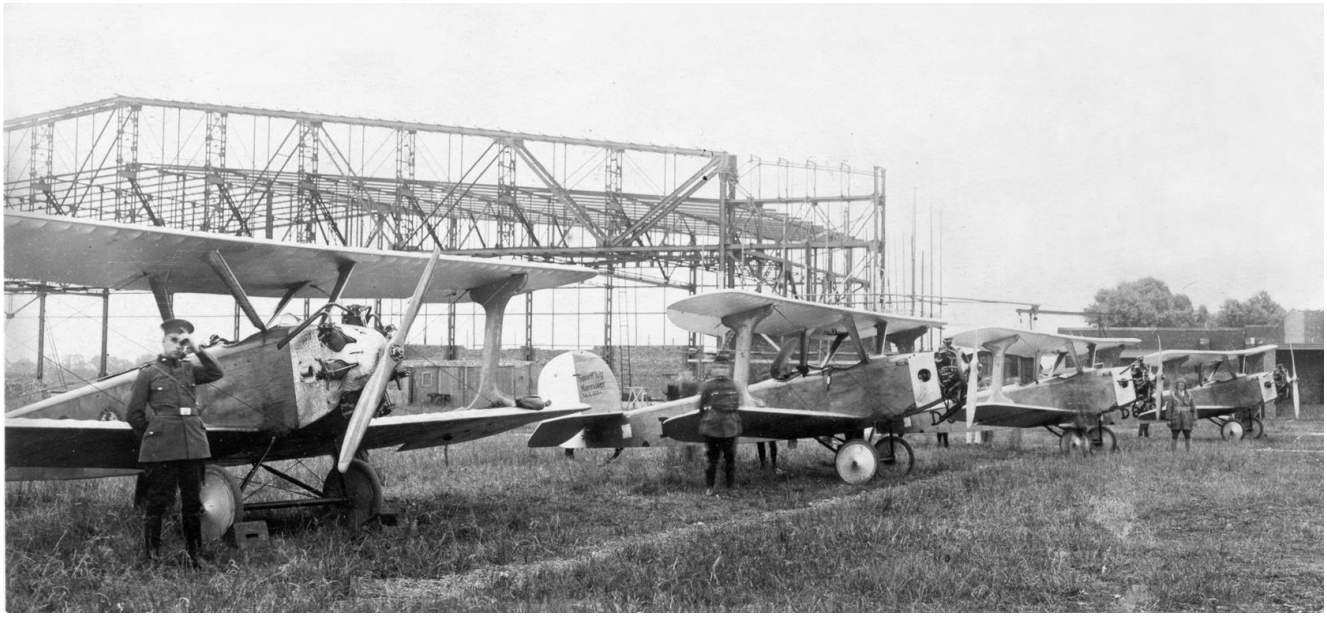
Briefkopf der Sportflug-Zentrale in Berlin

Unternehmenszeichen der Sportflug GmbH mit dem lateinischen Wahlspruch „Per Aspera ad Astra" („Durch Mühsal zu den Sternen"), dessen Ursprung auf den römischen Philosophen, Naturforscher und Politiker Seneca zurückgeht.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



(oben und unten): Eine Staffel Udet U 12a „Flamingo“ der Sportflug GmbH Hannover. Die Aufnahmen entstanden etwa 1926. Auf dem oberen Foto ist im Hintergrund die im Bau befindliche große Flugzeughalle zu erkennen.

Die Sportflug GmbH - getarnte Fliegerausbildung für die Reichswehr

von Günter Frost (ADL)

Erstveröffentlichung 06.2023 im ADL-Internetportal,
Ergänzungen 04.2024

Der Friedensvertrag von Versailles, der den 1. Weltkrieg 1920 völkerrechtlich beendete, verbot Deutschland unter anderem jegliche Unterhaltung von Luftstreitkräften. Die Reichswehr bemühte sich zwar in den folgenden Jahren, den Anschluß an die Entwicklung im Ausland nicht ganz zu verlieren, aber die theoretische Beschäftigung mit der Militärluftfahrt war kein Ersatz für die praktische Betätigung auf diesem Gebiet.

Im Verteidigungsfall hätte die Reichswehr zwar auf viele ehemalige Angehörige der kaiserlichen Fliegertruppe zurückgreifen können, aber diesen mangelte es zunehmend an Übung. Während der Ruhrkrise im Jahre 1923 hatte die Reichsregierung einige private Fliegerschulen dabei unterstützt, einem kleinen Stamm von Militärpiloten die Möglichkeit zu bieten, ihre fliegerischen Kenntnisse und Fähigkeiten auf alten Kriegsschulmaschinen aufzufrischen. Eine größere Bedeutung hatte diese provisorische Übungsfliegerei jedoch kaum. Und an die planmäßige Heranbildung fliegerischen Nachwuchses war auf solchem Weg überhaupt nicht zu denken.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis ... 3

Vorgeschichte ... 6

Organisation und Aufbau der Sportflug GmbH ... 10

Der besondere Weg in Bayern ... 12

Führung der Geschäfte in Berlin und München ... 15

Personelle Besetzung der Zweigstellen ... 17

Flugzeugpark der ersten Stunde ... 20

Praktischer Betrieb im Jahr 1924 ... 22
- Stettiner Sportflug GmbH ... 22
- Sportflug GmbH Hannover ... 23
- Luftreederei Magdeburg GmbH ... 24
- Unterfränkische Sportflug GmbH, Würzburg ... 26
- Flugschule Schleißheim GmbH / Oberbayerische Sportflug GmbH ... 29
- Oberfränkische Sportflug GmbH, Bamberg ... 29
- Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz, Fürth ... 30

Auswahl der Flugschüler ... 31

Ablauf der Ausbildung ... 33

Erlebnisse eines Flugschülers ... 37

Neueröffnung von Schulen im Jahr 1925 ... 40
- Süddeutsche Sportflug GmbH, Böblingen ... 40
- Seeflug GmbH, Warnemünde ... 42
- Flugsportschule Staaken GmbH ... 43
- Ostpreussische Flugsport GmbH, Königsberg ... 44

Politische Rücksichtnahmen ... 45

Schaffung neuer Schulflugzeuge ... 47

Sondertypen ... 53

Praktischer Betrieb im Jahr 1925 ... 56
- Oberfränkische Sportflug GmbH, Bamberg ... 56
- Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz, Fürth ... 58
- Sportflug GmbH Hannover ... 62
- Luftreederei Magdeburg GmbH ... 65
- Oberbayerische Sportflug GmbH, Schleißheim ... 71
- Stettiner Sportflug GmbH ... 75
- Unterfränkische Sportflug GmbH, Würzburg ... 76

Unterstützung privater Fliegerschulen ... 79

Neuorganisation ... 83

Die Pariser Luftfahrtvereinbarungen ... 84

Praktischer Betrieb im Jahr 1926 ... 86
- Süddeutsche Sportflug GmbH, Böblingen ... 86
- Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz, Fürth ... 88
- Sportflug GmbH Hannover ... 90
- Ostpreussische Flugsport GmbH, Königsberg ... 92
- Luftreederei Magdeburg GmbH ... 93
- Oberbayerische Sportflug GmbH, Schleißheim ... 96
- Flugsportschule Staaken GmbH ... 98
- Stettiner Sportflug GmbH ... 101
- Seeflug GmbH, Warnemünde ... 103
- Unterfränkische Sportflug GmbH, Würzburg ... 105

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Erlebnisse eines angehenden Seefliegers ... 107

Teilnahme an Flugwettbewerben ... 109
Zugspitzflug 1925 ... 109
Oberfrankenflug 1925 ... 110
Deutscher Rundflug 1925 ... 111
Internationaler Flugwettbewerb München 1925 ... 114
Sachsenrundflug 1925 ... 115
Süddeutschlandflug 1926 ... 116

Auflösung der Sportflug-Organisation ... 117

Deutsche Luftfahrt GmbH ... 120

Bedeutung der Sportflug GmbH ... 122

A N H A N G ... 125

Kurzlebensläufe der Gesellschafter und leitenden Mitarbeiter ... 126

Fluglehrer der Sportflug-Filialen im Bild ... 132

Dreiseiten-Ansichten der wesentlichen Sportflug-Muster ... 134
Albatros B II ... 134
Albatros L 68 a ... 135
Arado S I ... 136
Arado SC 1 ... 137
Dornier Do A „Libelle" ... 138
Dietrich DP II a ... 139
Friedrichshafen FF 49 c ... 140
Focke-Wulf S 1 ... 141
Heinkel HD 21 ... 142
Heinkel HD 32 ... 143
LFG V 60 ... 144
LVG B III ... 145
Messerschmitt M 17 ... 146
Udet U 7 „Kolibri" ... 147
Udet U 10 a ... 148
Udet U 12 „Flamingo" ... 149

Unfälle und Notlandungen ... 150
1924 ... 150
1925 ... 151
1926 ... 164

Ausbildungsleistung und Flugschüler der Sportflug-Zweigstellen ... 193
Süddeutsche Sportflug GmbH, Böblingen ... 193
Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz, Fürth ... 195
Sportflug GmbH, Hannover ... 198
Ostpreußischer Flugsport GmbH, Königsberg ... 201
Luftreederei Magdeburg GmbH ... 202
Oberbayerische Sportflug GmbH, Schleißheim ... 208
Flugsportschule Staaken GmbH ... 209
Stettiner Sportflug GmbH ... 210
Seeflug GmbH, Warnemünde ... 212
Unterfränkische Sportflug GmbH, Würzburg ... 213

Flugzeugpark der Sportflug-Zweigstellen ... 216
Süddeutsche Sportflug GmbH, Böblingen ... 216
Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz, Fürth ... 217
Sportflug GmbH, Hannover ... 218

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

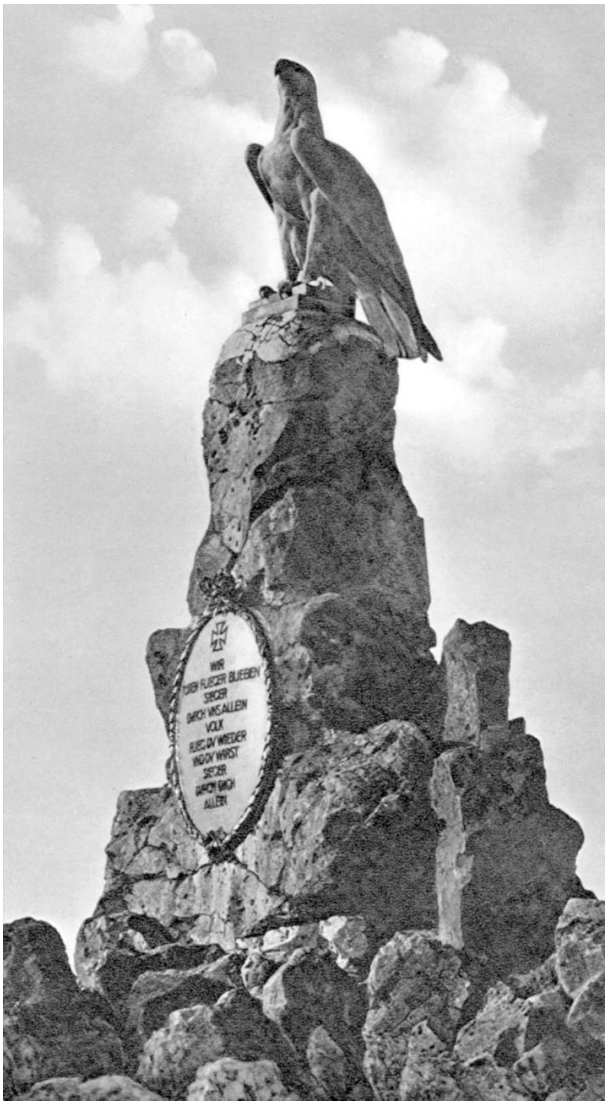
Ostpreußischer Flugsport GmbH, Königsberg 219
Luftreederei Magdeburg GmbH 220
Oberbayerische Sportflug GmbH, Schleißheim 221
Flugsportschule Staaken GmbH 222
Stettiner Sportflug GmbH 223
Seeflug GmbH, Warnemünde 224
Unterfränkische Sportflug GmbH, Würzburg 225
Flugplatzanlagen an den Sportflug-Zweigstellen 226
Bamberg: Oberfränkische Sportflug GmbH 226
Böblingen: Süddeutsche Sportflug GmbH 227
Fürth: Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz 228
Hannover: Sportflug GmbH Hannover 229
Königsberg: Ostpreußische Flugsport GmbH 230
Magdeburg: Luftreederei Magdeburg 231
Schleißheim: Oberbayerische Sportflug GmbH 233
Staaken: Flugsportschule Staaken GmbH 235
Stettin: Stettiner Sportflug GmbH 237
Warnemünde: Seeflug GmbH 238
Würzburg: Unterfränkische Sportflug GmbH 239
Danksagung 241
Quellen 241
Illustrationen 245
Verwendete Abkürzungen 245

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Vorgeschichte

Die Reichswehr hatte in klarer Einschätzung ihrer stark eingeschränkten Lage bei der Luftverteidigung Deutschlands in den Jahren 1920 - 1922 versucht, durch Unterstützung der Segelflugbewegung - insbesondere im Rahmen der Rhönwettbewerbe - eine gewisse Nachwuchsförderung zu betreiben.

Hauptmann Kurt Student, Leiter des Referats Flugtechnik bei der Inspektion für Waffen und Gerät des Reichsheeres, nahm als aktiver Segelflieger am ersten Rhönwettbewerb 1920 teil. Im nächsten Jahr erschien Student zusammen mit seinem Adjutanten, Oberleutnant Gerhard Bassenge, auf der Wasserkuppe. Bassenge nutzte die Gelegenheit, um während des Rhön-Wettbewerbs 1921 den neugeschaffenen „Segelflieger Ausweis“ zu erwerben – sein Dokument trug die Nummer 18. Und General v. Seeckt, Chef der Heeresleitung, ließ es sich nicht nehmen, persönlich auf der Rhön zu erscheinen.



(oben): General Hans von Seeckt (links) und Reichswehrminister Otto Geßler während eines Manövers. Seeckt erschien während des Segelflugwettbewerbs 1921 persönlich auf der Rhön. (Bundesarchiv BA 102-10883)

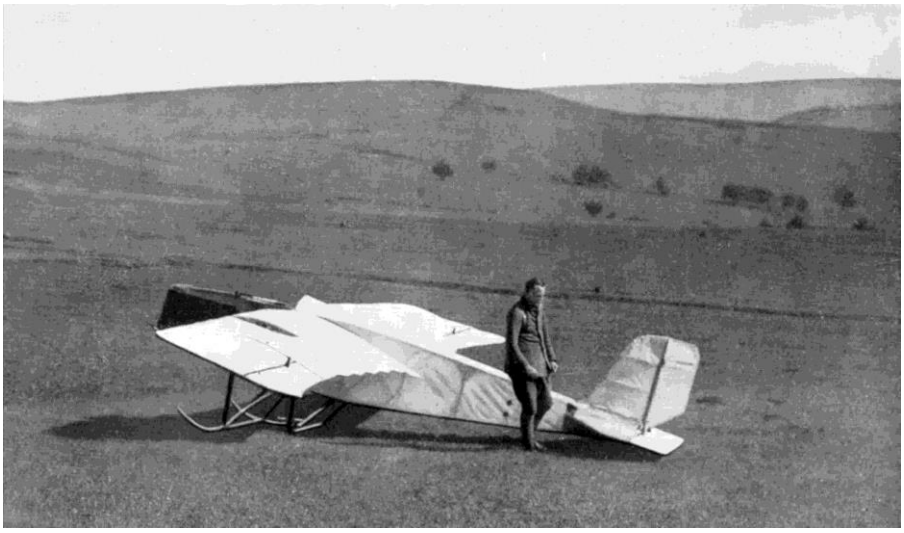
(links): Das weltbekannte Fliegerdenkmal auf der Rhön.

Nachdem im Mai 1922 das Bauverbot erloschen und zum 1. Januar 1923 die Lufthoheit über Deutschland wieder an das Reich zurückgefallen war, wendete sich das militärische Interesse aber dem Motorflugsport zu.

Während der Ruhrkrise 1923 waren auch die sog. Referenten z.b.V. in den Wehrkreisen in die Aktivitäten eingeschaltet. Hinter der Tarnbezeichnung „Referent z.b.V.“ verbargen sich die „Fliegerreferenten“ – das waren bei den einzelnen Infanteriedivisionen des Heeres angesiedelte Verbindungsoffiziere zum geheimen Fliegerreferat im Truppenamt (TA = getarnter Generalstab der Reichswehr). Auf diese Weise konnten die praktischen Erfahrungen des Jahres 1923 in die Konzeption einer zukünftigen getarnten Fliegerausbildung der Reichswehr einfließen. Die endgültige Organisation wurde in einer Besprechung aller Referenten z.b.V. unter dem Vorsitz des Fliegerreferenten im TA, Hauptmann Hellmut Wilberg, festgelegt.

Die galoppierende Inflation verhinderte zunächst eine praktische Arbeit in dieser Richtung, aber 1924 – nach Stabilisierung der Währung – konnte der erste Schritt getan werden. Damit markiert dieses Jahr in der Geschichte der getarnten Reichswehrfliegertruppe den Beginn einer planmäßigen Fliegerausbildung.

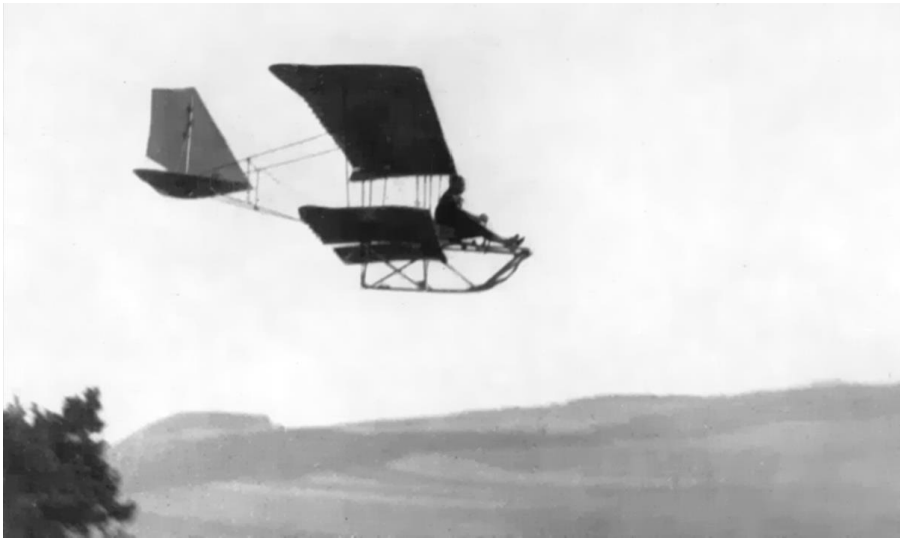
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

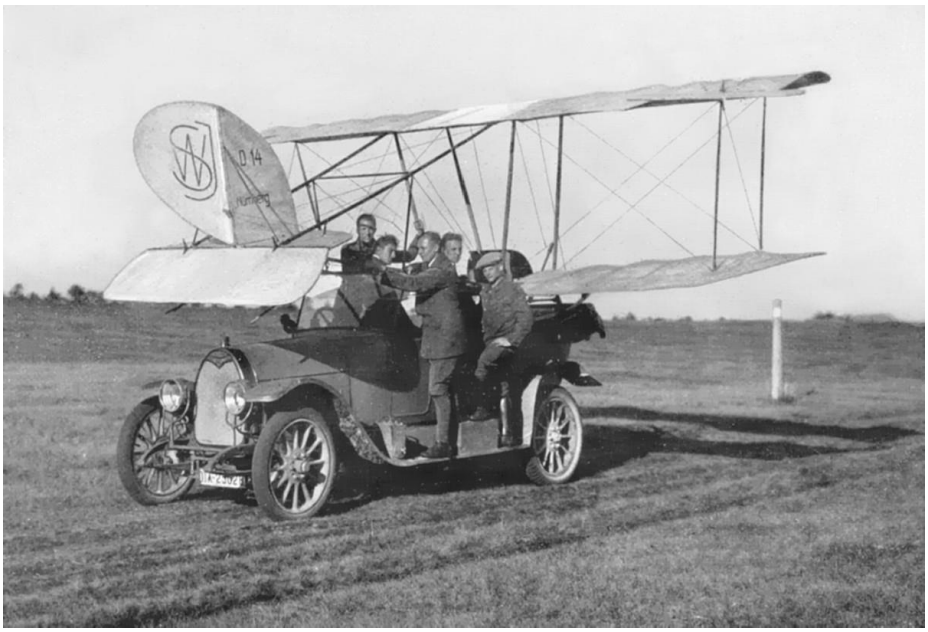


August/September 1921, Segelflugwettbewerb auf der Rhön.

(oberes Bild):
Hptm. Kurt Student, Leiter des Referats Flugtechnik bei der Inspektion für Waffen und Gerät des Reichsheeres, nach einem erfolgreichen Segelflug mit dem Stuttgarter Eindecker.
……..(Slg. Radenbach)

(unteres Bild):
Leutnant Hans Jeschonnek (der spätere Generalstabschef der Luftwaffe) bei einem Schulflug auf der Wasserkuppe.
(Slg. Radenbach)





Autotransport des Nürnberger Doppeldeckers D 14 während des Rhönwettbewerbs zur Startstelle. Vorn auf dem Trittbrett fährt Hauptmann Student mit. *(Slg. Radenbach)*

Kurt Student als Generaloberst der Luftwaffe.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Gründung der „Sportflug GmbH“

Im Juni 1924 wurde, unter verdeckter Mithilfe des Reichswehrministeriums (RWM) und des Reichsverkehrsministeriums (RVM), die „Sportflug GmbH" gegründet.

Der § 1 des Gesellschaftsvertrags hatte folgenden Wortlaut:

Unter der Firma „Sportflug“ Gesellschaft mit beschränkter Haftung wird eine gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit dem Sitz in Berlin errichtet.

Als Geschäftszweck war in § 2 des Vertrages festgelegt:

Die Gesellschaft ist eine gemeinnützige Gesellschaft zur Förderung der deutschen Sportfliegerei. Sie hat die Errichtung von Sport- und Werbeflug-Unternehmungen und die Beteiligung an solchen sowie Geschäfte jeder Art, die der Finanzierung solcher Unternehmungen dienen, zum Gegenstand, ferner die Sammlung und Verwaltung von Spenden zur Förderung des Sportfluges.

Die Gesellschafter wurden in § 3 des Vertrages genannt:

1) Architekt Mossner	*Stammeinlage*	*700 Goldmark*
2) Kaufmann Fritz Siebel		*1500 Goldmark*
3) Kaufmann Hermann Fricke		*1500 Goldmark*
4) Direktor Friedrich Wilhelm von Willisen		*600 Goldmark*
5) Bankier Otto Regendanz		*700 Goldmark*

Das ergab zusammen ein Stammkapital von 5.000 Goldmark. Die aufgeführten fünf Personen traten nach außen hin als Gesellschafter in Erscheinung, handelten aber in Wirklichkeit als Treuhänder für das Deutsche Reich. Zum Geschäftsführer der Sportflug GmbH wurde Hermann Fricke bestellt, als sein Stellvertreter fungierte Fritz Siebel. Beide hatten ihr Amt bis zur Liquidation der Gesellschaft Ende 1926 inne.

Wie kam es zu dieser personellen Auswahl der Gesellschafter?

Der „Kaufmann“ **Hermann Fricke**, Hauptmann a.D., war im ersten Weltkrieg Aufklärungsflieger gewesen und hatte wegen besonderer Verdienste um die Organisation des Aufklärungsflugwesens den Orden „Pour-le-Meríte“ erhalten. Die Wahl war vermutlich auf ihn gefallen, weil Hauptmann Wilberg, der Leiter des Fliegerreferates im TA, ihn aus der gemeinsamen Kriegszeit gut kannte: Wilberg war jahrelang Frickes Vorgesetzter gewesen, zuletzt als Kommandeur der Flieger der 4. Armee, und hatte dort dessen großes Organisationstalent und technisches Einfühlungsvermögen schätzen gelernt. Nach dem Krieg trafen sich beide im „Ring der Flieger“ wieder, einer national orientierten Vereinigung ehemaliger Angehöriger der Fliegertruppe. Fricke war darin jahrelang einer der drei Vorsitzenden.

Der „Kaufmann“ und Leutnant a.D. **Friedrich Wilhelm Siebel** (Spitzname „Fritz“ bzw. „Fritze“) hatte zunächst als Kampfflieger im Kriegseinsatz gestanden und war später bei der Prüfanstalt der Fliegertruppe in Berlin-Adlershof tätig gewesen. Nach dem 1. Weltkrieg gehörte er zu den Mitbegründern des „Rings der Flieger“ und hatte dort – ebenso wie Fricke – das Amt eines Vorstandsmitglieds inne.

Karl Johann Mossner, Oberleutnant der Landwehr a.D., war im Zivilberuf Architekt. Er stammte aus Bayern und sollte innerhalb der Sportflug GmbH vornehmlich die bayerischen Belange vertreten.

Direktor **Friedrich Wilhelm Freiherr von Willisen**, Oberstleutnant a.D., war ein enger Vertrauter von General von Seeckt, dem Chef der Heeresleitung, und sollte vermutlich dafür sorgen, daß die Interessen der Reichswehrführung bestmöglich gewahrt wurden. Später war v.Willisen u.a. Vorsitzender des Kuratoriums der DVS.

Hermann Fricke, Geschäftsführer der Sportflug GmbH.

(links): 1917 als Oberleutnant bei der Kaiserlichen Fliegertruppe mit dem frisch verliehenen Orden „Pour-le-Meríte“.

(rechts): um 1940 als Oberst der Luftwaffe.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

(o. links): Friedrich Wilhelm Siebel, um 1934).

(o. rechts): Karl Johann Mossner, von Beruf Architekt, war Sportleiter des Rhönwettbewerbs 1920/21. Von ihm stammt der Entwurf des Fliegerdenkmals auf der Wasserkuppe.

