast hochzuklettern und sich ein

Doch bevor sich Jährling auf den Pi- Beispiel an der braven Schwester Hedwig zu nehmen Zurück auf der Lichtwiese, die zwei

Jahre vorher zum Verkehrsflughafen ernannt und ins Streckennetz der Lufthansa aufgenommen wurde, warf der bekannte Flieger gegen 15 Uhr den dreizylindrigen Anzani-Mo-tor mit der Typenbezeichnung 3A2 an, hob das holzbeplankte Maschin-chen von der Grasnarbe ab und versuchte bald Loopings. Beim dritten Versuch geschah das Unglück: In 300 Meter Höhe klappten an der GMG I mit dem Kennzeichen D-1224 die Flügel weg, einzelne Teile fielen in weitem Umkreis auf die Lichtwiese. Friedel Jährling schlug, auf seinem Sperrholzsitz festgegurtet, neben der Mauer des alten Friedhofs auf. Er war sofort tot.

Wie ein Lauffeuer verbreitete sich die Nachricht von dem Unglück des Zweiunddreißigjährigen - und Tau-sende von Schaulustigen strömten auf die Lichtwiese. Sie kannten Friedel Jährling als furchtlosen Kunstflie-ger, der an Flugtagen in nah und fern die Zuschauer mit gewagten Manö-vern in Atem hielt. Ein Chronist berichtete einmal von ihm, wie er weniger mutige Fallschirmspringer bei ih-rem ersten Absprung durch extreme Seitenlage der Maschine zum unfreiwilligen Sturz in die Tiefe brachte.

Der Unfall auf der Lichtwiese war nicht der erste Absturz Jährlings. Der letzte lag gerade drei Monate zurück, als er von Erfurt kommend bei Gelnhausen Bruch machte.

Zum Piloten wurde Jährling im Ersten Weltkrieg ausgebildet. Der ge-lernte Schneider kam jedoch erst nach einer Verwundung zu den Fliegern und schleppte zwei Jahre lang mit seiner Militärmaschine Bomben ins Feindgebiet.

1924 gehörte Jährling zu den Gründer Hessenflieger. Der Vordern stand des Vereins legte am Sonntag zu seinen Ehren auf dem Alten Friedhof einen Kranz nieder. Anwesend waren auch die Witwe Jährlings sowie seine beiden Töchter.



MIT ZIGARRE UND LEDERKOMBI: Der bekannte Kunstflieger Friedel Jährling verunglückte vor sechzig Jahren auf der Lichtwiese tödlich. An seiner leichten Maschine klappten in 300 Meter Höhe die Flügel weg. (DE)

Bericht im Darmstädter Echo vom 23. Februar 1988 zum 60. Jahrestag des Absturzes des Darmstädter Fliegers Friedel Jährling auf dem Flugplatz Lichtwiese (später: Verkehrslandeplatz Darmstadt) mit der GMG I D-1224.

Auf dem Zeitungsfoto ist allerdings nicht die Unglücksmaschine abgebildet, sondern der Hochdecker "Hessen" D-584 der Hessischen Flugbetriebs-A.G., Darmstadt, eine Grulich S I.

### Von der GMG I zur GMG I a

Schriftstücke der Firma GMG an die DVL und an ihre Kunden vom März und Mai 1928 geben darüber Auskunft, wie es zur GMG I a kam. In einem Dokument hieß es:

"Aufgrund des Unfalls der D.1224 werden die Flugzeuge des Musters Gebr. Müller, Griesheim, verstärkt.

1) Die Flugzeuge No. 2, 4, 5 und 6 sind schon in Betrieb.

Die Werknummer 7, 8 und 9 sind fertig zur Stückprüfung. An diesen Flugzeugen werden folgende Änderungen vorgenommen:

- a) die Rumpfunterholme werden möglichst bis Spant 8 verlängert.
- b) Die Sitze werden derart verstärkt, daß sie die 8-fache Bruchlast aufnehmen können.
- c) Die Sitze werden auf Rumpfspanten aufgelagert. Für den hinteren Sitz wird ein Zwischenspant 5a eingebaut.
- d) Die Rumpfseitenwände werden zwischen den Spanten 3-6 durch diagonales Fachwerk ausgesteift. Diese Dia gonalen sollen möglichst als Druckstäbe ausgebildet sein, der innere Gurt muß geradlinig verlaufen.
- e) Vor dem Führersitz ist ein Schild anzubringen: Höchstzulässige Geschwindigkeit 200 km/Std.
- 2) Die Flugzeuge Werknummer 10 und 11 sind teilweise fertiggestellt. Für diese gelten die gleichen Punkte wie unter 1); ferner sind noch folgende Änderungen vorzunehmen:
  - a) Höhenleitwerk in Flosse und Ruder unterteilen.
  - b) Seitenleitwerk in Flosse und Ruder unterteilen.
- 3) Für Flugzeuge der Werknummer ab 12 gelten in gleicher Weise die Punkte 1) und 2), ferner ist noch folgende Änderung erforderlich:
  - a) Auf der Rumpfunterseite ist vor Spant 5 bis 12 ein Holm einzuziehen.
- 4) Der Hersteller Gebr. Müller, Griesheim, wird sämtliche erforderlichen Unterlagen baldigst der DVL einreichen. Den Haltern der schon vorhandenen Flugzeuge soll von Seiten des Herstellerwerks der Anbau der geteilten Ruder empfohlen werden. Gebr. Müller wird Durchschlag dieses Schreibens der DVL einsenden.
- 5) Die Flugzeuge ab Werk-Nr. 10 erhalten die Musterbezeichnung GMG II."

Wie aus den Eintragungen in der Luftfahrzeugrolle ersichtlich, erhielten auch die drei verstärkten Flugzeuge – also die Werk-Nummern 7 bis 9 – eine geänderte Musterbezeichnung, sie wurden künftig GMG I a genannt.

Daß die zitierten Anweisungen auch bei bereits ausgelieferten Flugzeugen beachtet wurden, zeigt ein ausführlicher Bericht über eine Nachprüfung der Werk-Nr. 4, D-1269, vom Mai 1928 in Marienburg. Neben einigen kleineren Nacharbeiten, wie Nachspannen von Seilen, Nachleimen von Stoffbespannungen usw. wurden einige Änderungen analog zur GMG I a angebracht: Verstärkung der Sitzbefestigung durch Unterziehen von Abstützungen, Verstärken der Sitzbretter selbst, Anbringen von Versteifungsleisten und Diagonalstreben am Rumpf. Die erfolgte Durchführung aller Verbesserungen wurde in einem Protokoll niedergelegt und an die DVL eingesandt. Die Marienburger Luftpolizei bezeichnete die D-1269 von da an stets als GMG I a.

Diese **Werk-Nr 4** war im Oktober 1927 als D-1269 an den Westpreußischen Verein für Luftfahrt (VfL) gegangen, als Ersatz für die zerstörte WNr.1, D-1122. Am 27.10.1927 mußte Ferdinand Schulz die Maschine wegen einer defekten Zündkerze in der Nähe des Flugplatzes Königsberg-Devau notlanden. Am 30.10.1927 wurde das Flugzeug feierlich getauft, wiederum auf den Namen "Marienburg". Als nächstes Ereignis im Zusammenhang mit der D-1269 meldete die Luftüberwachung Ostpreußen am 13.12.1927 einen Fahrgestellbruch bei der Landung in Marienburg, Flugzeugführer war wieder Schulz.

Obwohl die Maschine nachweislich seit mindestens Ende Oktober 1927 im Einsatz war, verkündeten die Nachrichten für Luftfahrer ihre amtliche Zulassung erst im März 1928. Entweder hatte der "Amtsschimmel" ein halbes Jahr von Ostpreußen bis nach Berlin gebraucht oder das Flugzeug war tatsächlich so lange mit einer mehrfach verlängerten, vorläufigen Zulassung unterwegs.

Trotz des fliegerischen Pechs von Schulz mit der WNr. 1 war man von der GMG im Verein sehr begeistert. In einem Brief an die Lieferfirma von Mitte 1928 hieß es:

"Wir beabsichtigen, noch eine weitere Maschine zu kaufen… [siehe Werk-Nr.13]. Mit der D-1269 haben wir den ersten Überlandflug nach Königsberg gemacht. Zu der 140 km langen Strecke brauchte die Maschine auf dem Hinflug mit Fluggast 55 Minuten. Herr Schulz hat bereits Loopings, Rollen usw. geflogen. Wir alle fliegen nur noch GMG I a. Westpreußischer VfL, Ferd. Schulz und weitere 20 Unterschriften."

Ferdinand Schulz nahm mit seinem Begleiter Bruno Kaiser vom 4. bis 7. Oktober 1928 am DLV-Zuverlässigkeitsflug teil. Der Motor ließ ihn dabei dreimal im Stich: Ölrohrbruch, Notlandung, leichter Bruch, schnell repariert. Kolbenbodenbruch,

Notlandung, Zylinder ausgewechselt. Kurbelwellenbruch, Propeller weggeflogen, Notlandung. Schulz mußte den Weiterflug aufgeben.

Am 14.5.1929 wurde die D-1269 durch einen Beauftragten der DVL untersucht und der Lufttüchtigkeitsschein erneuert.

Zu einem tragischen Ende kam es am 16.6.1929. Schulz und Kaiser waren von Marienburg nach Stuhm (Westpr.) geflogen, um bei der Einweihung eines Kriegerdenkmals einen Kranz abzuwerfen. Die Presse berichtete:

"Das Flugzeug hatte über der Stadt bereits mehrere Schleifen glücklich ausgeführt, als nach Vollendung einer neuen Schleife plötzlich ein Knall hörbar war … gleichzeitig lösten sich das Schwanzstück und die rechte Tragfläche."

In den Fachzeitschriften hieß es: "Ferdinand Schulz ist … bei einem Ehrenflug über einem neu eingeweihten Kriegerdenkmal nach zwei geflogenen Loopings beim Abfangen der Maschine aus 200 m Höhe abgestürzt."

Die Luftpolizei berichtete über den Unfall: "Am 16. Juni 1929 stürzte das GMG la-Flugzeug D-1269 … infolge Flächenbruchs beim Abfangen aus einen Turn [Kehrtkurve] ab. Flugzeug restlos zerstört, Führer und Begleiter tot."

Abschließend sei noch die Stellungnahme der DVL zitiert:

"Der Todessturz Schulz ist eine Folge der Überschreitung der von der DVL aus Festigkeitsgründen gegebenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 200 km/h. … Diese ist deshalb von besonderer Bedeutung, da bei höherer Geschwindigkeit mit Flügelschwingungen, die zu einem Flügelbruch führen, zu rechnen ist".



Die GMG I, Werknummer 4, ging im Oktober 1927 an den Westpreußischen Verein für Luftfahrt, erhielt die Zulassung D-1269 und wurde auf den Namen "Marienburg" getauft.

Auf dem Bild unten steht der berühmte Rossitten-Segelflieger Ferdinand Schulz vor der Maschine.





### **Kunstflugtauglich?**

Auf die beiden Unfälle von Jährling und Schulz hin erhebt sich die Frage: War die GMG eigentlich kunstflugtauglich? Von Nehring, Scherer und anderen Fliegern, auch von Schulz selbst, ist bekannt, daß sie zahlreiche gelungene Kunstflüge damit ausgeführt haben. Eine andere Frage ist: War die GMG für Kunstflug zugelassen? – Antwort: Leider nein!

In einer Mitteilung der DVL vom März 1928 hieß es eindeutig, "...daß der tödliche Unfall des Piloten Jährling in Darmstadt auf einen Bruch der Maschine in der Luft zurückzuführen ist, allerdings bei Kunstflügen, für welche der Typ nicht zugelassen war."

Das geht auch aus einem Runderlaß des preußischen Ministers für Handel und Gewerbe vom 23.4.1928 betreffs Zulassung von Kunstflugzeugen hervor, in dem alle Muster aufgeführt wurden, mit denen Kunstflug erlaubt war. Die GMG fehlt darin – mit anderen Worten: Kunstflug verboten.

Nur in einem RVM-Erlaß vom 30.1.1929, der erstmalig die Unterscheidung zwischen leichten und schwierigen Kunstflugfiguren machte, tauchte die GMG (vorübergehend) als zugelassen für "leichten" Kunstflug auf. Darunter verstand das RVM

- Überschlag aus der normalen Fluglage nach oben,
- gesteuerte waagerechte Rolle,
- Trudeln.
- Vereinigung vorstehender Flugzustände und Figuren,

mithin etwa das, was man in den 1920er Jahren vielfach als "Geschicklichkeitsflug" bezeichnet hatte. Grundsätzlich galt für die GMG jedoch die Beschränkung auf 200 km/h.

Eine Unterscheidung zwischen "leichten" Kunstflügen und solchen "mit höherer Anforderung an Flugzeugführer und Material" blieb natürlich solange ein Gummiparagraph, wie man sich nur auf die geflogenen Figuren bezog. In der Praxis kam es aber vielmehr auf die dabei erzeugten Beschleunigungen an – vergleichbar mit Autofahren durch Kurven. Man brauchte ein Flugzeug nur stark anzudrücken und steil wieder hochzuziehen, um einen Abfangbruch zu riskieren. Kunstflugfiguren waren dazu gar nicht erforderlich.

Bereits im Sommer 1929 verschwand die GMG wieder aus dem Kreis der für Kunstflug zugelassenen Muster. In den von der DVL definierten "Verwendungs- und Beanspruchungsgruppen" sind Kunstflüge in **K 4** (leicht) und **K 5** (hohe Anforderung) unterteilt, und in einem Schreiben der DVL vom 20.7.1929 hieß es zur GMG: "...Personenverkehr, Beanspruchungsgruppe 3, d.h. kein Kunstflug."

Erst das Muster GMG V von 1932 erhielt die Kunstflugzulassung K 4.

### Weitere Kunden für die GMG I a

Die Schwestermaschinen der D-1269, die Werk-Nummern 5 und 6, waren, wie erwähnt, schon vor dem Jährling-Unfall in Betrieb.

**Werk-Nr.** 5 ging im Oktober 1927 an den ehemaligen Kriegsflieger Arthur Hemicker in Kierspe/Westfalen. Das Flugzeug traf am 16.10.27 per Bahn in Werdohl ein und sollte dort gleich an einem Flugtag in der Nähe teilnehmen. Die Maschine wurde von dem GMG-Monteur Hoffmann aufmontiert und durch den Piloten Hesselbach von der Akaflieg Darmstadt vorgeflogen, obwohl sie noch gar nicht formal zugelassen war. Das war übrigens die einzige Darbietung des ansonsten mißlungenen Flugtags! Ihr offizielles Kennzeichen D-1271 erhielt die Werk-Nr. 5 etwa zwischen November 1927 und Januar 1928. Hemicker soll in einer Eisengießerei tätig gewesen sein; es hieß, er sei öfter mit dem Flugzeug nach Schlesien zu einer Erzgrube geflogen.



Im Januar 1929 wurde Hans Schmidt als Halter der D-1271 eingetragen, wobei er schon im Herbst 1928 am Steuer der Maschine aktenkundig geworden war. Offizieller Eigentümer des Flugzeugs blieb aber Arthur Hemicker.

Auf dem Foto dürfte Hans Schmidt auf dem (hinteren) Pilotensitz Platz genommen haben. Am 6.10.28 erschien das Flugzeug auf einem Flugtag in Dortmund unter dem Flugzeugführer Hans Schmidt. Dieser übernahm am 26.1.1929 die D-1271 als Halter und flog damit u.a. Reklame für die Firma C & A. Am 17.3.1929 verletzte Schmidt durch leichtsinnigen Tiefflug beim Abfangen einen am Boden stehenden Zuschauer tödlich mit dem Sporn.

Über weitere Einsätze und den Verbleib des Flugzeugs ist bisher nichts bekannt.

Nachdem Hans Schmidt die D-1271 übernommen hatte, führte er bei passenden Gelegenheiten Reklameflüge durch.

(oben): Unter den Flügeln ist das Emblem der Textilhauskette C & A zu erkennen.

(unten): Hier fliegt die Maschine Reklame für die Dortmunder Ritter-Brauerei.





**Werk-Nr. 6** wurde im Februar 1928 als D-1331 für die Firma G.H. Bergmann Sport- und Reklameflug in Heidelberg zugelassen – allerdings blieb die Maschine zunächst als Werksflugzeug bei GMG und wurde fallweise der Rhön-Rossitten-Gesellschaft in Darmstadt zur Verfügung gestellt. Dort führte Johannes Nehring im Auftrag von Professor Georgii im ersten Halbjahr 1928 mit ihr aufsehenerregende Forschungsflüge durch, die zu wissenschaftlichen Erkenntnissen über Aufwinde unter Cumuluswolken führten und damit dem "thermischen Segelflug" zum Durchbruch verhalfen. Solche Flüge der RRG sind in den Monaten Februar, April und auch noch im Juni aus Protokollen der RRG belegt, teils mit ausdrücklicher Benennung der Maschine als GMG I a, D-1331. Offensichtlich hatte man die Werknummer 6 auf den Rüstzustand I a gebracht, d.h. die entsprechenden Verstärkungen eingebaut, und wollte dies auch nach außen hin dokumentieren. Am 13.5.1928 erschien das Flugzeug auf einem Flugtag in Saarbrücken unter Führung des bekannten Fliegers und Luftfahrt-Schriftstellers Dr.-Ing. Werner von Langsdorff.

Die RRG fand bei ihren Versuchsflügen an der GMG soviel Gefallen, daß sie sich bemühte, ein solches Flugzeug in eigenen Besitz zu bekommen. Sie wandte sich daher an die "Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft" in Berlin mit einem entsprechenden Antrag. Als Anlage hierzu diente vermutlich das Dokument: "Bericht über die Erfahrungen mit der GMG I a-Maschine", das auf der folgenden Seite in Ablichtung dargestellt ist. Zugleich war der Bericht auch ein Dank an GMG für die Ausleihe der D-1331. Das Original dieses Gutachtens fand sich in den Akten der Schweizer Luftfahrtbehörde.

Die RRG erhielt im August 1928 ihre eigene GMG und die D-1331 ging im Juni oder Juli, wie vorgesehen, endgültig an die Firma Bergmann in Heidelberg. Diese benutzte das Flugzeug für Luftaufnahmen von Schlössern, Kurorten, Rheumabädern usw. Mit den Einnahmen für die daraus hergestellten Postkarten und Faltprospekte wurde das Flugzeug abbezahlt. Man kann sich denken, daß die GMG als Hochdecker mit ihren breiten Rumpfausschnitten für Luftfotografie sehr gut geeignet war.

In der Zeit vom 18.12.29 bis 18.1.30 war die Maschine zur Generalüberholung in Griesheim und wurde von Flugzeugführer Scherer bei Prüfungs- und Abnahmeflügen in Darmstadt vorgeführt. Im Juni 1932 meldeten die NfL, daß die Zulassung der D-1331 zurückgezogen sei.

### Bericht über die Erfahrungen mit der G.M.G.I. a. Maschine

Dem Forschungs-Institut der Rhön-Rossitten-Gesellschaft steht von der Firma Gebr. Müller-Griesheim eine G. M. G. I. a. Maschine für aerologische Flüge zur Verfügung. Die Erfahrungen, die bis heute mit dieser Maschine gemacht worden sind, sind als sehr gut zu bezeichnen. Das Flugzeug wird für Höhenaufstiege verwendet und es ließen sich folgende Hauptdaten feststellen, die sich aber noch zum Teil verbessern lassen. In Bodennähe wurde die Steigegeschwindigkeit zu 3 m/s bestimmt. Die Maschine steigt in 6 Minuten auf 1000 m (mit 1 Person). Die mittlere Steigegeschwindigkeit bis 3000 m ist 2 m/s. Weiterhin fällt sie etwas schneller ab auf Grund der Abnahme der Motorleistung in größeren Höhen. Der 35 PS Anzani-Motor

kann sicherlich noch weiterhochgezüchtet werden. Bis jetzt läßt sich mit diesem Motor eine Betriebsgipfelhöhe von 4500 m erreichen, die jedoch durch geeignete Behandlung des Motors (Einbaueines Spezialvergasers, Leichtmetallkolben, Verpacken der Ansaugleitung

usw.) sicherlich auf

5000 m erhöht werden kann. Für die wissenschaftlichen Untersuchungen, für die diese Maschine bei der Flugstelle des Forschungs-InstitutesderRhön-Rossitten-Gesellschaft eingesetzt wird, ist sie sehr gut geeignet. Besonders durch die Abstrebung, die einen Knotenpunkt in der Flügelschwingung ergibt und somit die geeignete Stelle ist, um die Instrumente schwingungsfrei aufhängen zu können. Es sei hier ein Meteorogramm mitgeteilt, das die Druck-Temperatur und Feuchtigkeits - Verhältnisse in der Atmosphäre wiedergibt.

Bei diesem Fluge wurde eine Maximalhöhe von 4100 m über N. N. erreicht. Aus der Auswertung ergibt sich ebenfalls die mittlere Steigegeschwindigkeit bis 3000 m mit rund 2 m/s. Sie wird sehr stark unterbrochen durch Gebiete mit geringer Steigegeschwindigkeit, die aber gleichzeitig zusammenfallen mit Gebieten starker Böigkeit und mit Wolkenschichten. Es sei bemerkt, daß der Pilot nicht die Aufgabe hatte, mit möglichst konstantem Staudruck zu fliegen, sodaß sich bei einem für besondere Zwecke vorgesehenen Flug eine größere Steigegeschwindigkeit und eine größere Konstanz ergeben würde. Die Maschine hat den großen Vorteil, daß die Bedienung und Wartung sehr einfach und daß sie in kürzester Zeit startklar ist. Für

> dasStartfertigmachen wird nur eine Zeit von 5 Minuten benötigt, was bei wassergekühlten Motoren natürlich vollkommen unmöglich ist. Die Startlänge beträgteinsitzig geflogen 30-40m. Der Auslauf ist von Seiten des Forschungs - Institu-

tes noch nicht bestimmtworden.Jedenfalls läßt sich als Gesamturteil sagen, daß das G.M.G. Flugzeug eine für seine Motorleistung sehr hochwertige Maschine ist und sowohl sehr gut geeignet ist für Kunstflüge als auch für besondere Bedingungen, die vom Forschungs-Institut gestellt werden, Geeignetheit für wissenschaftliche Untersuchungen, als Maschine mit möglichst großer Gipfelhöhe, guter Steigegeschwindigkeit, ruhiger Lage in der Luft und der Möglichkeit, die In-

strumente möglichst günstig anbringen zu

Steigflug v. 9. 1. 28.

Stort: 10# Ldg: 11% Pugzeug: 6M6. Ia

Forschungs-Institut der Rhön-Rossitten-Gesellschaft e. V. gez.: Diplom-Ingenieur Knott.

können.

