



*Dipl. Ing. Friedrich Ritz als Einflieger bei den Ernst Heinkel Flugzeugwerken Rostock vor einer Heinkel He 115, dem Typ, mit dem er seinen Weltrekord ausführte und den ausschließlich er fast komplett einflog.
(Slg. Volker Koos / ADL).*

In memoriam Friedrich Ritz (1903-2003)

Ein Nachruf von Dr. Volker Koos (ADL)

09.2016 durchgesehene Fassung des Originalartikels in Jet + Prop Heft 1/2004

Am 13. November 2003 verstarb einhundertjährig in Rostock Flugkapitän a. D. Friedrich Ritz.

Er war am 4. Juli 1903 in Darmstadt in einer Lehrerfamilie geboren worden. Nach dem Abitur und einem Praktikum in einer Maschinenfabrik studierte er ab 1922 an der Technischen Hochschule Darmstadt Maschinenbau. Während des Studiums wurde er Mitglied der dortigen Akademischen Fliegergruppe (Akaflieg), wo man gemeinsam Segelflugzeuge baute und fliegen lernte. In den Semesterferien begann Friedrich Ritz 1925 bei der Sportflug GmbH in Böblingen auch mit der Motorflugschulung. 1927 schloss er sein Studium als Diplom-Ingenieur ab. Die gemeinsam mit Friedrich Fecher, dem späteren Chefkonstrukteur der Siebel-Flugzeugwerke in Halle, konstruierte Darmstadt D-18 war das Thema der Abschlussarbeit.

Ab 1927 setzte Ritz seine Ausbildung zum Ingenieur-Piloten bei der DVS in Berlin-Staaken fort. Dann wurde er Lehrer und Ausbilder beim „Verband Deutscher Jungfliegerhorste“ und kam so im Sommer 1928 nach Warnemünde.

Am 1. April 1932 wurde Friedrich Ritz zuerst Technischer Lehrer, dann auch Fluglehrer bei der DVS Warnemünde. Nach deren Übernahme durch die Luftwaffe suchte er eine zivile Tätigkeit, die er ab dem 15. November 1935 als „Ingenieur- und Messpilot“ bei den Ernst-Heinkel Flugzeugwerken in Rostock bekam. Dort war Ritz hauptsächlich für das Einfliegen und Erproben der Seeflugzeuge verantwortlich. Insbesondere die Flugerprobung der He 115 lag fast ausschließlich in seinen Händen. Am 20. März 1938 flog er mit der ersten He 115 auf der 1.000 km langen Strecke Laboe-Swinemünde-Leba und zurück, die insgesamt zweimal durchflogen wurde, acht Weltrekorde über 1.000 und 2.000 km mit bis zu 2.000 kg Nutzlast. Für diese Leistung wurde er zum Flugkapitän ernannt.

Am 1. April 1941 wechselte er als Flugbetriebsleiter zu den Ago-Flugzeugwerken in Oschersleben/Harz, da er mit Heinkels damaligem Technischen Direktor Probleme hatte, weil dieser Sicherheitsbedenken der Piloten zurückwies, woraus bald

einige tödliche Unfälle bei der Erprobung des neuen Musters He 177 resultierten. Gegen Kriegsende flog Ritz bei Ago noch den ersten eingesetzten Strahljäger Messerschmitt Me 262.

Nach dem Krieg arbeitete Friedrich Ritz ab 1949 als Vertreter einer Firma für Stahltüren, bevor er am 1. April 1957 in das Luftfahrzeug-Unfall-Referat des Luftfahrt-Bundesamtes in Braunschweig eintrat, wo er auch wieder das Flugzeugführerzeugnis erwarb.

Drei Jahre später ging er in das entsprechende Referat der Musterprüfstelle der Bundeswehr für Luftfahrtgeräte, wo er bis zu seiner Pensionierung im Juli 1968 angestellt war. Als Rentner konnte Friedrich Ritz dann noch bis 1972 seine Erfahrungen in Form einer Honorartätigkeit bei der Abteilung Logistik der Firma Dornier einbringen.

Friedrich Ritz war immer ein sehr offener, freundlicher und vielseitig interessierter Mensch. Ab 1997 lebte er wieder in seinem 1938 erbauten Haus in Warnemünde, wo er gern auch auf seiner Elektronik-Orgel musizierte.



Eine He 115 mit einer werkseigenen Heinkel-Kennung im Flug. Mit der ersten Maschine dieses Musters, der He 115 V1, D-AEHF, stellte Friedrich Ritz acht Geschwindigkeitsrekorde mit Nutzlast auf. Er erreichte 330 km/h.

(Slg. Peter Petrick)