(u. links): Friedrich Wilhelm Frhr. von Willisen, Oberstleutnant a.D., war Verbindungsmann zum Chef der Heeresleitung, General von Seeckt.
(Gemälde von Hugo Vogel).

Bankier **Otto Regendanz**, Oberleutnant zur See a.D. und ehem. Angehöriger der kaiserlichen Marinefliegertruppe, vertrat innerhalb der Sportflug GmbH ganz offensichtlich die Interessen der Reichsmarine. Im Zivilberuf war er als selbständiger Bankier tätig. Otto Regendanz sollte nicht verwechselt werden mit einem anderen Bankier gleichen Nachnamens, nämlich **Dr. Wilhelm Regendanz**. Dieser stand konservativen Kreisen nahe und hatte leitende Positionen bei verschiedenen Bankhäusern in Deutschland und Österreich inne.

Zum Gesellschaftsvertrag der Sportflug GmbH gehörten als Anlage sog. „Subventions-Bedingungen“. In diesem Papier war detailliert aufgelistet, welche Verpflichtungen die Gesellschaft gegenüber dem Reich erfüllen mußte, um in den Genuß von Reichsbeihilfen zu kommen:

1) 7 Fliegerschulen und 1 Flieger-Übungsschule zu unterhalten,
2) bis zum 1. März 1925 einen Jahresetat für diese Schulen vorzulegen,
3) die Fliegerschulen mit je mindestens 4 Flugzeugen, die Übungsschule mit 3 Flugzeugen auszustatten,
4) in der Zeit bis 1. März 1925 mindestens 150 Flugschüler zum Flugzeugführerschein A auszubilden,
5) weitere 150 Flugschüler, die den Führerschein A bereits besitzen, kostenlos üben zu lassen,
6) im Mai 1926 eine Verwendungsübersicht über die gezahlte Beihilfe vorzulegen,
7) regelmäßige monatliche Berichte über den Stand der Ausbildung und Listen der Schüler vorzulegen.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Organisation und Aufbau der Sportflug GmbH

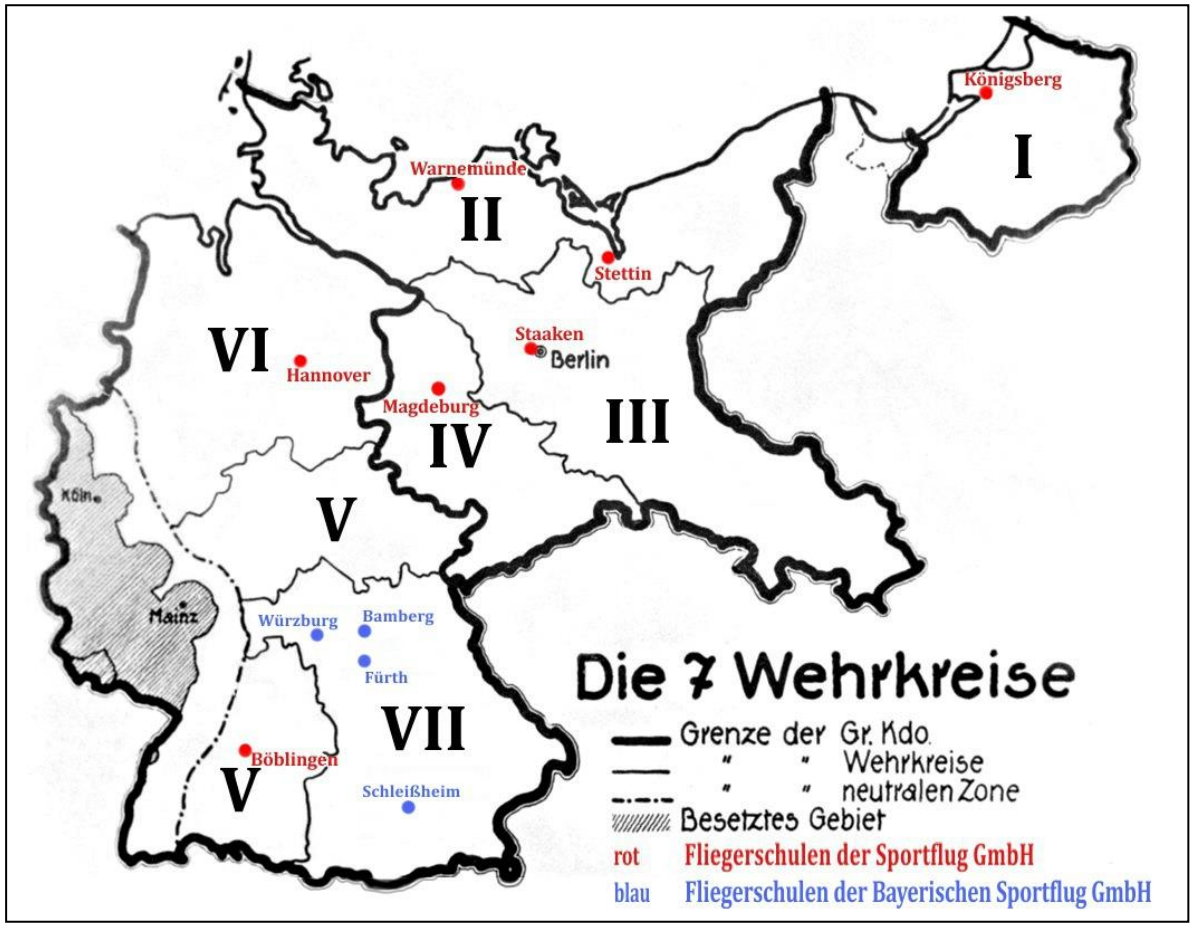
Die Zentrale der Gesellschaft hatte ihren Sitz in Berlin-Schöneberg in einem Bürohaus in der Geisbergstraße 2. Das Gebäude existiert nicht mehr, es wurde im 2. Weltkrieg durch Bomben zerstört; an seiner Stelle befindet sich heute ein nach dem Krieg errichteter Wohnblock.

Als Außenstellen entstanden in sechs Wehrkreisen insgesamt sieben Fliegerschulen. Bei allen handelte es sich um rechtlich selbständige GmbH's, an denen die Sportflug GmbH, Berlin, jeweils als Mehrheitsgesellschafter beteiligt war:

Ostpreussischer Flugsport GmbH, Königsberg	Wehrkreis I
Seeflug GmbH, Warnemünde	Wehrkreis II
Stettiner Sportflug GmbH	Wehrkreis II
Flugsportschule Staaken GmbH	Wehrkreis III
Luftreederei Magdeburg GmbH	Wehrkreis IV
Süddeutscher Sportflug GmbH, Böblingen	Wehrkreis V
Sportflug GmbH, Hannover	Wehrkreis VI

Der Wehrkreis II wurde nur scheinbar doppelt bedacht, denn bei der Warnemünder Filiale handelte es sich um die einzige Schule für angehende Seeflieger. Sie stand der Marineleitung nahe und hatte nichts mit der Wehrkreisorganisation des Heeres zu tun.

Die Aufteilung in äußerlich selbständige GmbH's hatte mehrere Vorteile. Zum einen konnten regionale Interessengruppen (Städte, Kreise, lokale Wirtschaftsverbände usw.) gut eingebunden werden, indem man ihnen die Möglichkeit bot, sich finanziell an der jeweiligen GmbH zu beteiligen. Zum anderen blieben, sollte eine regionale GmbH in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten, die übrigen Gesellschaften davon unberührt – selbst die Sportflug GmbH Berlin als Dachgesellschaft haftete nur bis zur Höhe ihres jeweiligen Geschäftsanteils. Und nicht zuletzt hoffte man, daß der dezentrale Aufbau für das Ausland weniger auffällig und damit außenpolitisch unproblematischer sein würde als eine straff gegliederte zentrale Organisationsform.



Betrachtet man die regionale Organisation der Sportflug GmbH, so fällt auf, daß sie sich auf die deutschen Länder Preußen (6 Schulen) und Württemberg (1 Schule) beschränkte. Baden, Hessen, Mecklenburg, Sachsen und Thüringen blieben ausgespart, weil die Wehrkreise der Reichswehr sich nur teilweise an der politischen Struktur des Deutschen Reiches orientierten – mit der Konsequenz, daß in diesen fünf Ländern keine Sportflug-Filialen eingeplant waren.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Und es fällt auf, daß der Wehrkreis VII (Bayern) in der regionalen Untergliederung der Sportflug GmbH fehlte. Zwar war in der ursprünglichen Konzeption eine Sportflug-Schule in Bayern vorgesehen gewesen, sie wurde aber in dieser Form nie eingerichtet. Damit hatte es seine besondere Bewandtnis – siehe folgendes Kapitel „Der besondere Weg in Bayern“.

Nicht alle der eingerichteten Schulen waren Neugründungen. Wo es sich anbot, übernahm die Sportflug GmbH vorhandene Gesellschaften und deren Einrichtungen. Die Luftreederei Magdeburg GmbH zum Beispiel existierte bereits seit 1919, hatte bis 1922 planmäßigen Luftverkehr betrieben und dann versucht, sich mit Bedarfsfliegerei über Wasser zu halten. Das Geschäft lief mehr schlecht als recht, und nach dem Unfalltod des Inhabers im Juni 1924 konnte die frischgegründete Sportflug GmbH das Unternehmen günstig erwerben. Den Namen behielt man aus Tarnungsgründen bei.

In Hannover übernahm die Sportflug GmbH den Betrieb der Fliegerschule Fabeck & Gaa. Den Mark-Einsitzer R III/22 D-315 hatte die Firma zur Schulung eingesetzt. Für die Zwecke der Sportflug GmbH war er aber nicht geeignet und wurde deshalb weiterverkauft.
(Slg. Hartmut Rieseler)

In Hannover wurde der Betrieb der Fliegerschule Fabeck & Stollberg (vormals Fabeck & Gaa) übernommen. Auch diese Firma stand kurz vor der Schließung. Allerdings durfte der Name nicht weiterverwendet werden, weil die Fliegerschule ein Unternehmenszweig des Autohauses Fabeck & Stollberg war, und dieses Geschäft existierte weiterhin.

In Böblingen trat die Süddeutsche Sportflug GmbH in die Fußstapfen der „Erste württembergische Fliegerschule GmbH“, die Ende 1924 ihre Pforten geschlossen hatte. Und in Königsberg diente die von Willi Polte (später Luftwaffen-Oberst) geleitete Fliegerschule „Altpreussen“ als Grundstein für den Aufbau der dortigen Sportflug-Filiale.

Stahlwerk Mark R IV a 23 bei der Fliegerschule „Altpreußen“ in Königsberg, davor stehend Schulleiter Willy Polte und im hinteren Sitz Fluglehrer Hans Lange.
(Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Der besondere Weg in Bayern

Im Gegensatz zu den anderen Teilen des Deutschen Reiches wurde der Wehrkreis VII und damit der Freistaat Bayern nicht unmittelbar in die Organisation der Sportflug GmbH eingebunden. Statt dessen billigte man dem Referenten z.b.V. der 7. (bayrischen) Infanteriedivision, Hauptmann Wilhelm Wimmer, zu, in Bayern eine mehr oder weniger eigenständige Organisation aus der Taufe zu heben. Hierfür dürften zwei Gründe ausschlaggebend gewesen sein:

1. Die politische Lage.

Die bayerische Staatsregierung war national-konservativ geprägt, im Gegensatz zur sozialdemokratisch geführten Reichsregierung. Die Mehrheit der Bayern stand treu zum bayerischen Königshaus und brachte der „preußischen Republik von Berlin“ wenig Sympathie entgegen. Im Herbst 1923 wäre es in Bayern durch rechtsextreme Gruppen beinahe zum Bürgerkrieg gekommen. Der Reichspräsident hatte sich veranlaßt gesehen, den Ausnahmezustand über das ganze Reich zu verhängen und die vollziehende Gewalt dem Reichswehrminister zu übertragen. Der Ausnahmezustand wurde erst am 1. März 1924 wieder aufgehoben.

Im April 1924 tobte in Deutschland ein heftiger Wahlkampf, denn am 4. Mai 1924 fand die Neuwahl des Reichstages statt. Hauptthema des Wahlkampfs war die Annahme des sog. Dawes-Plans, eines gemäßigten Reparations-Zahlungsplans, den ein internationales Sachverständigengremium unter Vorsitz des Amerikaners Charles G. Davis ausgearbeitet hatte. Hiergegen machten die rechten Parteien Front mit dem Wahlspruch „Kein neues Versailles !“

In dieser angespannten politischen Lage wollte man offenbar in Berlin auf alle Aktivitäten verzichten, die als Bevormundung oder Gängelung Bayerns durch das Reich empfunden werden konnten.

2. Die in Bayern bereits geleistete Vorarbeit.

Seit Ende 1923 hatten sich in den Kreisen Unter-, Mittel- und Oberfranken sowie im Kreis Oberbayern „Arbeitsgemeinschaften zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik“ formiert, unter Beteiligung aller Luftfahrt- und Fliegervereine der betreffenden Region. Aufgabe der Arbeitsgemeinschaften sollte sein, Jungfliegern in eigenen Schulen eine Pilotenausbildung auf Kleinflugzeugen zu ermöglichen, die örtlichen Sportfliegerverbände zu unterstützen, sie mit Material und Personal auszustatten und die notwendige Bodenorganisation für diese Zwecke aufzubauen. In Unter- und Mittelfranken waren die Chefs der ansässigen Kraftfahrkompanien der Reichswehr (Hptm. Heinrich Nopitsch in Würzburg und Hptm. Hanns Pirner in Fürth) zugleich die 1. Vorsitzenden der dortigen Arbeitsgemeinschaften.

Ziel der arbeitsgemeinschaftlichen Tätigkeit war es, in jedem der vier genannten Kreise eine Fliegerschule zu errichten. Als Standorte waren vorgesehen:

Würzburg (Unterfranken)
Fürth (Mittelfranken)
Bamberg (Oberfranken)
Schleißheim (Oberbayern).

Am 14.4.1924 war schließlich in München eine Dachorganisation gegründet worden, die den Namen „Hauptarbeitsgemeinschaft zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik in Bayern e.V.“ (HAG) führte.

Hauptarbeitsgemeinschaft zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik in Bayern e. V. ❖ Sitz München

Hauptverband der Arbeitsgemeinschaften zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik e. V. in Oberbayern, Niederbayern, Schwaben, Oberpfalz, Oberfranken, Mittelfranken und Unterfranken

Kartellvereine im: Deutschen Luftfahrer-Verband, Deutscher Modell- und Segelflugverband, Ring der Flieger, Zentralverband der Vereinigungen ehem. Angehöriger der Fliegertruppen

❖

Geschäftsstelle: Konradstraße 2/III
Fernsprecher: 31 438
Postscheckkonto: Amt München Nr. 4955

Briefkopf der bayerischen HAG, 1924.

Auf dieser bereits bestehenden bzw. im Entstehen begriffenen Organisation baute man in Bayern auf und gründete am 1. August 1924 die „Bayerische Sportflug GmbH“. Die neue Gesellschaft hatte ihren Sitz in München und war mit einem Stammkapital von 5.000 Mark ausgestattet.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Der Gesellschafterkreis setzte sich wie folgt zusammen:

Sportflug GmbH, Berlin	1.500 Mark
Dr. Otto Hellmann, Oberregierungsrat in München	1.500 Mark
Karl Ritter, Kunstmaler in München	500 Mark
Carl Braun, Prien a. Chiemsee	500 Mark
Dr. Alfons Probst, Regierungsrat in Würzburg	500 Mark-
Eduard Wimmer, Dipl.Ing. in München	500 Mark.

Alle namentlich aufgeführten Gesellschafter übten ihre Funktion als Treuhänder für den bayerischen Staat aus. Die Interessen der Sportflug GmbH Berlin in den Aufsichtsratssitzungen und Gesellschafterversammlungen der Bayerischen Sportflug GmbH wurden in erster Linie durch Hermann Fricke wahrgenommen; falls er verhindert war, vertrat ihn Karl Johann Mossner.

Zum Geschäftsführer der Bayerischen Sportflug GmbH bestellte man Dipl.Ing. Eduard Wimmer, einen Bruder des bereits genannten Referenten z.b.V. Hauptmann Wilhelm Wimmer. Bereits wenige Wochen nach der Gründung trat E. Wimmer von diesem Amt zurück, sein Nachfolger wurde mit Wirkung vom 21.8.1924 der „Kunstmaler" Karl Ritter. Hinter dieser Berufsbezeichnung verbarg sich in Wirklichkeit ein „Alter Adler" und Militärflieger mit dem letzten Dienstrang eines Hauptmanns der bayerischen Fliegertruppe. Ritter bekleidete seit Anfang 1924 zugleich das Amt des 1. Vorsitzenden der HAG und verzahnte auf diese Weise beide Organisationen miteinander.

Zum 1. Februar 1926 fand ein nochmaliger Amtswechsel statt. Neuer Geschäftsführer wurde Hauptmann a.D. Albert Vierling. Dieser hatte seit 1913 dem 5. (bayerischen) Fliegerbataillon als technischer Offizier und Fluglehrer angehört. Aus jener Zeit kannten sich Vierling und Wilhelm Wimmer, beide hatten als Leutnants im gleichen Bataillon gedient. Weitere Details zu Karl Ritter und Albert Vierling sind im Anhang unter dem Abschnitt „Kurzlebensläufe" aufgeführt, ebenso zu Rittmeister a.D. Carl Braun.

(links):
Karl Ritter als Oberleutnant der bayerischen Fliegertruppe

(rechts):
Albert Vierling als Generalmajor der Luftwaffe.

(links):
Dr. Otto Hellmann, Oberregierungsrat in Müchen.

(rechts):
Carl Braun, Rittmeister a.D.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die beiden übrigen Gesellschafter lassen sich kurz in folgender Weise charakterisieren: Oberregierungsrat Dr. Otto Hellmann war Referent im bayerischen Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe und damit der wichtigste Vertreter des Freistaats Bayern in der Gesellschaft; Dr. Alfons Probst war Regierungsrat in Würzburg und gehörte dem bayerischen Landtag an.

Dr. Alfons Probst, Mitglied des bayerischen Landtags (Bayerische Volkspartei).

Der Gesellschaftsvertrag der Bayerischen Sportflug GmbH lehnte sich in wesentlichen Punkten an denjenigen der Sportflug GmbH an. Wie der Berliner Schwestergesellschaft waren auch der Bayerischen Sportflug per Ministerialentschließung bestimmte Verpflichtungen auferlegt worden. Dazu gehörten u.a.

Errichtung und Betrieb von mindestens 2 Fliegerschulen,
Unterhaltung von mindestens 4 Flugzeugen je Fliegerschule,
Vorlage des beabsichtigten Verwendungsplans für die in Aussicht gestellten Beihilfen,
Ausbildung einer bestimmten Mindestzahl von Flugschülern bis zum Führerschein A,
Aufrechterhaltung der Übung einer festgelegten Zahl von Flugzeugführern,
Vorlage einer Verwendungsübersicht nach Ablauf des Geschäftsjahres,
Verwendung des Vermögens der Gesellschaft bei etwaiger Auflösung nur im Einverständnis mit dem Reichsverkehrsministerium und dem Bayerischen Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe.

Die Bayrische Sportflug GmbH konnte nicht der Ursprungsplanung der Sportflug GmbH Berlin folgen, die für Bayern nur eine Fliegerschule vorsah, sondern steckte in der Zwangslage, einen Kompromiß zu finden zwischen dem ehrgeizigen Konzept der HAG und den knappen öffentlichen Geldmitteln, die in Bayern für die Fliegerei zur Verfügung standen. Als Konsequenz entstanden nach und nach insgesamt vier Schulen als rechtlich selbständige GmbH's, an denen die Bayrische Sportflug GmbH jeweils eine Kapitalmehrheit von 60 % übernahm. Die restlichen 40 % des Stammkapitals lagen jeweils bei kommunalen Institutionen und örtlichen Persönlichkeiten. Im einzelnen handelte es sich um folgende Gesellschaften:

Unterfränkische Sportflug GmbH, Würzburg
Oberbayerische Sportflug GmbH, Schleißheim
Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz, Fürth
Oberfränkische Sportflug GmbH, Bamberg.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Führung der Geschäfte in Berlin und München

Die Leitung der Sportflug GmbH lag in den Händen des hauptamtlichen Geschäftsführers **Hermann Fricke**, der zugleich Gesellschafter der GmbH war. Er hatte seinen Dienstsitz in den Geschäftsräumen der Gesellschaft in Berlin-Schöneberg, Geisbergstraße 2. Wie schon erwähnt, gibt es das Gebäude, in dem die damalige Zentrale untergebracht war, nicht mehr – heute steht dort ein Wohnblock aus der Nachkriegszeit. Der zweite (stellvertretende) Geschäftsführer Friedrich Wilhelm Siebel war nicht hauptberuflich für die Sportflug GmbH tätig, sondern nur bei Bedarf, und hatte in der Geisbergstraße kein ständiges Büro.

[Anmerkung: Diese Konstruktion der Geschäftsführung ist auch heute noch üblich, wenn zwar im Normalfall ein Geschäftsführer ausreicht, die Kapitalgeber aber für bestimmte Geschäfte das Vier-Augen-Prinzip sicherstellen wollen – z.B. bei Verkauf oder Belastung von Grundstücken, Gründung von Zweigbetrieben, Einstellung von leitenden Mitarbeitern, Aufnahme größerer Kredite u.ä.].

Über die Personen auf der Ebene unterhalb der Geschäftsführung ist nur wenig bekannt, weil auf Grund der schwachen Aktenlage kaum Informationen vorliegen. Trotzdem lassen sich immerhin zwei Männer identifizieren: Günther Ziegler und Carl Bolle. Beide waren vom 1. Juli 1924 bis 31. Dezember 1926 zu Prokuristen der Sportflug GmbH bestellt und hatten ihren Dienstsitz in der Zentrale in Berlin. Und beide sollten später bei der Deutschen Verkehrsfliegerschule (DVS) noch stärker in Erscheinung treten.

Dr. rer.pol. **Günther Ziegler** nahm in der Sportflug-Organisation die Aufgaben eines Technischen Referenten wahr und führte in dieser Eigenschaft regelmäßige Inspektionen bei den regionalen Sportflug-Filialen durch (einschließlich der bayerischen Schulen). Er war auch verantwortlich für die technischen Weisungen, welche die Zentrale nach Bedarf herausgab und die für alle Außenstellen bindenden Charakter hatten. Mit der Liquidation der Sportflug GmbH wechselte Ziegler per 1.Januar 1927 zur DVS.

Rittmeister a.D. **Carl Bolle**, Mitinhaber der Firma Bolle & Fiedler Motoren GmbH in Berlin, war für alle Verwaltungs- und Ausbildungsfragen zuständig. Über sein Wirken in der Berliner Zentrale liegen nur wenige Informationen vor; es steht lediglich fest, daß Bolle sich unter anderem persönlich um die Auswahl der angehenden Flugschüler kümmerte.

(links):
Dr. Günther Ziegler, Prokurist und Technischer Referent der Sportflug GmbH, in der Uniform als DLV-Fliegerkapitän, ca. 1934/35.

(rechts):
Rittmeister a.D. Carl Bolle während des 1. Weltkriegs in der Uniform der kaiserlichen Fliegertruppe mit dem Orden „Pour-le-Merite". Bei der Sportflug GmbH war er Prokurist und zuständig für alle Verwaltungs- und Ausbildungsfragen. (Slg. Ott/ADL)

Unterhalb der Prokuristenebene gab es dann sicher mehrere Sachbearbeiter, ein oder zwei Buchhalter sowie einige Bürogehilfen und Sekretärinnen. Insgesamt läßt sich annehmen, daß die Zentrale der Sportflug GmbH in Berlin weniger als ein Dutzend Personen umfaßte.

Diese Annahme wird gestützt durch einen Blick auf die Bayerische Sportflug GmbH, deren Münchener Zentrale ein verkleinertes Abbild der Zentrale in Berlin darstellte. Zum Glück sind in Bayern die meisten Akten erhalten geblieben, so daß sich hier gesicherte Aussagen machen lassen. Im Geschäftsjahr 1925/26 hatte die Zentrale der Bayerischen Sportflug GmbH einen Personalbestand von nur 3 Personen, nämlich den Geschäftsführer, einen Rechnungsführer und eine Bürokraft.

Als oberstes Kontrollorgan existierte bei der Sportflug GmbH in Berlin ein Aufsichtsrat, in dem auch die Grundzüge der Geschäftspolitik festgelegt wurden. Der Aufsichtsrat bestand aus 3-5 Personen und wurde durch die Gesellschafterversammlung auf jeweils vier Jahre Amtszeit berufen. Als Vertreter des Reichsverkehrsministeriums gehörte Regierungsrat **Hugo Geyer** diesem Gremium an. Auch das Reichswehrministerium und das Reichsfinanzministerium waren durch je einen Referenten vertreten, deren Namen sich leider bisher nicht ermitteln ließen. Darüber hinaus konnten zu den Sitzungen je nach Bedarf Fachleute hinzugezogen werden, allerdings ohne Stimmberechtigung.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Im Mai 1925 legten die Vertreter der Reichsbehörden aus politischen Gründen ihre Aufsichtsratsmandate nieder (die Hintergründe zu dieser Maßnahme sind im Kapitel „Politische Rücksichtnahmen“ nachzulesen). Ein durchaus erwünschter Nebeneffekt der Aktion war, daß sich künftig etwaige Interessenkonflikte vermeiden ließen, die einerseits aus den Weisungen der jeweiligen Ministerien und andererseits aus der gesetzlich verankerten Fürsorgepflicht als Aufsichtsratsmitglied des Unternehmens entstehen konnten.

(links):
Regierungsrat Hugo Geyer vom Reichsverkehrsministerium vertrat im Aufsichtsrat der Sportflug GmbH die Interessen des RVM. Das Foto stammt aus dem Sommer 1934.