Anmerkung des Herstellers: Die Leistungen der Type G. M. G. II sind inzwischen noch bedeutend verbessert. (Siehe Typentafel).

PH. COM GRUSS STARL



Die GMG I a, WNr. 6, im Frühjahr 1928 als Meßflugzeug bei der Rhön-Rossitten-Gesellschaft in Darmstadt. Unter dem Backbordflügel ist ein Meteorograph in einem speziellen Gestell aufgehängt.

Drei Flugzeuge wurden bereits während der Fertigstellung verstärkt und ab Werk als GMG I a ausgeliefert. Über diese Maschinen ist folgendes bekannt:

**Werk-Nr. 7** wurde im April 1928 als D-1373 für Hugo Schneider, Sehma im Erzgebirge zugelassen. Das Flugzeug erhielt den Taufnamen "Industriestadt Aue" und nahm unter Führung von Schneider u.a. im Juni 1928 an einem Fliegertreffen in Wien teil. Allerdings ging der Hinflug in die österreichische Hauptstadt nicht ohne Probleme vonstatten: Am 9. Juni mußte Schneider wegen eines Risses im Öltank in Bamberg zwischenlanden. Nach Reparatur des Behälters kam die Maschine am folgenden Tag ihrem Ziel nur unwesentlich näher, Schneider wurde bei Winzer (Raum Regensburg) wegen Motorstörung zu einer Außenlandung gezwungen. Am 11.6.1928 erreichte die D-1373 zwar Oberösterreich, mußte aber wegen Benzinmangels bei Linz notlanden. Immerhin traf Schneider noch rechtzeitig zum 13.6.1928 zu dem Fliegertreffen in Wien ein.



Zwei Fotos von der Taufzeremonie für die D-1373 auf den Namen "Industriestadt Aue".

Auf dem oberen Bild hält der Erste Bürgermeister Hofmann der Stadt Aue (Erzgebirge) gerade die Taufrede. Das untere Foto zeigt Hugo Schneider (auf dem hinteren Sitz) kurz vor dem Start zur Ehrenrunde nach der Taufzeremonie.



Schneider flog die Maschine offenbar recht gerne, denn noch 1974 erkundigte er sich bei der Firma GMG, ob wohl Unterlagen oder gar Baupläne über das Flugzeug existierten – für einen angedachten Nachbau. Inzwischen ist Hugo Schneider verstorben. Sein Schreiben von 1974 enthielt übrigens wieder die bekannte Klage über den unzuverlässigen Anzani-Motor, und es hieß darin: "Der Einbau eines Salmson 9-Zyl. verteuerte die Maschine enorm und bevor der BMW X verkaufsreif entwickelt war, wurde der Weiterbau bei GMG eingestellt."

**Werk-Nr. 8** erhielt im Juni 1928 die Zulassung D-1432 für Ing. Anton Düll in Mannheim. Das Flugzeug hatte, im Gegensatz zu den bisherigen GMG, einen Boxermotor ABC "Scorpion" Mk. 2. Doch auch dieser brachte wohl nicht entscheidende Verbesserung. Im Folgejahr mußte die Maschine bei einem Flug von Mannheim nach Paris in der Pfalz infolge einer Motorstörung notlanden, wurde schwer beschädigt und im November 1929 in den NfL als "zerstört" abgemeldet.

Der Bruch kam nach Griesheim zurück und wurde dort im Laufe des Jahres 1930 wieder aufgebaut. Weil das Flugzeug dann aber gleich als GMG II a neu entstand, wird auf sein weiteres Dasein später noch eingegangen (siehe Kapitel "Der Nachzügler GMG II a").

Werk-Nr. 9, wurde im Juli 1928 als D-1457 für den Mecklenburgischen Aero-Club in Rostock zugelassen: Am 23.9.28 erfolgte die Taufe auf den Namen "Rostock". Die Maschine war auf dem Flugplatz bei der DVS Warnemünde untergebracht und wurde von derem Technischen Leiter Blücher mitbetreut. Unter Vereinsmitglied Dr. Hans-Herbert Eggerß als Pilot nahm die Maschine am DLV-Zuverlässigkeitsflug 1928 teil.

Hauptsächlich für Schulzwecke benutzt, konnte die D-1457 in insgesamt etwa 60 Flugstunden 288 Flüge ausführen, ehe sie am 22. Februar 1929 in Warnemünde total zerstört wurde. Der Pilot war bei der Landung am Antennenmast des Restaurants "Hohe Düne" beim Flugplatz hängengeblieben und abgestürzt, blieb aber glücklicherweise unverletzt.

Die GMG I a war offenbar bei den Vereinsmitgliedern so beliebt gewesen, daß sich der Mecklenburgischen Aero-Club unverzüglich eine neue GMG bestellte, nämlich die WNr. 15.







Auf den beiden oberen Fotos ist die spätere D-1457 auf dem Flugplatz Warnemünde kurz nach der Lieferung zu sehen, noch ohne Kennzeichen. Das untere Bild zeigt die Reste der Maschine nach ihrem Absturz am 22. Februar 1929 in Warnemünde. Am Seitenleitwerk trägt die GMG noch ihre

(obere Fotos: Slg. Koos/ADL, unteres Foto: Slg. Ott/ADL)

### Der Weg zur GMG II

Im Kapitel "Von der GMG I zur GMG I a" wurde bereits die Änderungsanweisung vom März 1928 vorgestellt. Hierin waren auch detailliert die Änderungen beschrieben, welche zum Muster GMG II führten. Alle Neubauten ab Werk-Nr. 10 trugen die neue Typenbezeichnung.

Wenn man die technischen Daten beider Muster vergleicht, erkennt man, daß die Angaben für die Muster I und II recht ähnlich waren. Die auffälligsten Unterschiede gab es bei den Gewichtsangaben, was sich aus den Verstärkungen der Zelle in der GMG II leicht erklärt:

Vergleich		GMG I	GMG II
Rüstgewicht	kg	260	275
Zuladung	kg	190	225
Fluggewicht	kg	450	500

Darüber hinaus zeigte sich lediglich beim Leitwerk ein bemerkenswerter Unterschied: Bei der GMG I waren Höhen- und Seitensteuer ungedämpft und nur durch leichte Rückwärtsverlagerung der Drehachse entlastet ("Pendelruder"), während das Leitwerk der GMG II Dämpfungsflächen besaß.

Leider läßt sich dieses schöne Unterscheidungsmerkmal aber nicht verwenden, um Aufnahmen von GMG-Flugzeugen unbekannter Werk-Nummer mit Sicherheit dem Muster I oder II zuzuordnen. Den Abnehmern der ersten Serie war ja die nachträgliche Änderung des Leitwerks empfohlen worden. Das könnte hier und da erfolgt sein; bekannt ist es in jedem Fall von der WNr. 6.

In den Jahren 1928 und 1929 wurden insgesamt 8 Flugzeuge als GMG II zugelassen, nämlich die Werknummern 10 bis 17.





Das geänderte Erscheinungsbild von GMG I zu GMG II, veranschaulicht am Seitenleitwerk: oben das ungedämpfte Leitwerk des Musters GMG I ("Pendelruder"), unten die gedämpfte Ausführung der GMG II (d.h. Seitenruder und Seitenflosse). Das obere Foto ist zwecks besserer Vergleichbarkeit seitenverkehrt wiedergegeben.

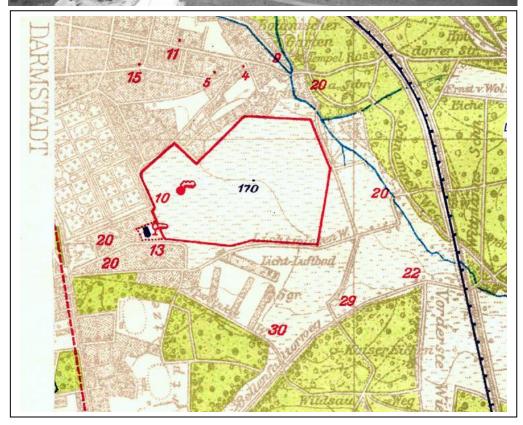


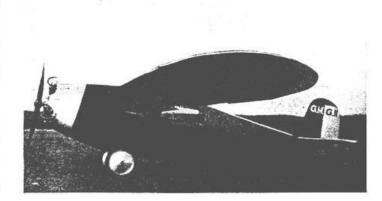


(oben): Eine GMG II und drei GMG I paradieren auf dem Flugplatz Darmstadt-Lichtwiese vor der dortigen Halle.

(Mitte und unten):

Luftaufnahme und Karte vom Darmstädter Flugplatz Lichtwiese. Seine offizielle Bezeichnung lautete: Verkehrslandeplatz Darmstadt.
Die roten Zahlen auf der Karte sind Höhenangaben in m über dem Rollfeld. Die schwarze Zahl 170 gibt die Höhe in m über N.N. an. (Foto Stadtarchiv Darmstadt. Kartenausschnitt aus dem Flughandbuch für das Deutsche Reich 1928).





# Typen-Beschreibung des Leichtflugzeuges G.M.G. II.

Diese Type stellt eine Weiterentwicklung der durch ihre hervorragenden Flugeigenschaften bekannten Typen G. M. G. 1 und G. M. G. 1. a. dar. War schon damals der Hauptgrundsatz, der dem Bau zu Grunde lag, ein praktisches Gebrauchsflugzeug zu schaffen, so wurden diese Gesichtspunkte bei der neuen Konstruktion besonders beachtet und auf:

WIRTSCHAFTLICHKEIT, BETRIEBSSICHERHEIT, UND BEQUEMLICHKEIT

größter Wert gelegt.

Das Flugzeug ist als abgestrebter Hochdecker gebaut, Führer und Passagier sitzen bequem unter dem biegungssteifen Bügel, in dem geräumigen Rumpf (ca 0,65 mlnnenweite) welcher durch seitliche Klappen leicht besteigbar ist. Derselbe ist in seinem Vorderteil eingezogen, wodurch die Sicht eine unbeschränkte ist. Die Maschine eignet sich dadurch besonders für Schulzwecke, wie auch für Photoaufnahmen. In der gesamten Länge ist der Rumpf tropfenförmig ausgebildet und mit Sperrholz beplankt, wodurch eine sehr schnittige und aerodynamisch günstige Formgebung erreicht wird.

Hinter dem hinteren Sitz ist ein größerer verschließbarer Gepäckraum eingebaut. Die Instrumente sind vor dem vorderen Sitz eingebaut und von beiden Insassen gut zu übersehen.

An Instrumenten wird mitgeliefert:
1 Höhenmesser, 1 Geschwindigkeitsmesser,
1 Tourenzähler, 1 Oeldruckmanometer,
1 Benzinstand.

Die doppelte Steuerung ist leicht zugänglich angeordnet und sind alle Steuerzüge durch Herausheben der Sitze zu übersehen. Der 35 PS. Anzani-Motor ist durch einen Stahlrohrbock an den Rumpf angeschlossen und in einigen Minuten abnehmbar. Es kann natürlich jeder andere Motor von 30 bis 50 PS. eingebaut werden.

Die beiden vom Motor durch den Brandschott getrennt eingebauten Tanks sind normal für ca. 5 Stunden Flugdauer bemessen. Der Betriebsstoff wird dem Motor durch natürliches Gefälle zugeleitet, dies ist für die Betriebssicherheit von wesentlicher Bedeutung.

Die Flügel sind einholmig von der Vorderkante bis Holm mit Sperrholz beplankt, welches gleichzeitig zur Aufnahme der Torsionskräfte dient. Die Flügel sind am Bügel

PHI THE GROUP OF RAY

dreifach gelagert und nach der Rumpfunterkante abgestrebt. Das gesamte Flugzeug ist in ca. 10 Minuten abmontierbar und in einem Raum von ca. 7×2 m unterzubringen. Das Aufbauen kann ebenfalls in ca 15 Min. erfolgen.

Das Fahrgestell wird gebildet durch zwei aus dem Rumpf ragende sehr kräftige Stutzen, in deren Schlitze die Radachse federnd gelagert ist. Die großen Anlaufräder geben dem Rumpf genügendAbstand vom Boden, sodaß derselbe auch bei unebenem Gelände vor Beschädigungen geschützt ist.

Das Leichtflugzeug G.M.G. hat einen minimalen Leistungsbedarf von 12 bis 15 PS., der Motor aber eine Dauerleistung von 35 PS., während die Spitzenleistung ca. 40 PS. beträgt.

Der große Leistungsüberschuß erlaubt ein

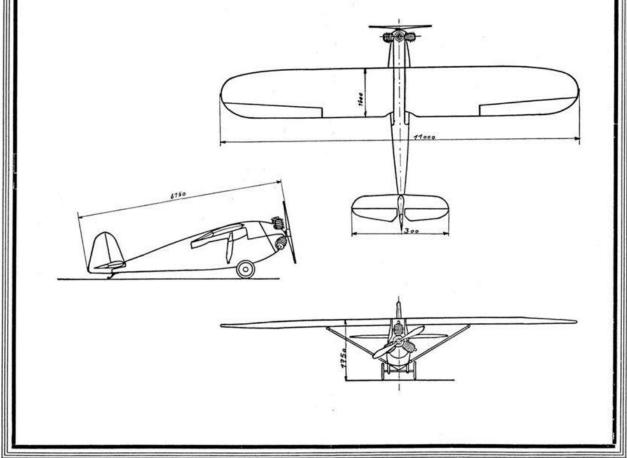
starkes Drosseln des Motors im Normalflug und ermöglicht einen sehr kurzen Start. Die Betriebs- und Unterhaltungskosten sind sehr gering. Die Maschine ist derart konstruiert, daß sie als Stückgut in einen geschlossenen Waggon verladen werden kann, wodurch sich die Fracht fast auf 1 Zehntel gegenüber Waggonverfrachtung ermäßigt.

Mitgeliefert wird das zur Maschine notwendige Bordwerkzeug mit Tasche.

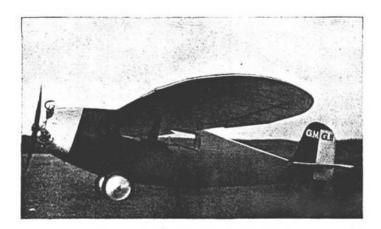
Die Flugeigenschaften und Leistungen des Flugzeuges (siehe Typentafel) sind kaum zu überbieten, sie übertreffen selbstMaschinen mit doppelter Motorenleistung.

DieType G.M.G.II. ist mithin ein erstklassiges Leichtflugzeug, welches alle Bedingungen die für Wirtschaftlichkeit, Betriebssicherheit und höchste Leistung gefordert werden, restlos erfüllt.

### Flugzeugbau Gebrüder Müller, Griesheim bei Darmstadt



### **TYPENTAFEL**



# G·M·G·II. Das Leichtflugzeug für Schule, Reise u. Sport.

### Gelamtaufbau

### Anordnung und Einteilung des Rumpfes:

Zentraler Rumpf mit vorn eingebautem Motor. Hinter dem Motor liegenden Brandspant. Sitze hintereinander angeordnet in einem Rumpfausschnitt.

### Anordnung und Zahl der Tragflächen:

Einstielig abgestrebter Hochdecker. Flächen einholmig mit torsionsfester Sperrholznase.

### Motorenzahl und Anordnung:

Ein Motor vor dem Brandspant. Motoreinbau aus Stahlrohre mit 5 Bolzen am Rumpf befestigt. Leicht abnehmbar.

### Luftschraube:

Eine Zugschraube mit direktem Antrieb. Holz- oder Metallpropeller.

### Steuerflächen:

Gedämpftes, unausgeglichenes Höhen- und Seitensteuer, sämtlich freitragend. Querruder unausgeglichen.

### Werkstoff und Bauart des Rumpfes:

Holzkonstruktion mit kraftübertragender Sperrholzhaut. Ovaler Querschnitt. Der obere Teil des Rumpfbugs ist seitlich stark eingezogen, wodurch eine unbehinderte Sicht erreicht wird. Ueber dem Sitzausschnittgeht die Rumpfoberkante in einen biegungssteifen Bügel über. Das Fahrgestell wird gebildet durch 2 kräftige Stutzen, in deren Führungsschlitzen die Radachse federnd gelagert ist.

### Werkstoff und Bauart der Tragflächen:

1 Hauptholm und 1 Nasenholm aus Holz, miteinander verbunden durch eine torsionsfeste Sperrholzhaut. Hinter dem Hauptholm Stoffbespannung.

### Werkstoff und Bauart des Leitwerks:

Gleiche Bauart wie bei den Tragflächen.

#### Besatzung:

1 Führer und 1 Fluggast.

### Triebwerk:

Zulässige Motorleistur Motortyp 35 PS			
Luftschraubenantrie			
Luftschrauben-Nabe .			Anzani oder dergl.
Kühlung			Luftkühlung
Brennstoffunterbringun			
Brennstoffassung	Ĭ		50 Liter
Breunstoff-Förderung			. natürliches Gefälle

### Hauptdaten:

Spanny	ve	ite												11 m
Länge														
Höhe														
Seitenv	ei	hä	ltı	iis										1:7,5
Einstel	lw	in	ke	1 0	le	s I	Fli	ig	els					. 1,50
V-Stell	un	g	de	es	F	üg	rel	s						00

### Flächeninhalte und Gewichte:

Tragende Fläche							. 16 qm
Rüstgewicht ca							. 275 kg
Zuladung ca							. 225 kg
Fluggewicht							. 500 kg
Flächenbelastung						31	.0 kg/qm
Leistungsbelastun							
Flächenleistung.							

### Leistungen:

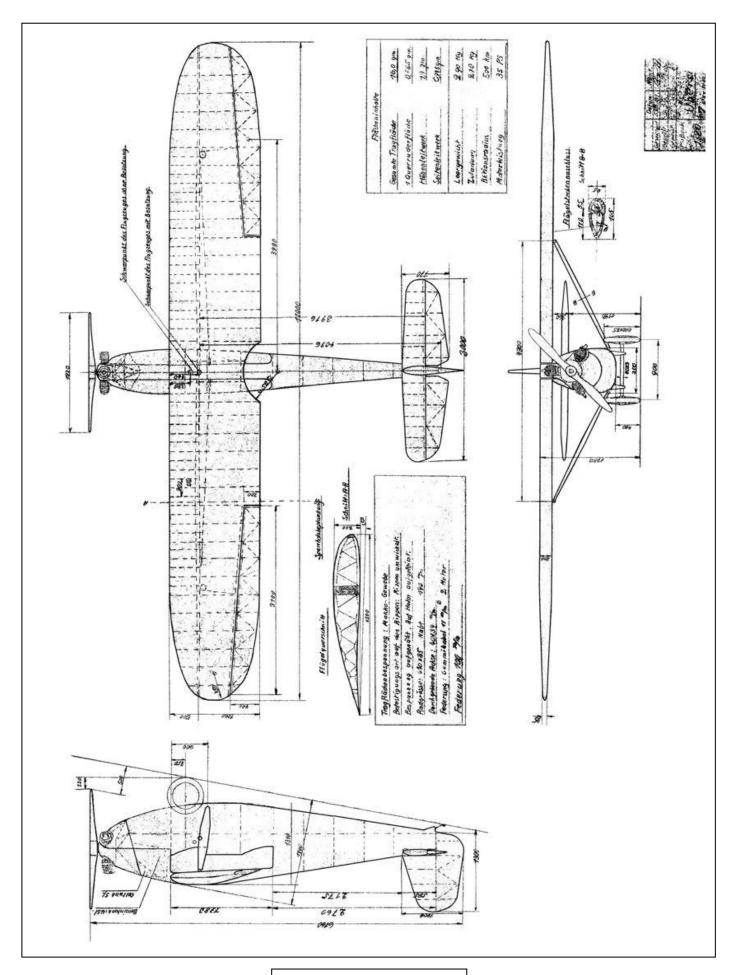
Höchstgeschwindigkeit									136	km/Std.
Reisegeschwindigkeit.									130	km/Std.
Landegeschwindigkeit			٠						60	km/Std.
Flugdauer m. einer Füllu	n	g B	re	nr	ist	off	u	١.	ollg	as 5 Std.
Steigzeit auf 1000 m be	ei	V	oll	as	t	(50	0	kg	() .	7,6 Min.
Steigzeit auf 1000 m al	s	Ei	ns	itz	er	(	10	O Ì	(g)	4,5 Min.

Die Leistungsangaben beziehen sich auf den Antrieb mit einem 35 PS 3 Zylinder Anzani-Motor.

Die Flugleistungen sind durch die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V. in Berlin, Adlershof, festgestellt worden.

FLUGZEUGBAU GEBR. MÜLLER \* GRIESHEIM b. DARMSTADT

PH.L. PINK GROSS-GERAU



Gebrüder Müller GMG II

### Die GMG II im Dienst der Wissenschaft

Die **Werk-Nr. 10**, im August 1928 als D-1421 für die "Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft" zugelassen, stand zur Verfügung der Rhön-Rossitten-Gesellschaft (RRG), Wasserkuppe und Darmstadt. Fallweise war das Flugzeug auch bei der Wetterflugstelle der RRG in Darmstadt eingesetzt, wenn andere Maschinen (Junkers A 20 und A 35) ausgefallen waren.



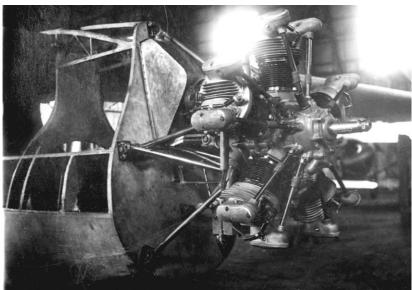
Die GMG II D-1421 diente der Rhön-Rossitten-Gesellschaft als Meßflugzeug und war zeitweilig auch bei der Wetterflugstelle der RRG in Darmstadt eingesetzt.

Als die Maschine im Sommer 1931 bei einer Notlandung wegen Motorstörung beschädigt worden war, veranlaßte Peter Riedel, der die GMG besonders gerne flog, daß die D-1421 nach seinen Vorschlägen umgebaut wurde. Er fertigte eine Diplom-Arbeit bei Prof. Eberhard an der T.H. Darmstadt an, wonach folgende Veränderungen vorgesehen waren:

- Die Flügel erhielten zur Verstärkung einen zweiten Holm.
- Die Maschine wurde zum Einsitzer verändert, der vordere Platz diente nun zum Einbau von Meßinstrumenten.
- Als Motor kam anstelle des Anzani ein BMW X a (40/60 PS) zum Einbau, der dem Forschungs-Institut vom Reich zugeteilt worden war.