(rechts):
Hptm. a.D. Heinrich Nopitsch, Geschäftsführer der Unterfränkischen Sportflug GmbH Würzburg, war zugleich Mitglied im Aufsichtsrat der Bayerischen Sportflug GmbH. Das Bild entstammt dem Jahr 1925.

Der neue Aufsichtsrat wurde auf drei offizielle Mitglieder reduziert, die aus dem Kreise des Deutschen Luftrats bzw. des Beirats für das Luftfahrwesen stammten. Namentlich konnte bisher nur **Karl Johann Mossner** identifiziert werden; über die beiden anderen Mitglieder ließen sich keine Informationen finden. Mossner fiel die Aufgabe zu, die bayerischen Interessen im Aufsichtsrat zu vertreten.

Die Vertreter der oben genannten Reichsbehörden nahmen weiterhin an den Sitzungen des Aufsichtsrats teil, jetzt allerdings nicht mehr als ordentliche Mitglieder sondern kommissarisch für die betreffenden Ministerien. Darüber hinaus wurde in den geänderten Satzungen festgelegt, daß weitere Behördenvertreter hinzugezogen werden konnten bzw. mußten – wie zum Beispiel ein Referent des Preussischen Ministers für Handel und Gewerbe. Alle Vertreter der Staatsorgane hatten formal zwar nur noch beratende Stimmen, aber de facto vermochten sie sich sehr wohl Gehör zu verschaffen, denn immerhin vertraten sie die geldgebenden Stellen!

Im Aufsichtsrat der Bayerischen Sportflug GmbH vollzog sich aus den gleichen Gründen ein ähnlicher Wandel. Das Gremium bestand wie in Berlin aus 3-5 Personen und wurde durch die Gesellschafterversammlung auf jeweils vier Jahre Amtszeit berufen. Anfangs hatte der Aufsichtsrat drei Mitglieder:

Ob.Reg.Rat **Dr. Otto Hellmann**, Vertreter des Bayerischen Staatsministeriums für Handel, Industrie und Gewerbe,
Hermann Fricke, Geschäftsführer der Sportflug GmbH Berlin,
Heinrich Nopitsch, Geschäftsführer der Unterfränkischen Sportflug GmbH Würzburg.

Darüber hinaus wurden zu den Sitzungen regelmäßig mit beratender Stimme eingeladen:

ein Vertreter des Reichswehrkreiskommandos VII,
ein Vertreter des bayerischen Landespolizeiamts,
die Geschäftsführer der Bayerischen Sportflug GmbH sowie der regionalen Sportflug-Gesellschaften in Bayern.

Anfang Juni 1925 schied Dr. Hellmann formal aus dem Aufsichtsrat der Bayerischen Sportflug GmbH aus, nahm aber weiterhin kommissarisch für seine Dienststelle an den Sitzungen teil und blieb so in die Entscheidungsfindung eingebunden. Außerdem verließ Heinrich Nopitsch den Aufsichtsrat. An die Stelle der beiden ausgeschiedenen Mitglieder traten Geheimrat Prof. C. Prinz von der TH München und Rittmeister a.D. Carl Braun; letzterer übernahm zugleich den Vorsitz. Als beratende Mitglieder nahmen Hauptmann Wilhelm Wimmer (Reichswehrkreiskommando VII, später Luftwaffen-General) und Polizei-Major Hermann Pohl (bayerisches Landespolizeiamt) an den Aufsichtsratssitzungen teil.

Ab Januar 1926 kam es zu erneuten personellen Veränderungen im Aufsichtsrat der Bayerischen Sportflug GmbH: Carl Braun schied aus, an seiner Stelle wurde Hauptmann a.D. Rudolf Rösch in das Gremium berufen; den Vorsitz übernahm jetzt Geheimrat Prof. Prinz. Die Herren Wimmer und Pohl fungierten weiterhin als beratende Mitglieder, ebenso nahm Dr. Hellmann (oder als sein Vertreter Dr. Zehler) an den Sitzungen teil. In dieser Zusammensetzung hatte der Aufsichtsrat bis mindestens Anfang 1927 Bestand, d.h. bis zum Beginn der Liquidation der Bayerischen Sportflug GmbH.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Personelle Besetzung der Zweigstellen

Die Filialen der Sportflug GmbH hatten, wie bereits geschildert, zwar alle den Status rechtlich selbständiger GmbH's, wurden aber de facto von der Berliner bzw. Münchener Zentrale über deren Kapitalmehrheit an den regionalen Gesellschaften beherrscht. Wie das Gesetz es vorschrieb, war für jede der GmbH's ein Geschäftsführer bestellt, der meistens auch die Fluglleitung der betreffenden Fliegerschule innehatte.

Die Kontrolle der Geschäftsführungen erfolgte mittels regionaler Aufsichtsräte, die meist aus drei Mitgliedern bestanden. In diese lokalen Aufsichtsgremien wurden jeweils der Geschäftsführer der übergeordneten Dachgesellschaft in Berlin bzw. München sowie zwei Vertreter aus dem kommunalen und wirtschaftlichen Umfeld berufen. In Würzburg bestand zum Beispiel der Aufsichtsrat der Unterfränkischen Sportflug GmbH 1925 aus folgenden Mitgliedern:

Karl Ritter, Geschäftsführer der Bayerischen Sportflug GmbH,
Dr. **Hans Löffler**, Oberbürgermeister der Stadt Würzburg,
August Wildhagen aus Kitzingen als Vertreter der unterfränkischen Wirtschaftskreise.

Mitglieder im Aufsichtsrat der Unterfränkischen Sportflug GmbH im Jahr 1925.

(links):
Dr. Hans Löffler, Oberbürgermeister der Stadt Würzburg.

(rechts):
Kommerzienrat August Wildhagen, Stadtrat in Kitzingen.
(Repr. Familienarchiv Wildhagen).

Ebenso wie in Berlin und München war bei den regionalen Sportflug-Gesellschaften die personelle Ausstattung auf das absolute Mindestmaß beschränkt. Als Beispiel sei die Personalsituation der Unterfränkischen Sportflug GmbH in Würzburg um die Jahreswende 1924/25 dargestellt, die zu den größeren Filialen zählte und deshalb noch vergleichsweise komfortabel abschnitt:

1 Geschäftsführer
1 Flugleiter
2 Fluglehrer
1 Bürohilfskraft
1 Buchhalter für das Wirtschafts- und Rechnungswesen
1 Betriebsingenieur (Flugzeugunterhaltung)
1 Werkmeister
1 Schirrmeister
4 Monteure
2 Schreiner/Sattler
1 Kraftfahrer

Auf jede Schule im Detail einzugehen, würde den gesetzten Rahmen sprengen. Deshalb sei nachstehend nur eine Namensübersicht der Geschäftsführer und Fluglehrer in alphabetischer Reihenfolge ihrer Standorte gegeben. Kurzlebensläufe der regionalen Geschäftsführer mitsamt Bildern finden sich in einem gesonderten Abschnitt im Anhang. Bei den Fluglehrern wurde aus Platzgründen auf eine Darstellung ihres fliegerischen Werdegangs verzichtet. Im Anhang sind aber Fotoaufnahmen von Ihnen wiedergegeben, soweit vorhanden. Allgemein läßt sich sagen, daß – ebenso wie bei den Geschäftsführern – auch das Lehrpersonal überwiegend aus ehemaligen Militärfliegern des ersten Weltkriegs bestand.

Bamberg, Oberfränkische Sportflug GmbH
Geschäftsführer: Eberhard von Conta, Leutnant a.D. (Oktober 1924 – Ende 1925)
Fluglehrer: Kein hauptberuflicher Fluglehrer vorhanden.

Böblingen, Süddeutsche Sportflug GmbH
Geschäftsführer: Hermann Palmer, Major a.D. (ca. Mai 1925 – Ende 1926).
Fluglehrer: Dr. Ing. Alfred King, Walter Spengler.

Fürth, Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz
Geschäftsführer: Theodor Croneiß, Leutnant a.D. (Dezember 1924 – 1933).
Fluglehrer: Carl Croneiß (Bruder des Geschäftsführers), Hans Ertl, Wilhelm „Willi" Maier.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Hannover, Sportflug GmbH Hannover
Geschäftsführer: Martin Zander, Major a.D. (ca. August 1924 – Ende 1926).
Fluglehrer: Heinz Frhr. von Beaulieu-Marconnay, Alfred Brocke, Robert Förster, Ulrich Neckel, Wilhelm „Willi“ Stör.

Königsberg, Ostpreussische Flugsport GmbH
Geschäftsführer: Alfred Brocke, Leutnant a.D. (Herbst 1925 – Ende 1928).
Fluglehrer: Willy Lorenz.

Magdeburg, Luftreederei Magdeburg GmbH
Geschäftsführer: Wilhelm Schwartz, Leutnant a.D. (ca. August 1924 – Juni 1925),
Georg Meyer, Leutnant a.D. (Juni 1925 – August 1926).
Fluglehrer: Werner von Fichte, Robert Förster, Otto Fruhner, Georg Gerick, Gerhardt Hans, Hausmann, Werner Junck, Paul Turck.

Schleißheim, Oberbayerische Sportflug GmbH
Geschäftsführer: Carl Braun, Rittmeister a.D. (2. September 1924 –19. März 1925),
Hans Dostler, Hauptmann a.D. (21.April 1925 – Ende 1926).
Fluglehrer: Hugo Giegold, Karl (Carl) Hochmuth, Rudolf Schonger.

Staaken, Flugsportschule Staaken GmbH
Geschäftsführer: Wilhelm Schwartz, Leutnant a.D. (Juni 1925 – Mitte 1926),
Hans Zeyssig, Leutnant d.R. (Mitte 1926 – Dezember 1926).
Fluglehrer: Arndt Benzler, Alfred Edler, Otto Fruhner, Ulrich Neckel, Hermann Stutz.

Stettin, Stettiner Sportflug GmbH
Geschäftsführer: Erich Jerzembski, Oblt. a.D. (ca. August 1924 – Ende 1926).
Fluglehrer: Wilhelm Bittrich, Ottfried Lehmann, Karl Friedrich Roeder, Arthur Schultz, Wilhelm Stör, Alex Thomas, Reinhold Tiling.

Warnemünde, Seeflug GmbH
Geschäftsführer: Konrad Goltz, Korvettenkapitän a.D. (25.06.1925 – Dezember 1926).
Fluglehrer: Hermann Becker, Robert Förster, Fritz Haase.

Würzburg, Unterfränkische Sportflug GmbH
Geschäftsführer: Heinrich Nopitsch, Hauptmann der RW (Oktober 1924 – 16.08.1925),
Werner Riezler, Hauptmann a.D. (September 1925 – Mitte 1927)
Flugleiter: Carl Drechsel (1924 – mind. April 1925).
Fluglehrer: August Heinzinger, Josef Huber.

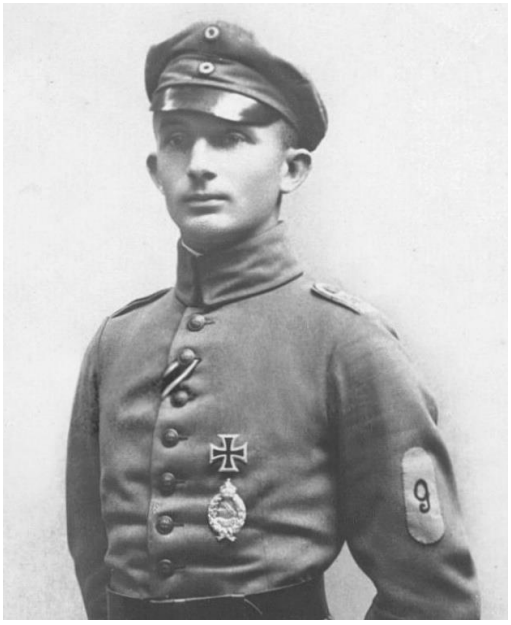
Eberhard von Conta, Leutnant a.D., Geschäftsführer der Oberfränkischen Sportflug GmbH, Bamberg.

Hermann Palmer, um 1917 als Hauptmann der Fliegertruppe. Nach dem Krieg Geschäftsführer der Süddeutschen Sportflug GmbH, Böblingen.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Theodor „Theo“ Croneiß, Leutnant a.D., im 1. Weltkrieg Führer einer Jagdstaffel an der Dardanellen-Front (Türkei). 1925 Gründungsgesellschafter der Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz in Fürth und deren erster Geschäftsführer.

(Slg. Ott/ADL)



Martin Zander, Major a.D., im 1. Weltkrieg Führer einer Jagdstaffel, dann Leiter der Jagdfliegerschule Vincennes. Ab 1924 Geschäftsführer der Sportflug GmbH Hannover.

Die meisten Publikationen nach 1945, in denen die Sportflug-Organisation mehr oder minder ausführlich behandelt wird, enthalten leider etliche Fehler und Widersprüche – nicht nur im Hinblick auf den historischen Sachverhalt sondern auch bezogen auf die handelnden Personen. So werden zum Beispiel die beiden Geschäftsführer Nopitsch und Riezler der Unterfränkischen Sportflug GmbH einfach „unterschlagen“, stattdessen wird die Leitung der Würzburger Fliegerschule oft von Anfang an Robert Ritter von Greim zugeschrieben. Dies war praktisch gar nicht möglich, denn v. Greim befand sich von August 1924 bis Mai 1927 in China und leitete dort die Militärfliegerschule Kanton. Er wurde erst Mitte 1927 zum Geschäftsführer der Unterfränkischen Sportflug GmbH bestellt – also zu einem Zeitpunkt als die Schule bereits unter Regie der Deutschen Luftfahrt GmbH (DLG) arbeitete.

Andere Autoren, wie etwa Karl Ries in seinem Buch „Flugzeugführerschulen 1919-1945“, ordneten der Sportflug GmbH Namen von angeblichen Fluglehrern zu, die einer sorgfältigen Überprüfung nicht standhalten. Entweder läßt sich überhaupt keine Verbindung zur Sportflug-Organisation nachweisen oder es steht fest, daß die Betreffenden erst tätig gewesen sind, als die Sportflug GmbH bereits in Liquidation gegangen und der Betrieb auf die DLG übergeleitet war. Beispiele:

Leopold Anslinger	(Belege für Aktivitäten während der Sportflug-Zeit ließ sich nicht finden)
Heinrich Benz	(erst zur DLG-Zeit tätig)
Gustav Engwer	(wahrscheinlich erst zur DLG-Zeit tätig)
Hermann Weller	(erst zur DLG-Zeit tätig)

Auch im Band 1 des Buches „Die Flugzeugführer-Ausbildung der Deutschen Luftwaffe 1935 - 1945“ von Sven Carlsen und Michael Meyer sind einige ärgerliche Fehler enthalten. Zum Beispiel hatte Walter Fruhner niemals die Leitung der Luftreederei Magdeburg inne (tatsächlich arbeitete nur sein Bruder Otto dort, und zwar als Fluglehrer). Und Albert Vierling war nicht Leiter der Sportflug GmbH Schleißheim, sondern Geschäftsführer der übergeordneten Bayerischen Sportflug GmbH.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Flugzeugpark der ersten Stunde

Die Erstausstattung der Sportflug-Filialen, die im Jahr 1924 ihren Betrieb aufnahmen, bestand fast ausschließlich aus Flugzeugtypen, die sich bereits im ersten Weltkrieg als Schulflugzeug bewährt hatten: **Albatros B II** und **LVG B III**. Beides waren zweisitzige, verspannte Doppeldecker, ausgerüstet mit dem Sechszylinder-Reihenmotor Mercedes D I oder D II (Nennleistung 100 PS/ 74 kW bzw. 120 PS/ 88 kW).

Albatros hatte den **Typ B II** unter der firmeneigenen Typenbezeichnung **L 30** neu aufgelegt, außerdem wurde er von verschiedenen kleinen Herstellern nachgebaut, nämlich:

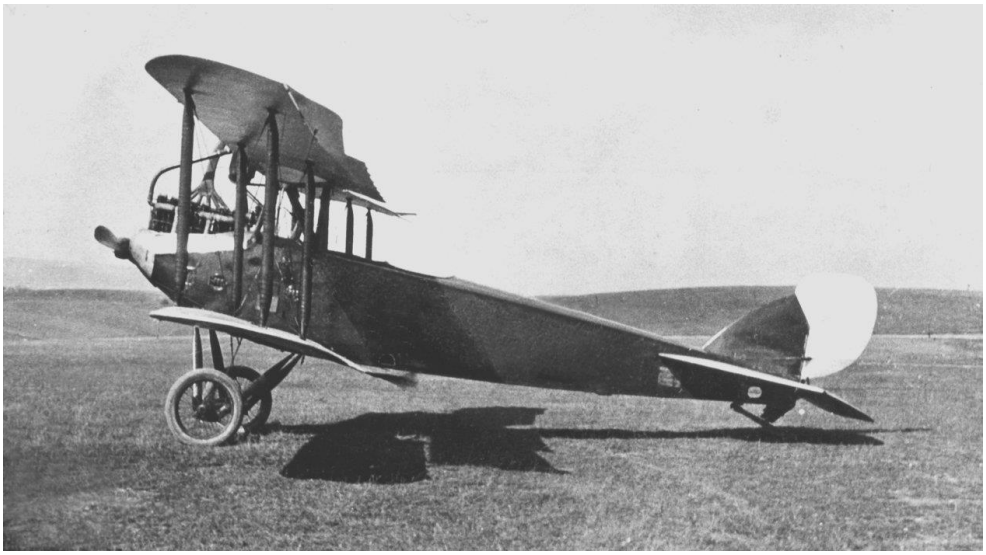
Deutscher Lloyd Flugzeugwerke GmbH (Berlin) als DLFW B II,
Heinrich Sellhorn & Co (Berlin) als HSS 1,
Westfalenwerk GmbH (Münster) als B II bzw. DLFW B II,
Flugzeugbau Julius Hüffer (Paderborn/Münster) als B II.

Die Albatros L 30 mit dem Kennzeichen D-481 war für die Albatros-Flugzeugwerke als Eigentümer zugelassen.

Die **Luft-Verkehrs-Gesellschaft** hatte ihren **Typ B III** nach dem ersten Weltkrieg noch in kleinerer Stückzahl weitergebaut und angeboten. Die bei Liquidation der LVG im Jahre 1920/21 noch vorhandenen Zellen waren später günstig zu bekommen und brauchten nur sachgerecht aufmontiert und mit Motor versehen zu werden. Mit dem Aufbau solcher Original-LVG-Zellen oder dem kompletten Nachbau befaßten sich folgende Firmen:

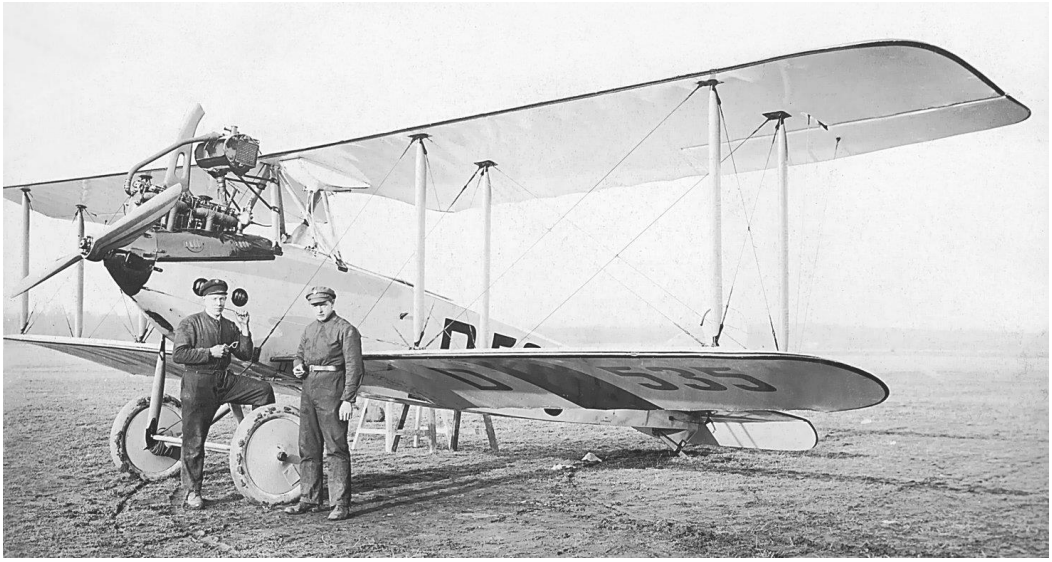
Deutscher Lloyd Flugzeugwerke GmbH (Berlin), Typenbezeichnung DLFW B I,
Westfalenwerk GmbH (Münster), Typenbezeichnung LVG B III bzw. DLFW B I,
Aero-Sport GmbH (Warnemünde), Typenbezeichnung Aero-Sport S I.

Die LVG B III war in der Zeit des ersten Weltkriegs ein bewährtes Schulflugzeug im Dienst der deutschen Fliegertruppe. Auch nach 1918 wurde das Muster noch in kleinerer Stückzahl weitergebaut.



Eine andere Quelle für die Beschaffung von LVG-Schulflugzeugen befand sich jenseits der deutschen Grenzen: 1919/20 waren größere Stückzahlen an LVG-Zellen aus ehemaligen Militärbeständen in das neutrale Ausland geschafft worden, um sie vor der Zerstörung (gemäß Versailler Vertrag) zu retten. Ein gutes Dutzend solcher LVG B III-Zellen ohne Motor konnte die Bayerische Sportflug 1924 in Holland günstig erwerben und einige davon in Würzburg durch eigenes Personal nach und nach aufrüsten lassen.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



Die Firma Aero-Sport GmbH in Warnemünde baute das Muster LVG B III in den 1920er Jahren nach. Die offizielle Typenbezeichnung lautete Aero-Sport S I.
Das Foto zeigt einen solchen Nachbau mit der Zulassung D-535. Seine Anstrichfarbe wurde als hellblau beschrieben.

(Slg.Werner)

Die Beschaffung der Typen Albatros B II und LVG B III als Erstausstattung machte durchaus Sinn: Mit diesen bewährten Schulflugzeugen ging man keinerlei Risiko ein, sie standen kurzfristig zur Verfügung, und die ehemaligen Militärpiloten konnten ihre Kenntnisse auf vertrauten Maschinen auffrischen.

Als einzige Nachkriegsentwicklung befanden sich im Flugzeugpark der Sportflug GmbH zunächst nur drei Doppeldecker des Typs **Dietrich DP II a**. Allerdings entsprach der Dietrich-Entwurf in Form und Konstruktion sehr stark dem Jagdflugzeug Fokker D VII des 1. Weltkriegs und ließ sich deshalb nur bedingt als Neuentwicklung ansprechen. Die DP II a war im Gegensatz zur Fokker D VII als Zweisitzer ausgelegt und hatte zum Antrieb einen luftgekühlten 7-Zylinder Siemens-Sternmotor vom Typ Sh 5 (Leistung 77/82 PS). Für die Anfängerschulung war die Maschine weniger geeignet, da sie einige fliegerische Erfahrung verlangte. Außerdem erwiesen sich die Siemens-Motoren der „ersten Generation“ (Sh 4, Sh 5 und Sh 6) als sehr störanfällig. Berichte der Flugwache Fürth beklagten z.B., daß kaum ein Schulflug mit Sh 5 ohne Motorpanne verlief und daß die Streckenführung der zum Erwerb des Flugzeugführerscheins A notwendigen 300 km-Flüge tunlichst so ausgewählt werden mußte, daß möglichst viele Notlandeplätze zur Verfügung standen. Deshalb bevorzugte man allgemein die zwar veralteten, aber mit dem sehr zuverlässigen Mercedes 6-Zylinder-Reihenmotor ausgerüsteten Kriegsdoppeldekker.

Die Dietrich DP II a war bei der Sportflug GmbH nur in geringer Stückzahl vertreten, weil sie einige fliegerische Erfahrung verlangte und deshalb für die Anfängerschulung weniger geeignet war. Außerdem erwiesen sich die Siemens-Motoren der „ersten Generation“ (wie im Bild der Sh 5) als sehr störanfällig.

(Slg.Werner)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Praktischer Betrieb im Jahr 1924

Als erste Schulen nahmen im Herbst 1924 die Sportflug-Gesellschaften in Stettin, Hannover, Magdeburg und Würzburg den Betrieb auf.

Stettiner Sportflug GmbH

In Stettin startete der erste Anfängerschulkurs am 1.10.1924 mit zwei frisch gelieferten Albatros L 30-Doppeldeckern (D-476 und D-497). Leider ging die D-497 bereits am 19. Oktober durch Absturz verloren, Fluglehrer Arthur Schultz kam dabei ums Leben. Im Folgemonat trafen zwei weitere L 30 in Stettin ein (D-479 und D-501); allerdings reichte das nicht aus, um die vorgesehene Mindestzahl von 4 Flugzeugen zu gewährleisten. Deshalb wurde Anfang 1925 eine neue L 30 nachgeliefert (D-511).

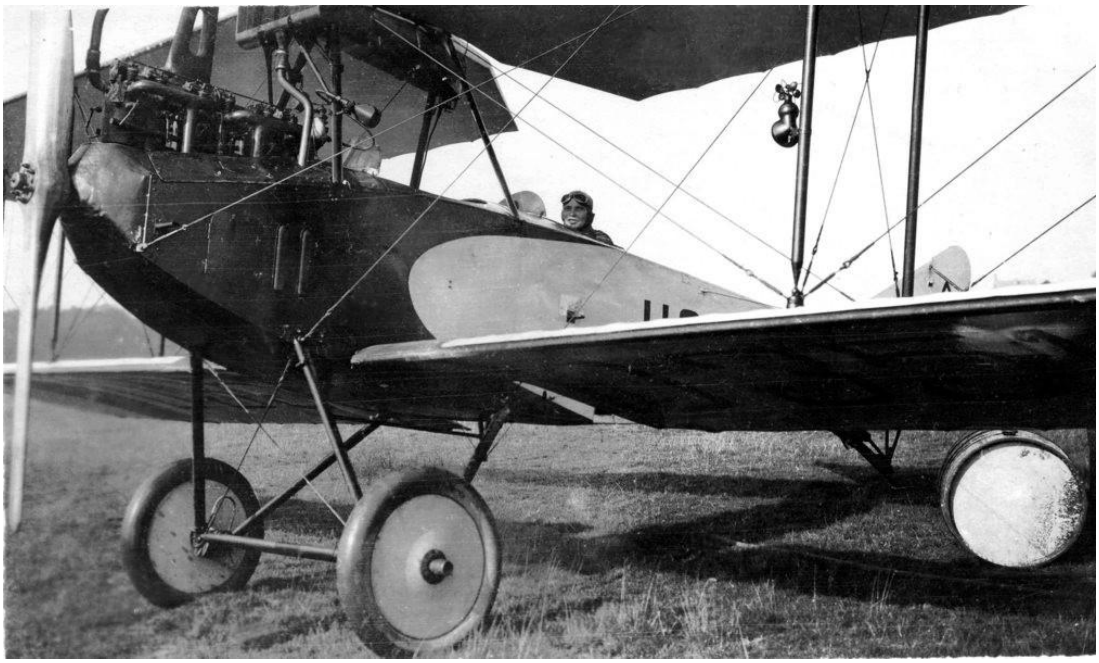
Die Albatros L 30, D-476, wurde gegen Ende September 1924 ab Werk an die Stettiner Sportflug GmbH geliefert.