Die Ausführung der Veränderungen erfolgte im Zeitraum 1931/32 in der Werkstatt der Abt. Flugtechnik der RRG auf der Wasserkuppe durch die Meister K. Mihm (Schreiner) und Chr. Schlötzer (Schlosser).





Im Sommer 1931 machte die D-1421 bei einer Notlandung wegen Motorstörung Bruch (links). Das Flugzeug wurde in den folgenden zwölf Monaten in der RRG-Werkstatt wieder aufgebaut, erhielt als Antrieb einen BMW X a-Sternmotor und wurde zum Einsitzer umfunktioniert (rechtes Foto)

Als die RRG 1933 zum Forschungsinstitut für Segelflug (später: Forschungsanstalt für Segelflug, DFS) geworden und etwa im August 1933 von der Wasserkuppe auf den Flugplatz Griesheim übersiedelt war, blieb die D-1421 noch für lange Zeit als Meßflugzeug in Betrieb. Nach Riedels Ausscheiden bei der RRG (1931) flogen Heini Dittmar und Hanna Reitsch die Maschine. Weil die D 1421 nur fallweise für Meßzwecke benutzt wurde und dafür die Flughafenzone nicht zu verlassen

brauchte, bekam sie keine Buchstaben-Zulassung mehr. In den NfL hieß es im Nov.1936 nur lapidar: "Zulassung nicht erneuert." Diese Meldung bedeutete aber nicht das Ende der ehemaligen D-1421.

Als im Laufe des zweiten Weltkriegs die DFS größtenteils von Griesheim nach Ainring bei Freilassing in Oberbayern verlagert wurde, folgte 1944 auch ihre GMG. Sie war zuletzt auf dem Flugplatz Bad Reichenhall abgestellt und fiel dort nach Kriegsschluß 1945 den Amerikanern in die Hände, d.h. der Vernichtung anheim.

Die Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft erwarb aber noch eine zweite GMG für Forschungszwecke, nämlich die **Werk-Nr.12**, zugelassen im August 1928 als D-1467. Deren Einsatz geschah beim Preußischen Aeronautischen Observatorium in Lindenberg bei Berlin, und zwar von den Flugplätzen Staaken und Tempelhof aus. Ab Dezember 1929 war das Observatorium Lindenberg sogar als offizieller Halter der D-1467 in die Luftfahrzeugrolle eingetragen.

"Lindenberg" war eine alte, ebenfalls wie die RRG verdiente Forschungsstelle für die Struktur der Atmosphäre. In den Lindenberger Fachberichten wurde die GMG sehr gelobt: "Die Müller-Maschine hat sehr gute fliegerische Eigenschaften, sie kann auf ganz geringe Luftbewegungen reagieren. Die registrierten Luftschichten zeigen außerordentlich viel Struktur, denn mit dem Kleinflugzeug lassen sich durch weiche Aufhängung des Meteorographen haarfeine und ganz schwingungsfreie Meßschriebe erzielen". Allerdings wurde die GMG in Lindenberg bei Höhenaufstiegen meist einsitzig geflogen, weil es schwierig war, für zwei Mann die Fallschirme unterzubringen, außerdem ließen sich einsitzig größere Höhen erreichen. Als Flugzeugführer waren bei Lindenberg sowohl der Pilot Hans Chun als auch die Meteorologen Dr. Kopp und Reidat mit der GMG unterwegs.

So sehr das Lob der Flugzeugführer-Meteorologen der Maschine galt, der Sündenbock war und blieb der Motor. Der Leiter der Lindenberger Flugstelle, Dr. Kopp, äußerte in einem Bericht u.a.: "Der Anzani hält nicht mehr als 30 Stunden, dann ist eine Notlandung fällig."



Die GMG II D-1467 war als Forschungsflugzeug beim Preußischen Aeronautischen Observatorium in Lindenberg (bei Berlin) eingesetzt. An der rechten Flügelstrebe der GMG war ein Meteorograph montiert.

 $(Slg.\ Ott/ADL)$ 

Als 1933 die Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft aufhörte zu bestehen und der Aufstiegsbetrieb für Berlin von der ZfF/DVS übernommen war, wurde die D 1467 vom Reich der örtlichen Fliegergruppe des neuen DLV in Beeskow in der Mark Brandenburg übereignet. Um sich weiter sportfliegerisch betätigen zu können, hatte sich Dr. Kopp auch der DLV-Gruppe angeschlossen. Bei einem Flug im Gebiet um Beeskow-Lindenberg, etwa um 1934, flog nicht nur ein Zylinder weg, sondern gleich der ganze Anzani in Stücken auseinander. Trotzdem gelang Dr. Kopp eine bruchfreie Notlandung in einem Kornfeld.

Durch gute Beziehungen zu einflußreichen Persönlichkeiten in Berlin wurde der Gruppe ein Salmson AD 9 spendiert. Nach dessen Einbau war – gemäß Dr. Kopp – die GMG "**die** ideale Maschine". Sie flog noch weitere Zeit als Sportflugzeug der Ortsgruppe Beeskow. Über ihr Ende ist nichts bekannt.

### Abenteuerliche Geschichten

Ganz im Gegensatz zu dem seriösen Dasein der beiden Forschungsmaschinen war der Werknummer 11 ein recht bewegtes Schicksal beschieden.

Sie wurde im Juli 1928 als D-1420 für Arthur Martens, Frankfurt/Main, zugelassen. Er versah seine GMG sogleich mit Reklamebeschriftung für die Internationale Luftfahrtausstellung (ILA) – "fliegende Litfaßsäule" spotteten die Kollegen. Zusammen mit Heinrich Weber startete er am 8.8.28 zu einem Propagandaflug von Darmstadt aus in Richtung Berlin. Nach einigen unfreiwilligen Zwischenaufenthalten in Frankfurt und in Halle/Leipzig – immer der Motor! – erreichten beide am 11.8. die Reichshauptstadt. Von dort plante Martens einen großen Rundflug, der ihn durch sämtliche Länder und Hauptstädte Europas (einschließlich Moskaus) wieder nach Berlin führen sollte. Am 16.8. erfolgte der Start in Berlin, man erreichte Hannover, am 17.8. Köln, und am 18.8. war bei Mezieres die nächste Außenlandung fällig. Der Motor! Weitere Stationen waren Paris, dann ging es über Lympne nach Croydon, von dort nach Rotterdam. Wieder eine Motorpanne bei Quakenbrück in der Heide. Die Fachpresse beurteilte das Unternehmen recht unterschiedlich. In der Fachzeitschrift "Luftwacht" hieß es zum Beispiel: "Der ILA-Propagandaflug gestaltete sich, wie bereits vorauszusehen war, zu einem Mißerfolg."





Um Reklame für die In-Luftfahrternationale tausstellung (ILA) zu machen, führte Arthur Martens im August 1928 mit seiner D-1420 einen großen Propagandaflug durch Deutschland und zu vielen Hauptstädten Europas durch. In Fliegerkreisen wurde die Maschine wegen ihrer Reklamebeschriftung als "fliegende Litfaßsäule" verspottet.

Auf dem unteren Foto steht Martens links vor der GMG, bei dem Gesprächspartner könnte es sich um Heinrich Weber handeln, der als Begleiter mitflog.

Martens mußte seine Pläne kürzen und wollte nun zu einem Fernflug nach Tilsit ansetzen, um den Langstreckenrekord für Leichtflugzeuge zu erringen. Er rechnete sich aus, daß der normale Benzinvorrat der GMG für den Flug über Polen nicht ausreichen würde und ließ sich in Darmstadt zwischen dem ersten und zweiten Sitz einen Zusatztank für 80 - 90 Liter einbauen.

Hierbei kam es zu einem gefährlichen Zwischenfall. Der Schreiner Oberndörfer saß im vorderen Sitz, um eine zusätzliche Benzinuhr einzubauen, während die Schlosser hinter ihm den Anschluß des Zusatztanks vorbereiteten. Da kam ein Lehrjunge an die Maschine und rief: "Oberndörfer, Telefon." Er stieg aus und ging aufs Büro zu, da gab es einen Knall, und eine Explosion riß ein Loch in die Maschine eben an der Stelle, wo er gerade noch gesessen hatte. Was war geschehen? Die Schlosser hatten zum Schweißapparat gegriffen, vorher aber noch gefragt: Ist der Benzintank leer? – Das wurde bejaht.

Beim Zünden des Schweißapparats knallte es. Der Tank war tatsächlich leer, aber die Benzindämpfe hatten sich noch nicht verzogen, sondern sich unter dem Führersitz angesammelt und genau dort das zündfähige Gemisch erzeugt. "Wäre ich nicht ans Telefon gerufen worden, säße ich heute nicht hier", so erzählte Oberndörfer.

Trotz dieses (glücklicherweise reparablen) Zwischenfalls starteten Martens und Weber zur Fortsetzung ihres Fluges und hatten immerhin eine beträchtliche Strecke geschafft, als sie im September nach Berlin zurückkehrten.



Der unzuverlässige Anzani-Motor der D-1420 führte auf der ILA-Werbetour zu diversen unplanmäßigen Außenlandungen und Reparaturen im Freien.

Die Kameraperspektive gewährt einen interessanten Blick auf die Instrumentierung der beiden Sitzräume.

Der "Flugsport" berichtete: "Martens und Weber sind mit ihrer fliegenden Litfaßsäule, beklebt mit Plakaten der ILA, nach mehreren Auslandsflügen über eine Strecke von insgesamt 4.000 km nach Berlin zurückgekehrt. Die Flüge wurden ohne besondere Vorbereitung durchgeführt, um zu zeigen, was man auch ohne fremde Hilfe leisten kann. Die Flugeigenschaften der Maschine waren ausgezeichnet. Alle Schwierigkeiten – allein fünf Notlandungen ohne Bruch in schwierigstem Gelände – wurden durch den Motor verursacht, davon allein drei durch Wegfliegen je eines Zylinders. Die Zwischenfälle waren so interessant und lehrreich, daß sie für die weitere Züchtung von kleinen Motoren und Flugzeugen zur Förderung des Sportflugwesens sicherlich manchen richtigen Fingerzeig geben. Die Ankunft der deutschen ILA-Maschine erregte im Ausland überall großes Aufsehen."

Die D-1420 einmal ohne ILA-Reklamebeklebung, aufgenommen bei einer Flugzeugausstellung in Frankfurt-Rebstock, vermutlich im Frühjahr 1929. Auf der Informationstafel am Rumpfbug ist zu lesen: "Schulflugzeug für den Leichtflugzeugführer-Schein".



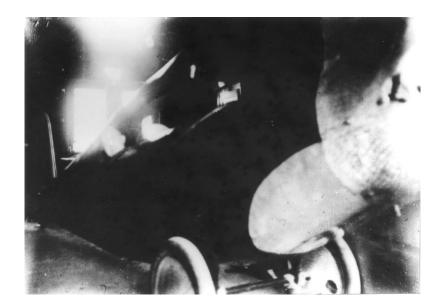
1929 wurde aber zum Schicksalsjähr für einige GMG-Flugzeuge, und es erwischte auch die D-1420. Martens hatte die Maschine in Frankfurt verliehen, und am Unglückstag, dem 10.7.1929 abends, startete Pol. Hauptmann Edgar Müller, Leiter der örtlichen Flugwache, mit dem Flugschüler Möhlau-Thorbecke zu einer "Überprüfung des Schülers", wie es hieß. Dabei kam es zum Absturz, wobei Müller getötet und der Flugschüler schwer verletzt wurde. Die Luftpolizei wollte – offenbar im Hinblick auf ihren beteiligten Kollegen – den Unfall auf die Konstruktion der Maschine schieben. Bei GMG war man erbittert, der Flugzeugführer Scherer wurde in Frankfurt vorstellig und konnte veranlassen, daß in den führenden Frankfurter Zeitungen eine Berichtigung erschien, wonach als wirkliche Unfallursache "Mißverständnisse am Doppelsteuer" vorgelegen hatten. Das wird auch durch einen internen Bericht der Südwestdeutschen Lufthansa erhärtet, zu deren Fliegerschule der verunglückte Möhlau gehört hatte.



Absturz der D-1420 am 10. Juli 1929 auf dem Flugplatz in Frankfurt-Rebstock. Pol. Hauptmann Edgar Müller, Leiter der örtlichen Flugwache, und Flugschüler Möhlau-Thorbecke kamen dabei ums Leben. (Slg. Peter Achs)

Für das zerstörte Flugzeug gab es aber noch ein Nachspiel. Kurz nach dem Unfall erschien in Frankfurt ein junger Mann namens Franz Schreiber aus Kelsterbach und fragte höflich an, ob er die Reste der Maschine haben dürfe. Man gab sie ihm gegen ein geringes Entgelt, und in jahrelanger geduldiger Feierabendarbeit schaffte er den Wiederaufbau. Im Frühjahr 1932 war es dann soweit: Das fertige Flugzeug wurde auf den Griesheimer Flugplatz gebracht und dort am 17.4. von Peter Riedel wieder eingeflogen. Die Episode fand im "Flugsport" Nr. 10/1932 ausführliche Würdigung. Leider muß Herr Schreiber – wie so viele damals! – kein Geld mehr gehabt haben, vielleicht wurde er auch dienstverpflichtet oder eingezogen. Jedenfalls geriet die GMG WNr. 11 zuletzt in Kelsterbach auf einen Speicher (!) – siehe Foto auf dieser Seite. Und nun kommt das geradezu tragische Ende: Als Schreiber nicht mehr zurückkehrte und das Fliegen in Deutschland nach dem Kriege wieder verboten war und weil von den verbliebenen Fliegern wohl niemand etwas von der einsamen GMG wußte, stand das Maschinchen im Wege. "Was soll der alte Kram", das Flugzeug wurde zerschlagen – möglicherweise als Brennholz willkommen, denn nach diesem Krieg war ja alles knapp.

So haben Unkenntnis und Unverstand die mögliche Wiederherstellung der letzten überlebenden GMG vereitelt und ein wertvolles Museumsstück vernichtet.



Die einsame GMG II auf einem Dachboden in Kelsterbach (bei Frankfurt). Leider waren die Beleuchtungsverhältnisse alles andere als geeignet für eine Fotoaufnahme ohne Blitzlicht – aber dieses Bild stellt ein einzigartiges Dokument dar und soll deshalb trotz seiner mäßigen Qualität hier gezeigt werden.

### Dreimal zerstört und wiederaufgebaut

Die Werk-Nr. 13 wurde im September 1928 als D-1510 für den Westpreußischen VfL in Marienburg zugelassen, wo sie am 10.9.1928 freudig begrüßt eintraf. Vom 4.-7.10.28 nahm die Maschine unter Führung des Danziger Fliegers Hans-Joachim Matthies und des Marienburgers Gustav Schritt als Begleiter am DLV-Zuverlässigkeitsflug teil und beendete diesen störungsfrei, im Gegensatz zur Pechsträhne von Schulz mit der D-1269.



Verabschiedung der beiden GMG-Maschinen des Westpreußischen VfL in Marienburg zur Teilnahme am DLV-Zuverlässigkeitsflug 1928. Vorn steht die GMG II D-1510 "Germania" und dahinter die GMG I D-1269 "Marienburg". In der Personengruppe vor den Flugzeugen ist als zweiter von links Ferdinand Schulz auszumachen, der die D-1269 flog; Pilot der D-1510 war Hans-Joachim Matthies, der als vierter von rechts (halbverdeckt) bescheiden im Hintergrund steht. (Slg. Peter Achs)





Die D-1510 mit und ohne Damenbesuch, aufgenommen im Oktober
1928 in Marienburg.
Links steht jeweils Flugzeugführer HansJoachim Matthies, rechts
sein Begleiter beim DLVZuverlässigkeitsflug,
Gustav Schritt.

(Slg. Peter Achs)

Die D-1510 beim DLV-Zuverlässigkeitsflug während ihrer Zwischenlandung in Insterburg am 5.10.1928. Am Seitenleitwerk trägt die Maschine außer dem Wappen von Marienburg nur ihre Startnummer 21. Die darüber befindliche Beschriftung "GMG II" mußte während des Wettbewerbs gelöscht sein.

(Slg. Peter Achs)



Im Zeitraum September-Oktober 1928 absolvierte Schritt offenbar seine Pilotenausbildung, denn am 25.10. führte er den vorgeschriebenen 300 km-Überlandflug durch und hatte dabei eigentümliches Glück im Unglück. Zunächst mußte die D-1510 wegen eines Kolbenbruchs bei Heubude (Freistaat Danzig, heute: Stogi, Stadtteil von Gdansk) notlanden. Die Luftüberwachung Ostpreußen und die Flugwache Marienburg berichteten:

"Das Flugzeug wurde per Achse zum Flughafen Danzig zurückgebracht und der Kolben verschweißt. Nach zwei Probeflügen in Danzig startete der Führer am 2.11.1928 nach Marienburg. Wegen dichten Nebels verirrte er sich und landete zur Orientierung auf dem Strande bei Nickelswalde (Freie Stadt Danzig). Nachdem sich der Nebel verzogen hatte, startete der Führer Schritt zum Rückflug nach Marienburg. Hierbei hakte sich Anker eines Fischerbootes mit einem etwa 10 m langen Tau in das Rumpfende ein und beschädigte die Außenhaut. Die Landung in Marienburg mit dem Anker erfolgte am 2.11.28 um 12.07 Uhr glatt. Anker und Tau wogen zusammen ca. 12 kg."

12 Kilogramm scheinen nicht viel zu sein, verstimmten aber die Trimmung der Maschine wesentlich – abgesehen von dem herunterhängenden Tau!

Im Folgejahr kam es zu einem schweren Unfall. Die Luftüberwachung Ostpreußen und die Flugwache Marienburg meldeten in ihren Vierteljahresberichten über das 2. Quartal 1929 folgenden Hergang:

"Am 9. Mai 1929 befand sich der Flugzeugführer Schritt mit dem GMG II-Flugzeug D-1510 des Westpreußischen Vereins f. Luftfahrt auf einem Übungsflug in der Nähe von Marienburg, als sich, wahrscheinlich infolge zu hoher Beanspruchung, Teile des Flugzeugs in der Luft lösten. … [Ursache war ein] Bruch der in der Nähe des Flügelanschlusses befindlichen Führungsrolle mit Beschlag des zum linken Querruder führenden Steuerseils sowie der Stege und Gurte, an denen der Beschlag befestigt war. Bei der anschließenden Notlandung wurde das Flugzeug zerstört. Der Führer blieb unverletzt."

In ihrem Vierteljahresbericht über das 3. Quartal 1929 meldete die Flugwache Marienburg:

"Das am 9.5.29 bei Marienburg abgestürzte Flugzeug GMG II Nr. D-1510 des Westpreußischen Vereins f. Luftfahrt ist in der hiesigen [d.h. vereinseigenen] Flugzeugwerkstatt von dem Flugzeugbaumeister Anders der GMG-Werke und 2 Tischlern wieder aufgebaut worden. Den Rumpf hat sich der Eigentümer, Bäckermeister Schritt, von den GMG-Werken im Rohbau fertig schicken lassen. Die Tragflächen wurden nach den Originalzeichnungen von Müller hier aufgebaut. Der Motor – es ist der alte Motor von dem s.Zt. abgestürzten Flugzeug mit etwa 50 Vollastbetriebsstunden hinter sich – ist in Danzig vollständig überholt worden. Die Rohbauabnahme des Flugzeugs erfolgte am 10.9.29 und die Stückprüfung am 19 .und 20.9.29, beides durch Herrn Ingenieur Hennig von der DVL."

Mit dem Begriff "Stückprüfung" (nicht: Nachprüfung!) wurde immerhin ausgedrückt, daß es sich eigentlich um ein neues Flugzeug handelte.



Die GMG II D-1510 beim DLV-Zuverlässigkeitsflug 1928. (Slg. Peter Achs)

Die widersprüchlichen Eigentumsangaben lassen sich so deuten, daß Gustav Schritt 1929 entweder Halter des Flugzeugs wurde – mit aller Verantwortlichkeit für die Kosten – oder daß er der wirkliche Eigentümer war, und zugleich Vereinsmitglied. Beides ist möglich, aber nicht belegt, und in den NfL taucht nur der Verein als Eigner auf.

Der Unfall im Mai hatte noch eine weitere Verbesserungsanweisung der DVL für die GMG-Flugzeuge zur Folge: "... ergab sich die Notwendigkeit, den Seilrollenbeschlag für das Querruderseil an der Flügelwurzel zu verstärken." Solche Änderungsanweisungen als Folge von Erkenntnissen aus dem Flugbetrieb waren durchaus üblich und sind auch für andere Flugzeuge dieser Zeit bekannt, teilweise sogar mit vorübergehender Sperrung der genannten Typen bis zur Erledigung der Verbesserung. (Dietrich DP II a, BFW M 23, Klemm L 26 u.a.)

Die D-1510 war gerade rechtzeitig wieder hergestellt, um vom 27.-29.9.1929 am nächsten DLV-Zuverlässigkeitsflug teilzunehmen, mit Flugzeugführer Schritt und Begleiter Neumann. Das Flugzeug wäre schon zuverlässig gewesen, aber am 2. und 3. Tag des Wettbewerbs streikte wieder einmal der Anzani-Motor: Am 28. September mußte die Maschine wegen Pleuelstangenbruchs, ausgelaufenen Pleuellagers und Bruch der Ölleitung etwa anderthalb Kilometer nordwestlich der Marienburger Nogatbrücke auf dem Gebiet der Freien Stadt Danzig notlanden; am 29. September war erneut der Bruch eines Pleuellagers der Grund für eine Außenlandung, und zwar bei Groß-Wickerau (Landkreis Elbing). Beide Landungen verliefen glatt, aber die GMG mußte aus dem Wettbewerb ausscheiden.

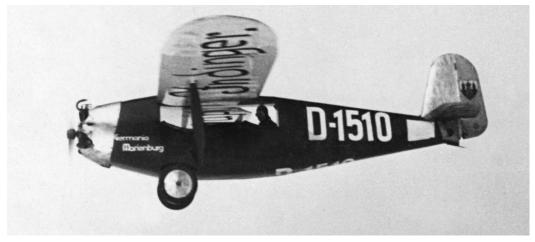
Gustav Schritt, der neue Halter des Flugzeugs, vor der D-1510, aufgenommen auf dem Platz Marienburg. Die Maschine trägt inzwischen den Doppelnamen "Germania Marienburg", nachdem die bisherige "Marienburg" (D-1269) abgestürzt war.