Im November 1924 traf die Albatros L 30, D-501, frisch in Stettin ein, als Ersatz für die abgestürzte D-497 des gleichen Musters.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Sportflug GmbH Hannover

In Hannover sind die ersten Flugbewegungen im September 1924 nachweisbar. Fluglehrer Willi Stör holte am 1.9.1924 bei den Hüfferwerken in Münster eine DLFW B II (Kennzeichen D-351) ab. Ab 8.9.1924 muß die Sportflug GmbH Hannover mindestens eine weitere Albatros B II besessen haben, denn in den Meldungen der Flugwache Vahrenwald erscheinen bis zum März 1925 immer wieder Flüge mit Albatros-Maschinen ohne Eintragungszeichen. Da auch keine Werknummern angegeben sind, ist leider nicht ersichtlich, ob es sich immer um ein und dasselbe Flugzeug handelte oder ob mehrere Maschinen des gleichen Typs anwesend waren.



DLFW B II der Sportflug GmbH Hannover, im Führersitz Willi Stör. Vermutlich handelt es sich um die D-351.

Am 16.9. meldete die Flugwache außerdem Flüge einer Rumpler C I der Sportflug Hannover, ebenfalls ohne Kennzeichen. Diese Maschine scheint aber nur ganz kurz benutzt worden zu sein, denn sie taucht später nicht wieder auf. Vermutlich handelte es sich um die ehemalige D-107, eine Rumpler C I, die der Vorläufergesellschaft Fabeck & Stollberg gehört hatte und im September 1924 an die Focke-Wulf AG nach Bremen verkauft worden war.

Der eigentliche Schulbetrieb begann in Hannover vermutlich, ebenso wie in Stettin, am 1. Oktober 1924. Die Hannoveraner blieben in den ersten Betriebsmonaten zu ihrem Glück von schweren Unfällen verschont.

Im September 1924 berichtete die Flugwache Hannover über Flüge einer Rumpler C I, die der Sportflug GmbH Hannover gehörte. Leider wurden keine weiteren Einzelheiten genannt. Das Foto zeigt eine Maschine des gleichen Typs, die beim Rumpler Luftverkehr eingesetzt war. (Slg. Koos/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Fliegen mit Flugzeugen ohne Eintragung in der Luftfahrzeugrolle

Das damalige Luftverkehrsgesetz erlaubte die Benutzung von Luftfahrzeugen, die nicht in die amtliche Luftfahrzeugrolle eingetragen waren, sofern eine Begutachtung durch einen amtlichen Sachverständigen stattgefunden hatte und solange das betreffende Flugzeug die sogenannte Flughafen-zone nicht verließ. Für Erprobungsflüge und Platzrunden mit Anfängern reichte das allemal, denn die Flughafenzone war definiert als der über einem Flugplatz befindliche Luftraum in Form eines Zylinders mit 20 km Durchmesser. Dabei mußte mindestens eine solche Flughöhe eingehalten werden, daß das Luftfahrzeug im Gleitflug (d.h. mit ausgeschaltetem Motor) jederzeit sicher den Platz erreichen konnte.

Sollten Flüge außerhalb der Flughafenzone stattfinden, bestand die Möglichkeit, beim RVM eine sog. vorläufige Zulassung zu beantragen. Ihre Gültigkeit war auf einen bestimmten Zeitraum beschränkt (selten länger als 1 Monat) und erlosch dann automatisch. Eine Verlängerung war unter bestimmten Voraussetzungen möglich. In besonders eiligen Fällen erteilte das RVM vorläufige Zulassungen auch per Telegramm; hierfür bürgerte sich schnell der Begriff „telegraphische Zulassung“ ein. Flugzeuge mit vorläufiger Zulassung waren von der Verpflichtung befreit, äußerlich sichtbare Kennzeichen zu tragen.

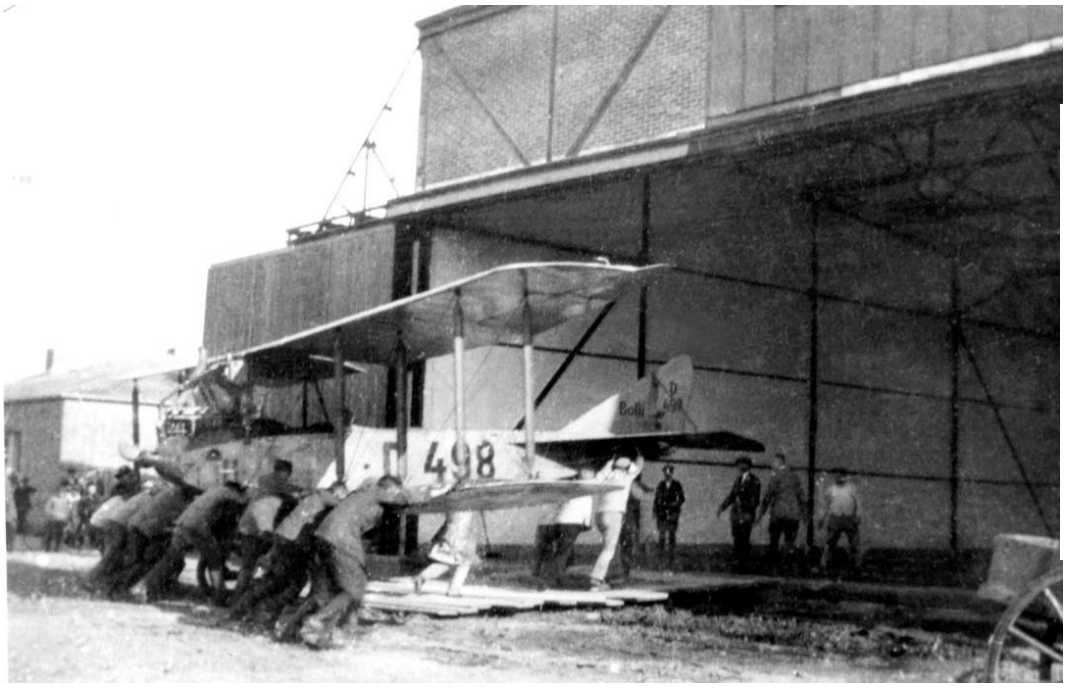
Luftreederei Magdeburg GmbH

In Magdeburg übernahm die Sportflug GmbH mit dem Erwerb der Geschäftsanteile der Luftreederei Magdeburg (ca. August 1924) zugleich die beiden vorhandenen Dietrich-Doppeldecker DP II a (D-363 und D-381). Zur Anfängerschulung waren diese Maschinen allerdings weniger geeignet, deshalb wurde der Flugzeugpark im September/Oktober 1924 um drei Albatros L 30 ergänzt (D-478, D-494 und D-498), sodaß auch in Magdeburg der echte Schulbetrieb im Oktober beginnen konnte. Ähnlich wie in Stettin war bereits nach wenigen Wochen ein erster Totalverlust zu verzeichnen: Die D-478 wurde am 8.11.1924 durch Vergaserbrand am Boden zerstört, Menschen kamen dabei zum Glück nicht zu Schaden. Als Ersatz für die zerstörte Maschine traf gegen Jahresende eine neue Albatros L 30 ein (D-504).

Den Dietrich-Doppeldecker DP II a, D-363, übernahm die Luftreederei Magdeburg 1924 von ihren gleichnamigen Vorgängergesellschaft. Die Maschine eignete sich allerdings weniger zur Anfängerschulung.
(Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Ein weiteres Foto der Dietrich-DP II a, D-363, welche die Luftreederei Magdeburg von ihrer Vorgängergesellschaft übernahm. (Slg. Ott/ADL)



Das Muster Albatros L 30 war in ihren Flugeigenschaften harmloser und konnte unbedenklich für die Schulung von Fluganfängern verwendet werden.
Auf dem Foto wird die Albatros L 30 D-498 mit dem Taufnamen „Bolli“ (am Leitwerk) unter Einsatz von 12 MS (MS=Menschenstärke) in die Magdeburger Halle geschoben.
(Slg. Ott/ADL)

Drei Maschinen des Magdeburger Flugzeugparks vor der Halle: Rechts im Vordergrund die Heinkel HD 32, D-663, dahinter im linken Bildbereich die beiden Albatros L 30, D-537 und D-536. (Slg. Ott/ADL)

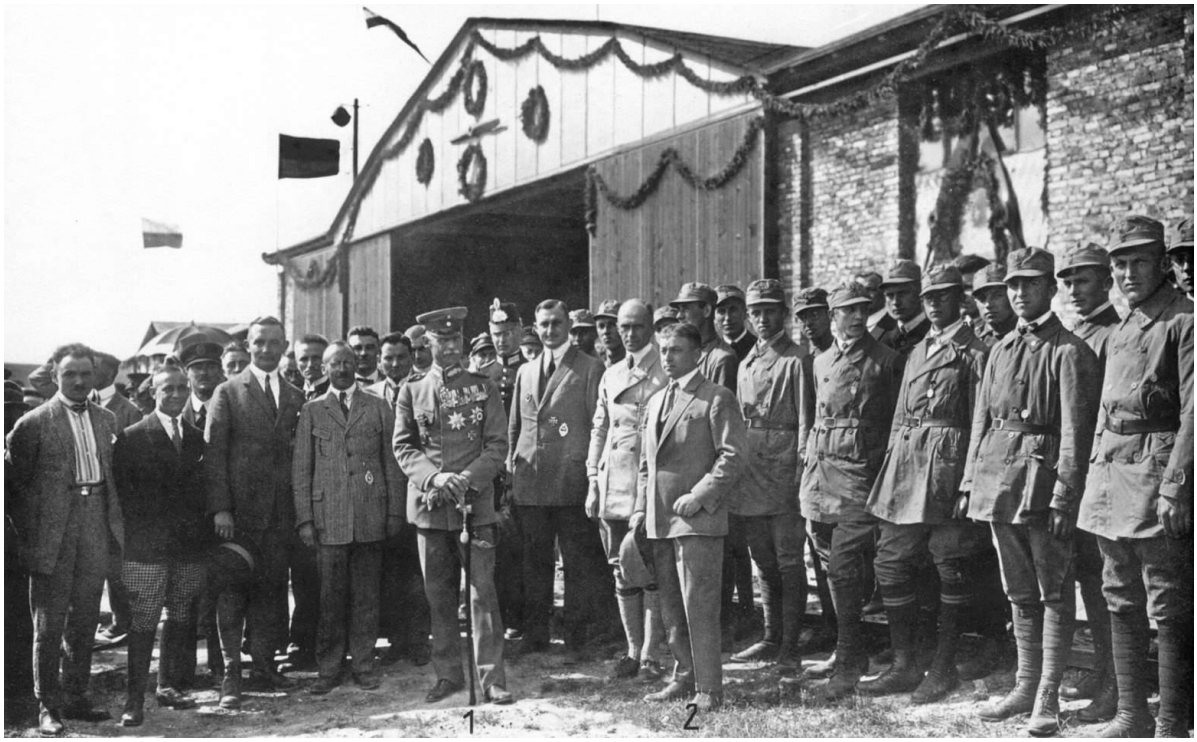
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Unterfränkische Sportflug GmbH, Würzburg

In Bayern wurde als erste Sportflug-Filiale am 13.10.1924 in Würzburg die Unterfränkische Sportflug GmbH gegründet. Sie konnte sich auf die geleistete Vorarbeit der „Arbeitsgemeinschaft zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik in Unterfranken e.V." stützen, die im Juni 1924 eine Flugsportschule (Leitung Oblt. Heinz Seywald) frisch eröffnet und während des Sommers bereits einen Gleit- und Segelflugkurs für insgesamt 28 Jungflieger abgehalten hatte. Im November 1924 wurde die Würzburger Schule mit allen Eigentumswerten in die neue Gesellschaft überführt. Dazu gehörten u.a. folgende Motorflugzeuge:

1 Udet U 10 (D-459),
1 Udet U 7 „Kolibri" mit Douglas-Motor 750 ccm (18 PS/ 13 kW),
1 Messerschmitt S 16 mit Douglas-Motor 750 ccm (21 PS/ 15 kW),
1 Messerschmitt S 15 mit Douglas-Motor 500 ccm (14 PS/ 10 kW).

An Segelflugzeugen wurden von der Arbeitsgemeinschaft übernommen: 1 Messerschmitt S 14 und 2 Messerschmitt S 10, je 1 Espenlaub E 5, Espenlaub-Gleiter und Weltensegler „Frohe Welt" sowie 2 Hängegleiter Typ Pelzner.

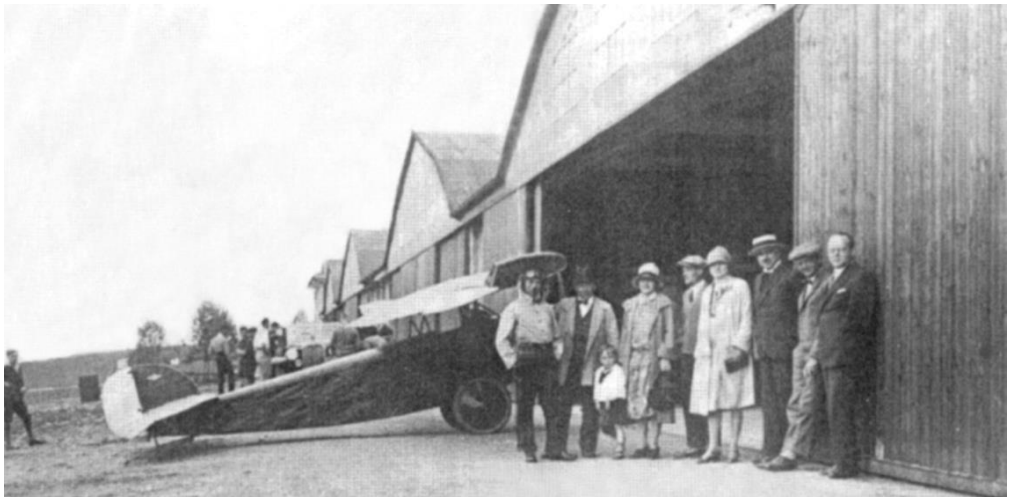


(oben): Offizielle Eröffnung der Fliegerschule Würzburg am 20.06.1924. Anwesend waren u.a. Kronprinz Rupprecht von Bayern (1) und Hptm. Heinrich Nopitsch (2), der Vorsitzende der Würzburger Arbeitsgemeinschaft und spätere Geschäftsführer der Unterfränkischen Sportflug GmbH.

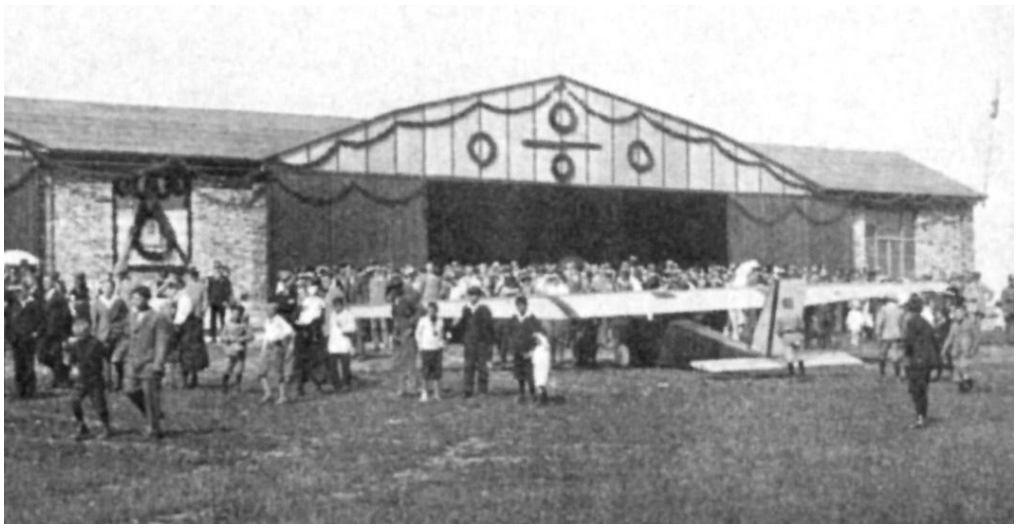
(links): Die unterfränkische Sportflug-Filiale übernahm von der Würzburger Arbeitsgemeinschaft u.a. den Sporteindecker Udet U 10, D-459, in ihre Organisation.

(Beide Fotos Slg. Heinz Gräf)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



Auch drei Kleinmotorflugzeuge übernahm die Unterfränkische Sportflug GmbH von ihrer Würzburger Vorläuferin:
(oben): Udet U 7 „Kolibri" mit Douglas-Motor von 18 PS (13 kW), aufgenommen vor den neuen Flugzeughallen.
(Mitte): Messerschmitt S 15, ausgerüstet mit Douglas-Motor von 14 PS (10 kW).
(unten): Messerschmitt S 16, mit Douglas-Motor von 21 PS (15 kW), bei Eröffnung der neuen Fliegerschule Würzburg.

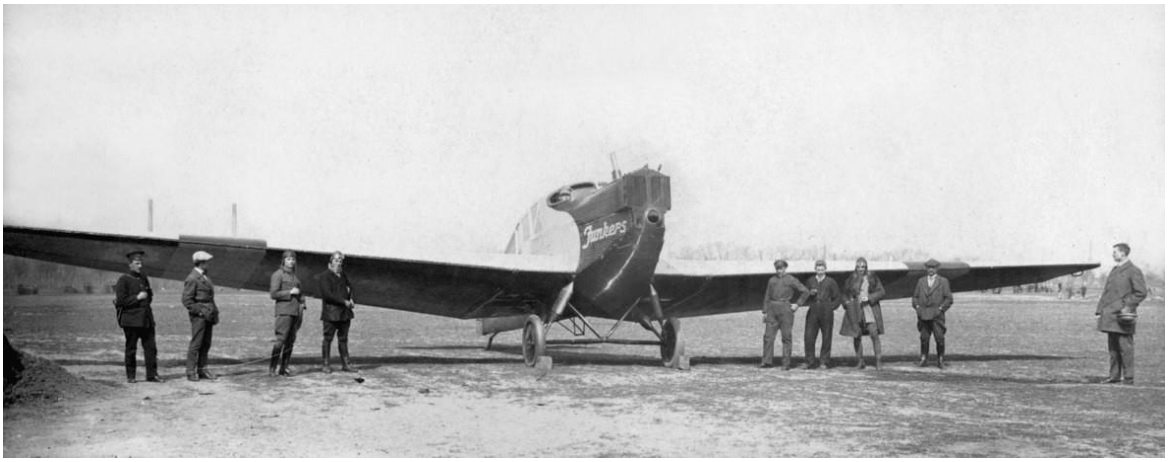


Unterfränk. Sportflug G. m. b. H.
Flug-Schule Würzburg
*
Telephon Nr. 4679
Postscheckkonto: Amt Nürnberg 24045
Würzburg, Flugplatz Galgenberg

Briefkopf der Unterfränkischen Sportflug GmbH, Würzburg

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Im September 1924 konnte die Arbeitsgemeinschaft/Unterfränkische Sportflug von den Junkers-Flugzeugwerken ein Passagierflugzeug des Typs F 13 (ohne Motor) günstig erwerben. Die Maschine sollte zur Propaganda für den Flugsport dienen und bei Erschließung weiterer Geldmittel für die Würzburger Schule helfen. Außerdem bestand zeitweilig die Absicht, mit ihr einen Anschlußluftverkehr Würzburg - Bad Kissingen zu betreiben. Das Flugzeug war bereits im März 1924 kurzzeitig als D-358 für die Junkerswerke geflogen, seine Zulassung aber inzwischen abgelaufen. Nach Einbau des im Besitz der Würzburger Schule befindlichen BMW III a-Motors konnte die F 13 im Oktober 1924 soweit flugfertig gemacht werden, daß nur noch die amtliche Zulassung fehlte. Junkers-Pilot Prautzsch führte am 11.10. mit der Maschine drei Erprobungsflüge zwischen Fürth und Würzburg durch, außerdem mehrere Platzflüge rund um das Flugfeld am Würzburger Galgenberg. Anschließend blieb die F 13 dort abgestellt.



Im September 1924 kaufte die Arbeitsgemeinschaft Unterfranken /Unterfränkische Sportflug von den Junkers-Flugzeugwerken eine Junkers F 13, deren ehemalige Zulassung D-358 schon längere Zeit abgelaufen war, und machte die Maschine in Eigenregie bis Mitte Oktober 1924 wieder flugfertig. Nach mehreren Erprobungsflügen blieb das Flugzeug aber bis ins Frühjahr 1925 in Würzburg abgestellt. (Slg.Werner)

Am 13.11.1924 nahm die Unterfränkische Sportflug GmbH ihren eigentlichen Flugbetrieb mit den verfügbaren Schulmaschinen und Kleinflugzeugen auf. Die planmäßige Ausbildungsarbeit konnte aber noch nicht anlaufen, weil zu diesem Zeitpunkt erst ein für die Anfängerschulung geeignetes Flugzeug vorhanden war, nämlich eine Albatros L 30, die allerdings noch der Zulassung bedurfte. Eine weitere L 30 befand sich Ende Dezember 1924 auf dem Transport von Berlin nach Würzburg. Nachdem auch diese Maschine eingetroffen war, konnte am 7. Januar 1925 der erste Anfängerschulkursus beginnen. Die beiden „Albatrosse“ erhielten übrigens später die Kennzeichen D-568 und D-569.

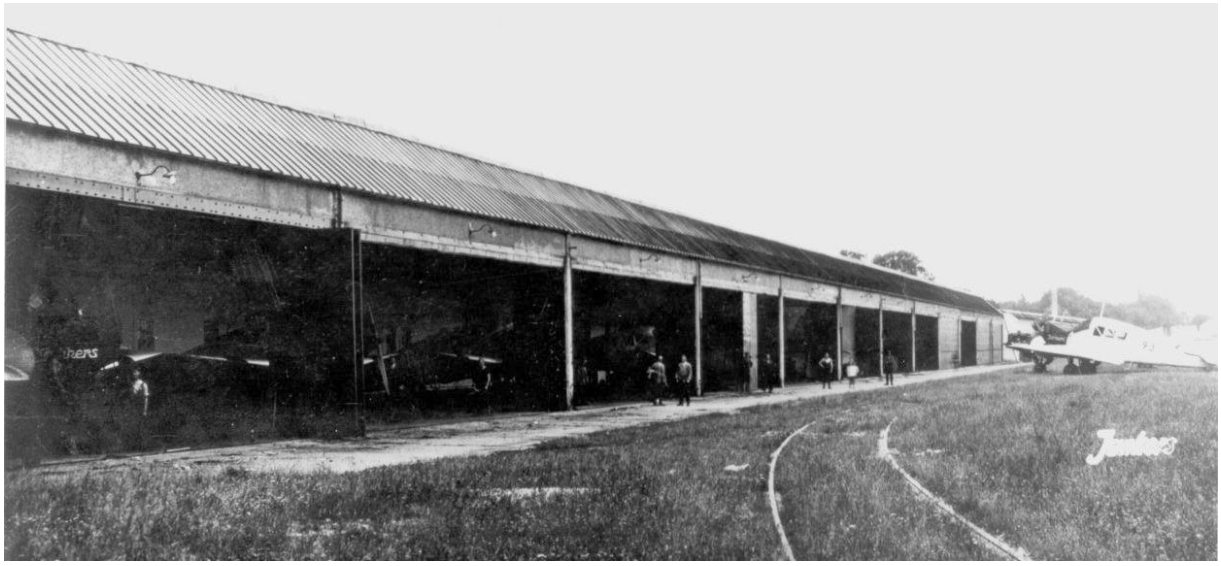
Im November 1924 besaß die Unterfränkische Sportflug GmbH erst ein Flugzeug, welches sich für die Anfängerschulung eignete, nämlich eine Albatros L 30.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Flugschule Schleißheim GmbH / Oberbayerische Sportflug GmbH

Bereits einen guten Monat vor der Unterfränkischen Sportflug, nämlich am 2.9.1924, war die „Flugschule Schleißheim GmbH“ entstanden, allerdings zunächst nur auf dem Papier. Seitens der Bayerischen Sportflug bestand die Absicht, Schleißheim als zweite Schule in Bayern (nach Würzburg) zu etablieren, sobald die zur Verfügung gestellten Reichs- und Landesmittel dies erlaubten. Einstweilen konnte man nur Vorbereitungsarbeiten durchführen, wie etwa die Ausarbeitung eines Pachtvertrags mit dem Bayerischen Finanzministerium für die Schleißheimer Werftanlagen. Außerdem liefen Verhandlungen mit der Junkers Luftverkehr AG über eine gemeinsame Nutzung der Werft Schleißheim und den gemeinsamen Betrieb der Fliegerschule. Dabei war vorgesehen, daß die Sportflug GmbH für die Anfänger- und Sportschulung zuständig sein sollte, während Junkers die Weiterbildung zum Verkehrspiloten übernehmen würde. Alle benötigten Schulflugzeuge sollten von Junkers gestellt und unterhalten werden.