(Slg. Peter Achs)



Vom 20.1.-3.2.1930 befand sich die D-1510 in Danzig zur Überholung des Motors. Anschließend flog Schritt Reklame für verschiedene Auftraggeber, offensichtlich um die Reparaturkosten wieder hereinzuholen. Bei einem Überlandflug Ende Mai 1930 kam es zum nächsten schweren Bruch. Die Flugwache Marienburg berichtete:

"Am 31.5.1930 startete der Flugzeugführer Schritt auf GMG II D.1510 in Marienburg zum Überlandflug nach Osterode. Schritt war die Verpflichtung eingegangen, sein Flugzeug dem Graf Schauenburg'schen Flugbetriebe zur Flugveranstaltung in Osterrode als Einsatzflugzeug zur Verfügung zu stellen. Obgleich Schritt vor dem Start in Marienburg über Flugweg und Lage des Platzes in Osterrode belehrt worden war, verfehlte er sein Ziel und nahm erstmalig 4 km südlich und das zweite Mal 5 km westlich der Stadt Osterrode Notlandungen vor. Bei der zweiten Landung, zu der Schritt infolge Nachlassens der Tourenzahl des Motors gezwungen wurde, geriet das Flugzeug in unebenes Gelände, erlitt einen Radbruch und machte einen Überschlag, der erhebliche Beschädigungen am Rumpfe, Fahrgestell und Tragflügel zur Folge hatte."



Seltenes Flugbild einer GMG II. Die D-1510 trägt unter den Flügeln eine Werbebeschriftung, deshalb mußte das Kennzeichen auch unter dem Rumpf angebracht sein. Der Name "Germania Marienburg" ist in einer anderen Schrift gehalten als auf dem Foto oben.

(Slg. Peter Achs)

### In ihrem Monatsbericht Juli 1930 meldete die Flugwache Marienburg:

"Mit der Wiederherstellung und Ausbesserung des … Flugzeuges GMG II, D.1510, ist bereits begonnen worden. Zunächst ist der Motor des Flugzeuges der Motorenwerkstätte Richter in Danzig übergeben worden. An die Anzaniwerke ist bereits eine Bestellung auf die fehlenden Ersatzteile … ergangen. Da die Wiederherstellung des stark beschädigten Rumpfes wenig lohnend erschien, ist von der Herstellerfirma des Flugzeuges Müller, Griesheim, ein bereits gebrauchter Rumpf im Gelegenheitskauf für den Preis von RM 250,- [!] erworben worden. Der Rumpf befindet sich bereits auf dem Transportwege nach Danzig, wo nach etwa 2-3 Wochen die Montage des Flugzeugs erfolgen soll."

### Im September 1930 berichtete die Flugwache Marienburg:

"Das … bei Osterrode zu Bruch gegangene Flugzeug GMG II D-1510 ist in der Werkstätte des hiesigen Vereins wieder soweit hergestellt, daß es in etwa 10 Tagen flugfähig sein wird."

### Schließlich meldete die Flugwache Marienburg in ihrem Monatsbericht November 1930:

"Am 27.11.1930 ist das Flugzeug GMG II - D.1510 des Westpr. Vereins für Luftfahrt Marienburg nach Danzig überführt worden. Es soll dort etwa 2 bis 3 Monate bleiben. Die Akademische Fliegergruppe Danzig hat dem hiesigen Verein für Luftfahrt zum Wiederaufbau des Flugzeugs ein Darlehen gewährt. Als Entgelt hierfür soll das Flugzeug der Akaflieg Danzig auf einige Zeit für Schul- und Übungsflüge überlassen werden."

Tatsächlich blieb die D-1510 länger als ein halbes Jahr in Danzig. Der Grund war offenbar, daß Bäckermeister Schritt durch die sich immer weiter verschlechternde Wirtschaftslage in ernsthafte finanzielle Schwierigkeiten geraten war und das von der Akaflieg Danzig gewährte Darlehen von 1.800,- RM nicht wie vereinbart zurückzahlen konnte. Erst am 13.6.1931 wurde die GMG wieder zurück nach Marienburg gebracht. Schritt führte in den folgenden drei Monaten mehrere Reklame- und Rundflüge vom Flugplatz Marienburg aus durch, aber das brachte längst nicht genug ein, um die Tilgung des Darlehens zu sichern. In den Monaten Juli und August 1931 wurde die Maschine mehrfach nach Danzig geholt und dort für Schul- und Übungsflüge der Akaflieg Danzig eingesetzt. Am 15. September 1931 erfolgte schließlich die endgültige Überstellung nach Danzig, die so lange Bestand haben sollte, bis Schritt die Darlehenssumme zurückgezahlt hatte.



Zwei Bilder GMG II D-1510, abgestellt in einer Halle des Flugplatzes Danzig-Langfuhr. Die Maschine diente als Sicherheit für ein Darlehen, dessen Tilgung aber wegen der großen Wirtschaftskrise ins Stocken geraten war. 1932 übernahm der Gläubiger, die Akaflieg Danzig, das Flugzeug schließlich endgültig von dem bisherigen Eigentümer Gustav Schritt.

(Slg. Peter Achs)



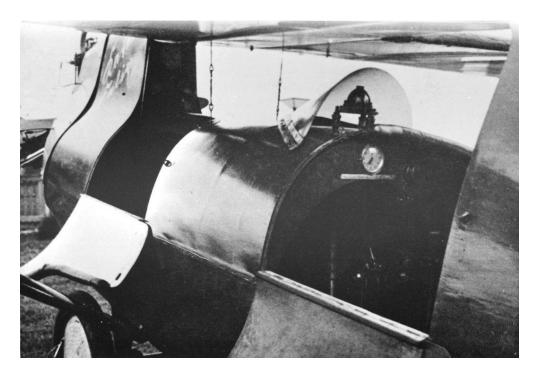
Per Jahresende 1931 stellte sich die Situation folgendermaßen dar: Das Flugzeug stand in abmontiertem Zustand in Danzig in der Halle abgestellt, seine Zulassung D-1510 war abgelaufen und die Restschuld belief sich immer noch auf 1.600,- RM. Der Westpreußische Verein für Luftfahrt in Marienburg betrieb nur noch Segelflugsport und kümmerte sich nicht mehr um die Maschine, die GMG war allein Angelegenheit von Schritt.

Bis zum Ende des ersten Quartals 1932 ergab sich keine Änderung der Sachlage. Verhandlungen zwischen Vertretern der Akaflieg Danzig und dem Flugzeugeigner Schritt führten zu keinem Ergebnis. Leider sind die Monats-/Quartalsberichte der Flugwache Marienburg ab 1. April 1932 nicht erhalten geblieben, sodaß sich der weitere Gang der Ereignisse nicht mehr verfolgen läßt. Noch ungünstiger sieht es auf Danziger Seite aus, hier fehlen jegliche Informationen, weil die Akten der Luftfahrtüberwachungsstelle (L.Ü.St.) der Freien Stadt Danzig bis auf wenige Ausnahmen verschollen sind – und diese Ausnahmen betreffen nicht den hier in Frage kommenden Zeitraum.

So steht nur fest, daß die Akaflieg Danzig im Laufe des Jahres 1932 die GMG II von dem bisherigen Eigentümer Schritt übernahm und das Flugzeug im gleichen Jahr auch in Danzig registrieren ließ – vermutlich als YM-AAO. Das weitere Schicksal der Maschine ist unbekannt.

Der Verlauf der Dinge in der Rückschau: Die anfängliche Begeisterung, der Einsatz für den zweimaligen Wiederaufbau, die schwere Wirtschaftskrise 1930-32, die verzweifelten Bemühungen Schritts, es doch noch zu schaffen, das billige Rumpf-Angebot von Seiten GMG – all dies stellt ein Stück echter deutscher Luftfahrtgeschichte dar.

Historisch reizvoll wird hier auch die Frage nach der "Werknummer". Das Flugzeug bekam dreimal einen neuen Rumpf, mindestens zweimal andere Flügel; Fahrgestell, Leitwerk und Propeller waren auch nicht mehr die alten. War das wirklich noch die Werk-Nr.13 ? Und weiter: Wenn in damaligen Schriftstücken – auch in amtlichen – Begriffe wie "Totalbruch", "restlos", "vollkommen zerschmettert" usw. auftauchen, sollte man das abwartend zur Kenntnis nehmen. So erklären sich zum Beispiel die Wiederaufbauten sog. restloser Brüche und die Tatsache, daß Totalbrüche amtlicherseits – in den NfL – manchmal erst lange nach dem Ereignis abgemeldet werden, z.B. dann, wenn ein zunächst geplanter Wiederaufbau nicht zustande kam.



Blick in den Besatzungsraum einer GMG II mit aufgeklappten Einstiegstüren. Wie man sieht, war die Instrumentierung recht spartanisch. Im Windschutz des Pilotensitzes thronte der Kompaß.

### Ein kurzes Dasein

Die **Werk-Nr. 14**, zugelassen im Januar 1929 als D-1556 für die Firma GMG selbst, diente in erster Linie als sog. "Werksflugzeug", d.h. wurde für Erprobung, Vorführung, Gelegenheitsaufgaben usw. benutzt. Vermutlich wegen der vielen schlechten Erfahrungen mit dem Anzani-Motor versuchte man es bei dieser Maschine erneut mit einem ABC "Scorpion" (35 PS/ 26 kW). Ob die Typenbezeichnung "GMG II a" für die D-1556 nur mit dem anderen Motormuster zusammenhing oder eine Änderung an der Zelle kennzeichnen sollte, läßt sich nicht mehr belegen.

Vom März 1929 an sind Flüge der D-1556 mit den Flugzeugführern Dipl.Ing. Heinrich Knott und Dipl.Ing. Karl-Wolfgang Scherer (später promoviert zum Dr.-Ing.) bekannt, beides Absolventen der TH Darmstadt. Am 21.3.29 gab es eine Bruchlandung auf dem Darmstädter Flugplatz, und zwar bei einem Einweisungsflug, den Scherer mit Fritz von Opel ausführte.

Damals war v. Opel intensiv mit der Idee des Raketenantriebs beschäftigt. Er wollte diese Antriebsart nicht nur an Autos und Schienenfahrzeugen, sondern auch in Flugzeugen ausprobieren. Wie der Griesheimer Anzeiger schrieb, hatte v. Opel "sich in den Kopf gesetzt, ein flüssigkeitsgetriebenes Raketenflugzeug zu bauen, mit dem er den Kanal zwischen Frankreich und England überfliegen wollte." Nach vorangegangenen Versuchen bei der RRG und dem Raab-Katzenstein-Flugzeugbau fiel seine Wahl nun auf GMG. Die nahe beim Opel-Werk in Rüsselsheim gelegene Firma Müller-Griesheim befand sich für ihn gewissermaßen vor der Haustür.

Elisabeth Müller, die über 80 Jahre alte Ehefrau eines der beiden GMG-Teilhaber, wußte (1982) noch Einzelheiten aus dieser Zeit zu berichten: "Eines Tages besuchte uns Fritz von Opel. Er wollte unbedingt unsere Vorführmaschine fliegen." [v. Opel besaß einen Flugzeugführerschein] "Nach einigem Zögern stimmten mein Mann und mein Schwager zu. Natürlich ging die Sache schief. F. von Opel kam auf dem Darmstädter Flugplatz zwar gut in die Luft, setzte aber bei der Landung so hart auf, daß es einigen Bruch gab." Im Griesheimer Anzeiger erschien am nächsten Tag folgende Meldung: "Auf dem hiesigen Flugplatz verunglückte ein Kleinflugzeug der Firma Müller (Griesheim) durch zu hartes Aufsetzen beim Landen. Die Maschine wurde schwer beschädigt. Die Insassen, Fritz von Opel und der Flugzeugführer Scherer, kamen mit dem Schrecken davon."



Dieses Foto zeigt vermutlich den Wiederaufbau der D-1556 im Werkhof der Firma GMG in Griesheim, nachdem Fritz von Opel die Maschine bei einem Probeflug im März 1929 beim Landen so hart aufgesetzt hatte, daß es einigen Bruch gab.

Die Maschine, an Rumpfunterseite und Fahrgestell beschädigt, wurde wieder instand gesetzt. Am 17.4.1929 konnte ein erster Probeflug nach erfolgter Reparatur stattfinden, einen Tag später fanden die Abnahmeflüge vor dem Sachverständigen der DVL statt. Am 5.5.1929 nahm Scherer mit der D-1556 an einem Flugtag in Saarbrücken teil und flog dann bis zum 12.5. im Raum Mannheim Reklame für "Eichbaum-Bier". Hier begeisterte sich ein Amerikaner so für das Flugzeug, daß Scherer ihn kaum davon abbringen konnte, damit dauernd Loopings zu fliegen.

Nach dem 12.5.1929 muß Ing. Anton Düll aus Mannheim die Maschine übernommen haben – entweder als Halter oder als Eigentümer. In den NfL wurde dieser Halter-/Eigentumswechsel nicht veröffentlicht, vermutlich weil die D-1556 noch im Mai 1929 bei einer Notlandung zerstört wurde. Die Flugüberwachung Bayern-Nord berichtete darüber in ihrer Unfallanzeige Nr. 14/1929 (wobei auffällt, daß der eigentliche Unfallhergang eher in den Hintergrund trat angesichts der Kompetenzprobleme zwischen französischer und deutscher Polizei, weil sich die Unfallstelle auf linksrheinischem Gebiet in der von Frankreich kontrollierten entmilitarisierten Zone befand):

"**Unfallzeitpunkt:** 27.5.1929, 9.30 Uhr.

**Unfallstelle:** nächst der Baumschule Zipp in Speyerdorf (Bezirk Neustadt a.d.Haardt).

Art des Fluges: Überlandflug Nancy – Mannheim. Flugzeug: GMG II a, Werk-Nr. 14, Zulassung D-1556.

Eigentümer: angebl. Ing. Düll, Mannheim (laut NfL No.7/1929: Gebrüder Müller-Griesheim).

**Personenschäden:** Führer leichte Hautabschürfungen.

Sachschäden: Flugzeug zerstört ("vollständig demoliert" laut Gendarmerie-Meldung).

**Bericht über Hergang des Unfalls:** Die Gendarmeriestation Lachen meldet an das Bezirksamt Neustadt a.d.H. als notgelandet das Flugzeug D.1156 mit der Aufschrift "Gebrüder Müller Griesheim b.D." Vermutlich handelt es sich dabei um das Flugzeug D-1556, das laut NfL No.7/1929 die Musterbezeichnung GMG II a aufweist, die demnach mit der von der Gendarmerie festgestellten Aufschrift übereinstimmt.

Eigentümer und regelmäßiger Führer des Flugzeugs scheint ein Ingenieur Düll – Mannheim zu sein. Er soll sich zusammen mit dem französischen Konsulatsangestellten Dépalliére auf dem Fluge nach Paris befunden haben. Der Flug wurde in Nancy abgebrochen, worauf Dépalliére das Flugzeug allein nach Mannheim zurückfliegen wollte (Angaben der Pol.Direktion Mannheim und der Gendarmerie-Station Lachen).

Alsbald nach der Notlandung erschien auf die Veranlassung durch den Gärtner Heinrich Zipp hin die französische Wache des Flugplatzes Lachen-Speyerdorf, die den Flugzeugführer verhörte. Nach dem Verhör begab sich letzterer, anscheinend freiwillig, mit der französ. Gendarmerie auf den Flugplatz. Das Flugzeug wurde zunächst von 2 Siamesen bewacht und lag vom 28.5. unbewacht an der Unfallstelle (Angaben des Bezirksamts Neustadt a.d.H. und der Gend. Stat. Lachen).

Der Gärtner Zipp hat wohl sofort die französische, nicht aber die deutsche Gendarmerie von dem Unfall verständigt. Dadurch war es letzterer nicht möglich, rechtzeitig an der Unfallstelle zu erscheinen und den Sachverhalt etc. festzustellen. Die Flugzeugzulassung wurde anscheinend nicht eingezogen. Über ihren Verbleib ist hier nichts bekannt, sodaß ihre Einziehung noch zu veranlassen wäre. Die Flugwache Mannheim wurde mit der Unfallmeldung beteilt."

Vermutlich wegen der genannten Zuständigkeitsprobleme meldeten die NfL erst im Dezember 1929: "D-1556 zerstört".





Flugfähiges Modell der GMG II D-1556, erbaut von Ernst Wedel, Griesheim, und präsentiert auf einer Ausstellung des "Hessenflieger"-Vereins im Juni 1985.

# Zwei bewährte Vögel

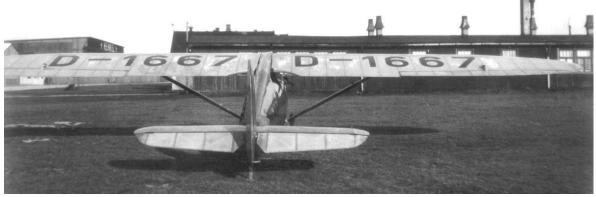
Die **Werk-Nr. 15** wurde im Juni 1929 als D-1667 für den Mecklenburgischen Aero Club in Rostock zugelassen. Das Flugzeug hatte zunächst den üblichen Anzani 3 Zyl., wurde aber im Juni 1932 auf den wesentlich zuverlässigeren 9-Zyl. Salmson AD 9 umgerüstet. Daß dieses Flugzeug in Rostock beliebt war, wurde schon bei der Werk-Nr. 9 erwähnt. Es bewährte sich auch auf den DLV-Zuverlässigkeitsflügen 1929, 1930 und 1932. Dem Zuge der Zeit entsprechend erfolgte etwa im Oktober 1933 seine formale Überschreibung auf den neuen DLV, Flieger-Ortsgruppe Rostock-Warnemünde. Nach Umstellung auf die Buchstaben-Zulassung bekam es die neue Kennung D-YBAK.

Im Oktober 1935 rutschte das Flugzeug beim Anschweben zur Landung in einer zu steil geflogenen Kurve ab und wurde schwer beschädigt. Ob eine Reparatur erfolgte, ist nicht bekannt.



(links und unten): Die GMG II D-1667 des Mecklenburgischen Aero Clubs Rostock, aufgenommen auf dem Flugplatz Warnemünde.

(Slg. Koos/ADL)





(oben und rechts): Zwischenlandung der D-1667 im Flughafen Bremen-Neuenland. (Slg. Ott/ADL)



Zwei Fotos der D-1667 nach der Umrüstung auf den 9-Zyl.-Sternmotor Salmson AD 9.

Das untere Bild zeigt die Maschine beim Sternflug zur DELA (Deutsche Luftsport-Ausstellung) im Oktober 1932, und zwar nach der Landung in Berlin-Tempelhof.

> (oben: Slg. Koos/ADL, unten: Slg. Ott/ADL)



Die **Werk-Nr. 16**, eingeflogen im April 1929 und zugelassen am 3.5.1929 als D-1653 für GMG, wurde zunächst als Werksflugzeug benutzt. Während mit dem Luftsportverband Bonn gerade Ankaufsverhandlungen liefen, ereignete sich am 10.7.1929 in Frankfurt der Unfall mit der WNr. 11. Darauf entstanden bei den Bonner Vereinsmitgliedern Bedenken, ob das Flugzeug denn unfallsicher sei. Dipl.-Ing. Karl-Wolfgang Scherer flog nun am 11.7.29 in Bonn sämtliche gewünschten Kunstflugfiguren ohne jede Schwierigkeit vor, was bei den dortigen Sportfliegern, meist Studenten der Universität Bonn, großen Eindruck hinterließ. Die Maschine wurde gekauft und auf den Namen des Vereinsfluglehrers Josef Schiller in die Luftfahrzeugrolle eingetragen.

Im September 1929 nahm Schiller mit der D-1653 unter der Startnummer 11 am DLV-Zuverlässigkeitsflug teil und schaffte im vorgegebenen Zeitrahmen 100 % seiner Soll-Flugstrecke. Auch ein Jahr später, im Juli 1930, schaffte er beim gleichen Wettbewerb wieder 100 % seiner Soll-Vorgabe.

August 1931 ging das Flugzeug offiziell (laut NfL) in den Besitz des "Sturmvogel" Flugverband der Werktätigen, Ortsgruppe Darmstadt, über, doch war es bereits ab 1930 dort eingesetzt. Als der Griesheimer Platz endlich von den Franzosen geräumt war, erschien am 11. August zur Feier der Rheinland-Befreiung der Zeppelin und landete dort zweimal. Zu seiner Begrüßung kamen Darmstädter Flugzeuge und umkreisten ihn, darunter auch die D-1653 des Sturmvogels mit dem Fluglehrer Hauptmann Jans am Steuer. Dabei trat eine Motorstörung auf, dem Anzani flog wieder einmal ein Zylinder weg, und Jans mußte notlanden, was ihm ohne jeden Bruch gelang. Damit war die D-1653 das erste Motorflugzeug, das nach 11 Jahren Besatzungszeit auf dem "wieder deutsch gewordenen" Flugplatz landete – wenn auch unfreiwillig.



Die GMG II D-1653 des Luftsportverbands Bonn, aufgenommen am 29.05.1930 auf dem Flugplatz Bonn-Hangelar am Rande der ersten Deutschen Damen-Kunstflugmeisterschaft.

Im Laufe des Jahres 1932 muß der "Sturmvogel" sich von der GMG getrennt haben, denn im Spätherbst stand die Maschine zum Verkauf. In seinem Buch "Luftfahrtgeschichte der Stadt Kiel" liefert Klaus Griese folgende Schilderung über den Transfer nach Kiel:

"Theo Breuning [der Leiter der Akaflieg Kiel] wusste so viele Geldquellen zu mobilisieren, dass in Darmstadt eine gebrauchte GMG II für 1.500,- Reichsmark gekauft werden konnte. Am 15. Dezember 1932 kam die Maschine in Kiel an. Der Vogel war stark überholungsbedürftig. Also ging man an die Arbeit. Der Rumpf erhielt einen knallroten Lackanstrich, Flächen und Leitwerk wurden silbern celloniert. Den Motorzylinderschliff besorgte die Firma Johannsen aus Kiel-Kronshagen kostenlos. Wieder montiert, gab es schon in der Werkstatt den ungeduldig erwarteten Probelauf.

Die 5-Liter-Probelaufportion Benzin würde für den nun bald fälligen Flugdienst nicht gereicht haben. Was tun? Mit dem SHBV (Schleswig-Holsteinischer Benzolverband) wurde ein Reklamevertrag geschlossen. Auf der himmelblauen Unterseite der Flügel stand nun in weißer Schrift SELEKTRA PERMANENT, der Markenname des vom SHBV vertriebenen Öles. Das brachte der Akaflieg 500 Liter Benzin und 50 Liter Öl monatlich ein!