Nachdem dieser Plan sich zerschlagen hatte, erfolgte am 4.12.1924 die Umbenennung der Flugschule Schleißheim GmbH in „Oberbayerische Sportflug GmbH“. Ende Januar 1925 zog die Gesellschaft offiziell in die Schleißheimer Werft um, ohne aber bis zu diesem Zeitpunkt echten Flugbetrieb durchgeführt zu haben.



Die Junkers Luftverkehrs AG war 1924/25 einer der größten Nutzer des Flugplatzes Schleißheim für die Betreuung ihrer im Einsatz befindlichen Verkehrsflugzeuge. In den ausgedehnten Hallenanlagen sind zu dieser Zeit, soweit erkennbar, nur Junkers F 13-Maschinen versammelt. Die Flugschule Schleißheim spielte 1924 noch gar keine Rolle, erst 1925 begann sich mit Betriebsaufnahme der Oberbayerischen Sportflug GmbH das Bild langsam zu verändern.

Oberfränkische Sportflug GmbH, Bamberg

Als nächste bayerische Regionalgesellschaft wurde am 15.10.1924 die „Oberfränkische Sportflug GmbH“ in Bamberg gegründet. Hier ging die Initiative nicht von der Bayerischen Sportflug aus, sondern von der „Arbeitsgemeinschaft zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik in Oberfranken e.V.“ sowie von Bamberger Wirtschaftskreisen. Ziel der Oberfränkischen Sportflug war es, in Bamberg eine Schule für das Training von fertig ausgebildeten Flugzeugführern sowie für die Umschulung von ehemaligen Militärpiloten aufzuziehen.

In München war man nicht sehr begeistert von dieser Neugründung, konnte aber eine Beteiligung der Bayerischen Sportflug nicht gänzlich ablehnen und erklärte sich deshalb bereit, 20 % des Stammkapitals zu zeichnen.

Bis zum Jahresende 1924 verfügte die Oberfränkische Sportflug GmbH noch über keinen eigenen Maschinenpark und konnte auch keinerlei Flugtätigkeit mit fremdem Gerät ausüben.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz, Fürth

Als letzte Regionalgründung in Bayern folgte am 6. Dezember 1924 die „Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz“ mit Sitz in Fürth. Hinter dieser Gründung standen sowohl Nürnberg-Fürther Wirtschaftskreise als auch die „Arbeitsgemeinschaften zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik in Mittelfranken und in Oberpfalz“. Namentlich ist hier als treibende Kraft besonders Theo Croneiß hervorzuheben, damals Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft Mittelfranken.

Die Bayerische Sportflug hatte schon im Vorfeld der Gründung klargestellt, daß sie zwar wie im Fall Bamberg bereit sei, sich als Gesellschafter zu beteiligen, daß aber weder vom Reich noch vom Freistaat Bayern Zuschüsse zu erwarten seien. Deshalb empfahl man auch den Fürthern, keine Anfängerfliegerschule sondern eine Trainingsschule für fertige Piloten und sog. „Umschüler“ einzurichten. Hier bestünde noch am ehesten Aussicht auf spätere Unterstützung seitens der Bayerischen Sportflug GmbH. Bis dahin aber müßten sie sich allein aus Zuwendungen kommunaler Körperschaften und Spenden der regionalen Verbände und Institutionen finanzieren.

Trotz dieser eher düsteren Aussichten wurde schon am 9.12.1924, also nur wenige Tage nach der Gründung, als erstes Übungsflugzeug ein Dietrich-Doppeldecker DP II a beschafft. Der Maschine mit dem Kennzeichen D-505 war allerdings ein recht kurzes Dasein beschieden: Sie mußte bereits am 31. Januar 1925 als Totalschaden abgeschrieben werden. Wie es dazu kam, wird im Kapitel „Teilnahme an Flugwettbewerben“ näher beschrieben.

Die Dietrich-Gobiet DP II a mit dem Kennzeichen D-505 wurde im Dezember 1924 als erstes Flugzeug der „Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz“ (Fürth) in Betrieb genommen. Das Foto zeigt die Maschine im Januar 1925, versehen mit der Startnummer 1 für die Teilnahme am Zugspitzflug. Leider packte am 31.1.1925 während des Wettbewerbs eine heftige Fallböe die D-505 während der Umkreisung der Zugspitze und drückte sie hinunter auf den Schneefernerkopf. Da ein Rückstart von dort unmöglich war, mußte das Flugzeug aufgegeben werden.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Auswahl der Flugschüler

Die Vergabe der Ausbildungsplätze an den Schulen der Sportflug GmbH erfolgte im Einvernehmen zwischen RWM und RVM (bzw. in Bayern dem Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe). Eine bestimmte Anzahl Plätze stand der Reichswehr zu und wurde mit jungen Offizieren und Offiziersanwärtern belegt, die auf Vorschlag der Referenten z.b.V. aus den einzelnen Wehrkreisen kamen. Die Auswahl für das „zivile“ Kontingent hatte man im wesentlichen an die bestehenden Luftfahrtorganisationen delegiert: Deutscher Luftfahrt-Verband, Ring der Flieger und Verband der Akademischen Fliegergruppen, in Bayern auch die Arbeitsgemeinschaften zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik, schlugen geeignete Kandidaten vor. Die endgültige Entscheidung lag dann bei den Aufsichtsräten und Geschäftsführungen der Sportflug GmbH Berlin bzw. der Bayerischen Sportflug GmbH.

Das Aufnahmealter von zivilen Kandidaten war auf 18 bis höchstens 24 Jahre festgelegt. Sie mußten im Besitz des Abiturs sein, in Ausnahmefällen wenigstens die Obersekundareife haben oder eine abgeschlossene Mittelschulbildung mit anschließender Fachschulausbildung (z.B. Technikum, Maschinenbauschule) nachweisen können. Generell wurde großer Wert auf eine technische Vorbildung gelegt. Außerdem hatten alle angehenden Flugschüler im Besitz des Deutschen Turn- und Sportabzeichens sowie des Freischwimmerzeugnisses zu sein. Vor Eintritt in die Fliegerschule mußte die Tauglichkeit zum Flugdienst durch einen Vertrauensarzt der Sportflug GmbH bescheinigt werden.

Die reinen Schulungskosten beliefen sich bis zum Führerschein „A" für Landflieger auf 5.000 RM, für Seeflieger auf 7.500 RM. Hinzu kamen monatliche Kosten für Unterkunft und Verpflegung in Höhe von 140 RM, davon wurden dem zivilen Flugschüler 25 RM als Taschengeld ausgezahlt.

Gemäß ihrer Satzung als gemeinnützige Gesellschaft gewährte die Sportflug GmbH unter bestimmten Umständen finanzielle Erleichterungen. Beispielsweise erließ man besonders geeignet erscheinenden zivilen Kandidaten die Schulungskosten teilweise oder sogar ganz. Die hierfür erforderlichen Mittel wurden in erster Linie durch Beihilfen des Reiches und einiger größerer Länder aufgebracht. In der Praxis machten die Sportflug Gesellschaften von dieser, eher als Ausnahme gedachten Regelung reichlich Gebrauch: So berichtete zum Beispiel die Filiale Würzburg, daß seit der Aufnahme des Schulbetriebs bis Ende Oktober 1925 erst vier Schüler die vollen Ausbildungsgebühren von 5.000 RM gezahlt hätten.

Die monatlichen Unterhaltskosten mußte der Flugschüler normalerweise selbst tragen. Ließ dessen finanzielle Situation dies nicht zu, gab es zwei Möglichkeiten: Entweder kamen die entsendenden Verbände teilweise bzw. ganz für den Unterhalt auf oder sie vermittelten einen sog. „Fliegerpaten“, der die Finanzierung der Unterhaltskosten mindestens zum Teil übernahm. Letzteres funktionierte in ähnlicher Weise wie bei den studentischen Korporationen, wo der aktive Nachwuchs – zum Teil auch heute noch – traditionell von den „Alten Herren“ unterstützt wird.

Offiziersanwärter der Reichswehr, die für die Flugausbildung von ihrem Stammtruppenteil beurlaubt waren oder die bereits vor ihrem offiziellen Eintritt in die Reichswehr zur Sportflug GmbH kommandiert wurden, blieben kostenfrei, weil das RWM sämtliche Aufwendungen übernahm.

Alle zivilen Flugschüler mußten einen sog. „Verpflichtungsschein“ unterschreiben (als Beispiel ist auf der folgenden Seite ein Muster abgedruckt, wie es die Unterfränkische Sportflug GmbH in Würzburg 1925 verwendete). Die eingegangenen Verpflichtungen unterlagen der Geheimhaltung; es existierte jeweils nur ein Exemplar des Scheins in den Akten der Flugschule, der Kandidat bekam keine Kopie ausgehändigt.

Die Einhaltung der meisten Pflichten stellte für die flugbegeisterten jungen Männer kein Problem dar – war doch Fliegen ihr erstrebtes Ziel. Bemerkenswert ist aus heutiger Sicht das Einbeziehen staatsbürgerlichen Verhaltens in die Verpflichtung: Die Schüler durften sich an „keiner der Sportflugbewegung abträglichen und dem Staatsinteresse gegenüber feindlichen Handlung beteiligen“. Hier kommt deutlich der politische Hintergrund der Sportflug GmbH zum Ausdruck.

Mindestens ab Juni 1925 ist belegt, daß die Abwehrdienststellen der Reichswehr fallweise eingeschaltet wurden, um die persönlichen Verhältnisse der Bewerber zu überprüfen !

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Verpflichtungsschein

(nur in einer Ausfertigung zu erstellen und bei
den Akten der Flugschule zu verwahren)

Ich, (Vor- u. Zuname, Stand),

wohnhaft in (Ort und Straße),

geboren am (Datum) zu (Ort, Kreis und Land),

verpflichte mich hiermit vom Tage des Eintritts bei der Unterfr. Sportflug G.m.b.H. auf die Dauer von 6 Monaten zu allen Dienstleistungen in der Flugschule Würzburg. Ich erkenne die dort gültigen allgemeinen Dienstanordnungen und die besonderen Vorschriften für die Ausbildung als Flugzeugführer an, nebst etwa noch zu verfügenden Ergänzungs- und Änderungsbestimmungen.

Dafür, daß es die Unterfr. Sportflug G.m.b.H. unternimmt, mich als Flugzeugführer auszubilden, verpflichte ich mich insonderheit:

1.) Den für die Flugausbildung erforderlichen Obliegenheiten während meiner Dienstverpflichtung mit größter Gewissenhaftigkeit nachzukommen und die erteilten Anweisungen pflichtgetreu zu erfüllen.

2.) Die in der Flugschule erlangten fliegerischen Kenntnisse durch möglichst vielseitige Betätigung im Sportflug zu erhalten, hierzu insbesondere jährlich eine mehrwöchige Übung zum Nachweis der Flugfähigkeit bei einer von der Unterfr. Sportflug G.m.b.H. zu bestimmenden Stelle und auf besonders bezeichneten Flugzeugtypen abzulegen und außerdem eine ständige theoretische Weiterbildung in der Flugtechnik zu betreiben.

3.) An keiner der Sportflugbewegung abträglichen und dem Staatsinteresse gegenüber feindlichen Handlung mich zu beteiligen.

4.) Einem etwaigen Aufruf zur Ausübung des Flugdienstes auf Anfordern der Unterfr. Sportflug G.m.b.H. jederzeit und ohne Vorbehalt Folge zu leisten.

5.) Von der eingegangenen Verpflichtung Dritten gegenüber nicht zu sprechen.

Die Aufhebung der Verpflichtung und Entlassung vor Ablauf der Dienstleistung zur Ausbildung kann:

a) von seiten der Flugschule jederzeit mit 8tägiger Kündigungsfrist verfügt werden auf Grund von Ungeeignetheit, Unwürdigkeit oder höherer Gewalt.

b) von seiten des Flugschülers ohne Einhaltung eines besonderen Termins erbeten werden, bei nachgewiesener körperlicher Untauglichkeit oder bei schwerwiegender Veränderung der persönlichen Verhältnisse.

Die Entscheidung trifft in beiden Fällen der Leiter der Unterfr. Sportflug G.m.b.H. Vom Flugschüler etwa vorausgezahlte Ausbildungskosten werden - insoweit sie nicht in Anspruch genommen wurden - zurückerstattet.

Durch diese Verpflichtung erwächst dem Flugschüler keinerlei Anspruch auf Flugausbildung, diese kann vielmehr ohne Fristbestimmung nach Maßgabe der besonderen Umstände und nach freiem Ermessen durch die Unterfr. Sportflug G.m.b.H. ganz oder teilweise eingestellt werden.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Ablauf der Ausbildung

An den Schulen der Sportflug GmbH konnten aktive Reichswehrangehörige und ehemalige Offiziere der kaiserlichen Fliegertruppe ihre fliegerischen Kenntnisse und Fertigkeiten auffrischen und ggf. anstelle der nicht mehr gültigen Militärfluglizenzen neue zivile Scheine erwerben. Gleiches galt für die Beamten der Luftpolizei, die zum überwiegenden Teil auch der alten Fliegertruppe entstammten. Außerdem boten die Sportflug-Zweigstellen fertig ausgebildeten Jungfliegern Gelegenheit, sich in Übung zu halten und Flugerfahrung zu sammeln.

Gleichzeitig bildeten die Schulen der Sportflug GmbH neue Piloten aus, wobei sich die Ausbildung zunächst nur bis zum Flugzeugführerschein „A" erstreckte. Eine Trennung zwischen Übungsstellen und Anfängerschulen gab es praktisch nicht, fast alle Filialen der Sportflug GmbH nahmen beide Aufgaben wahr.

Pro Jahr sollten an jeder Schule drei Anfängerkurse stattfinden. Allerdings konnte während der Aufbauzeit der Sportflug-Organisation diese Vorgabe selten eingehalten werden, weil entweder der notwendige Maschinenpark (noch) nicht zur Verfügung stand oder weil es personelle Engpässe gab. Der Lehrgang für die Anfänger dauerte meist 4 - 5 Monate und umfaßte neben der praktischen Flugausbildung natürlich auch die Vermittlung der notwendigen Theorie sowie eine sportliche Schulung.

Der angehende Pilot absolvierte zunächst Flüge am Doppelsteuer gemeinsam mit dem Fluglehrer, bis dieser ihn für befähigt hielt, allein zu fliegen. Die Zahl der Schulflüge mit Lehrer durfte allerdings dreißig nicht unterschreiten (Vorschrift der Prüfordnung).

Nach weiteren 30 Alleinflügen konnte der Flugschüler die theoretische Prüfung und den ersten Teil der praktischen Prüfung ablegen, der einen Geschicklichkeitsflug sowie drei Ziellandungen beinhaltete. Damit erwarb der Schüler den sog. „Zwischenschein A". Der zweite Teil der praktischen Prüfung bestand aus einem mindestens einstündigen Höhenflug nicht unter 2000 m mit anschließender Ziellandung sowie einem Überlandflug von mindestens 300 km Länge mit zwei Außenlandungen an vorgeschriebenen Plätzen. Nach erfolgreicher Erledigung dieses Prüfungsteils wurde dann der endgültige Flugzeugführerschein „A" erteilt, der zur Führung von Sportflugzeugen der Klasse „A" berechtigte. (Näheres zur damaligen Klasseneinteilung der Flugzeuge und Führerscheine findet sich in einem separaten Kasten am Ende dieses Kapitels).

Bei der Ausbildung zum Seeflugzeugführer mußten drei Landungen auf dem offenen Meer bei Seegang 2 ausgeführt werden, und statt des Überlandflugs wurde ein Überseeflug von mindestens 300 km Länge gefordert. Die übrigen Prüfungsteile glichen denen für den „A-Schein Land".

Das Ausbildungsprogramm der Sportflug GmbH beschränkte sich nicht allein auf die eigentliche Motorflugausbildung, sondern beinhaltete auch eine regelmäßige Teilnahme an Freiballonaufstiegen sowie Schulungen im Gleit- und Segelflug.

Es ist wenig bekannt, daß die Sportflug GmbH sogar eigene Ballone besaß: In der Stammrolle der Freiballone des DLV, Stand 1925/26, sind zum Beispiel die 1000 m^3-Ballone „Boelcke", „Richthofen" und „Tutscheck" aufgeführt, die sich im Sportflug-Eigentum befanden und vom Dresdner VfL bzw. Augsburger VfL betreut wurden. In den vom DLV regelmäßig veröffentlichten Fahrtlisten tauchten unter den Teilnehmern stets Namen von Flugschülern und Fluglehrern der Sportflug GmbH auf. Auch die Sportflug-Geschäftsführung ist in den namentlichen Aufstellungen zu finden: So nahm z.B. Hermann Fricke gemeinsam mit seiner Frau am 15.10.1924 an einer fast siebenstündigen Luftreise im Ballon „Boelcke" teil.

(Bilder links und nächste Seite oben):
Auch die Erfahrung mit Flugkörpern leichter als Luft stand bei der Sportflug GmbH auf dem Programm. Zu diesem Zweck besaß die Gesellschaft sogar eigene Freiballone.
Die beiden Fotos entstanden während der Vorbereitung zum Aufstieg von Ballon „Boelcke" um 1925.
(Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Welche Ziele man mit der Teilnahme der Flugschüler verfolgte, erklärte Dr. Hugo von Abercron, ein altgedienter Ballonfahrer und Vorsitzender des Freiballonausschusses des DLV auf dem 19. Deutschen Luftfahrertag 1925 folgendermaßen:

„Sehr wichtig ist, daß der junge Flieger im Freiballon die Orientierung gründlich lernt. Im ruhig schwebenden Freiballon kann man ihm die Wolkenbildung, die Gewitterbildung zeigen; was er da erlebt habe, vergißt er nicht wieder, wenn er einmal selbst ein Flugzeug zu lenken in der Lage ist. Hat er aber als Pilot die Grundlage der Orientierung nicht, so wird es ihm bei der Ablenkung durch den Motor schwer, die Orientierung zu finden."

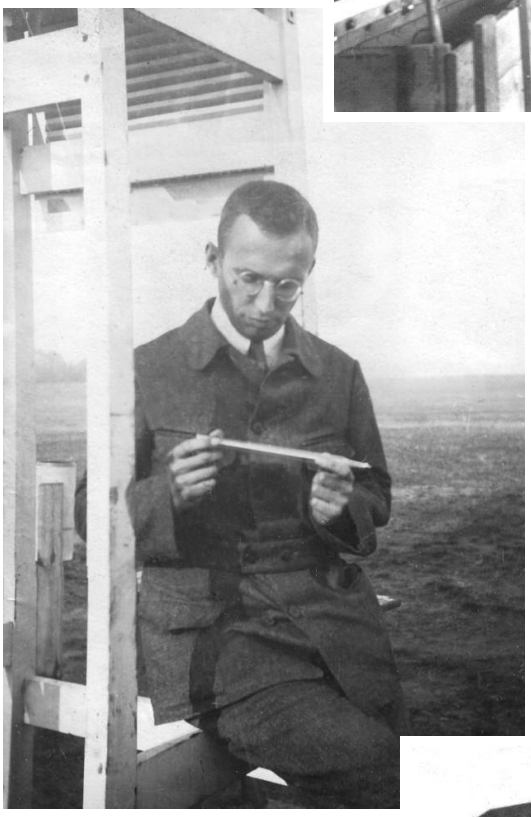
Fallschirmübungen während der Flugzeugführer-Ausbildung bei der Luftreederei Magdeburg GmbH. (Slg.Werner)

Schulungen im Gleit- und Segelflug fanden an denjenigen Sportflug-Filialen statt, wo die Örtlichkeit und die sonstigen Umstände dies erlaubten. Sie sollten dem Flugschüler zunächst ein gewisses Maß an fliegerischem Gefühl vermitteln, bevor er auf das Motorflugzeug umstieg. In einem Bericht über den Ausbau der Flugschule Würzburg, datiert vom 7. April 1925, beschrieb Heinrich Nopitsch, der Geschäftsführer der Unterfränkischen Sportflug GmbH, recht schlüssig die Vorzüge einer solchen mehrstufigen Ausbildung:

„Es ist ... der Beweis erbracht, daß die Gleit- und Segelflugausbildung eine sehr wertvolle Vorschule zur Motorflugausbildung ist, weil die Flugschüler mit primitiven Mitteln Start und Landung sowie die Steuerbedienung in der Luft lernen, ohne Aufwand der hohen Betriebskosten und ohne das hohe Bruchrisiko beim Motorflugzeug. Zum mindesten kann diese Vorschule als glänzende Eignungsprüfung zur Beurteilung der erforderlichen geistigen Fähigkeiten und körperlichen Gewandtheit der Flugschüler angesehen werden und wird dadurch eine rechtzeitige Ausmusterung ungeeigneter Flugschüler ermöglicht. Durch Wegfall der notwendigen Eignungsflüge und Verringerung des Bruchrisikos im Motorflugzeug werden erhebliche Kosten erspart. Andererseits werden durch Schonung des Kräfteverbrauchs der Fluglehrer und durch Herabminderung der zum ersten Alleinflug erforderlichen Schulflüge die Ausbildungsleistungen der Flugschule erhöht. Nach den bisherigen Erfahrungen sollte daher auf die Möglichkeit einer Gleit- und Segelflugausbildung ... nicht verzichtet werden."

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

In der zweiten Jahreshälfte 1925 schaltete die Sportflug GmbH zur Segelflugausbildung auch externe Schulen ein: So wurden 10 Flugschüler, bevor ihre Motorflugausbildung begann, für den Zeitraum Oktober bis Dezember 1925 zunächst zur Vorschulung an die Segelfliegerschule der Rhön-Rossitten-Gesellschaft auf der Wasserkuppe entsandt.



Bilder aus den täglichen Abläufen bei der Sportflug GmbH

(oben): Auch in der Motorenwerkstatt mußten die Schüler das Anpacken lernen. Im Vordergrund erhält gerade eine Kurbelwelle den letzten Schliff.

(Mitte): Der „Wetterfrosch" liest an der Wetterstation des Platzes die aktuellen Daten ab.

(unten): So wenig spektakulär sah das Treibstofflager vor Ort aus.

(alle Fotos Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

In Zusammenhang mit der im Herbst 1925 konzipierten Neuorganisation der Sportflug GmbH, in deren Rahmen eine weitgehende Spezialisierung der Sportflug-Filialen stattfand (siehe Abschnitt „Neuorganisation“), wurde für die Pilotenausbildung folgender Ablauf festgelegt:

2-3 Monate Vorschule (Sportschule),
3-4 Monate Anfängerschule,
3 Monate Übungsschule,
2 Monate Flieger-Hochschule,
Gesamtdauer damit maximal 1 Jahr.

Als Vorschule diente für das ganze Reich die Sportflug-Filiale Stettin. Die Bewerber absolvierten hier eine vierwöchige Probezeit. Ergab sich nach Ablauf dieser Probezeit die Eignung für die Fliegerlaufbahn, so wurden sie endgültig als Schüler übernommen und verblieben weitere 4 bis 8 Wochen in Stettin. Die Tätigkeit auf der Vorschule erstreckte sich zunächst nur auf sportliche Ausbildung und Einführung in die theoretischen Grundbegriffe der Fliegerei.

Für künftige Seeflieger trat an Stelle der Vorschule Stettin die 3-monatige Ausbildung auf einer seemännischen Schule, die im wesentlichen Kenntnisse der Seemannschaft vermittelte. Bewerber, die das Steuermannspatent für kleine Fahrt besaßen oder eine anderweitige seemännische Vorbildung nachwiesen, konnten von dieser Vorbereitungszeit befreit werden.

Die eigentliche Fliegerausbildung bis zum Flugzeugführerschein „A“ erfolgte dann auf den Anfängerschulen in Magdeburg oder Schleißheim, für Seeflieger in Warnemünde. Bei guter Eignung und soweit Schulflugzeuge der Klasse „B“ verfügbar waren, konnte die Schulung bis zum „Zwischenschein B" ausgedehnt werden. Für diesen Zwischenschein mußte der angehende Flieger im Besitz des Flugzeugführerscheins „A“ sein und auf „B“-Flugzeugen 30 Alleinflüge absolvieren sowie drei Ziellandungen ausführen.

Besonders Begabte konnten, nachdem sie ausreichende Flugerfahrungen an den Übungsschulen Staaken, Königsberg, Böblingen und Würzburg gesammelt hatten, ihre Ausbildung auf der Fliegerhochschule Hannover fortsetzen, wo unter anderem der Kunstflug bis zur Erlangung des sog. „K-Vermerks“ (Eintragung der Kunstflugberechtigung im Flugzeugführerschein) auf dem Lehrplan stand.

Die eigentlichen Flugzeugführerscheine „B" und „C“, die im gewerblichen Luftverkehr erforderlich waren, konnten dagegen nur bei der schon erwähnten Deutschen Verkehrsfliegerschule (DVS) in Berlin-Staaken erworben werden.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß die Ausbildung auf den Fliegerschulen der Sportflug GmbH planmäßig und ohne nennenswerte Schwierigkeiten verlief, obwohl die Schülerschaft recht gemischt war: aktive und ehemalige Offiziere gehörten ebenso dazu wie Studenten und Angehörige der verschiedensten bürgerlichen Berufe. Die Zusammenarbeit der Fliegerschulen mit den Referenten z.b.V. der einzelnen Wehrkreise war im allgemeinen gut und geschah in unauffälliger Weise. Da die Reichswehr in den Aufsichtsgremien sowohl der Sportflug-Zentrale in Berlin als auch ihrer Münchener Schwestergesellschaft Bayerische Sportflug GmbH vertreten war, kam es zu keinen nennenswerten Reibungen oder Spannungen mit denjenigen Reichswehrstellen, die aus dienstlichen Gründen eingeschaltet waren.

Klasseneinteilung der Flugzeuge und Flugzeugführerscheine

Der **Zwischenschein „A"** stellte eine zeitlich befristete Berechtigung zum Verlassen der sog. Flughafenzone dar. Mit ihm durften Flugschüler, welche die theoretische Prüfung und den ersten Teil der praktischen Prüfung für den Führerschein A erfolgreich abgelegt hatten, Überlandflüge mit Flugzeugen der Klasse A durchführen.

Der **Führerschein „A"** berechtigte zum Führen von Flugzeugen der Klasse „A" (Gesamtgewicht maximal 1.200 kg, Höchstgeschwindigkeit bis zu 150 km/h), jedoch nicht im gewerbsmäßigen Luftverkehr.

Der **Zwischenschein „B"** wurde Inhabern des Führerscheins A erteilt, nachdem sie mindestens 30 Alleinflüge und 3 Ziellandungen auf Flugzeugen der Klasse B erfolgreich absolviert hatten. Mit ihm durften Überlandflüge auf B-Flugzeugen durchgeführt werden.

Der **Führerschein „B"** berechtigte zum Führen von Flugzeugen der Klassen A und B (Gesamtgewicht bis zu 2.500 kg), auch im gewerbsmäßigen Luftverkehr.

Der **Führerschein „C"** war die eigentliche Verkehrspilotenlizenz und berechtigte zum Führen von Flugzeugen der Klassen A, B und C (Gesamtgewicht über 2.500 kg) im gewerbsmäßigen Luftverkehr.

Die Zwischenscheine stellte die jeweils zuständige Landesbehörde aus, während die eigentlichen Führerscheine zentral vom RVM vergeben wurden.

Die Einteilung in A, B und C war erst zum Jahresende 1924 eingeführt worden. Vorher gab es eine Unterscheidung nach den Klassen I – IV. Die amtliche Bezeichnung der Pilotenlizenz lautete bis Ende 1924 „Zulassungsbescheinigung für Flugzeugführer“, ab 1925 dann „Flugzeugführerschein“.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Erlebnisse eines Flugschülers

Nachdem im vorangegangenen Kapitel die Prinzipien der Ausbildung sowie Organisation und allgemeiner Ablauf des Schulungsbetriebs dargestellt worden sind, soll nun ein Eindruck vermittelt werden, wie damalige Schüler diese Ausbildung in der Praxis erlebten. Zeitzeugen, die man heute noch befragen könnte, gibt es zwar nicht mehr, aber zum Glück hat Walter Rutschow in seinem Buch „Aus meinem Fliegerleben“ einen längeren Abschnitt seiner Ausbildung bei der Sportflug GmbH gewidmet. Daraus sind die nachstehenden Passagen entnommen.

Rutschow nahm am ersten Anfängerlehrgang der Stettiner Sportflug GmbH teil, der am 1.10.1924 begann, und verließ Stettin im Mai 1925 mit dem Flugzeugführerschein A. Nach weiterer Ausbildung bei Sportflug GmbH Hannover, Luftreederei Magdeburg sowie DVS Staaken wurde er im Mai 1927 bei der Luft Hansa als Verkehrspilot eingestellt. Im März 1932 wechselte Rutschow zur DERULUFT, ging nach deren Schließung wieder zurück zur DLH und wurde dort 1937 zum Flugkapitän ernannt, nachdem er 1 Million Kilometer im Luftverkehr zurückgelegt hatte. Hier nun seine Schilderung, wie für ihn alles begann:

Walter Rutschow, aufgenommen um 1927 bei der Deutschen Verkehrsflieger-Schule (DVS) während seines nächsten Ausbildungsabschnitts zum Verkehrspiloten. (entnommen seinem Buch „Aus meinem Fliegerleben)

„Am 1. Oktober 1924 meldeten wir uns bei der Sportflug G.m.b.h. in Stettin-Kreckow, wo auf dem Gelände des ehemaligen Truppenübungsplatzes ein kleiner Flugplatz nebst großem Denkmal war, welches uns bei der Schulung noch oft im Wege stand, aber aus Pietätsgründen nicht entfernt werden durfte. In dem kleinen Hangar befanden sich zwei doppelsitzige Albatros B II-Doppeldecker, die meine Mitschüler und ich ehrfurchtsvoll betrachteten, da von ihnen vielleicht nicht nur unser Leben, sondern auch unsere weitere Zukunft abhing.

Wir waren ein bunt zusammengewürfelter Haufen junger Männer, von denen ich mit meinen noch nicht ganz 19 Jahren der Jüngste war. Abgesehen von zwei Studenten, die an der Technischen Hochschule in Darmstadt studierten und auf der Rhön den Segelflug betrieben, hatte niemand von uns bisher in einem Flugzeug gesessen, geschweige denn überhaupt jemals so ein Ding gesehen.

Als Unterkunft dienten uns Baracken, in denen einstmals preussische Soldaten gewohnt hatten und die nun zum Teil mit Flüchtlingen aus Oberschlesien und dem polnischen Korridor belegt waren. In dem früheren Offizierskasino aßen wir gemeinsam mit dem Ausbildungsleiter und den beiden Fluglehrern zu Mittag, während wir die übrige Verpflegung und sonstigen Ausgaben von einem kleinen Taschengeld bestritten, welches uns neben der kostenlosen Ausbildung, Unterkunft und Mittagsmahlzeit gewährt wurde.

Unter meinen Mitschülern befanden sich mehrere aktive Reichswehroffiziere, die ihre fliegerische Ausbildung in der Sowjet-Union fortsetzten. Auch von meinen anderen Mitschülern verpflichteten sich später manche freiwillig zur weiteren Ausbildung in der Sowjet-Union, aber die meisten betrachteten diese kostenlose Fliegerei als zwischenzeitliches Hobby und nahmen nach dem Erwerb des Flugzeugführerscheines der Klasse A ihre berufliche Tätigkeit oder das unterbrochene Studium wieder auf. Nur wenige wurden ebenso wie ich Verkehrsflieger und blieben diesem Beruf treu, bis der Krieg alles zerstörte. Aber trotz der verschiedenen Interessen entstand durch unsere gemeinsame Begeisterung für die Fliegerei eine wunderbare Kameradschaft, die jene Zeit noch heute in einem strahlenden Licht erscheinen läßt.

Der Ausbildungsleiter war im ersten Weltkrieg als Beobachter geflogen und die beiden Fluglehrer hatten sich als Jagdflieger betätigt. Sie betrachteten ihre Aufgabe nicht als reinen Broterwerb, sondern mit dem Idealismus, der sie selbst nach jahrelanger erzwungener Unterbrechung zur geliebten Fliegerei zurückgeführt hatte. Der ältere unserer beiden Fluglehrer war ein waschechter Berliner mit viel Herz und großer Schnauze, dessen Mundwerk selten still stand und dessen Kehle darum stets ausgetrocknet war, während der andere, Willi Stör, der mein Lehrer wurde, sehr ruhig war, sich aber wie ein Kind freuen konnte, wenn einer von seinen Schülern eine gute Landung fabrizierte.

Einen Tag nach unserer Ankunft in Stettin-Kreckow wurden wir von unseren Lehrern bei einem »Einweisungsflug« kräftig durchgeschüttelt, um festzustellen, ob wir luftkrank würden oder Angst hätten. Das war und blieb bis zum Ende unserer Ausbildung in Stettin die einzige Untersuchung auf Flugtauglichkeit. Als wir dann nach beendeter Ausbildung endlich ärztlich untersucht wurden, stellte sich z.B. heraus, daß mein Freund, der eine Brille trug, wegen seiner Sehkraft gar nicht flugtauglich war.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Den »Einweisungsflug« bestanden alle einwandfrei und die Freude über den ersten Flug in unserem Leben wurde später nur noch an dem Tage übertroffen, als wir zum ersten Mal ganz allein den »Knüppel rühren« durften.

Vor Beginn der eigentlichen Ausbildung wurde uns zunächst beigebracht, wie wir uns beim Anwerfen des Motors zu verhalten hatten. In beiden Pilotensitzen befanden sich ein Schalter für den Magneten und ein Anlasser für die Zündung. Bevor der Werkmeister oder ein Monteur den Propeller durchdrehte, rief er fragend »Aus?« Erst nachdem wir mit »Aus!« geantwortet hatten, begann er den Propeller mehrmals durchzudrehen. Danach ließ er ihn in einer Stellung von ungefähr 45 Grad und rief »Frei!«, woraufhin wir mit »Frei!« antworteten und zugleich den Magnetschalter auf »Ein« stellten. Nunmehr versuchte er mit einem gewaltigen Schwung des Propellers den Motor anzuwerfen, wobei wir wie wild die Kurbel des Anlassers drehten.

Wenn der Motor kalt war oder der Vergaser durch zu vieles Drehen des Propellers mehr Benzin als notwendig angesaugt hatte, dauerte es manchmal sehr lange, bis der Motor ansprang. Der »Propeller-Durchdreher« bzw. »Motor-Anwerfer« war wirklich nicht zu beneiden, denn seine Arbeit erforderte nicht nur viel Kraft, sondern auch großen Mut, da er immer befürchten mußte, daß der Schüler etwas falsch machte. Zum Glück ist hierbei nie etwas passiert, aber der Werkmeister und die beiden Monteure werden sicherlich nach jedem Anwurf befreit aufgeatmet haben.

Kurze Zeit nach Beginn der Ausbildung wurde unsere jugendliche Begeisterung durch den tödlichen Absturz des älteren Fluglehrers stark gedämpft. Ohne den vorgeschriebenen Sturzhelm war er zu einem Probeflug gestartet und beim Anschweben zur Landung plötzlich wegen zu geringer Geschwindigkeit senkrecht in den Boden gestürzt. Es war für uns ein gewaltiger Schock, als wir ihn aus dem Durcheinander von Draht, Holz, Streben und Leinwand hervorzogen. (Anmerkung: Bei dem tödlich verunglückten Fluglehrer handelte es sich um Arthur Schulz, der Absturz geschah am 19.10.1924, siehe Kapitel „Unfälle und Notlandungen“).

Um die aufkommende Angst zu überwinden, wurde die Schulung ohne Unterbrechung fortgesetzt und nur am Tage seiner Beisetzung unterbrochen, die mit einem gewaltigen Umtrunk endete und unter dem Motto stand: »Es wird weiter geflogen!« Bald darauf traf mit einem Ersatzflugzeug - ebenfalls eine Albatros B-II - ein neuer Lehrer ein, so daß die Ausbildung in vollem Umfang wieder aufgenommen werden konnte. Da beide Flugzeuge dank der vorzüglichen Pflege des technischen Personals mit wenigen Ausnahmen immer startbereit waren und auch das Wetter es gut mit uns meinte, machte die Schulung rasche Fortschritte.

Eines Tages war dann der große Augenblick gekommen, der den Höhepunkt im Leben eines jeden Flugschülers bildet und den er nie vergessen wird: Der erste Alleinflug !

In einem alten Fliegerreim heißt es:
»Und fehlt Dir jegliche Routine
Zum ersten Mal in der Maschine,
Dann schnall’ Dich fest, bewahr’ die Ruh’,
Gib Gas und mach’ die Augen zu«.

Wenn auch nicht wörtlich, aber so ähnlich vollzieht sich der erste kurze Alleinflug um den vertrauten Platz, bei dem der junge Pilot nicht mehr den breiten Rücken seines Lehrers, sondern nur den kreisenden Propeller vor sich sieht. Automatisch führt er die erforderlichen Handgriffe aus und strahlt nach der gut oder weniger gut verlaufenen Landung wie der liebe Gott persönlich, nachdem er die Welt erschaffen hatte.

Die unmittelbar darauffolgenden Flüge verlaufen meist ebenfalls ohne Schwierigkeiten und zur Zufriedenheit seines Lehrers. Problematisch wird es gewöhnlich erst am nächsten Tag, weil der mutige Himmelsstürmer nun nicht mehr automatisch handelt, sondern darüber nachzudenken beginnt, was alles beachtet werden muß. Wenn dann auch noch der Wind aus einer anderen Richtung als am Vortage weht, passiert es oft, daß er die »Kiste« entweder mit zu großer »Fahrt« an den Boden drückt, so daß sie wie ein Ziegenbock herumspringt oder viel zu hoch abfängt, so daß sie wie ein Klavier aus dem vierten Stock auf den Boden knallt. Zum Glück hielt das robuste Fahrgestell der Albatros B-II allen Belastungen stand und bewahrte so nicht nur den jungen Piloten vor dem ersten »Bruch« sondern auch seinen Lehrer vor einem Nervenkollaps. Es dauerte noch geraume Zeit, bis wir über das gewisse fliegerische Gefühl verfügten, welches seinen Sitz im wahrsten Sinne des Wortes in der »Verlängerung des Rückens« hat.

Vor der praktischen und theoretischen Prüfung unternahmen wir noch eine Fahrt mit der »aufgeblasenen Konkurrenz«, wie die Zunft der Ballonfahrer, die nicht fliegen sondern fahren, im Fliegerjargon genannt wird. Es war für uns ein völlig neues und zugleich berauschendes Gefühl, ohne Motorkraft lautlos in der Luft zu schweben und vom Wind getrieben zu werden. Unsere Aufgabe bestand darin, mittels Streckenkarte und Uhr sowohl die Richtung und Geschwindigkeit als auch die Ankunftszeit am vorgesehenen Zielort zu bestimmen, was als Vorbereitung für die noch vor uns liegenden Überlandflüge dienen sollte.

Der Kommandant war ein erfahrener und in Fachkreisen bekannter Ballonfahrer, der auch in luftiger Höhe einen edlen Tropfen nicht verschmähte und nur mit etlichen Flaschen Portwein an Bord das Kommando erteilte: »Halteseile los!« Bei klarem Himmel und strahlendem Sonnenschein schwebten wir dahin und lauschten seiner Erzählung vom Beginn der Fliegerei durch die »Urpiloten« Dädalos und Ikaros...

Wir hätten noch stundenlang zuhören können, aber die Zeit drängte und wir mußten uns auf die Landung vorbereiten, die gar nicht so einfach war, wie ich angenommen hatte. Nachdem wir die letzte Flasche auf alle Pioniere der Luftfahrt getrunken und einen geeigneten Landeplatz ausgemacht hatten, zog der Kommandant die Ventilleine, bis soviel Gas aus der Hülle entwichen

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

und der Ballon so tief gesunken war, daß er in geringer Höhe über der Erde schwebte. Dann fiel das Halteseil, welches durch Schleifen über den Boden die Fahrt bremsen sollte, bevor über der vorgesehenen Landestelle die Reißleine gezogen wurde. Hierdurch wird die Ballonhülle an einer Stelle in bestimmter Länge wie bei einem Reißverschluß aufgerissen, damit das Gas rasch entweicht. Als der Korb den Boden berührte, sprang ich heraus, um das Halteseil zu ergreifen, aber der Ballon stieg sofort wieder hoch, da das Gas noch nicht völlig aus der Hülle entwichen war und außerdem mein Körpergewicht als Ballast fehlte. Zum Glück war weder ein Baum noch ein anderes Hindernis in der Nähe, so daß der Korb nach wenigen Sekunden erneut und diesmal endgültig aufsetzte. Die Zigarre, welche mir der Kommandant für den voreiligen und unerlaubten Absprung verpaßte, war zwar ziemlich groß, aber bei der abendlichen Abschiedsfeier stießen wir dann alle auf die trotzdem gut verlaufene Landung an.

Nachdem Korb und Hülle für den Rücktransport nach Riesa, wo der Aufstieg stattgefunden hatte, verladen worden waren, kehrten wir nach Stettin zurück und erzählten unseren Mitschülern, denen die Ballonfahrt noch bevorstand, von unseren Erlebnissen als »Luftballonfahrer«. Sie wollten es einfach nicht glauben, daß ein Ballon um viele Meter steigt, wenn man nur eine Handvoll Sand aus einem der mitgeführten Ballastsäcke wirft und sogar eine Klappe für menschliche Bedürfnisse im Ballonkorb vorhanden ist, die allerdings nur für männliche Mitfahrer konstruiert wurde.

Bald nach unserer Rückkehr begann der erste Teil der praktischen Prüfung, die aus einem Geschicklichkeitsflug bestand, bei dem wir in 200 m Höhe fünf Achten um zwei 500 m voneinander entfernte Punkte fliegen und anschließend mit leerlaufendem Motor in ein Zielfeld von 50 x 250 m landen mußten. Als nächstes folgten drei Ziellandungen aus 500 bis 800 m Höhe mit leerlaufendem Motor in dasselbe Feld, nachdem wir es das erste Mal mit Gegenwind, das zweite Mal mit Seitenwind und das dritte Mal mit Rückenwind überflogen hatten.

Einige Tage später folgte der zweite Teil der praktischen Prüfung mit einem einstündigen Flug in 2000 m Höhe und anschließender Landung im Kurven- und Spiralgleitflug ins Zielfeld von 50 x 250 m. Es dauerte zwar ziemlich lange, bis wir die vorgeschriebene Höhe erreicht hatten, aber dann schauten wir voll Stolz auf die Erde herab, die uns in diesem Augenblick so klein erschien. Ein Barogramm zeigte an, daß wir auch tatsächlich eine volle Stunde in dieser Höhe blieben, die wir bisher noch nie erklommen hatten, denn auch bei der Ballonfahrt waren wir nur bis 1500 m gestiegen. Gleichmäßig »nuckelte« der Motor vor sich hin und beim Kurven zur Landung mußten wir zwischendurch immer wieder Gas geben, damit er nicht zu kalt wurde und sich dabei »verschluckte«.

Dann kam der erste »große« Überlandflug und die erste Landung auf einem fremden Platz. Bei Schwedt an der Oder war auf einer großen trockenen Wiese ein Landeplatz mit roten Fähnchen abgesteckt und außerdem ein weißes Landekreuz ausgelegt worden. Die Orientierung war einfach, da wir nur dem Lauf der Oder folgen brauchten, um nach dort zu gelangen. Auch die Landung war wegen der Größe der Wiese kein Problem, aber sowohl der Flug als auch die Landung und der Start auf einem fremden Platz gaben uns ein bisher noch nicht gekanntes Gefühl der Sicherheit, denn zum ersten Mal hatten wir den vertrauten Flugplatz hinter uns gelassen, waren nach einem fremden Ort geflogen, auf einem unbekannten Gelände gelandet, gestartet und wieder zurückgeflogen. Das war schon einen Asbach-Uralt wert und ein Grund zum Feiern, was allerdings in Anbetracht unserer finanziellen Verhältnisse nur mit Bier geschah!

Zwei Tage später folgte ein »größerer« Überlandflug und zwar nach Pasewalk und zurück an einem Tag! Diesmal flogen wir an den Eisenbahnschienen entlang, denn ein Kompaß befand sich nicht an Bord. Aber durch unseren Flug nach Schwedt hatten wir ja bereits »reichlich« Erfahrung gesammelt, so daß dies nur ein »kleiner Fisch« für uns war! Wir flogen mit zwei Maschinen und in der zweiten befand sich ein Mitschüler, dessen Vater der Kommandeur des in Pasewalk stationierten Dragoner-Regiments war. Er begrüßte seinen Sohn und mich auf dem dortigen Flugplatz und lud uns zu einem Trunk ins Kasino ein. Wir wären so gerne geblieben, aber erstens durften wir keinen Alkohol trinken und zweitens die vorgesehene Zeit für Hin- und Rückflug nicht zu sehr überschreiten.

Der dritte Überlandflug war jedoch für uns junge Piloten fast wie ein Flug um die Welt! Es führte von Stettin über Berlin-Staaken und den Flugplatz »Tempelhofer Feld« zurück nach Stettin und dauerte insgesamt 8 Stunden! Im Mai 1925, als ich bei meinem »großen« Überlandflug auf dem Flugplatz in Berlin-Tempelhof landete, fand der »B.Z.-Preis der Lüfte« statt, ein Wettbewerb, der seinen Namen nach der damals bekannten Berliner Zeitung »B.Z. am Mittag« hatte. Der ganze Betrieb bei diesem Wettbewerb war so interessant und aufregend für mich, daß ich darüber fast den Rückflug nach Stettin vergaß und aus diesem Grunde auch zum Teil die Gesamtflugdauer von 8 Stunden für meinen »Rundflug« resultierte.

Einige Tage später folgte die theoretische Prüfung, die aus den Fächern Flugzeugkunde, Motorenkunde, Wetterkunde, Meßgerätekunde, Kartenlesen, Gesetzeskenntnisse sowie Störungsursachen und Startbeurteilung der Maschine bestand. Nachdem ich auch diese mit der Gesamtnote »Gut« bestanden hatte, erhielt ich den Pilotenschein A, die Lizenz für Privatpiloten. Das war Ende Mai 1925, so daß die Ausbildung bis zum A-Schein rund 8 Monate gedauert hatte.

Zum letzten Mal saßen wir im Kasino beisammen und nahmen Abschied von der herrlichen Zeit, in der die Tage so unbeschwert und sorglos vergangen waren. Es gab damals noch keine Möglichkeit zum Erwerb des Flugzeugführerscheines der Klasse B und deshalb war es für die meisten meiner Mitschüler ein Abschied für immer von der Fliegerei. Nur wenigen von ihnen bin ich später wieder begegnet, aber immer kamen wir nach kurzen Begrüßungsworten auf unsere gemeinsame Ausbildung in Stettin-Kreckow zu sprechen, die jeder als die schönste Zeit in seinem Leben bezeichnete."

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Neueröffnung von Schulen im Jahr 1925

Der Ausbau der Sportflug-Organisation ging 1925 planmäßig weiter, wenn auch nicht so zügig, wie die Initiatoren sich dies gewünscht hatten. Wie bereits erwähnt, befanden sich am Stichtag 1. März 1925 erst vier Fliegerschulen in Betrieb (Stettin, Magdeburg, Hannover und Würzburg). Vier weitere Sportflug-Zweigstellen kamen im Laufe des Jahres 1925 hinzu (Böblingen, Warnemünde, Staaken und Königsberg).

Süddeutsche Sportflug GmbH, Böblingen

Im Mai 1925 öffnete die Schule der Süddeutsche Sportflug GmbH in Böblingen ihre Pforten. Dem vorangegangen war am 23.3.1925 eine Vereinbarung zwischen der Stadt Böblingen und der Sportflug GmbH, in der sich die Stadt verpflichtete, eine Flugzeughalle zu errichten, während die Sportflug zusagte, bis zum 1.5.1925 eine Fliegerschule in Betrieb zu nehmen. An Schulflugzeugen standen zunächst nur zwei Albatros L 30 zur Verfügung, welche die Luftreederei Magdeburg abgegeben hatte (D-498 und D-512). Mit zwei Maschinen war natürlich kein befriedigender Schulbetrieb möglich; nicht ohne Grund schrieben die Subventionsbedingungen der Sportflug GmbH ja vor, je Filiale mindestens 4 Schulflugzeuge vorzuhalten.

Als in Böblingen die Fliegerschule der Sportflug GmbH im Mai 1925 ihren Betrieb aufnahm, hatte sie zunächst nur zwei Albatros L 30 zur Verfügung. Eine davon war die D-512, die von der Magdeburger Filiale kam.
(Slg. Ott/ADL)

Erst im Oktober/November 1925 wurde die Sollstärke erreicht, als je eine Sellhorn HSS 1 (D-541) und Heinkel HD 21 (D-732) in Böblingen eintrafen. Erstere stammte aus dem bisherigen Bestand der Sportflug GmbH Hannover. Im Dezember 1925 oder Januar 1926 folgte dann aus Hannover noch eine weitere Maschine, nämlich die Heinkel HD 21 (D-685).

Im Oktober/ November 1925 wurde ab Arado-Werk Warnemünde eine HD 21 mit dem Kennzeichen D-732 nach Böblingen geliefert.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Um die Jahreswende 1925/26 traf eine weitere Heinkel HD 21 in Böblingen ein, welche zuvor bei der Sportflug Hannover Dienst getan hatte und das Kennzeichen D-685 trug.

Süddeutsche Sportflug GmbH in Böblingen. Vor einer Albatros L 30 stehen (v.l.n.r.): Anton Thumm, Werkmeister. Adolf Kull, Flugschüler. Walter Spengler, Fluglehrer. Hermann Palmer, Geschäftsführer. Alfred Bäder, Pol.Oblt. Hessels, Flugzeugführer. Friedrich Mack, Flugschüler. Martin Staniszewski, Leiter der Flugüberwachung. Leinmüller, Monteur. Calls, Flugzeugführer. Arndt, Flugpolizist.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

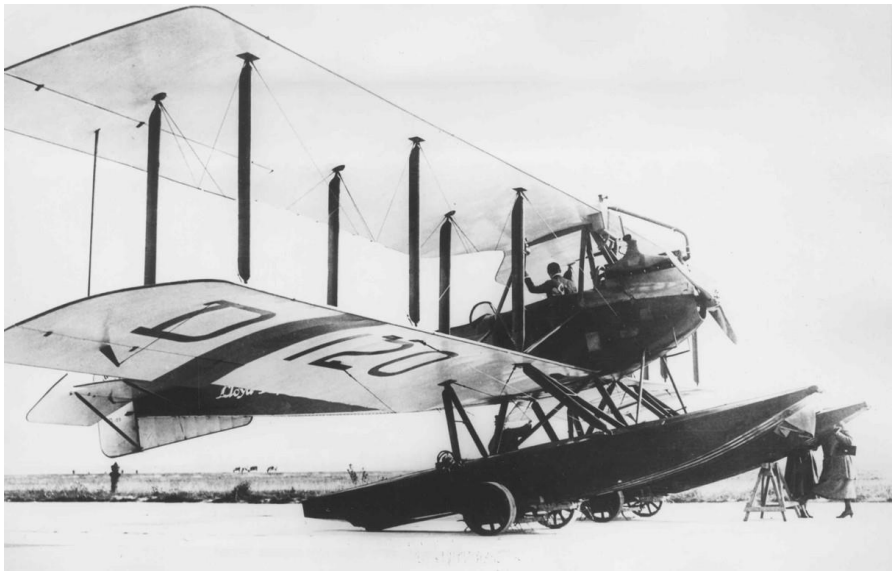
Seeflug GmbH, Warnemünde

Die am 23. Juli 1925 gegründete Seeflug GmbH bezog eine Halle in Warnemünde, die zu den Anlagen des ehemaligen Seeflugzeug-Versuchskommandos (SVK) gehörte und die man vom Reich angepachtet hatte. Auf dem gleichen Areal hatten auch die Firmen Aero-Sport GmbH und Ernst Heinkel Flugzeugwerk GmbH Hallen angemietet. Die Aero-Sport GmbH (Inhaber: Walther Bachmann, ein alter Marineflieger und 1917/18 selbst beim SVK tätig) hatte schon 1924 damit begonnen, Flugschulung für die in der Reichsmarine diensttuenden Seeflieger des ersten Weltkriegs zu betreiben. Die Marine hatte der Aero-Sport GmbH zu diesem Zweck einige alte Wasserflugzeuge des Typs Friedrichshafen FF 49 bzw. FF 71 a überlassen.