Bei der Zulassungsabnahme zeigte der Motor solche Mängel, dass er erneut zur Firma Johannsen in die Werkstatt wandern musste. Am 19. Februar 1933 war es dann soweit. Unter großer öffentlicher Beteiligung (jetzt schon in Anwesenheit des neu aufgestellten SS-Fliegersturmes) war die Taufe der GMG II mit dem Kennzeichen D-1653 auf den Namen NORDSCHLESWIG für die Akaflieger ein Erlebnis. Am Leitwerk prangte das Abzeichen der Akaflieg; ein stilisierter Flügel auf der Welthalbkugel. (KNN 21. Februar 1933)

Anschließend sollte der Tauf-Flug folgen. Der Anzani-Motor streikte. Alles Zureden und gute Ratschläge des Lufthansa-Monteurs Otto Krause (aus Holtenau) halfen nichts. Anstelle der GMG II flog dann eine Messerschmitt M 23 ein paar Kunstflugfiguren und befriedigte das noch wenig sensationslüsterne Publikum.

Die GMG II hatte ausgezeichnete Flugeigenschaften. Der etwas mehr als 30 PS leistende 3-zylindrige Anzani-Motor brachte die Maschine auf eine Reisegeschwindigkeit von 110 km/h. Der kreisrunde Platz, damals 600 m im Durchmesser, reichte bei Windstille gerade noch aus, um die Maschine mit 2 Mann frei zu bekommen.

Der Motor hatte seine Tücken. Nach jeder zweiten Platzrunde mussten die freiliegenden Ventilstößel mit Ambroleum eingerieben werden. Da dies während des Fluges nicht zu bewerkstelligen war, brach denn auch eine fällige Notlandung den ersten halbstündigen Non-Stop-Flug bei Segeberg prompt ab. Die Segeberger DLV-Gruppe half, den unbeschädigten Vogel nach Kiel zurück zu bringen."

Die Ankunft der GMG II D-1653 in Kiel am 15. Dezember 1932 wurde gleich zu einer Propagandafahrt genutzt. (Slg. Klaus Griese)





(links):
Taufe der D-1653 am
19.2.1933 auf den Namen
"Nordschleswig" durch
Frau Breuning, die Gattin
des Leiters der Akaflieg
Kiel. (Slg. Klaus Griese)

(unten): Gemütlicher Flugbetrieb der Akaflieg Kiel auf dem Flugplatz Kiel Holtenau. (Slg. Klaus Griese)



Der Eigentumswechsel der D-1653 vom Flugverband "Sturmvogel" zur Akademischen Fliegergruppe an der Universität Kiel e.V. wurde erst im Mai 1933 in den NfL veröffentlicht. Etwa im September 1933 erfolgte im Zuge der Gleichschaltung die Auflösung der Akaflieg Kiel und die Übernahme ihres gesamten Materials (einschließlich der Flugzeuge) durch die "DLV-Fliegerortsgruppe Kiel". Dabei wurde im Nachrichtenblatt des DLV Nordmark vom 15.10.1933 erwähnt, daß der Anzani-Motor der GMG nicht mehr zu gebrauchen sei, die Ortsgruppe aber ein Salmson-Triebwerk erworben habe und dieses sich gerade im Einbau befände. Die Umschreibung der GMG auf die DLV-Ortsgruppe Kiel wurde erst unter Februar 1934 in den NfL veröffentlicht. Zur Umrüstung auf den 9-Zyl. Salmson AD 9 gab es überhaupt keine öffentliche Information.

Über den späteren Verbleib der D-1653 ist nichts weiter bekannt. Möglicherweise erhielt die Maschine noch ein Buchstaben-Kennzeichen, denn unter dem Zulassungsmonat Mai 1934 wurde die Eintragung einer GMG II-Salmson als D-YFEX in den NfL veröffentlicht, und zwar mit dem Vermerk: "Eigentumswechsel, Muster- und Motoränderung". Dieses Flugzeug be-

saß einen Salmson AD 9-Motor und gehörte dem DLV. Leider fehlt in den NfL ab Mai 1934 die Angabe der Werknummern, sodaß nicht sicher ist, ob es sich hierbei um die ehemalige D-1653 handelte. Es gab nämlich noch eine weitere GMG II mit nachträglich eingebautem Salmson-Motor, und zwar die D-1467 (Werk-Nr.12), die ebensogut als Kandidat für das Kennzeichen D-YFEX in Frage käme.

Einige GMG II wurden nachträglich auf den französischen 9-Zylinder-Sternmotor Salmson AD 9 umgerüstet. Das Triebwerk leistete 40/46 PS (30/34 kW) und besaß einen guten Ruf in Punkto Betriebssicherheit und Laufruhe. (Wikimedia Commons)



# Der Nachzügler GMG II a

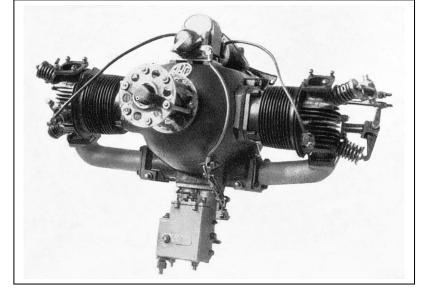
1930 entstand noch eine weitere GMG II, wenn auch nicht neu sondern als Wiederaufbau. Der Bruch der **Werk-Nr. 8** des Anton Düll, Mannheim, war nach Griesheim verbracht und dort wieder hergerichtet worden. Möglicherweise betrafen die Zerstörungen, wie mehrfach bei anderen Unfällen, im wesentlichen den Rumpf. So ist es möglich, daß ein noch vorhandener Rumpf verwendet wurde, jedenfalls trat die Maschine zwar als Werk-Nr.8, D-1432, aber als GMG II a wieder in Erscheinung.

Das fertiggestellte Flugzeug, wieder mit Boxermotor ABC "Scorpion", bot der Flieger Adam Knöll aus Altheim (bei Dieburg) zum Wiederverkauf an. Auch die GMG bemühten sich um Mithilfe, wie zwei Anzeigen in der Fachzeitschrift "Flugsport 1930" beweisen. Ein Verkauf kam aber nicht zustande. Das Vorhaben scheiterte wohl nicht nur wegen der allgemein schlechten Wirtschaftslage, sondern auch an der fehlenden Zulassung. Knöll hatte zwar einige Probeflüge in der Flughafenzone durchgeführt, um die Maschine aber absetzen zu können, mußte sie eine erfolgreiche Stückprüfung vorweisen können. Dr.-Ing. Scherer versuchte sich im Januar 1932 damit, schaffte jedoch die Bedingungen nicht (u.a. Mindesthöhe 2000 m). Der lahme Motor, der durch das lange Stehen nicht besser geworden war, brachte die Maschine nur auf 900 m und war überdies so unzuverlässig, daß Scherer davon abließ. Knöll selber flog dann mit dem stotternden Motor einige Runden, es gab Kurbelwellenbruch mit anschließender Notlandung.

Im März 1932 veröffentlichten die Nachrichten für Luftfahrer die Zulassung der D-1432 als GMG II a für Adam Knöll. Soweit dieser sich erinnert, soll das Flugzeug zusammen mit vielen anderen 1933 eingezogen und dem neuen DLV übereignet worden sein. Es sei in Griesheim abgestellt gewesen, wurde aber nicht mehr geflogen – vermutlich wegen des schlechten Motors. Möglicherweise auch deshalb, weil sich niemand mehr um die Pflege der D-1432 kümmerte – es gab ja inzwischen neue Sportflugzeuge in hinreichender Menge.



Griesheimer Spaziergänger vor der wiederaufgebauten GMG II a D-1432. Das Foto müßte 1930/31 entstanden sein.



Der britische Zweizylinder-Boxermotor ABC "Scorpion II" (Leistung 30/40 PS, 22/30 kW) wurde nur in wenigen Exemplaren in die GMG II eingebaut.

#### Die Statax-GMG

Als letzte GMG II entstand 1929 noch ein Flugzeug, dessen Werknummer. – vermutlich 17 – bisher zwar nirgendwo nachweisbar ist, aber aus dem Ablauf der Ereignisse als wahrscheinlich angenommen werden kann.

Am 3. - 5. August 1929 fand in Griesheim eine örtliche "Gewerbeschau" statt. Auf dem Hof der zur Ausstellung benutzten Schule stand eine GMG II, von der es im "Griesheimer Anzeiger" hieß:

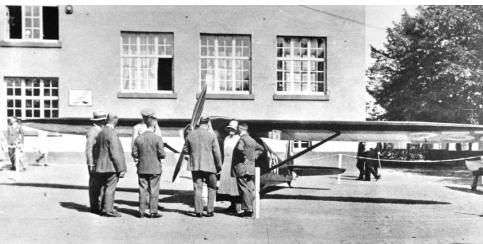
"Dieses Flugzeug mit 7-Zylinder-Rotationsmotor stellt die neueste Konstruktion der Firma GMG dar und ist mit allem Komfort ausgerüstet. Die Flugleistungen sind erstaunlich, die Maschine erreicht mit ihrem 40 PS-Motor eine Geschwindigkeit von 150 km/Std. Das Flugzeug ist bereits an die Schweiz verkauft."

Tatsächlich trug die Maschine schon auf der Ausstellung die Zulassung CH 237, die offensichtlich für den Erwerber vorgemerkt war. Jedoch wurde die Registrierung im Schweizer Luftfahrzeugregister erst im Januar 1930 bekanntgegeben, und zwar für den Ingenieur Dr. F. Hansen. Der war ursprünglich Düsseldorfer, hatte sich aber in Zürich niedergelassen und leitete dort den Betrieb der Statax-Motor-A.G.

Der in das Flugzeug CH 237 eingebaute "Statax S 2" war eine Weiterentwicklung eines von der Statax Engine Co. Ltd. in London erstmalig 1913 konstruierten Trommel-Umlaufmotors. Die Zylinder lagen parallel zur Achse, also nicht sternförmig wie sonst üblich. Der Vergaser war in der Achse eingebaut. Bei einem Eigengewicht von etwa 50 kg leistete der Motor normal 40 PS und bei Vollast 42 PS. Durch seine sehr gedrungene Bauart und seinen kleinen Durchmesser ergaben sich, gerade für Kleinflugzeuge, aerodynamisch äußerst günstige Einbaumöglichkeiten.



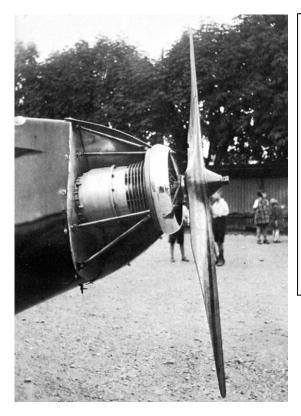
Die letzte gebaute GMG II wurde August 1929 in Griesheim im Rahmen einer örtlichen "Gewerbeschau" gezeigt, die auf dem Hof und im Gebäude der Friedrich-Ebert-Schule stattfand. Das Flugzeug war mit einem Siebenzylinder-Motor Typ Statax S 2 ausgerüstet und trug die schweizerische Zulassung CH 237.

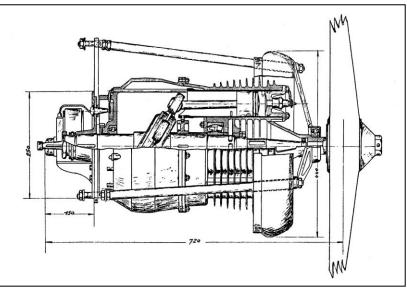


Hansen hatte sich bereits 1928 bei GMG umgesehen, war bei Nehring mitgeflogen und vom Werk sowie von dem Flugzeug außerordentlich beeindruckt. Er führte dann mit den schweizerischen Behörden einen längeren Schriftwechsel über die Zulassung einer Maschine in der Schweiz.

Doch mit dem "Statax-S 2 -Trommelmotor" wollte es wohl nicht recht klappen. Augenzeugen, die im August 1929 in Griesheim waren, haben den Motor dort "nicht laufen gesehen". In den Schweizer Akten fand sich ein kleiner Bleistiftvermerk "Motor noch nicht konzediert".

Hansen beabsichtigte, mit der GMG am Europarundflug 1930 teilzunehmen. Im Programmheft für diesen Wettbewerb, das etwa im Juli 1930 herauskam, war Hansens GMG unter der Wettbewerbs-Nr. S3 angeführt. Als Motor wurde allerdings ein Drei-Zylinder-Sternmotor Statax S 3 genannt, obwohl das Foto im Programmheft die CH 237 noch mit dem Trommelmotor S 2 zeigte.



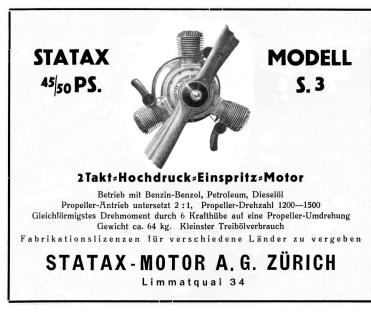


Bei dem sog. Trommelmotor Statax S-2 waren die sieben Zylinder parallel zur und ringförmig um die Achse angeordnet, also nicht in Sternform wie sonst üblich. Diese Bauweise erlaubte einen relativ kleinen Durchmesser und eine sehr gedrungene Auslegung. Der Motor besaß eine Leistung von 40/42 PS (30/31 kW).

Mit dem S 3 gab es aber auch etliche Probleme. Hansen sagte im letzten Moment seine Beteiligung am Europaflug ab. Schade – eine Hoffnung, endlich eine brauchbare und nicht zu teure Alternative für den unzuverlässigen Anzani-Motor zu finden, war damit leider fehlgeschlagen. Schön wäre es auch gewesen, wenn GMG einmal beim Europaflug erschienen wäre.

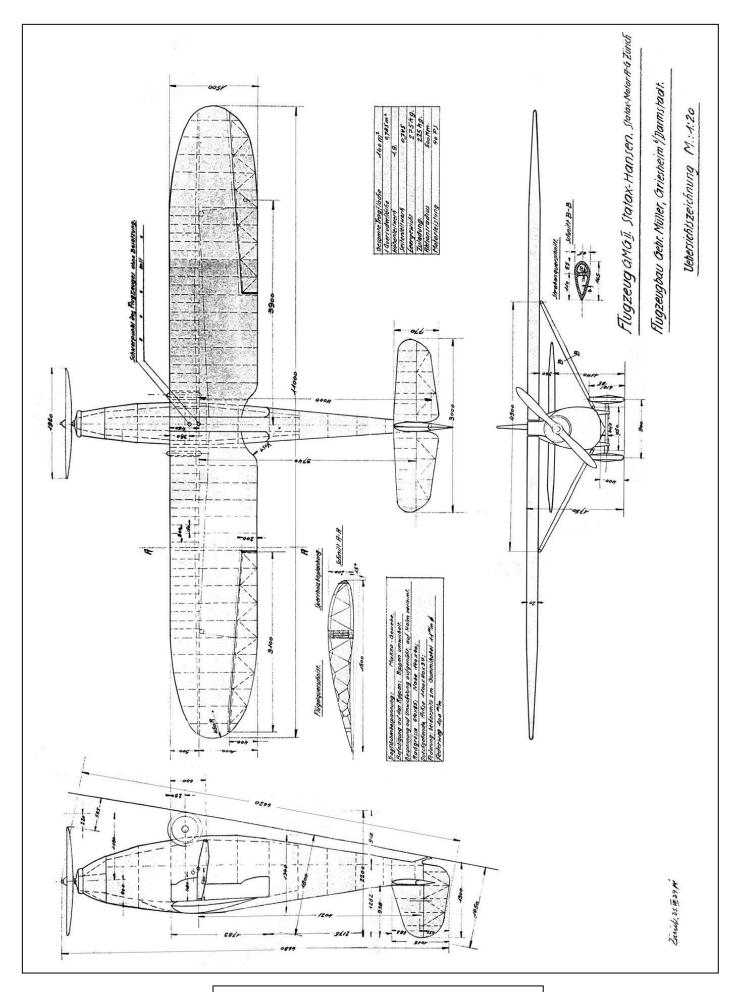
Hansen benutzte seine GMG offenbar als Motor-Erprobungsträger. Am 15. 5.1931 veröffentlichte die Schweizer Aero-Revue Einzelheiten über den Statax S 3, einen Halbdiesel mit Einspritzung und 1:9 Verdichtung, der 40 PS bei 2400 U/min leisten sollte. Auch diese Entwicklung kam anscheinend über einzelne Versuchsexemplare nicht hinaus. Vermutlich fand die Statax-Motorenentwicklung damit ein Ende.

Am 24.5.1932 wurde die nun nicht mehr benötigte CH 237 als "verkauft" aus dem Schweizer Register exmatrikuliert. An wen? Mit hoher Wahrscheinlichkeit an den Münchner Ingenieur Rudolf Haller. Weiteres hierzu im späteren Kapitel "Die GMG V", und zunächst zurück in das Jahr 1929.



Der Motor Statax S 3 besaß drei Zylinder in sternförmiger Anordnung und war als sog. Halbdiesel konzipiert.





Gebrüder Müller GMG II mit Statax-Motor S-2

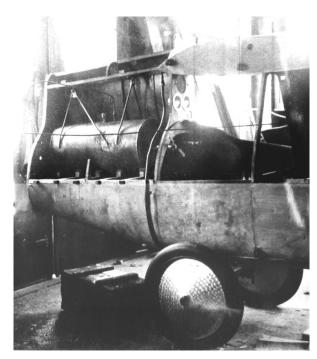
#### **GMG II mit Raketenantrieb**

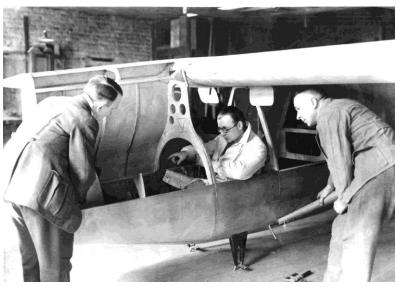
Wie schon im Kapitel "Ein kurzes Dasein" erwähnt, hatte sich Fritz v.Opel bei seinen Raketenplänen für GMG interessiert.

Weil von damaligen Flüssig-Raketenmotoren noch keine hohen Leistungen zu erwarten waren, benötigte v. Opel ein Flugzeug mit besonders gutmütigen Flugeigenschaften, also vor allem: Leichtigkeit, kurze Startlänge, gutes Steigvermögen, niedriger Gleitwinkel und entsprechend niedriger Kraftbedarf. All die gewünschten Eigenschaften bot die GMG: Wenn sie erst einmal in der Luft war, brauchte sie im Horizontalflug nur 20 PS zur Vorwärtsbewegung. Hierin lag offensichtlich der Grund, daß von Opel unbedingt die GMG ausprobieren wollte und daß er auch nach seiner Bruchlandung im März 1929 an den gefaßten Plänen festhielt.

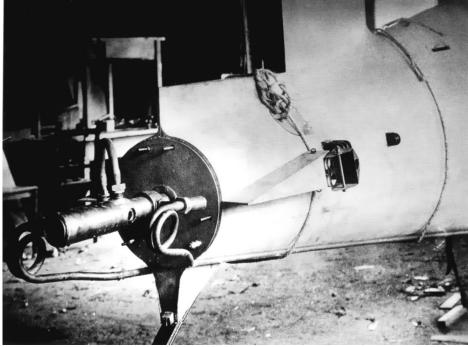
Im Juni 1929 erschien v. Opel wieder in Griesheim, zusammen mit seinem Ingenieur Josef Schaberger, und ließ zunächst eine Antriebsanlage vorbereiten, die in ihrer Größe und Anordnung für den Einbau in eine GMG geeignet war. Der Schreiner Valentin Laubenheimer aus Griesheim, der damals die erste Probezündung miterlebte, erinnerte sich:

"Im Hof Groß-Gerauer Str. 24 (dem damaligen Arbeitshof von GMG) sollte der Probelauf stattfinden. Wir waren alle sehr gespannt. Als plötzlich unter lautem Zischen und Pfeifen die Rakete losging, waren wir innerhalb weniger Sekunden von beißendem gelben Qualm umhüllt und sahen überhaupt nichts mehr." Schreinermeister Oberndörfer ergänzte: "Der Flüssigkeitstreibstoff hatte das Kupfer der Leitungen angegriffen, und eine hohe gelbe Qualmwolke veranlaßte die Nachbarn, die Feuerwehr zu alarmieren: "Bei Müller brennt's!"





(oben): Fritz von Opel beim Probesitzen im Rumpf der GMG II. (links): Unterbringung der Treibstofftanks für das Raketentriebwerk im Rumpfvorderteil der GMG II. (beide Fotos: HORM)



Einbau des Sander Flüssigkeitsraketentriebwerks im Heck der GMG II. (Slg. Filthaut)

Fritz v. Opel wertete diesen Versuch als geglückt und ließ sich bei Müller-Griesheim eine komplette GMG II-Zelle auf Raketenantrieb umbauen. Die glücklicherweise erhalten gebliebenen Fotos zeigen die Veränderung des Hecks für die Anbringung der Düse sowie die Veränderungen im Rumpfinnern für die Unterbringung der Treibstofftanks. Das Höhensteuer wurde wohl hochgesetzt, um es genügend aus dem Bereich der Rückstoßgase zu entfernen. Da weitere Versuche mit Raketentriebwerken auf Veranlassung der Feuerwehr Griesheim nicht mehr im Ort stattfinden durften, sondern nur noch auf dem Darmstädter Flugplatz Lichtwiese (am Böllenfalltor, eine damals noch unbebaute Gegend), beschloß von Opel, die Erprobung aus Geheimhaltungsgründen nach Rüsselsheim in das Versuchsgelände der Opelwerke zu verlegen.

Und so wurde das erste flüssigkeitsgetriebene Raketenflugzeug der Welt für den Landtransport nach Rüsselsheim vorbereitet. Allerdings endete der erste Schleppversuch hinter einem Auto schon nach wenigen Kilometern, weil durch die Erschütterungen der Zelle ein Riß im Tank entstand und Treibstoffreste ausliefen. Also mußte die Maschine wieder zurück in die GMG-Werkstatt zur Reparatur.

Als schließlich alle Schwierigkeiten überwunden waren, stand das Musterstück startklar auf der Opel-Rennbahn. Im Griesheimer Anzeiger erschien in der Ausgabe 15.7.1929 folgender Bericht:

Wieder ein Raketenflug.

Griesheim bei Darmstadt, 13.Juli. Fritz von Opel bereitet zur Zeit einen neuen Raketenflug vor. Mit den Flugzeugwerken der Gebrüder Müller stellt er zur Zeit Versuche mit einem besonders konstruierten Leichtflugzeug an, das einen ganz neuen Antriebsstoff erhält, der es insbesondere ermöglicht, die Stoßkraft bei der Entzündung der Raketen wesentlich abzudrosseln. Auch auf der Opelbahn wurden in der letzten Zeit mit diesem neuen Erzeugnis verschiedene Versuche unternommen, die befriedigende Resultate hatten.



Standversuch des in einen GMG-Rumpf eingebauten Sander-Flüssigkeitsraketentriebwerks auf der Opel-Versuchsbahn in Rüsselsheim. Der rechts am Rumpf stehende Herr ist Friedrich Wilhelm Sander, der Konstrukteur des Raketenmotors. (Foto: HORM)

Was von Opel in seinem Vortrag verschwieg: Dieser Schub reichte nicht aus! "Das Versuchskaninchen hoppelte nur über die Opel-Rennbahn und erhob sich nicht von der Erde", wie Kandt die vergeblichen Startbemühungen nach Aussage von Zeitzeugen damals beschrieb. Trotz wiederholter Flugversuche hat sich nie eine GMG mit Raketenmotor von der Erde erhoben, es blieb beim "Hoppeln".

Weshalb wohl? Der erforderliche Schub für einen horizontalen Raketenflug errechnet sich aus dem Gesamtgewicht des Flugzeugs einschließlich der Zuladung, dividiert durch die Gleitzahl. Nun sind weder das Gesamtgewicht der Raketen-GMG – einschließlich des Piloten und des eingefüllten Treibstoffs – noch die Gleitzahl nachträglich sicher zu ermitteln. Nimmt man überschlägig ein Gewicht der Maschine von 450 kg und einen Gleitwinkel von 6° an (d.h. eine Gleitzahl von 10), so ist der erforderliche Schub etwa 45 kg – für einen Horizontalflug! Für einen Start wäre aber wesentlich mehr notwendig gewesen, weil beim Rollen am Boden viel Energie durch den Rollwiderstand aufgebraucht und die für das Abheben notwendige Geschwindigkeit nicht erreicht wurde. Hierauf ist es wohl zurückzuführen, daß das Flugzeug auf der Rennbahn nur "hoppelte" und nicht freikam.





(links): Luftaufnahme der Opel-Versuchsrennbahn in Rüsselsheim aus den 1930er Jahren. (rechts): Dipl.-Ing. Fritz von Opel, der 1928 und 1929 durch seine Versuche mit raketengetriebenen Autos, Schienenfahrzeugen und Flugzeugen weltbekannt wurde. (beide Fotos GM Europe)

Die Bereitschaft der Gebr. Müller, ihn zu unterstützen, hat von Opel leider schlecht gelohnt, denn in dem erwähnten Festvortrag äußerte er sich unter nachweislich falschen Behauptungen abfällig über den Flugzeugtyp GMG: "...der Raketenmotor war in ein Müller-Griesheim-Flugzeug eingebaut... Mit diesem Flugzeug wollte ich 1930 den Ärmelkanal überfliegen, ein
Flug, der mangels Interesse von Behörden und Firmen und wegen meiner Tätigkeit in Amerika unterblieb, ich kann nur sagen
Gottseidank, da mit demselben Flugzeugtyp wegen eines Konstruktionsfehlers nacheinander mehrere bekannte Piloten abstürzten."

Über die Gründe der beiden tödlichen Unfälle von Jährling und Schulz wurde schon berichtet. Sie waren geschehen, bevor sich Herr v. Opel von GMG helfen ließ. Auch der Absturz der D-1420 in Frankfurt im Juli 1929 ist als Bedienungsfehler nachgewiesen. Und Opels eigener Bruch mit der D-1556? – Seine negativen Äußerungen über GMG, fast 40 Jahre nach den gemeinsamen Versuchen, waren weder sachlich begründet noch verständlich.

Zum Schluß bleiben noch zwei Fragen zur Klärung übrig: Um welches Flugzeug handelte es sich bei der "Raketen-GMG"? Und was wurde nach den gescheiterten Versuchen aus der Maschine?

Was die Identität der "Raketen-GMG" angeht, konnten sich damals Beteiligte (wie Laubenheimer, Oberndörfer, Dieffenbach, Dr. Scherer) an Einzelheiten nicht mehr mit hinreichender Sicherheit erinnern. Sie hielten es für denkbar, daß für Opels Raketenversuche ein noch aus der Serie vorhandener oder reparierter Rumpf "neu gestrichen" Verwendung fand, desgleichen die Flügel. Möglich wäre aber auch, daß es sich um die schwer beschädigte Werk-Nr. 14, D-1556, handelte, die nach der Bruchlandung am 27.5.1929 vielleicht zurück in die GMG-Werkstatt geholt und soweit wieder instandgesetzt worden war, daß sie als Raketenversuchsflugzeug dienen konnte. Da die D-1556 erst im Dezember 1929 als "zerstört" abgemeldet wurde, hätte theoretisch in den Monaten Juni und Juli 1929 genügend Zeit zur Verfügung gestanden, um sie für die Versuche zu benutzen. Allerdings steht und fällt diese Hypothese mit der Frage, wie lange dauerte, bis die Werknummer 14 von den französischen Überwachungsbehörden der demilitarisierten Rheinland-Zone wieder freigegeben wurde und wieviel Zeit es dann kostete, um das Flugzeug nach Griesheim zu schaffen und dort wieder herzurichten.

Ansonsten wäre außer der WNr. 14 keine andere komplette GMG II in der fraglichen Zeit verfügbar gewesen. Es läßt sich also nur feststellen, daß die Identität der "Raketen-GMG" nicht eindeutig belegt werden kann.

Was wurde aus der Raketen-Maschine? Nachdem die ersten erfolglosen Flugversuche stattgefunden hatten, verbot Geheimrat Wilhelm von Opel seinem Sohn, sein Leben weiter mit den Raketenversuchen zu riskieren. Daraufhin brachte Fritz von Opel mit einigen Getreuen die Flugzeugzelle heimlich, auf den Rädern des eigenen Fahrgestells rollend, im Schlepp eines Lkw's zu einer einsamen Waldwiese auf dem Jagdgut Mönchbruch. Die Erschütterungen der Fahrt über Stock und Stein, über Nebenstraßen und Feldwege, führten allerdings dazu, daß die noch mit Treibstoff gefüllten Tanks der GMG undicht wurden und auch einige Zuleitungen brachen. Am Ziel angekommen, waren das hölzerne Rumpfgerüst und die Sperrholzbeplankung völlig mit Treibstoff durchtränkt und die Leimstellen bereits größtenteils zerfressen, sodaß die Zelle nicht mehr zu gebrauchen war. Diese Schilderung, die aus dem Nachlaß des Raketenpioniers Friedrich-Wilhelm Sander stammt, paßt gut zu der Erinnerung des Zeitzeugen Dr.-Ing. Karl-Wolfgang Scherer, daß die Maschine hinterher "arg vergammelt aussah".

Man kann deshalb mit großer Wahrscheinlichkeit annehmen, daß mindestens der Rumpf sang- und klanglos geschreddert wurde. Die Flügel könnten dagegen noch brauchbar gewesen und auf Lager genommen worden sein.

# Was wurde sonst bei GMG gebaut?

Am 30. Juli 1927 besuchte ein Journalist des Groß-Gerauer Kreisblattes die Werkstätten von GMG. Er schilderte, daß dort einige GMG-Flugzeuge und 6 Zöglinge in der Fertigung standen, und berichtete überraschenderweise weiter:

"…Dabei ist zu bemerken, daß die Firma Müller heute leider noch fast nur französische Motoren verwenden kann, da die Zwangsbestimmungen von Versailles eine zweckmäßige Entwicklung der deutschen Motorenindustrie bisher nicht zugelassen haben. Doch sucht die Griesheimer Firma jetzt von den französischen Motoren loszukommen und deutsche Erzeugnisse zu verwenden.

So befindet sich augenblicklich unter anderem ein Flugzeug im Bau, das beim Sachsenflug zur Verwendung gelangen und von dem bekannten Segelflieger Martens geflogen werden soll. In dieser Maschine wird erstmalig ein deutscher, und zwar ein DKW-Motor, wie er sonst für Motorräder in Gebrauch ist, eingebaut. Ihre Länge – es ist ein Einsitzer – beträgt 5 m, die Spannweite 8,60 m, das Gesamtgewicht einschließlich Motor 100 bis 105 kg. Im nächsten Jahr schon glaubt man diesen Leichtflugzeugtyp für 3000 RM herstellen zu können. ..."

Bei dem Flugzeug handelte es sich um die Martens MM 3 "Hans Huckebein", ausgerüstet mit einem DKW-Motor 12/16 PS, vorgesehenes Kennzeichen D-1225. Martens war damit für den Sachsenflug 1927 unter der Wettbewerbs-Nr. 2 gemeldet.



Die Martens MM 3, genannt "Hans Huckebein", wurde bei GMG gebaut – wie auch der Herstellerbeschriftung "Flugzeugbau Gebr. Müller Griesheim" an der hinteren Rumpfseitenwand zu entnehmen ist.

Beide Fotos zeigen die Maschine beim Sachsenrundflug 1927 mit der Startnummer 2 am Seitenruder.



Der Schreiner Oberndörfer erinnert sich an Einzelheiten der Konstruktion:

"Schulterdecker, stoffbespanntes Holzgerüst, nur die Nase sperrholzverkleidet. Der Flügelholm nicht kasten-, sondern Uförmig, und die Flügel waren, ähnlich wie beim Zögling, an einem spannturmartigen Gestell über dem Rumpf aufgehängt. Als Räder dienten mit durchlöcherten Alu-Scheiben zusammengepreßte Fußbälle. Der Propeller war aus Aluminium."

Martens soll übrigens beim technischen Wettbewerb des Sachsenflugs mit der MM3 gut bewertet worden sein, am Flug nahm er aber nicht mehr teil. Möglicherweise konnte die Maschine, wie auch mehrere andere Neukonstruktionen, die gemeldet waren, die Hürden der amtlichen Zulassung nicht überwinden. Immerhin hat man sich bei GMG offenbar mit dem Gedanken getragen, die MM3 in Serie zu bauen, falls sie beim Sachsenflug Erfolge erringen und Bestellungen eingehen sollten. Doch außer einem ähnlichen – nicht bei GMG entstandenen – Nachfolge-Exemplar ("Hans Huckebein II") erschienen keine weiteren Flugzeuge dieser Art.

Auf der schon erwähnten Gewerbeschau, wo die Statax-Maschine ausgestellt war, zeigten die GMG noch ein weiteres Erzeugnis: "Ein Paddelboot nach System der Flugzeugschwimmer … Das Boot ist elegant in der Linienführung und bei geringem Gewicht äußerst stabil", schrieb die örtliche Zeitung darüber. Die Paddelboote sollen bei Wassersportlern regen Absatz gefunden haben und in einem Brief der Firma, der leider nicht mehr genau datiert werden kann, lautet die Unterschrift "Boots- und Flugzeugbau Gebr. Müller".



Die Firma GMG baute in den Jahren ab 1929 auch etliche Paddelboote, wobei man sich im Aufbau an die Konstruktion von Flugzeugschwimmern anlehnte.

Auch wurden weitere Stückzahlen der Segel-Schulflugzeuge "Zögling" gefertigt. Auftraggeber war der DLV für seine Ortsgruppen. Solche Arbeiten lassen sich noch bis 1929 nachweisen.

# Die mageren Jahre

Mit dem Flugzeugbau und -Verkauf war es in Deutschland inzwischen stark bergab gegangen. Die Wirtschaft steckte seit dem Börsenkrach von 1929 in einer schweren Krise. Die Zahl der Arbeitslosen näherte sich 1930 bereits den 5 Millionen und potentielle Kunden für Flugzeuge waren kaum noch zu finden. Die Raab-Katzenstein-Werke hatten schon geschlossen, Rohrbach war am Ende, Junkers war es beinahe, und die Bayerischen Flugzeugwerke mußten Konkurs anmelden.

Bei GMG stellte man den Flugzeugneubau gänzlich ein, nur einige Reparaturen, Überholungen und Ersatzteillieferungen für bereits früher gefertigte Maschinen, z.B. die WNr. 13, D-1510, kamen noch zur Ausführung. In Abständen sollen bis in die 1930er Jahre hinein noch einzelne Flugzeuge in Griesheim zur Überholung gewesen sein.

Außerdem versuchte sich GMG um das Jahr 1932 im Bau von hölzernen Flugzeugpropellern. Über praktische Ergebnisse auf diesem Geschäftsfeld ist nichts bekannt. Zeitlich fiel der Versuch in etwa zusammen mit der Präsentation der im nächsten Kapitel beschriebenen GMG V, die aber nicht mehr von den Gebrüdern Müller vermarktet wurde, sondern von dem Münchner Ingenieur Rudolf Haller.

Im übrigen lief bei GMG der Möbelbau weiter.

Werbeanzeige der Firma GMG in der Fachzeitschrift Flugsport Nr. 18/1932 vom 31.8.1932 und Nr. 19/1932 vom 14.9.1932

# G. M. G.~ Propeller

Höchste Leistung / Erstklassige Verarbeitung / Niedrigste Preise

Verlangen Sie Preisangebot!

Flugzeugbau Gebr. Müller Griesheim bei Darmstadt

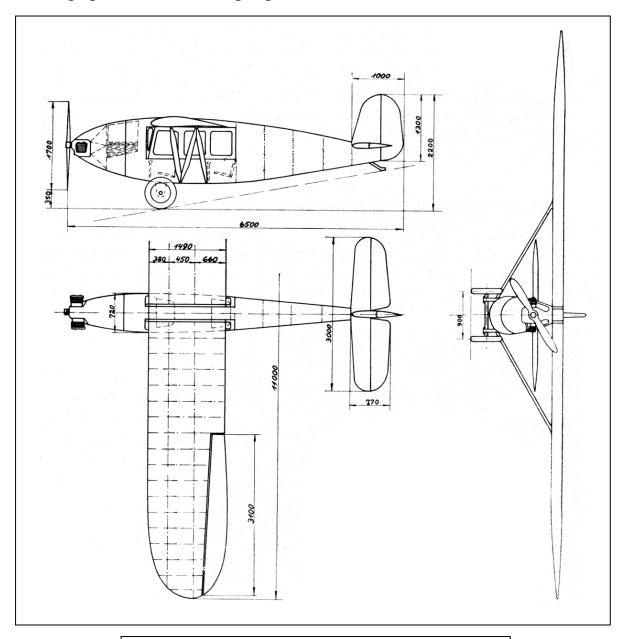
#### Die GMG V

Und doch gab es 1932 nochmals ein kurzes Wiederaufleben des Flugzeugbaues in Griesheim.

Zur Vorgeschichte berichtet Dr. K.W. Scherer: Sein Freund Willy Hackenschmidt reichte um 1930 bei Prof. Eberhard an der T.H. Darmstadt, Institut für Flugzeugbau, eine Diplomarbeit ein, die sich mit Verbesserungen an der GMG II befaßte. Er schlug darin vor, den Flügel zweiholmig auszuführen, um ihn durch eine V-Verstrebung besser an den Rumpf anzubinden. Ferner entwarf er eine kabinenartige Verkleidung der bis dahin offenen Rumpfaussparungen an den Sitzen durch gewölbte Cellonscheiben. Diese waren aber als Schiebefenster vorgesehen, um die Maschine auch offen fliegen zu können, z.B. für Luftaufnahmen. Zur Erzielung einer größeren Geschwindigkeit waren etliche strömungstechnische Verbesserungen an Rumpf und Tragwerk vorgesehen, die Räder mit Leichtmetallblech verkleidet. Die bewährten Flugeigenschaften blieben erhalten, ebenso die freie Sicht nach vorn und unten.

Diese Diplomarbeit dürfte dem Münchner Ingenieur Rudolf Haller vorgelegen haben, als er die praktische Ausführung beschloß und 1932 den Bau in Griesheim vornehmen ließ, allerdings nicht mit V- sondern mit N-Verstrebungen. Außerdem bemühte sich Haller auch um Alternativen zum Motor und wählte dafür die neuen Muster Argus As 16 oder BMW X a. Der Argus As 16 war ein 4-Zylindermotor in Boxerform, hatte untengesteuerte Ventile und leistete 35/40 PS bei 2390/2500 U/min. Beim BMW X a handelte es sich um einen 5-Zylinder-Sternmotor mit 54/60 PS bei 1980/2050 U/min.

Das Flugzeug zeigte im Reiseflug trotz großer Wendigkeit eine durch die Rumpfform erzielte gute Kursstabilität. Es war nun auch für einfachen Kunstflug zugelassen (Beanspruchungsgruppe S 4 K), was wohl auf die Verstärkung der Flügel und die bessere Befestigung durch die N-Streben möglich geworden war.

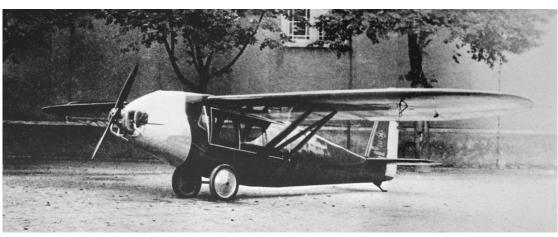


Gebrüder Müller GMG V - Haller mit Argus As 16

Die als "GMG V - Haller" bezeichnete Maschine wurde im Oktober 1932 auf der DELA (Deutsche Luftsport-Ausstellung) in Berlin gezeigt. Den Alleinvertrieb hatte die Firma Haller-Flugzeuge in München übernommen. Weitere Einzelheiten zum Aufbau der Zelle, zu den technischen Daten und zum Verkaufspreis sind dem Werbeprospekt zu entnehmen, der am Ende dieses Kapitels als Faksimile wiedergegeben ist.



Auf der DELA (Deutsche Luftsport-Ausstellung) im Herbst 1932 wurde auch die Haller GMG V präsentiert, ausgerüstet mit dem Vierzylinder-Boxermotor As 16. Infolge der Weltwirtschaftskrise fanden sich aber keine Käufer. (Slg. Koos/ADL)



Drei Fotos der Haller GMG V. Auf den Flügeln trägt die Maschine in großen Buchstaben die Reklamebeschriftung "MÜL" und "LER" – also für die Firma GMG.





Wohl in erster Linie aufgrund der schlechten Wirtschaftslage fand die GMG V - Haller 1932/33 keine Kaufinteressenten und konnte nicht in Serie gehen. Die in Berlin ausgestellte Maschine blieb somit das einzige seiner Art. Letztmalig wurde in der Fachzeitschrift Flugsport, Heft Nr. 7 vom 29. März 1933, über das – darin als "G.M.G. 5" bezeichnete – Flugzeug ausführlich berichtet. Danach wurde es still um das Muster. Inzwischen war ja in Deutschland der politische Umschwung im vollen Gange und die GMG V als kleines Privat- und Vereinsmaschinchen paßte wohl nicht mehr in die damalige Zielsetzung, in der DLV-Massenorganisation eine große Anzahl von Flugschülern auszubilden, die dann später bei Bedarf für die Luftwaffe rekrutiert werden konnten.

Erst im Frühjahr 1934 erhielt die GMG V die Zulassungsnummer D-3368 zugeteilt, Einzelheiten dazu wurden jedoch in den monatlich erscheinenden NfL nicht mehr veröffentlicht. Es ist aber aus anderer Quelle (nämlich den Rundschreiben des Reichsverbands der Deutschen Flughäfen betr. Gebührenfreiheit für DLV-Flugzeuge) gesichert, daß Theo Breuning, wohnhaft in Berlin, 1934 als Eigentümer der Maschine eingetragen war. Breuning hatte schon 1932 als Leiter der Akademischen Fliegergruppe an der Universität Kiel e.V. bei Beschaffung der GMG II D-1653 eine bedeutsame Rolle gespielt (s. Seite 40) und schien in der Folgezeit Gefallen an den kleinen GMG-Flugzeugen gefunden zu haben.

Die auf ihn zugelassene D-3368 war in Johannisthal stationiert, was vielleicht auf eine Verbindung Breunings zur DVL in Adlershof hinweist (nach dem Ingenieurstudium an der TH Stuttgart und TH Kiel wäre eine erste Berufstätigkeit bei der DVL durchaus denkbar). Nach eigenen Angaben war Breuning als Versuchsingenieur und Kaufmann tätig und hatte sich 1934 in Berlin als Spezialist für Fliegerkarten selbständig gemacht.

Wie sich den amtlichen Meldungen über "Störungen im Flugbetrieb" (monatlich herausgegeben von der DVL-Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle an einen ausgesuchten Verteilerkreis) entnehmen ließ, mußte das Flugzeug im Juli 1934 wegen einer Motorstörung notlanden und erlitt bei dem nachfolgenden Überschlag schwere Beschädigungen; eine Person wurde dabei leicht verletzt. Weitere Einzelheiten enthielt die Störungsmeldung nicht. Aber immerhin wurde in diesem offiziellen Dokument für die D-3368 die Werk-Nr. 17 angegeben.

Damit liegt auf der Hand, daß es sich hier um die im April/Mai 1932 aus der Schweiz zurückgekommene "Statax-GMG" gehandelt hat. Vergleicht man die Maßangaben der Muster GMG II und GMG V, so sind die wesentlichen Abmessungen – Spannweite, Höhe, Flügelfläche – alle gleich, nur die Länge variiert auf Grund der unterschiedlichen Motortypen. Von daher spricht nichts dagegen, daß die GMG V eine umgebaute GMG II war. Nennenswerte Abweichungen zeigt die GMG V nur bei den Gewichten sowie bei der Höchstgeschwindigkeit, besonders mit BMW-Triebwerk (vgl. die im Anhang genannten Technischen Daten der beiden Muster):

Vergleich	GMG II	GMG V As 16	GMG V BMW Xa	
Rüstgewicht	kg	275	300	300
Zuladung	kg	225	230	230
Fluggewicht	kg	500	530	530
Höchstgeschwindigkeit	km/h	136	140	160
Reisegeschwindigkeit	km/h	130	130	140

Als die oben erwähnte Notlandung stattfand, besaß die D-3368 vermutlich noch den Boxermotor Argus As 16, mit dem die Maschine schon auf der DELA ausgestellt war. Bei dem Kopfstand mit nachfolgendem Überschlag dürfte das Triebwerk am meisten abbekommen haben und nicht mehr reparabel gewesen sein – denn es fehlte an Ersatzteilen, weil der As 16 nicht in Serie gegangen war. Deshalb erhielt das Flugzeug nach erfolgtem Wiederaufbau einen Sternmotor BMW X a, für den Haller die GMG V ja alternativ konzipiert hatte. Wann die Reparatur abgeschlossen war und das Flugzeug wieder zugelassen wurde, ließ sich nicht mehr ermitteln. Fest steht nur, daß die Maschine nicht wieder ihr altes Kennzeichen D-3368 erhielt, sondern die neue Zulassung D-EMMY bekam. Inzwischen hatte das RLM nämlich die bisherige Luftfahrzeugrolle mit Nummernzulassungen (LFR-B) geschlossen und ein neues Kennzeichensystem eingeführt, welches auf einem Buchstabencode basierte (LFR-C) und zum 1. April 1934 in Kraft getreten war. Flugzeuge mit Nummernkennzeichen mußten bis spätestens Jahresende 1934 auf Buchstabenzulassung umgestellt sein.