Auf dieser Vorarbeit konnte die Seeflug GmbH aufbauen. Als Maschinenpark der „ersten Stunde“ übernahm sie drei Friedrichshafener, die vorher im Auftrag der Marine unter der Flagge von Aero-Sport GmbH bzw. Deutsche Aerolloyd AG geflogen waren (D-44, D-86 und D-146). Der Flugbetrieb wurde im August 1925 aufgenommen, der eigentliche Schulbetrieb lief im Oktober 1925 an. Etwa um den Jahreswechsel 1925/26 kam eine weitere Friedrichshafen vom Typ FF 71 a hinzu (D-120).

Das Wasserflugzeug D-44 vom Typ Friedrichshafen FF 49 übernahm die Seeflug GmbH im Sommer 1925 von der Aero-Sport GmbH, die ebenfalls in Warnemünde angesiedelt war. Das Bild zeigt die Maschine nach einer leichten Havarie an einem Schwimmer, noch bei der Aero-Sport GmbH (gemäß dem Emblem am Seitenleitwerk). (Slg. Koos/ADL)

Die Friedrichshafen FF 49c, D-86, wurde 1925 aus Beständen der Fluggesellschaft Deutsche Aero-Lloyd AG übernommen. Am Rumpf trägt die Maschine das Symbol der Sportflug GmbH. Die D-86 ging im Zuge der erzwungenen Auflösung der Seeflug GmbH an die DVS Warnemünde.



Bei der D-120 handelte es sich um eine Friedrichshafen FF 71a, die gegen Jahresende 1925/26 ebenfalls von der Aero-Sport GmbH Warnemünde zur Seeflug GmbH kam. Das Foto zeigt die Maschine aber zu einem früheren Zeitpunkt, nämlich etwa Frühjahr 1923, denn am Rumpf sind noch Teile der Beschriftung „Lloyd Luftverkehr Sablatnig“ zu erkennen

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

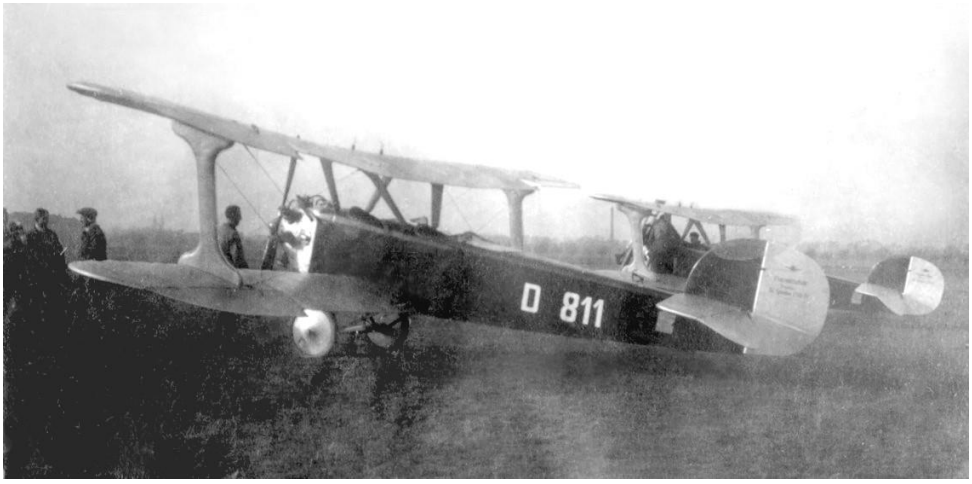
Flugsportschule Staaken GmbH

Im September 1925 ging die Flugsportschule Staaken GmbH an den Start. Auf dem Platz Staaken bei Berlin gab es zu diesem Zeitpunkt bereits zwei andere Flugschulen: Da war einmal die Deutsche Verkehrsfliegerschule GmbH (DVS), die sich mit der Ausbildung von Verkehrspiloten bis zum Erwerb der Flugzeugführerscheine B und C befaßte, und zum anderen die Fliegerschule Otto Bornemann, die reine Anfängerschulung betrieb. Demgegenüber verstand sich die neue Flugsportschule Staaken in erster Linie als Übungsschule für fertig ausgebildete Piloten.

Ihre Erstausstattung mit Flugzeugen bestand aus zwei Udet U 12 a „Flamingo“, welche direkt ab Werk zur Auslieferung gelangten: D-792 im September und D-295 im November 1925.

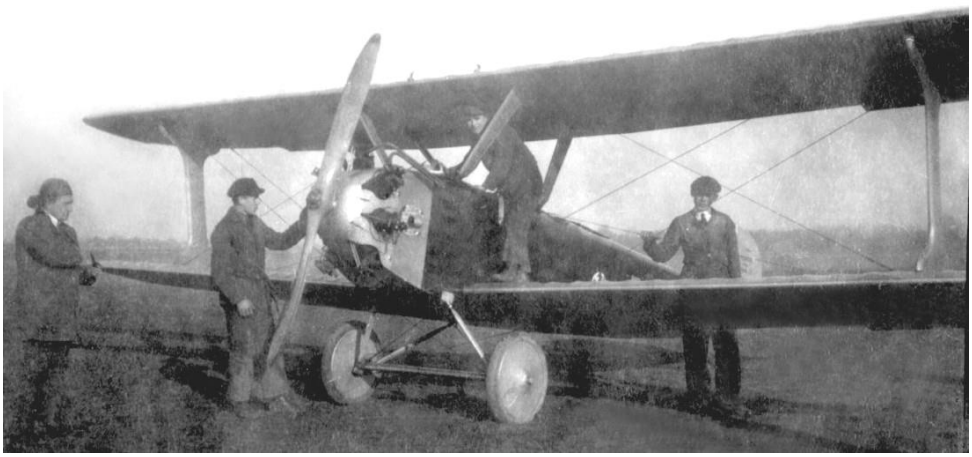
Am 20.11.1925 mußte die Staakener Schule ihren ersten tödlichen Unfall verzeichnen: Die am 12. November frisch aus München eingetroffene D-295 stürzte unweit des Flugplatzes durch Überziehen ab, Flugschüler Hans Friedrich von Knobelsdorff starb beim Aufprall des Flugzeugs auf ein Gebäude.

War schon mit zwei Flugzeugen kaum ein ordentlicher Schulbetrieb möglich gewesen, so mußte nun mit der einen verbliebenen Maschine die praktische Ausbildung auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Glücklicherweise dauerte dieser unhaltbare Zustand nicht zu lange: Im Dezember 1925 erhielt die Zweigstelle Staaken drei weitere werksneue U 12 a, nämlich die D-809, D-811 und D-813. Damit war zum Jahreswechsel immerhin ein Bestand von 4 Schulflugzeugen erreicht.



Im Dezember 1925 erhielt die Flugsportschule Staaken frisch ab Werk drei Udet U 12 a „Flamingo“. Zu dieser zweiten Lieferung gehörten die beiden Maschinen mit den Kennzeichen D-811 (Bild oben und rechts) und D-813 (Bild unten). Die Qualität der Fotos läßt leider zu wünschen übrig, aber es handelt sich um authentische Aufnahmen aus der Zeit bei der Sportflug GmbH.

(Slg. Ott/ADL)



Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Ostpreussische Flugsport GmbH, Königsberg

Als letzte der Neugründungen nahm die Ostpreussische Flugsport GmbH, Königsberg, im Oktober 1925 ihre Tätigkeit auf. Der Schulbetrieb lief sehr zügig an, bis zum Jahresende waren schon mehr als 1000 Flüge durchgeführt.

Der Flugzeugpark bestand zunächst nur aus zwei Albatros B II, die von den Sportflug-Filialen Stettin und Magdeburg stammten (D-479 und D-504). Wenige Wochen später traf als drittes Schulflugzeug eine Heinkel HD 21 ein (D-762). Die Maschinen waren auf dem Flughafen Devau zunächst in Zelten untergebracht, bis zum Jahresende 1925 erhielt die Ostpreussische Flugsport GmbH aber eine feste Halle.

Leider ging die D-504 bereits am 21.11.1925 bei Liebstadt (Ostpreußen) zu Bruch und mußte als Totalschaden abgeschrieben werden. Erst um den Jahreswechsel 1925/26 erfuhr der Königsberger Bestand wieder eine Aufstockung, und zwar durch zwei Sellhorn HSS 1 (D-538 und D-539), die von der Sportflug GmbH Hannover kamen.

Etwa im Monat November 1925 erhielt die Ostpreussische Flugsport GmbH in Königsberg als dritte Schulmaschine eine Heinkel HD 21, welche das Kennzeichen D-762 trug. Das Foto zeigt vermutlich einen Probelauf des Daimler D II-Triebwerks, die Motorverkleidung ist deshalb noch entfernt. (Slg. Achs)

Personal und Flugschüler der Ostpreussischen Flugsport GmbH in Königsberg, etwa 1925/26. Leider gibt es keine Angaben zum Aufnahmedatum, auch die abgebildeten Personen sind nicht namentlich zu identifizieren. (Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Politische Rücksichtnahmen

Außenpolitische Erwägungen führten im Frühjahr 1925 zu einem Meinungsumschwung im Reichsverkehrsministerium: Künftig sollten Ministerialbeamte nicht mehr aktiv in der Sportflug-Bewegung tätig sein. Als Konsequenz aus dieser Grundsatzentscheidung stellte Reg.Rat Geyer, Referent in der Abteilung Luftfahrt des RVM, im Mai 1925 sein Aufsichtsratsmandat bei der Sportflug GmbH zur Verfügung. Trotzdem nahm er weiterhin an den Sitzungen des Aufsichtsrats teil, allerdings nicht mehr als ordentliches Mitglied sondern als Kommissar für das RVM. Ähnlich hatten es die anderen Dienststellen in Berlin von Anfang an gehandhabt.

Die Bayerische Staatsregierung schloß sich diesem Grundsatz an. Der Vertreter des bayerischen Handelsministeriums, Ob.Reg.Rat Dr. Hellmann, schied Anfang Juni 1925 aus dem Aufsichtsrat der Bayerischen Sportflug GmbH aus. Hier hatte sich die Situation insofern noch etwas kritischer als im Reich dargestellt, weil Hellmann nicht nur Mitglied sondern sogar Vorsitzender des Aufsichtsrats gewesen war. Wie in Berlin wählte man auch in München den Weg, die betreffenden Staatsdienststellen über Kommissare in die Entscheidungsfindung im Aufsichtsrat der Bayerischen Sportflug GmbH einzubinden.

Trotz dieser Bemühungen um Tarnung nach außen hin konnten dem Ausland die Aktivitäten auf dem Gebiet der Sportpilotenausbildung nicht verborgen bleiben. Zum einen bestand für das Reich die Verpflichtung, regelmäßig Listen der in Ausbildung befindlichen Piloten an das Interalliierte Luftfahrt-Garantie-Komitee (ILGK) zu geben. Diese Listen enthielten nicht nur Namen, Anschrift und Beruf der Flugschüler sondern auch die genaue Bezeichnung der jeweiligen Fliegerschule. Daraus ließen sich leicht die entsprechenden Schlüsse ziehen. Und zum anderen hatten die Siegermächte des 1. Weltkriegs natürlich in der Institution des ILGK selbst eine hervorragende Informationsquelle. Die von den Luftwaffen dieser Mächte zum ILGK abkommandierten Offiziere waren ausgesuchte Spezialisten, die im Rahmen ihrer Inspektionstouren bei den deutschen Flugzeugherstellern und auf deutschen Flugplätzen allerhand interessante Einzelheiten erfuhren und darüber ausführlich in ihre Heimatländer berichteten. Eine sorgfältige Sichtung der deutschen Fachpresse und Meldungen von deutschen Informanten rundeten das Bild ab.

In Frankreich erschien zum Beispiel in den Jahren 1924 und 1925/26 jeweils eine umfangreiche Veröffentlichung unter dem Titel „Les Aeronautiques Allemagne“, die alle Bereiche der Luftfahrt in Deutschland behandelte. Sie basierte ganz offensichtlich auf Material, welches der französische Geheimdienst und die französischen ILGK-Vertreter zusammengetragen hatten. Das Werk trug die Einstufung „Geheim“ und war deshalb nur einem beschränkten Personenkreis zugänglich. Die Ausgabe 1925/26 (Redaktionsstand Oktober 1925) enthält erstaunlich viele Einzelheiten über die „Sportflug GmbH“: Da wurden alle Schulen der Sportflug-Organisation mit genauer Firmenbezeichnung genannt, selbst die vom Namen her eigentlich unverfängliche „Luftreederei Magdeburg“ war korrekt als Sportflug-Filiale ausgewiesen. Es war aufgeführt, welcher Sportflug-Standort zu welchem Wehrkreis gehörte, wie viele Flugzeuge die einzelnen Schulen besaßen, wieviel Schüler sich gerade in Ausbildung befanden, an welchen Orten auch Offiziere der Reichswehr und der Luftpolizei geschult wurden, usw. Außerdem wurde festgestellt, daß die gesamte Sportflug GmbH unter militärischer Regie stünde. Das Programm der Sportflug beinhalte die Ausbildung von 1.500 (!) Piloten pro Jahr, und 80% der Schüler kämen aus nationalen Organisationen sowie von der Reichswehr.

Ohne an dieser Stelle auf Einzelheiten eingehen zu wollen, zeigt das Beispiel deutlich, wie aufmerksam die deutsche Luftfahrtentwicklung im Ausland beobachtet wurde und daß unter den gegebenen Umständen eine wirkungsvolle Tarnung kaum möglich war. Es sei nur am Rande vermerkt, daß selbst in dem straff organisierten und überschaubaren Apparat der Reichswehrführung keine hundertprozentige Geheimhaltung gelang: Am 4. Juni 1925 verlangten die alliierten Siegermächte in der sog. Entwaffnungsnote unter anderem auch die Auflösung der Fliegergruppe in der Heeresleitung, die erst im Januar 1925 unter der Tarnbezeichnung „Luftschutzgruppe“ geschaffen worden war. Dies gab im RWM (und sicherlich auch in anderen Ministerien) Veranlassung, den Tarn- und Geheimhaltungsmaßnahmen noch mehr Aufmerksamkeit zu widmen.

MINISTÈRE DE LA GUERRE
ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE
2e BUREAU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
SOUS-SECRÉTARIAT D'ÉTAT DE L'AÉRONAUTIQUE ET DES TRANSPORTS AÉRIENS
1er BUREAU

Exemplaire n° 21

TRÈS SECRET ET PERSONNEL

LES AÉRONAUTIQUES ÉTRANGÈRES

ALLEMAGNE

Ce exemplaire, remis contre reçu daté et signé, devra être restitué au Sous-Secrétariat, aussitôt que celui-ci en fera la demande.

Période du 1er Janvier 1925 au 15 Avril 1926

Titelblatt des in Frankreich veröffentlichten Buches „Les Aeronautiques Etrangeres – ALLEMAGNE“ über alle Bereiche der Luftfahrt in Deutschland. Das Werk trug die Einstufung „Geheim“, alle Exemplare waren numeriert und deshalb nur einem beschränkten Personenkreis zugänglich.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Auch innenpolitisch galt es auf der Hut zu sein und dafür Sorge zu tragen, daß möglichst wenig interne Details über die Sportflug-Organisation an die Öffentlichkeit drangen und vielleicht willkommenen Zündstoff für irgendeine politische Gruppierung bildeten.

Der Geschäftsführer der Sportflug GmbH, Hermann Fricke, war – wie bereits erwähnt – gleichzeitig auch Geschäftsführer beim „Ring der Flieger“ (RdF), einer national orientierten Vereinigung ehemaliger Angehöriger der Fliegertruppe, deren Hauptzweck in der Wahrung der Tradition bestand. Einige Beschlüsse des Sportflug-Aufsichtsrats, die Fricke in die Tat umzusetzen hatte, stimmten nicht mit den Absichten der Ringleitung überein. Diese verlangte daraufhin von ihm, als RdF-Geschäftsführer in erster Linie die Ring-Interessen zu vertreten. Als Fricke das unter Hinweis auf seine hauptberufliche Verpflichtung ablehnte, erfolgten heftige Angriffe gegen seine Person. Um eine Eskalation zu vermeiden und die Angelegenheit „unter der Decke“ zu halten, sah er sich schließlich gezwungen, die Geschäftsführung beim RdF im März 1925 niederzulegen.

Titel der Vereinszeitschrift des Flieger-Rings, einer national eingestellten Vereinigung ehemaliger Angehöriger der kaiserlichen Fliegertruppe.

In einen ähnlichen Interessenkonflikt drohte auch Karl Ritter, Geschäftsführer der Bayerischen Sportflug GmbH, zu geraten. Ritter war zugleich 1. Vorsitzender der HAG, München, und wurde in dieser Eigenschaft – neben anderen leitenden Personen der Hauptarbeitsgemeinschaft – vom „Völkischen Kurier“ (einem Ludendorff-Blatt) scharf angegriffen. Es ging dabei um die Verteilung der Geldmittel für den Flugsport in Bayern durch den Bayerischen Staat.

Sowohl Fricke als auch Dr. Hellmann, beide im Aufsichtsrat der Bayerischen Sportflug GmbH, empfahlen Ritter, den Posten des 1. Vorsitzenden aufzugeben, um sich selbst und die Bayerische Sportflug nicht unnötig zu exponieren. Ritter reichte zwar im März 1925 – wegen „Arbeitsüberlastung“ – seinen Rücktritt bei der HAG ein, ließ sich aber auf einer außerordentlichen Generalversammlung im Mai 1925 zur Wiederannahme des Vorsitzes überreden, wenn auch nur als vorläufige Lösung.

Die Vertreter der Bayerischen Staatsregierung unterstützten sein Verhalten, indem sie die Notwendigkeit des Zusammenarbeitens zwischen Sportflug und Arbeitsgemeinschaften betonten und wünschten, durch Aufhebung der Personalunion keine Beunruhigung in die Vereinsorganisation hineinzubringen. Es wurde festgelegt, daß die Geschäftsführer der Sportflug-Gesellschaften ruhig weiterhin den Vorständen der Arbeitsgemeinschaften angehören durften, jedoch nicht an erster leitender Stelle. Ritter sagte zu, einen allmählichen Wechsel vorzubereiten. Tatsächlich kam es aber nicht dazu, statt dessen schied Ritter im Januar 1926 als Geschäftsführer der Bayerischen Sportflug GmbH aus.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Schaffung neuer Schulflugzeuge

Die ersten wirklich neuen Schulflugzeuge begannen ab Mai 1925 bei den Filialen der Sportflug GmbH einzutreffen:

Albatros L 68,
Heinkel HD 21,
Udet U 12 „Flamingo“.

Alle drei waren auf Basis der besonderen Anforderungen im Schulbetrieb entwickelt worden, wobei die Erfahrungen aus den vorangegangenen Betriebsmonaten der Sportflug GmbH bereits ihren ersten Niederschlag gefunden hatten.

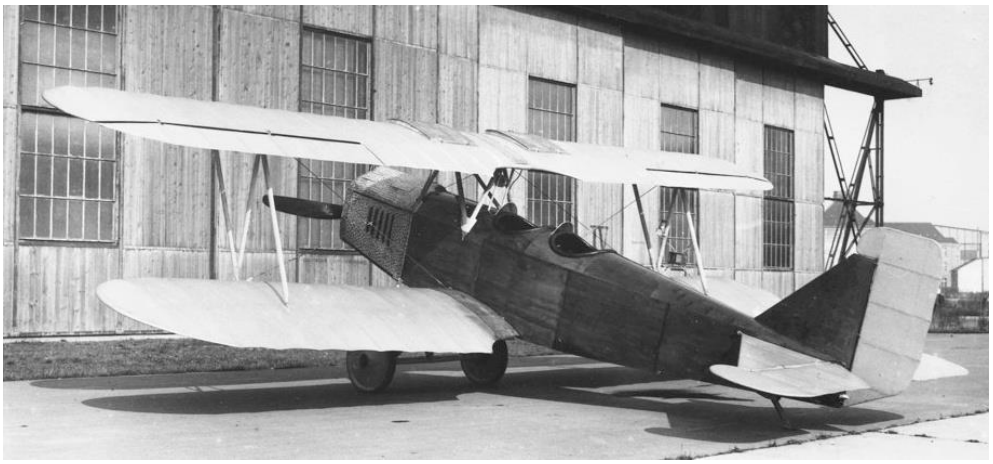
Es hat den Anschein, daß die entsprechenden Entwicklungsaufträge gezielt an die drei Hersteller gegangen waren:

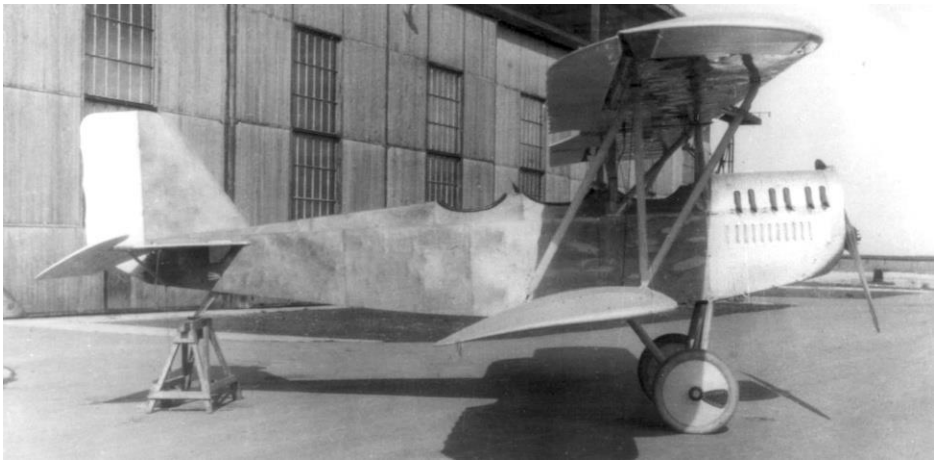
- Ernst Heinkel Flugzeugwerk für einen Doppeldecker mit dem schon im Kriegseinsatz bewährten Mercedes-Sechszylinder-Reihenmotor,
- Udet-Flugzeugbau und Albatros-Flugzeugwerke jeweils für Doppeldecker mit den neugeschaffenen Sternmotoren der Firma Siemens & Halske AG.

Heinkel entwickelte, in Anlehnung an den Aufklärer HD 17 (der sich zur gleichen Zeit in Warnemünde in Arbeit befand), im typischen „Heinkel-Tempo“ das neue Muster HD 21, welches seine ersten Flüge Anfang Oktober 1924 absolvierte. Am 10.10.24 fand bereits die erste Vorführung vor Vertretern der Sportflug GmbH statt.

Ernst Heinkel (in Bildmitte) an einem Prototyp der HD 21. Das Seitenruder besitzt noch einen Hornausgleich, bei späteren Serienmustern fehlte diese aerodynamische Ausgleichsfläche.

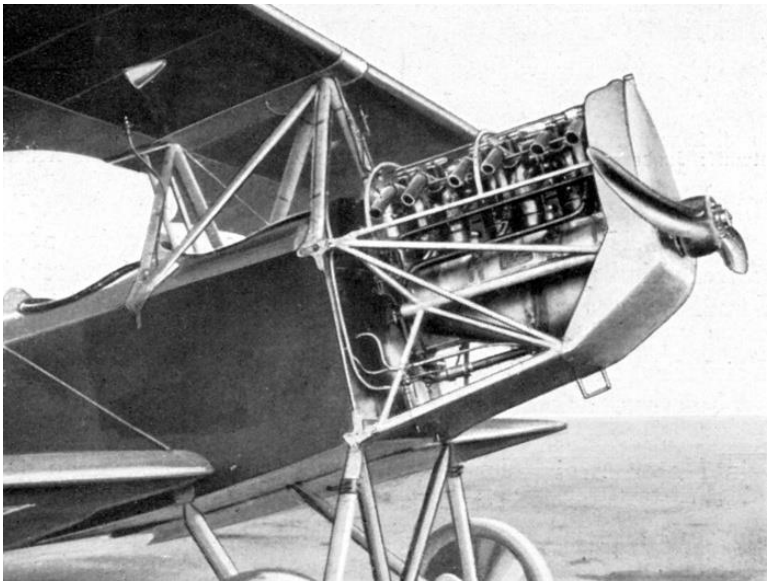
Auch diese HD 21 gehört vermutlich zu den Musterflugzeugen und hat noch ein Seitenruder mit Hornausgleich. Auf der Flügeloberseite sind gut die halbversenkt eingebauten Treibstofftanks zu erkennen.





Das Heinkel-Schulflugzeug HD 21 hatte ursprünglich einen dritten Sitzplatz unmittelbar hinter dem Motor. Bei den Maschinen der Sportflug GmbH war dieser Sitz ausgebaut und der Rumpfausschnitt mit einer festen Abdekkung versehen. Das Seitenruder dieser Maschine besaß keinen Hornausgleich mehr.
(Slg. Koos/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



(links):
Einbau des Sechszylinder-Reihenmotors Daimler D II (Nennleistung 120 PS/ 88 kW) in der Heinkel HD 21.

(unten):
Die Heinkel HD 29 war ein aus dem Muster HD 21 abgeleitetes Einzelstück, welches sich äußerlich nur durch die geänderte Baldachinverstrebung für die obere Tragfläche von dem Ausgangsmuster unterschied. Später wurde die Maschine der Einfachheit halber auch als HD 21 bezeichnet.