An dieser Stelle sei noch ein Exkurs über Theo Breuning eingefügt, der auch die GMG V betrifft:

Wie schon weiter oben erwähnt, hatte Breuning sich 1934 in Berlin als Spezialist für Fliegerkarten selbständig gemacht, und die GMG V wurde dabei zu einem wichtigen Arbeitsmittel für ihn. Als Flieger kannte Breuning aus eigener Erfahrung die Probleme, die ein Pilot in einer engen Kanzel hat, wenn er ein größeres Kartenblatt handhaben muß. Dies brachte ihn auf die Idee, einen sehr handlichen, nach allen Richtungen ausfaltbaren Bordatlas (Flip-Flap-Faltung) zu entwickeln, der

1936 aus der Taufe gehoben wurde und sich in Fliegerkreisen bis in die 1960er Jahre als Jeby-Bord-Atlas großer Beliebtheit erfreute. Seit seiner Zeit bei der Akaflieg Stuttgart trug Theo Breuning den Spitznamen "Jeby", und dieser Name wurde zu seinem Markenzeichen: Sein Verlag für Fliegerkarten in Berlin-Mariendorf firmierte bis mindestens 1962 als Jeby-Verlag Theo Breuning.

Bei Einführung seines Bordatlasses im Jahr 1936 erklärte "Jeby" Breuning: "Das Wesen des Jeby-Bord-Atlas ist nicht das Kartenmaterial, sondern die Faltung, welche die stets fortlaufende Übersicht in jede Himmelsrichtung bietet. Ich habe diese Faltung auf rund 10.000 Überlandkilometern im Reisekabrioletflugzeug ausgeknobelt und erprobt." Das von ihm erwähnte Reisekabriolet war die GMG V.

Zu einer Wiedersehensfeier von ehemaligen Akafliegern der TH Stuttgart auf der Wasserkuppe im August 1936 reiste Theo Breuning mit seinem "Reisekabrioletflugzeug", der GMG V D-EMMY, ohne Begleitung von Berlin an. Vor allem wollte er seinen Kameraden damit zeigen, welch praktischen Nutzen der Jeby-Bord-Atlas hatte, wenn man allein unterwegs war.

Damit wieder zurück zum Thema GMG V.

Die letzten Informationen über die Maschine stammen aus dem Jahr 1937. In diesem Jahr wurde im Rahmen des jährlich stattfindenden Deutschlandflug-Wettbewerbs ein besonderer "Sternflug für Sportflieger mit eigenem Fluggerät nach Rangsdorf" (bei Berlin) veranstaltet, der vom 23. bis 27. Juni 1937 ausgetragen wurde. Zur Teilnahme an diesem Wettbewerb war unter der Startnummer P7 eine GMG V gemeldet, ausgerüstet mit BMW Xa-Motor. Und der Bewerber war kein anderer als Theodor Breuning aus Berlin. Neben allem flugsportlichen Ehrgeiz dürfte Werbung für den Jeby-Bord-Atlas der Hauptgrund dafür gewesen sein, daß Breuning mit seiner D-EMMY an dem Sternflug teilnahm. Er war auch der einzige unter den insgesamt 18 gestarteten Teilnehmern, der allein flog – also ohne einen Orter (Navigator) an Bord. Allerdings war ihm im Wettbewerb kein Erfolg beschieden, denn gegen seine Konkurrenten mit ihren leistungsstarken Flugzeugen hatte Breuning keine Chance auf einen der vorderen Plätze. Zwar schieden unterwegs noch 5 Teilnehmer aus, aber seine GMG V kam mit insgesamt 6 Punkten nur auf den 13. und letzten Platz. Immerhin konnte Breuning aber beweisen, daß es möglich war, ohne Orter und sich nur auf seinen handlichen Jeby-Bord-Atlas verlassend, ins Ziel zu kommen.



GMG V - Haller mit der D-EMMY, Zulassung aufgenommen etwa 1936/37. Als Triebwerk diente ein Fünfzylinder-Sternmotor BMW X a.

(Slg. Ott/ADL)

Über den endgültigen Verbleib der letzten GMG waren keine Nachrichten in Erfahrung zu bringen.

Für die Luftfahrthistorie bleibt noch eine Frage: Warum wurde die letzte Konstruktion als GMG V bezeichnet? Wo blieben die Muster GMG III und IV? Eine mögliche, aber bisher nicht beweisbare Annahme ist, daß die beiden großen Segelflugzeuge "Darmstadt I" und "Württemberg" werksintern als Typ III und IV bezeichnet wurden. Werk-Nummern zählte GMG leider nur bei Motorflugzeugen.

Oder lagen zwischen der GMG II und GMG V irgendwelche Projekte, die nicht zur Ausführung kamen?

In dem nachfolgend abgedruckten Werbeprospekt für die GMG V gab die Firma Haller-Flugzeuge an: Auf die erste Type GMG I "folgten durch ständige Verbesserung der Flugleistungen die Typen II, II a, III und IV". An der Verläßlichkeit dieser Information erheben sich allerdings leise Zweifel, denn von den damals bei GMG aktiv beteiligten Zeitzeugen konnte sich keiner an eine GMG III oder GMG IV erinnern. Möglicherweise handelte es sich bei der Aussage im Haller-Prospekt nur um eine etwas vollmundige Werbebotschaft, um das Muster GMG V als Gipfel einer langen Entwicklungsreihe darzustellen.

Wie auch immer, die Frage läßt sich anhand der verfügbaren Quellen nicht abschließend beantworten.



Wiedergabe eines Prospekts, dem Ing. Rudolf Haller versuchte, Käufer für die GMG V zu finden.



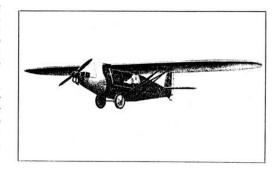
Auto und Flugzeug sind heute keine Konkurrenten mehr, im Gegenteil, sie ergänzen sich gegenseitig, denn jedes ist für einen anderen Zweck geschaffen. Der heus tige Zivilflieger fährt in seinem Auto zum Flugplatz und startet mit seinem Flugzeug zum Überlandflug. Unabhängig von Zeit, unabhängig von schlechten Straßenverhältnissen, frei von dichtem Straßenverkehr, kann er die Schönheiten der Natur geniesen und dabei trägt ihn seine Maschine schnell an das gewünschte Ziel.

In verschiedenen Staaten ist das Sportflugzeug von heute ebenso populär wie das Auto. Auch unser Volk besitzt eine außerordentliche Flugbegeisterung, das zeigt das erstaunliche Anwachsen der Flugbewegung in den letzten Jahren. Die meisten Versuche, ein Flugzeug für jedermann zu schaffen, mußten aber an dem hohen Anschaffungspreis derartiger Maschinen scheitern. Unsere Zeit, zumal in Deutschland, verlangt ein billiges und dabei leistungsfähiges Gebrauchsflugzeug.

Durch die Anregung des Obersling. Rud. C. Haller, der die technische und konstruktive Oberleitung der Firma G. M. G. hat, ist es gelungen, ein billiges, bequemes und leistungsfähiges Flugzeug zu schaffen, welches eine Weiterentwicklung der bekannten G. M. G. 1, 2, 3 und 4 darstellt und unter der Bezeichnung G. M. G. V Haller auf dem Markt ist. Dieser neue Typ ist aerodynamisch bis ins Kleinste äußerst günstig durchgebildet, wodurch mit verhältnismäßig geringer Antriebskraft größtmöglichste Flugleistung erreicht wird. Damit auch den höchsten Ansprüchen in Bezug auf Bequemlichkeit Rechnung getragen wird, wurde der neue Typ als Kabinenflugzeug ausgebildet, was durch die schon gegebene Bauart des Rumpfes einfach und sehr zweckmäßig zu erreichen war. Gleichzeitig wurde dadurch, daß im Kabinenraum die Spanten bis zur Brücke durchgeführt werden konnten, eine viel höhere Festigkeit erreicht. Diese erhöhte Festigkeit wurde auch bei den übrigen Bauteilen berücksichtigt, so ist der Rumpf in seinem Gesamtaufbau sehr solide durchkonstruiert und ausgeführt. Auch in Bezug auf das Tragwerk wurde den erhöhten Ansprüchen Rechnung getragen, so sind die Flächen zweiholmig gebaut und bis zur Hinterkante des hinteren Holmes mit Sperrholz beplankt. Die Abstrebung der Flächen gegen den Rumpf erfolgt nicht mehr durch einfache, sondern durch N. Streben. Die ganz hervorragenden Flugeigenschaften der früheren Typen wurden beis behalten, die Leistung jedoch nochmals bedeutend erhöht.

Auch alle sonstigen bewährten Bauteile, wie Fahrgestell, Leitwerk usw. wurden beibehalten und aus den vielen Erfahrungen der früheren Typen und den langjährigen praktischen Bauerfahrungen ein Flugzeug geschaffen, welches alles das besitzt, was der heutige moderne Flugsport fordert.

Der Verkaufspreis des neuen Flugzeuges G. M. G. V "Haller", das mit Argus As 16 Motor ausgestattet ist, beträgt RM. 6920 .-. Dieser Preis ist nur möglich durch eine bis ins kleinste Detail durchorganisierte Betriebsführung, bei möglichst rationeller Serienherstellung dieses Flugzeuges.



#### 1. Einfachheit

#### 2. Sicherheit

#### 3. Bequemlichkeit

#### 4. Sparsamkeit

sind die markanten Merkmale des G. M. G. V "Haller" Flugzeuges.

#### 5. Bayart als Hochdecker

Die Hochdecker-Bauart bietet viele Vorteile. U. a. die Sicht nach unten ist nicht durch den Tragflügel verdeckt, was bei Überlandflügen und Landungen von größter Bedeutung ist.

#### 6. Kabinenbauart, ähnlich dem Auto-Cabriolett

Der Pilot braucht sich nicht mehr in Lederzeug und Schutzanzug zu hüllen, wenn er fliegen will, sondern kann mit Straßenanzug und Hut im geschlossenen Flugzeug fliegen. Durch die Kabine ist auch ein Flug bei ungünstigem Wetter möglich, da der Führer und Passagier den Unbilden der Witterung nicht mehr ausgesetzt ist. Die breiten Fenster an jeder Seite sind als Schiebefenster ausgebildet, sodaß das Flugzeug auch als offene Sportmaschine geflogen werden kann.

#### 7. Komfortable Ausstattung

Die beiden Sitze sind gepolstert. Das Armaturenbrett, in vornehmer und gediegener Ausstattung, eine Höchstleistung. Abschließbarer Gepäckraum, Kartenbrett etc. vervollständigen die Ausrüstung.

#### 8. Gute Flugleistung

Hohe Reisegeschwindigkeit 132 Std/km mit nur 40 PS oder 145 km mit 60 PS-Motor. Gute Steigfähigkeit bei sehr geringer Landegeschwindigkeit von 60 km.

#### Vielseitige Verwendungsmöglichkeit

Sports und Reiseflugzeug, gleichzeitig auch bestgeeignetes Schulflugzeug mit Doppelsteuer. Durch Kabinens bauart als Photos Flugzeug mit Dunkelkammers Einrichtung oder als Vermessungsflugzeug verwendbar.

#### 10. Niedriger Anschaffungspreis

und niedrige Betriebskosten. Die jährlichen Unterhaltskosten sind durch den geringen Brennstoffverbrauch des leichten Motors (13 Ltr. pro Flugstunde) äußerst gering. Die Betriebskosten sind ungefähr die eines mittelstarken Wagens. Ganz besonders günstig wirkt sich aber der geringe Preis auf die Amortisation, sowie Versicherungsprämie aus.



Der Flugzeugbau Gebrüder Müller kann als eine der ältesten deutschen Flugzeugfirmen auf eine fast 25 jährige Tätigkeit im Bau von Motora und Segelaflugzeugen zurückblicken. Bereits im Frühjahr 1908 trat der spätere Staatssekretär Dr. ing. h. c. August Euler an die Firma G.M.G., – die sich damals hauptssächlich der Möbelfabrikation widmete – mit den sersten. Pläpen eines Motorflugzeuges harzn. Nach ersten Plänen eines Motorflugzeuges heran. Nach einigen Versuchsbauten entstand das erste Motor-

"Flugschüler" sich ihrem Lehrer August Euler anvertrauen. U. a. auch Prinz Heinrich von Preußen, ein begeisterter Anhänger des Flugwesens.
Bis zum Kriegsausbruch wurden etwa 100 Flugzeuge neu gebaut, zahlreiche Typen umgebaut und überholt. Im Herbst 1914 wurde das zweimotorige Orsinus-Großflugzeug gebaut, eine für damalige Verhältnisse in ihren Ausmäßen ungewöhnlich große Maschine.
In der Erkenntnis, daß durch den Wunsch fliegen zu können, ein großer Interessentenkreis, gerade der Sportt fliegerei, zugeführt wurde, ging der Flugzeugbau G. M. G. schon während des Krieges an die Entwicklung eines leichten Doppeldeckers. Leider konnte diese Maschine nicht in größerer Zahl herausgebracht werden, da derzeit alle Motoren für die militärische Luftfahrt verwendet werden mußten. Die Auswirkungen des Versailler Vertrages unterbanden jede Bautätigkeit in den nächsten jahren.
Nachdem durch das Pariser Luftfahrtabkommen die Fesseln der deutschen Luftfahrt etwas gelockert waren, konnte auch die Firma G. M. G. mit der Entwicklung eines neuen Sportflugzeuges beginnen. Die in der Zwischenzeit für einige Fliegergruppen von G. M. G. erbauten Segelflugzeuge, deren Leistung aus den Rhön-Wettbewerben bekannt sind, zeigten die Wege, die zum Entwurf eines leichten und preiswerten Sportflugzeuges führen mußten.
Das erste Flugzeug G. M. G. I konnte infolge seiner guten aerodynamischen Durchbildung und der hervorragenden Flugeigenschaften bereits mit 35 PS Flugleistungen entwickeln, die vordem von Flugzeugen mit dreifacher Motorstärke kaum erreicht waren. Leider war aber in Deutschlahd die Entwicklung des Leichtflugzeugmotors noch sehr im Rückstande und die Beschaffung von ausländischen Motoren entsprechender Stärke oft mit Schwierigkeiten verknüpft. Die Unterhaltungskosten dieser Motore standen oft in keinem Verhältnis zum niedrigen Anschaffungspreis des Flugzeugesebst, sodaß ein wirtschaftlicher Betrieb nur schwer möglich war. Trotzdem konnte die erste Type G. M. G. erfolgreich weiter entwickelt werden. Es folgten durch ständige Verbes

TYPEN-TAFEL G. M. G. V - Haller

Rumpf: Holzbauart mit ovalem Querschnitt. Sitze hintereinander angeordnet in geschlossener Kabine,

deren obere Seitenwände als Schiebefenster ausgebildet sind, sodaß das Flugzeug auch als

offene Sportmaschine geflogen werden kann. Gepäckraum, Kartenbrett im Führerraum.

Tragwerk: Hochdecker mit NeVerstrebung. Sperrholzbeplankung von Nase bis Hinterholm, aerodynae

misch ausgeglichenes Querruder.

Leitwerk: Gedämpftes freitragendes Höhen- und Seitenleitwerk.

Fahrwerk: Radachse federnd in zwei Schlitzen zweier kräftiger Stutzen gelagert. Auf Wunsch breites Fahrgestell, Eetoille Achse.

Triebwerk: Der Einbau jedes 40-60 PS Motors mit Luftkühlung ist möglich. Motorverkleidung: NACA-

Haube oder Towendring, je nach Motorform. Normale Ausführung mit BMWXa oder

Argus AS 16.

Hauptdaten: Spannweite 11 m Tragende Fläche 16 qm

> Länge 6,8 m Rüstgewicht ca. 300 kg Höhe 1,8 m Zuladung " 230 kg Seitenverhältnis 1:7,5 m Fluggewicht 530 kg Flächenbelastung 33 kg/qm

Leistungen

Höchstgeschwindigkeit 160 km/Std.

mit BMW X a: Reisegeschwindigkeit 145 " "

Landegeschwindigkeit 62 " "

Leistungen mit Argus AS 16:

145 km/Std. Höchstgeschwindigkeit

132 " " Reisegeschwindigkeit Benzinverbrauch

AS 16 13 kg/h. Landegeschwindigkeit 60 ,, ,,

Flugdauer mit normaler Brennstoffüllung im Reiseflug ca. 7 Std.

Konstruktive Anderungen vorbehalten.

#### Lieferbedingungen:

Die Lieferung erfolgt ab Werk auf Rechnung und Gefahr des Bestellers.

#### Zahlungsbedingungen:

50% des Kaufpreises bei Bestellung, Rest bei DVL-Abnahme des Flugzeuges im Werk.

#### Sämtliche Zahlungen

sind an die Firma Haller Flugzeuge, München 2, zu leisten. Durch diese Firma erfolgt der unumschränkte Allein-Verkauf der G. M. G. - Erzeugnisse.

Der Preis des compl. Flugzeuges 

AS 16 Argus-Motor " 2000.-

RM 6920.-

#### Die Firma

Während die meisten deutschen Flugzeugwerke Industriefirmen waren und als Mittelpunkt einen genialen Konstrukteur, einen großen Flieger oder Top-Manager hatten, unterschieden sich die GMG davon grundsätzlich. Hier war ein solider Handwerksbetrieb tätig, ein Familienunternehmen, wo in mageren Zeiten auch die Frauen mit Hand anlegten. Die Verbindung zur Akaflieg, zu Martens, zu den Ortsvereinen ließ eine Art von "Rhöngeist" verspüren. Konstrukteure und Einflieger waren nur von Fall zu Fall dabei, die Flugzeugführer oft "ehrenamtlich" aus Freude am Fliegen. Die Kunden kaum vermögende Leute, sondern mehr flugbegeisterte Idealisten. Immerhin haben die GMG neben vielen Gleit- und Segelflugzeugen innerhalb von zwei Jahren mindestens 17 Motorflugzeuge hergestellt und an zufriedene Abnehmer verkauft. Piloten und Wissenschaftler konnten bei richtigem Umgang mit den Maschinen beachtliche Leistungen erfliegen, wie sie lobend bestätigten.

Auf der Negativseite ist in erster Linie der Motor zu nennen, wegen der Zeitumstände gelang es nicht, einen besseren Ersatz zu finden. Die wenigen Unfälle konnten dem Herstellerwerk nicht angelastet werden. Sie waren durchaus "luftfahrtüblich".

Schließlich lief die Zeit des Flugzeugbaus bei GMG in eine der größten Wirtschaftskrisen hinein, durch die andere deutsche Flugzeugwerke bis an oder in den Ruin gebracht wurden.

Nachdem bei GMG nun auch trotz Hallers Vorstoß keine Wiederbelebung des Flugzeugbaues eintrat, ließen sich einige der angelernten Flugzeugschreiner für den Paddelbootbau bei der Wehrmacht verpflichten, andere machten sich selbständig.

Mit dem Umbruch 1933 kamen bald Aufträge des Arbeitsdienstes zum Bau von Bettgestellen und Spinden, und ab 1936 Bestellungen für Munitionskisten. Sie nahmen im Kriege bald einen solchen Umfang an, daß 80 bis 100 Leute nur damit beschäftigt waren und der Möbelbau auf ein anderes Gelände am Bahnhof verlegt werden mußte. Nach Bombenschäden 1945 entstand in den Nachkriegsjahren eine neue Anlage, in der nunmehr die Söhne der Gebr. Müller die Herstellung von Türen, Fenstern und Holzwänden betrieben. Vom Flugzeugbau blieben nur Erinnerungen und der Adler im Firmenzeichen.

Mit dem Jahresende 1989 schloß die Firma GMG schließlich für immer ihre Pforten.



Nach dem zweiten Weltkrieg blieben der Firma GMG vom Flugzeugbau nur Erinnerungen und der Adler im Firmenzeichen

# ANHANG

# DVL-Bescheinigung über die Musterprüfung der GMG II im Jahr 1928

Flugzeugbau Gebr. Müller Griesheim bei Darmstadt

2. Blatt zum Brief vom

## Abschrift.

Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt E.V.

Berlin-Adlershof, den 27.10.28.

Bescheinigung

über die

zusätzliche Musterprüfung

eines

Land - Sport - Bindeckers

mit

einem Motor (Anzani 3 Zyl.) und einer Schraube

Bsaba 005 14 31 42 28

Werkbezeichnung: GMG II

Hersteller: Gebr. Müller Flugzeugbau, Griesheim b/Darmstadt.

Anerkannt!

Berlin, den 5. Februar 1929

Der Reichsverkehrsminister.

Im Auftrag

gez. Dahlmann.

Stempel

L 8 Z 191/M.

Samuelast Single 8:5.19

E.V.

Deutsche Versuchsunstalt für Luftfahrt

Berlin - Adlershof.

Lufttüchtigkeitsschein

für das Flugzeugmuster

```
Ausfertigung: 2
                                              Klasse:
                                                        P 3
           Verwendungs- und Beanspruchungsgruppen:
                                    Werkbezeichnung:
                                                        GMG II
                                                        Gebr. Müller, Flugzeugbau
                                         Hersteller:
                                                        Griesheim b/Darmstadt
                                            Wohnsitz:
                                                        Esaba 005/14/31/42/28
                                    DVL-Bezeichnung:
                                             Gattung;
                                                        Land - Flugzeug
                                    Zahl der Flügel:
                                                        Anzani 3 Zyl.
                                          Baumuster:
             DVL-Bezeichnung, Betriebstüchtig-
                                    keitsschein vom:
                                                        nicht geprüft
      Mo-
                                                        35
                        Nennleistung je Motor (PS):
     toren
                                              Anzahl:
                                                        35
                              Gesamtleistung N (PS):
                                                        Rumpfspitze
                                                Lage:
                                              Anzahl:
ieb-
       Luft-
                                                        Rumpfspitze
                                                Lage:
     schrau-
erk
                                             Antrieb:
                                                        unmittelbar
       ben
                                                        Kraftstoff & hmierstoff
                                              Anzahl:
                                                                          5
       Be-
                                   Gesamtinhalt (1):
                                                        45
             Erreichbare Betriebsdauer bei
     hälter
                                   Voll-Leistung (h):
             Abmessungen über alles (Breite, Länge
                                                        11000-6160-1750
                                          Höhe (mm):
                                                       Landflugzeug
                                                        285
Gewinte
                                   Rüstgewicht (kg):
                                                        215
                                      Zuladung (kg):
nac ... DIN L 22)
                Höchstzulässiges FluggewichtG(kg):
     Höchstzulässige Zahl der Insassen
                               (einschl. Besatzung):
                                      Fläche F (m2):
                                                       16
                   Flächenbelastung G/F (kg/m<sup>2</sup>):
Leistungsbelastung G/N (kg/PS):
                                                        31,2
                                                       14,3
2,2
                       Flächenleistung N/F (PS/m2):
                        Steiggeschwindigkeit (m/s):
                                                       1,6 bei Luftwichte=1,1
                                                                           kg/m3
Irgebnisse
                                                       136 "
                                                                    = 1,19
                    Wagerechtgeschwindigkeit(km/h):
ler Flug-
                                    Gipfelhöhe (km):n.gem.entspr." =
.eistungs-
                                                       Rollstrecke (m)
                                                                         Ges.
rüfung
                                                                       Strecke bis
            Abflugleistung bei Luftwichte = 1,2
                                                                       20 m Höhe (m)
                                               kg/m^3:
                                                       150
                                                                         410
                                                       Flügel, Rumpf,
ei Stückprüfung zu kennzeichnende betriebswich-
                                                                Motorvorbau.
                        tige Teile(DVL-Bleisiegel):
```

2. Blatt zum Brief vom

Abschrift.

Höchstzulässige Geschwindigkeit 200 km/h.

Be merkungen Vorbehalte: Besonders zu überwachende

Bauteile:

Dauer der Musterprüfung vom - bis: 19.April 1928 - 27. Oktober 28.

Das Flugzeugmuster wird nach dem heutigen Stande der Technik für lufttüchtig erklärt, mit dem Vorbehalt, dass die Betriebstüchtigkeit des Motorenmusters nachgewiesen wird.

Ort und Tag: Adlershof, den 30. Okt. 1928.

Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt E.V.

gez. Unterschrift.

Samstaoti Sia 8. 5. 29

Samstaoti Sia 8. 5. 29

July Junglinniflux

Hinweis: Wer mehr wissen möchte über die von der DVL verwandten Musterbezeichnungen, wie hier etwa Esaba 005 14 31 42 28 für die GMG II, dem sei der Bericht "Ein Vogel namens "Eptaba" - die DVL-Musterbezeichnungen" zur Lektüre empfohlen, zu finden auf der ADL-Homepage in der Rubrik "Frühere Artikel".

# Flugzeugfertigung bei GMG

# GMG eigene Flugzeugmuster

Werk -Nr.	Тур	Triebwerk	Zulas- sung	Zeitpunkt	Informationen		
1	GMG I	Anzani 3A2	D-1122	>05.1927	Zulassung für Westpreußischer Verein für Luftfahrt, Marienburg, Name "Marienburg".		
				17.06.1927	Absturz in Danzig.		
				07.1927	Eigner: Linzer Fluggesellschaft mbH, Linz (Österr.)		
2	GMG I	Anzani 3A2	ohne	20.05.1928	Totalschaden bei einer Notlandung nahe Blumau (Oberösterreich).		
3	GMG I	Anzani 3A2	D-1224	>08.1927	Zulassung für GMG.		
				23.02.1928	Absturz auf dem Flugplatz Darmstadt, Flugzeugführer Friedrich Jährling getötet.		
				10.1927	Zulassung für Westpreußischer Verein für Luftfahrt, Marienburg, Name "Marienburg".		
4	4 GMG I Anzani 3A2	Anzani 3A2	D-1269	16.06.1929	Absturz durch Flügelbruch in Stuhm (Westpreußen), Flugzeugführer Ferdinand Schulz und Begleiter Bruno Kaiser getötet.		
			ohne	10.1927	Lieferung per Bahn nach Werdohl		
_	5 GMG I A	Anzani 3A2	.2 D-1271	>01.1928	Zulassung für Arthur Hemicker, Kierspe (Westf.).		
5				>01.1929	Halter: Hans Schmidt, Dortmund.		
				?	Verbleib unbekannt.		
6	GMG I	GMG I Anzani 3A2		I Anzani 3A2	D-1331	02.1928	Zulassung für G.H. Bergmann Sport- und Reklameflug, Heidelberg.
				06.1932	Zulassung zurückgezogen.		
7	GMG La	GMG I a Anzani 3A2 D-1373	04.1928	Zulassung für Hugo Schneider, Sehma/Erzgebirge (Heimathafen: Zwickau), Name "Industriestadt Aue".			
				1931	noch in Betrieb. Späterer Verbleib unbekannt.		
		ABC		06.1928	Zulassung für Anton Düll, Mannheim		
	GMG I a	"Scorpion II"		11.1929	Absturz in der Pfalz, als "zerstört" in den NfL gestrichen		
8	CMC II -	II a ABC "Scorpion"	D-1432	03.1932	Wiederaufbau als Muster GMG II a, neuer Eigentümer Adam Knöll, Altheim b. Dieburg (Heimatflughafen: Darm- stadt).		
	GMG II a			~ 05.1933	Übernahme durch DLV-Ortsgruppe Darmstadt-Griesheim		
				?	In Griesheim abgestellt und vermutlich verschrottet		

9	9 GMGIa	Anzani 3 Zyl.	D-1457	07.1928	Zugelassen für Mecklenburgischer Aero-Club, Rostock. Name: "Rostock".	
		-		22.02.1929	Absturz am Flugplatz Warnemünde.	
		Anzani 3 Zyl.	D-1421	08.1928	Zugelassen für Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft e.V., Berlin. Halter: Forschungs-Institut der Rhön-Rossitten-Gesellschaft, Darmstadt und Wasserkuppe (Rhön).	
10	ana u			~ II.1932	Nach Beschädigung im Sommer 1931 Umbau in Einsitzer, mit doppelholmigem Flügel. Neuer Motor. Fertigstellung im Frühling 1932.	
10	GMG II	BMW X a		~ 8.1933	Halter: Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug, Darmstadt.	
				11.1936	Zulassung nicht erneuert.	
			ohne	1944	Verlagert von Darmstadt nach Ainring in Oberbayern. Abgestellt auf dem Flugplatz Bad Reichenhall, dort 1945 von amerikanischen Truppen erbeutet.	
		Anzani 3 Zyl.			07.1928	Zugelassen für Arthur Martens, Frankfurt/M.
			D-1420	10.07.1929	Absturz in Frankfurt/M., Pol.Hptm. Edgar Müller getötet, Begleiter Möhlau-Thorbecke schwer verletzt.	
	11 GMG II		ohne	III.1929	Kauf des Flugzeugwracks durch Franz Schreiber, Kelsterbach, gegen ein geringes Entgelt.	
11				1929-1932	Wiederaufbau.	
				17.04.1932	Einfliegen durch Dipl.Ing. Peter Riedel auf dem Flugplatz Darmstadt-Griesheim.	
				~ 1939/40	Eingelagert in einem Speicher in Kelsterbach.	
				~ 1945	Zerlegt und als Brennmaterial verwertet.	
				08.1928	Zugelassen für Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft e.V., Berlin.	
		Anzani 3 Zyl.  G II  Salmson AD 9	Anzani 3 Zyl.		12.1929	Halter: Preußisches Aeronautisches Observatorium Lindenberg.
	12 GMG II		D-1467			Neuer Eigentümer: DLV Berlin. Halter: DLV-Fliegerortsgruppe Beeskow (Mark).
12				~ 1934	Umbau auf neuen Motor.	
				?	Verbleib unbekannt.	

				09.1928	Zugelassen für Westpreuß. Verein für Luftfahrt, Marienburg, Name "Germania".
				>09.1929	Halter: Gustav Schritt, Marienburg.
13 GMG II	Anzani 3 Zyl.	D-1510	Ende 1930	Übernahme durch Akademische Fliegergruppe der T.H. Danzig e.V., als Pfand für einen Kredit der Akaflieg an Gustav Schritt.	
		-		15.09.1931	Überführung von Marienburg nach Danzig, dort zunächst in der Flugzeughalle abgestellt.
			YM-AA <mark>0</mark>	1932	Neu zugelassen in Danzig, Eigentümer: Akademische Fliegergruppe der T.H. Danzig e.V
				?	Verbleib unbekannt.
				01.1929	Zugelassen für Gebrüder Müller Flugzeugbau, Griesheim bei Darmstadt.
		ADC		> 05.1929	Halter: Ing. Anton Düll, Mannheim.
14	GMG II a	ABC "Scorpion"	D-1556	27.05.1929	Zerstört bei Notlandung in Speyerdorf (Bez. Neustadt a.d. Haardt), Flugzeugführer Dépalliére unverletzt bis auf leichte Hautabschürfungen
				12.1929	in der Luftfahrzeugrolle als "zerstört" gestrichen.
		Anzani 3 Zyl.	D-1667 D-YBAK	06.1929	Zugelassen für Mecklenburgischer Aero-Klub, Rostock. Name: "Rostock" (?)
		Salmson AD 9		06.1932	Umbau auf neuen Motor.
15	GMG II			>10.1933	Neuer Eigentümer: DLV Berlin. Halter: Flieger-Ortsgruppe Rostock-Warnemünde.
				> 01.1935	Neues Kennzeichen.
				10.1935	Schwer beschädigt bei der Landung, vermutlich nicht wieder aufgebaut.
				06.1929	Zugelassen für Gebrüder Müller Flugzeugbau, Griesheim bei Darmstadt.
			D-1653	08.1929	Neuer Eigentümer: Josef Schiller, Bonn
	16 GMG II			08.1931	Neuer Eigentümer: "Sturmvogel" Flugverband der Werktätigen e.V., Halter: Ortsgruppe Darmstadt.
16				05.1933	Neuer Eigentümer: Akademische Fliegergruppe an der Universität Kiel e.V. Name "Nord-Schleswig".
				02.1934	Neuer Eigentümer: DLV Berlin. Halter: Flieger-Ortsgruppe Kiel.
				1934	Umbau auf neuen Motor.
	Salmson AD 9			?	Verbleib unbekannt.

		Statax S 2	ohne	08.1929	Maschine in einer Gewerbeschau in Darmstadt-Griesheim ausgestellt.
	GMG II	Statax S 2,	СН 237	01.1930	Immatrikuliert in der Schweiz für Dr. F. Hansen, Statax- Motor AG, Zürich.
		Statax S 3		24.05.1932	Exmatrikulation im Schweizer Register als "verkauft".
17				0509.1932	Umbau auf Muster GMG V in Griesheim, neuer Motor.
1/		Argus As 16	D-3368	>03.1934	Zulassung für Theodor Breuning, München
	GMG V			07.1934	Notlandung wegen Motorstörung. Flugzeug schwer beschädigt, aber offenbar wiederaufgebaut.
		BMW X a	D-EMMY	>1936	Eigentümer weiterhin Theodor Breuning.
				06.1937	Teilnahme am Sternflug nach Rangsdorf, weiterer Verbleib unbekannt.
?	GMG II	Opel- Raketen- triebwerk, Schub 70 kp	ohne	0607.1929	Einbau eines Opel-Flüssigraketentriebwerks. Nach Standläufen auch Flugversuche in Rüsselsheim auf der Opel-Rennbahn. Flugzeug danach nicht mehr lufttüchtig.

# Andere bei GMG gebaute Flugzeuge

Тур	Zulas- sung	Triebwerk	Zeitpunkt	Eigentümer, andere Informationen	
Darm-		Segelflugzeug	1927	Hergestellt für Akaflieg Darmstadt, Name "Darmstadt I".	
stadt D 17	keine	ohne Motor	1928	auf Expedition in den USA verkauft.	
Darm- stadt D 19	keine	Segelflugzeug ohne Motor	1928	Teilweise bei GMG und teilweise durch Akaflieg Darmstadt gebaut, Name "Darmstadt II".	
Martens D-1225		DKW 12/16 PS	08.1927	Zulassung reserviert für Arthur Martens, Frankfurt/Main. Name: "Hans Huckebein I".	
			09.1927	Teilnahme am Sachsenflug-Wettbewerb ausgesetzt wegen fehlender amtlicher Zulassung.	
MM 3			>02.1928	Umbau auf neuen Motor.	
	ohne	Douglas 600 ccm	12.02.1928	Beim Landen im Flughafen Frankfurt-Rebstock in der Kurve abgerutscht und zerstört, Flugzeugführer Koch unverletzt.	
Württem- berg	keine	Segelflugzeug ohne Motor	1928	Hergestellt für Württembergischer Luftfahrt-Verband, Stuttgart. Im Aufbau ähnlich Darmstadt D 15 und D 19.	

Außerdem eine größere Anzahl (wahrscheinlich mehr als 25) Schulgleiter Typ "Zögling" für DLV-Mitgliedsverbände.

# Zeichenerklärung:

- > mindestens seit
- ~ wahrscheinlich

#### **Technische Daten**

	GMG I	GMG I a	GMG II	GMG II Statax	
Spannweite	11,00	11,00	11,00	11,00	m
Länge	6,50	6,50	6,16	6,50	m
Aerodynamische Fläche	16,00	16,00	16,00	16,00	m <sup>2</sup>
Rüstgewicht (Rüstmasse)	260 ¹)	260	275 ³)	280 <sup>4</sup> )	kg
Fluggewicht (Flugmasse)	450	450	500	500	kg
Höchstgeschwindigkeit	130 ¹)	130	136	150	km/h
Reisegeschwindigkeit	125	125	130		km/h
Landegeschwindigkeit	50 ¹)	50	60		km/h
Steigzeit auf 1.000 m	10,0	10,0	7,6		min
Gipfelhöhe	3.100 <sup>2</sup> )		5.500	5.000	m
Reichweite	450	520		500	km
Flugdauer (bei Vollgas)	4,0	4,0	5,0 ³)		h
Triebwerk	Anzani 3A2, 30/35 PS (22/26 kW)	Anzani 3A2, 30/35 PS (22/26 kW)	Anzani 3A2, 30/35 PS (22/26 kW)	Statax S-2, 40/42 PS (29/31 kW)	

	GMG V (BMW)	GMG V (Argus)	
Spannweite	11,00	11,00	m
Länge	6,50	6,80	m
Aerodynamische Fläche	16,00	16,00	m <sup>2</sup>
Rüstgewicht (Rüstmasse)	300	300	kg
Fluggewicht (Flugmasse)	530	530	kg
Höchstgeschwindigkeit	160	145	km/h
Reisegeschwindigkeit	140	128	km/h
Landegeschwindigkeit	62	60	km/h
Steigzeit auf 1.000 m	5,0	8,0	min
Gipfelhöhe			m
Reichweite	700	700	km
Flugdauer (bei Vollgas)	5,5	5,5	h
Triebwerk	BMW X a 54/60 PS (40/44 kW)	Argus As 16 35/40 PS (26/29 kW)	

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) In einer DVL-Datenmappe, autorisiert vom RVM 12.11.1927, wurden als Rüstgewicht 275 kg sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 124 km/h und eine Landegeschwindigkeit von 58 km/h genannt.

Hinweis: Die technischen Daten basieren auf GMG-Veröffentlichungen und dem Verkaufsprospekt für die Haller-GMG V sowie auf den Angaben im Taschenbuch der Luftflotten von Werner v. Langsdorff, Ausgaben 1927 – 1934, und auf Informationen aus diversen Fachzeitschriften der Jahrgänge 1927 bis 1933. Außerdem wurden die schon genannte DVL-Datenmappe vom 12.11.1927 und der DVL-Lufttüchtigkeitsschein vom 30.10.1928 als Quelle herangezogen.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup>) Gemessener Wert im Technischen Wettbewerb des Sachsenrundflugs 1927.

<sup>3)</sup> Im DVL-Lufttüchtigkeitsschein der GMG II vom 30.10.1928 waren das Rüstgewicht mit 285 kg und die Flugdauer mit 3,6 h angegeben.

<sup>4)</sup> Dieser Wert gibt das Leergewicht an und entstammt dem Programmheft zum Europarundflug 1930.

## Quellen

#### Bücher und Broschüren

Akaflieg Darmstadt, Jahresbericht 1928, S. 69.

Klaus Filthaut, Projekt RAK - das Raketenzeitalter begann in Rüsselsheim, Petershausen 1999.

Walter Georgii, Forschen und Fliegen, Tübingen 1954.

Klaus Griese, Luftfahrtgeschichte der Stadt Kiel, Kiel 2000.

Karl Knapp, Lebensbild der Gemeinde Griesheim, Griesheim 1965.

Volker Koos, Luftfahrt zwischen Ostsee und Breitling, Berlin 1990.

Hartmut Küper, Bonn-Hangelar, Geschichte eines Flugplatzes, Band 2, Siegburg 2005.

Richard Kutschera, Luftfahrt und Flugwesen in Linz, in: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz/Österreich, Linz 1962, S. 462ff.

Bruno Lange, Das Buch der Deutschen Luftfahrttechnik, Textteil, Seite 346, Mainz 1970.

Werner von Langsdorff, Taschenbuch der Luftflotten 1928/29.

Werner von Langsdorff, Sportfliegen, 182f., 1935.

Fritz von Opel, Die Geschichte der Raketen-Entwicklung und über Sinn und Grenzen der Technik, Festvortrag 1968, Sonderdruck des Deutschen Museums München.

Hans Zacher, Studenten forschen, bauen und fliegen - 60 Jahre Akaflieg Darmstadt, Darmstadt 1961.

Hans Zacher, Studenten forschen, bauen und fliegen - 80 Jahre Akaflieg Darmstadt, Darmstadt 1981.

#### Amtliche Verlautbarungen.

Reichsverkehrsministerium, Abt. Luftfahrt, Nachrichten für Luftfahrer, 1927, S.240, 1928, S.267f, 584, 653.

Reichsverkehrsministerium, Abt. Luftfahrt, Nachrichten für Luftfahrer, Veröffentlichungen zur Deutschen Luftfahrzeugrolle. ab Februar 1928.

Reichsverkehrsministerium, Abt. Luftfahrt, Rundschreiben an die für Luftfahrt zuständigen Länderbehörden aus den Jahren 1928 bis 1932.

Luftpolizeilicher Überwachungsdienst Ostpreußen, Vierteljahresberichte der Flugwache Marienburg, 1927-1932.

Flugüberwachung Bayern, Monatliche Start- und Landelisten für Flugplatz Schleißheim bei München, 1927.

Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL), Bauvorschriften für Flugzeuge (darin insbesondere Verwendungsgruppen, Beanspruchungsgruppen), August 1928.

Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL), Flugleistungstabellen der DVL, Febr. 1929.

Ausführungsbestimmungen zu der Ausschreibung "Deutschlandflug 1937", S. 24.

Reichsverband der Deutschen Flughäfen e.V., Rundschreiben betr. Gebührenfreiheit für DLV-Flugzeuge 10.1933 - 12.1934.

#### **Fachzeitschriften**

Flugsport 1927, S. 150-152, S.297f und Anzeigenseite in Heft 20.

1928, S. 362, 396, 427.

1929, S. 118 und Anzeigen in Heft 5. 1930, Anzeigen in Heft 5 und 23.

1933, S. 134ff.

Luftfahrt 1927, S. 255 f.

1928, S. 39.

ZfM, Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt

1927, S. 328 1929, S. 101 1932, S. 624 1933, S. 231f.

Luftwacht 1928, S. 74f, 213, 324, 480, 313, 538, 636

1929, S. 39 1330, S. 228, 232 1931, S. 40, 217 1932, S. 286, 408, 466.

Flugpost 1932, S. 11. Luftschau 1932, S. 337. Luftwelt 1937, S. 275 ff.

Schweizer Aero Revue 1929 und 1931.

Veröffentlichungen des Forschungsinstituts der Rhön-Rossitten-Gesellschaft, Darmstadt, 1928 – 1933.

Tätigkeitsberichte der Wissenschaftlichen Flugstelle des Preußischen Aeronautischen Observatoriums Lindenberg bei Berlin, 1929.

Beiträge zur Physik der freien Atmosphäre, Band 14/1928, S. 266 ff.

Österreich. Flugzeug-Historiker, ÖFH-Nachrichten Nr. 1/2007, S. 20 ff.

### **Archive**

Unterlagen aus dem Eidgenössischen Luftamt, Bern.

Unterlagen der Adam Opel AG, Rüsselsheim.

Hermann-Oberth-Raumfahrt-Museum in Feucht.

Archivunterlagen der ADL.

#### **Tageszeitungen**

Linzer Volksblatt und Linzer Tagespost, Linz (Österreich) 1927 – 1931.

Groß-Gerauer Kreisblatt, 1927.

Griesheimer Anzeiger, 1929,1930,1932,1978.

Darmstädter Zeitung 1929.

#### Schriftliche Auskünfte

Gerold Detter, in: Österreichischer Aero Club, Landesverband Oberösterreich, Sektion Motorflug, Linz 24.12.1981.

Hans Ballerstedt, Niederkassel-Rheydt, 21.11.82 und 17.12.82..

## Persönliche Mitteilungen und Unterlagen von den Damen und Herren

Heinrich Dieffenbach, Griesheim.

Meister Hinz, Akaflieg Darmstadt.

Wilhelm Jung, Griesheim.

Klaus-Georg Kandt, Lautertal/Odenwald.

Adam Knöll, Darmstadt.

Dr. Walter Kopp, Allertshofen/Odenwald.

Valentin Laubenheimer, Griesheim.

Meister Richard Mihm, Fulda.

Arthur Müller, Darmstadt.

Frau Elisabeth Müller sen., Griesheim.

Helmut Müller, Griesheim.

Werner Müller, Griesheim.

Heinrich Oberndörfer †, Riedstadt.

Peter Riedel, Dipl.Ing., Ardmore (Okl.) USA.

Karlheinz Rohrwild, Feucht (HORM)

Dr. Karl-Wolfgang Scherer, Langen/Hessen.

Meister Johannes Schlötzer, Darmstadt.

Karl Vey, Neu-Isenburg.

Allen Informanten sei hiermit ein herzlicher Dank ausgesprochen!

## Illustrationen

Alle Bilder und Zeichnungen, soweit nicht anders vermerkt, entstammen der Sammlung Vocke/ADL.

# Verwendete Abkürzungen

DELA Deutsche Luftsport-Ausstellung in Berlin (1932).

DFS Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug e.V., Darmstadt-Griesheim

(ab 1935: Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug e.V.).

DVL Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin-Adlershof.

DVS Deutsche Verkehrsflieger-Schule GmbH, Berlin. HORM Hermann-Oberth-Raumfahrt-Museum, Feucht

ILA Internationale Luftfahrt-Ausstellung in Berlin (1928).

RRG Rhön-Rossitten-Gesellschaft e.V., Frankfurt/Main.

RVM Reichsverkehrsministerium, Berlin.

ZfF Zentralstelle für Flugsicherung, Berlin.