Beim Udet-Flugzeugbau in München begannen in der zweiten Dezemberhälfte 1924 die Entwurfsarbeiten am Typ U 12 „Flamingo“. Laut Aussage von Chefkonstrukteur Ing. Hans Herrmann waren die Konstruktionsarbeiten im Februar 1925 abgeschlossen und der Erstflug der U 12 erfolgte Anfang März 1925.

Im April 1925 erschien schließlich die L 68 auf der Bildfläche. Mit diesem Typ versuchten die Albatros Flugzeugwerke, an die Erfolge ihres alten Kriegsmusters B II bzw. L 30 anzuknüpfen.

Die drei neuen Schulflugzeuge waren sich in der Grundkonzeption sehr ähnlich. Ihre Doppeldecker-Bauart wies im Vergleich zur Albatros B II und LVG B III keine grundsätzlichen Neuerungen auf, sie wirkten in der Auslegung ihrer Zelle aber deutlich moderner. Der Gesamtaufbau der Flugzeuge war so klar und einfach wie möglich gehalten. Auf einfache und schnelle Demontierbarkeit (z.B. nach Außenlandungen) hatten alle drei Hersteller großen Wert gelegt, sicherlich stand dahinter eine Forderung der Sportflug GmbH !

Alle drei Schulflugzeuge hatten Tragflächen in der damals üblichen Holzbauweise mit Stoffbespannung, lediglich beim Heinkel-Muster waren die Flügelunterseiten mit Sperrholz beplankt. Die Rümpfe von HD 21 und U 12 bestanden ebenfalls aus Holz und hatten eine Sperrholzverkleidung, während die L 68 einen stoffbespannten Stahlrohrrumpf aufwies. Für einige besondere Bauteile kam der damals neue Baustoff Duralumin zur Anwendung: Die markanten I-Stiele des „Flamingo“ bestanden zum Beispiel aus diesem Metall, ebenso die Holme im Oberflügel der L 68. Und natürlich war aus Gründen der Feuersicherheit bei allen drei Mustern auch die Motorsektion mit Aluminiumblech verkleidet.

Bei der HD 21 kam als Triebwerk der bewährte Sechszylinder-Reihenmotor Mercedes D II (Nennleistung 120 PS/ 88 kW) zum Einbau. Das Udet-Muster besaß in der Ausführung U 12 a für den Anfänger-Schulbetrieb normalerweise den 7-Zylinder-Sternmotor Siemens Sh 11 (Nennleistung 84/96 PS, 62/70,5 kW). Zur Fortgeschrittenen-Schulung wurde der 9-Zylinder Siemens Sh 12 (Nennleistung 108/125 PS, 79/92 kW) eingebaut, die Typenbezeichnung lautete dann U 12 b. Ähnlich sah es bei der Albatros-Maschine aus: das Grundmuster L 68 war mit dem Sh 11 ausgerüstet, die Version L 68 a wurde von einem Sh 12 angetrieben.

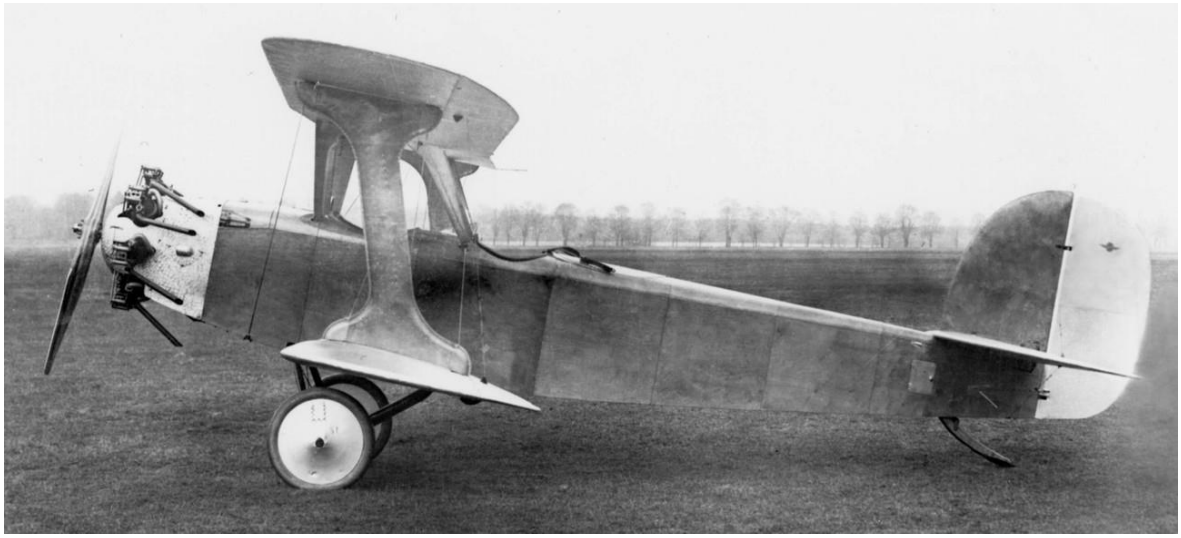
Der Motor lagerte auf einem Stahlrohrgerüst, welches mit vier Bolzen an entsprechenden Rumpfholmbeschlägen befestigt war. Nach Lösen dieser Bolzen ließ sich die Antriebseinheit (Motor mitsamt allem anderen Antriebszubehör) komplett abnehmen und schnell gegen eine andere Triebwerkeinheit austauschen. Bei der U 12 und L 68 bestand dank ihrer Sternmo-

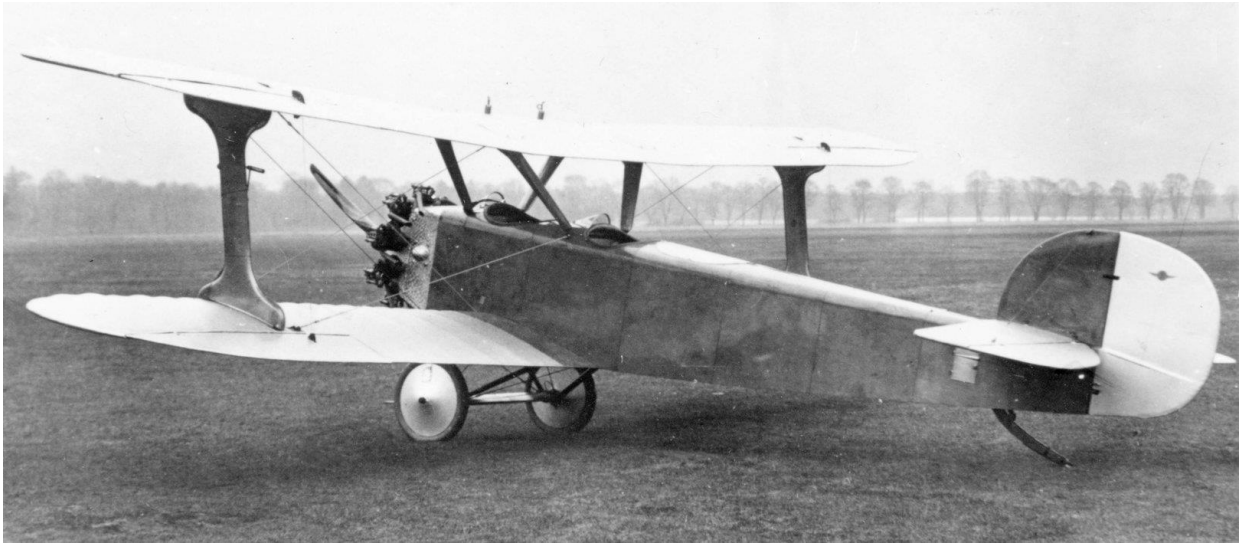
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

toren sogar die Möglichkeit, nach Lösen von nur zwei Bolzen das komplette Antriebssegment beiseite zu schwenken, um die Wartung der Aggregate auf der Rückseite des Motors (Magnete, Vergaser usw.) zu erleichtern.

Die Udet U 12 a diente dem Anfänger-Schulbetrieb und besaß einen 7-Zylinder-Sternmotor Siemens Sh 11 (Nennleistung 84/96 PS, 62/70,5 kW). In der Anfangszeit war die Maschine mit einem relativ kleinen Seitenleitwerk ausgerüstet (Foto oben). Später erhielt der Typ ein deutlich vergrößertes Seitenleitwerk, um die Flugeigenschaften zu verbessern (Foto Mitte).

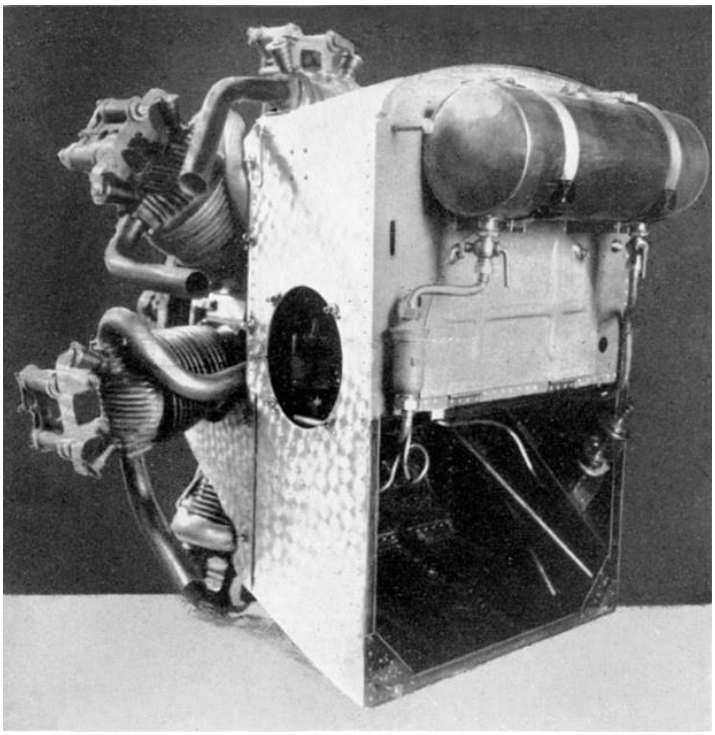
Zur Fortgeschrittenen-Schulung wurde der 9-Zylinder Siemens Sh 12 (Nennleistung 108/125 PS, 79/92 kW) in die Zelle eingebaut, die Typenbezeichnung lautete dann U 12 b (Bild unten).





Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Mit der U 12 „Flamingo“ war den Udet-Werken ein großer Wurf gelungen. Die Maschine besaß eine gefälligere Formgebung als ihre Konkurrenten, sie wirkte nicht so eckig und kompakt wie diese. Die beiden kräftigen I-Stiele gaben ihr ein unverwechselbares Erscheinungsbild. Nach Beseitigung einiger „Kinderkrankheiten“, insbesondere nach mehrfacher Vergrößerung des Seitenleitwerks, avancierte die U 12 zum meistgeflogenen Muster der Sportflug GmbH und wurde nicht nur für die Anfänger-, sondern auch für die Fortgeschrittenen- und Kunstflugschulung eingesetzt. Die Auslieferung an die Sportflug-Filialen begann im August 1925, und bis zur Auflösung der Sportflug GmbH per Ende 1926 konnten insgesamt 21 „Flamingos“ an den diversen Standorten der Gesellschaft (einschließlich Bayerns) identifiziert werden.



(oben): Frontansicht der Version U 12 b für die Fortgeschrittenen- und Kunstflugschulung, ausgerüstet mit dem 9-Zylinder-Sternmotor Siemens Sh 12. (Firmenarchiv EADS)

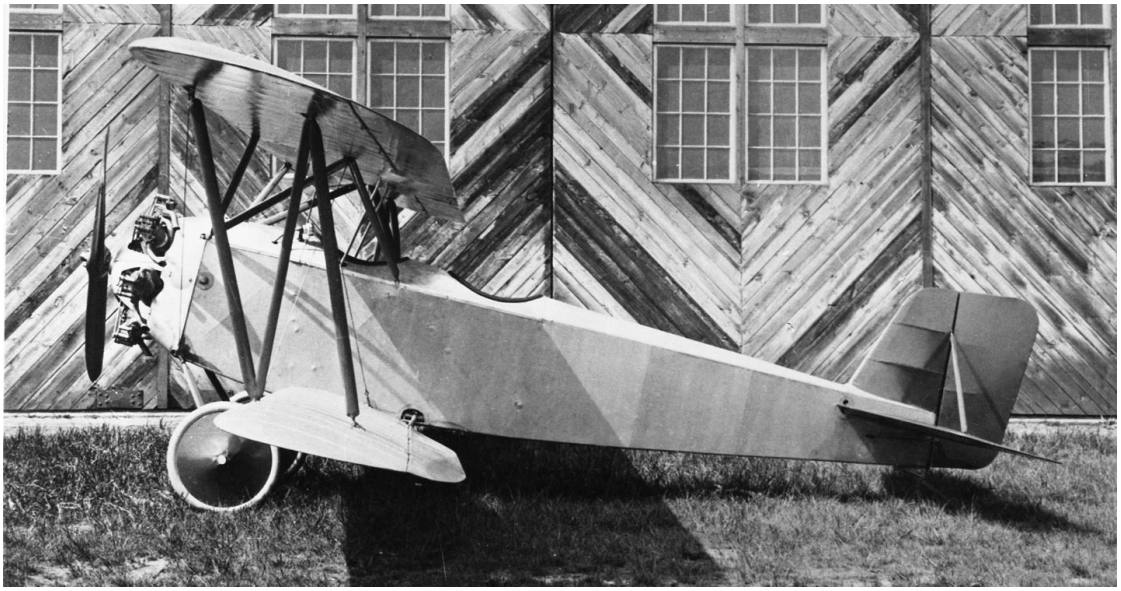
(links): Das komplette Antriebssegment der Udet U 12 konnte recht einfach von der Zelle abgenommen werden, nachdem man vier Bolzen gelöst hatte.

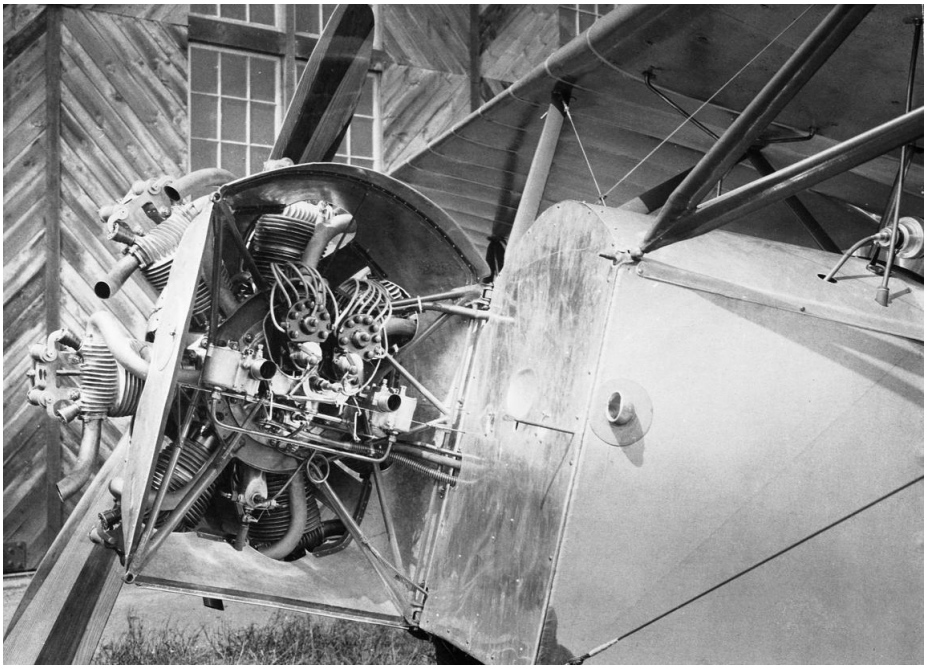
Die Heinkel HD 21 brachte es immerhin auf 9 Stück. Zählt man den Typ HD 32 hinzu, den Heinkel praktisch als Abwandlung der HD 21-Zelle für den Einbau von Sternmotoren nachgeschoben hatte, erhöht sich die Stückzahl auf insgesamt 13 Maschinen. Damit lag Heinkel klar an zweiter Stelle in der Beschaffung neuer Schulflugzeuge.

Die Muster HD 21 und U 12 verkörperten nicht nur die Standard-Schulflugzeuge der getarnten Fliegerausbildung; sie wurden beide auch in die geheime Reichswehrplanung des Rüstungsjahres 1926/27 (Laufzeit 1.4.1926 bis 31.3.1927) als sog. Rüstungstypen aufgenommen, und zwar in der Kategorie „Schulflugzeuge“. Die Udet U 12 war sogar noch 1930 im geheimen Fabrikationsprogramm (Bedarf der Heeresluftstreitkräfte im Kriegsfall) als Standardserienmuster der Klasse „Schulflugzeug für Anfänger“ enthalten. Mindestens eine Heinkel HD 21, nämlich die Werknummer 6 (Lizenzbau der Arado Flugzeugwerke, Warnemünde), stand von 1927 bis 1930 im geheimen Erprobungszentrum Lipezk (UdSSR) im Schuleinsatz.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die erste Albatros L 68 wurde im Winter 1925/26 von der Sportflug GmbH übernommen. Weitere 6 Maschinen des stärkeren Typs L 68 a folgten ab August 1926. Mit insgesamt 7 nachweisbaren Flugzeugen landete die L 68 unter den von der Sportflug GmbH neu beschafften Schulflugzeugen auf Rang Drei.





Drei Bilder der Albatros L 68:

Das Grundmuster besaß einen Sternmotor Siemens Sh 11 (Nennleistung 84/96 PS, 62/70,5 kW).

Die D-651 verblieb zunächst im Eigentum der Albatros-Flugzeugwerke und ging erst 1926 an die Sportflug GmbH Hannover.

Auf dem unteren Foto wird gezeigt, wie das komplette Antriebssegment nach Lösen von nur zwei Bolzen beiseite geschwenkt werden konnte. Damit wurde die Wartung der Aggregate auf der Rückseite des Motors (Magnete, Vergaser usw.) sehr erleichtert.

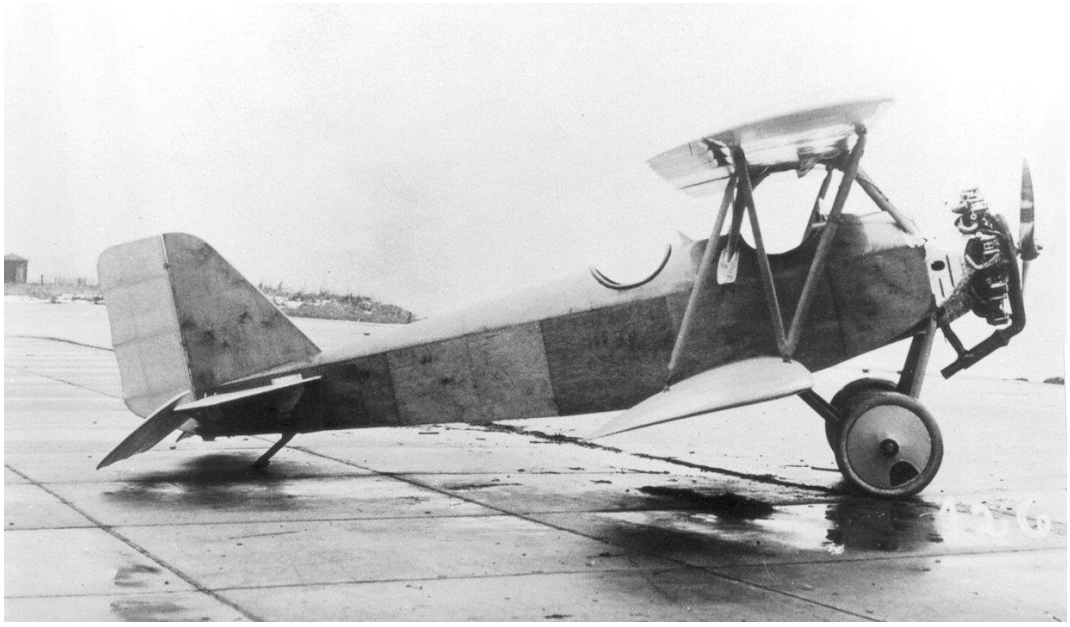
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Aus dem Grundmuster wurde die Version L 68 a abgeleitet, welche als Antrieb einen Siebenzylinder-Sternmotor Siemens Sh 12 (Nennleistung 108/125 PS, 79/92 kW) besaß.
Die D-1030 gehörte noch kurze Zeit bis Jahresende 1926 zum Flugzeugpark der Stettiner Sportflug GmbH.

Fußend auf den Erfahrungen im Schulbetrieb des Jahres 1925, erarbeitete die Sportflug GmbH im Winter 1925/26 gemeinsam mit der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) in Berlin-Adlershof die Spezifikationen für eine neue Schulflugzeuggeneration. In ihrem Jahrbuch 1926 berichtete die DVL darüber:

> *„Für die Sportflug GmbH, Berlin, wurde die Schaffung eines neuartigen zweisitzigen Schul- und Übungsflugzeuges eine Notwendigkeit. In Zusammenarbeit mit ihr wurden die Anforderungen für den Bau eines Flugzeuges dieser Art ausgearbeitet. Die Durchführbarkeit der Anforderungen wurde an einem Versuchsentwurf, der gleichzeitig zur Erläuterung der Anforderungen diente, untersucht."*

Leider sind die Ausarbeitung und der DVL-Versuchsentwurf nicht erhalten geblieben. Auch darüber, ob die neue Spezifikation noch vor Einstellung der Tätigkeit der Sportflug GmbH an die verschiedenen Flugzeughersteller herausgegeben wurde, ließen sich keine Informationen finden. Man kann nur spekulieren, welche der ab 1926/27 neu herausgebrachten Schulflugzeuge vielleicht auf dem von DVL und Sportflug GmbH gemeinsam erstellten Anforderungskatalog beruhten.



Die Heinkel HD 32 stellte eine Abwandlung der HD 21-Zelle für den Einbau von Sternmotoren dar, welche die Warnemünder Firma 1925 „nachgeschoben" hatte. Die Sportflug GmbH erhielt insgesamt vier Maschinen dieses Musters, ausgerüstet entweder mit dem Siebenzylinder-Sternmotor Siemens Sh 11 (Nennleistung 84/96 PS, 62/70,5 kW) oder dem Neunzylinder-Siemens Sh 12 (Nennleistung 108/125 PS, 79/92 kW). (Slg. Koos/ADL)

Übersichtszeichnungen und technische Daten der genannten Flugzeugmuster finden sich im Anhang dieses Werks.

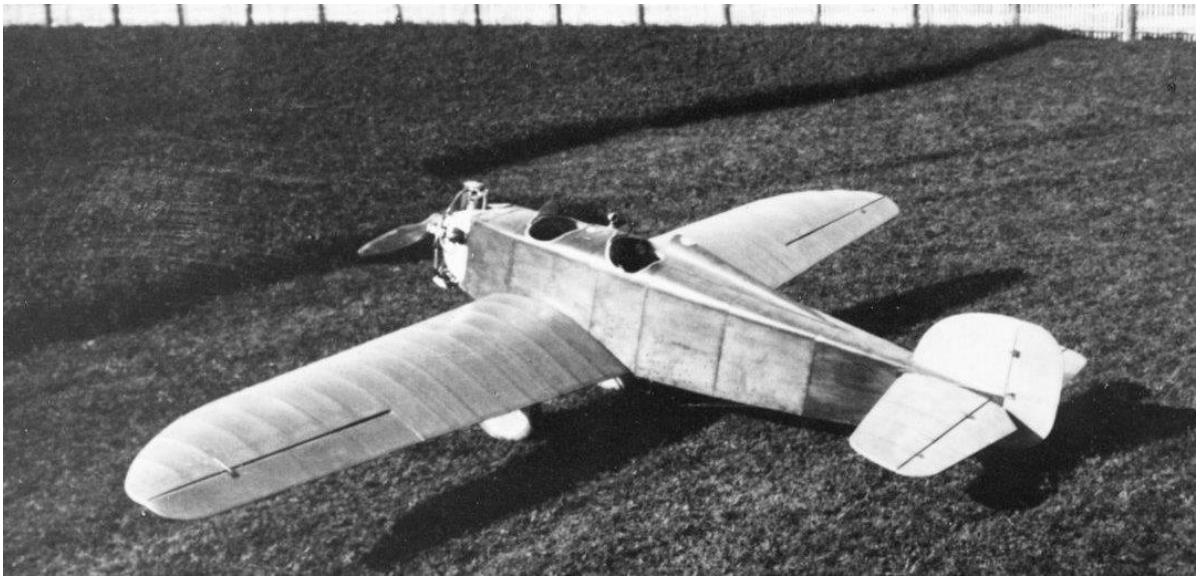
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Sondertypen

Neben den genannten Standardmustern gab es im Maschinenpark der Sportflug GmbH noch einige andere Flugzeuge, und zwar aus unterschiedlichen Gründen.

Da ist als erstes Muster der kleine **Udet-Tiefdecker U 6 / U 10** zu nennen, der fast nur in den Filialen der Bayerischen Sportflug GmbH eingesetzt wurde: Von den insgesamt nachgewiesenen 11 Maschinen (2 x U 6 und 9 x U 10) flogen 9 Stück in Bayern. Dahinter steckte natürlich eine gezielte Förderung des einheimischen Flugzeugbaus durch die bayerische Staatsregierung.

Das Muster diente bei der Sportflug GmbH nicht als Anfängerschulflugzeug, sondern war als sog. Übungsflugzeug eingestuft. Mit ihm sollten in erster Linie fertig ausgebildete Piloten ihre Flugerfahrungen auffrischen. Daneben kam es auch für Flugübungen und Überlandflüge von fortgeschrittenen Flugschülern zum Einsatz. Als Antrieb diente der 5-Zylinder-Sternmotor Siemens Sh 4 (Nennleistung 55/60 PS, 40/44 kW) oder Sh 10 (Nennleistung 60/70 PS, 44/51 kW).



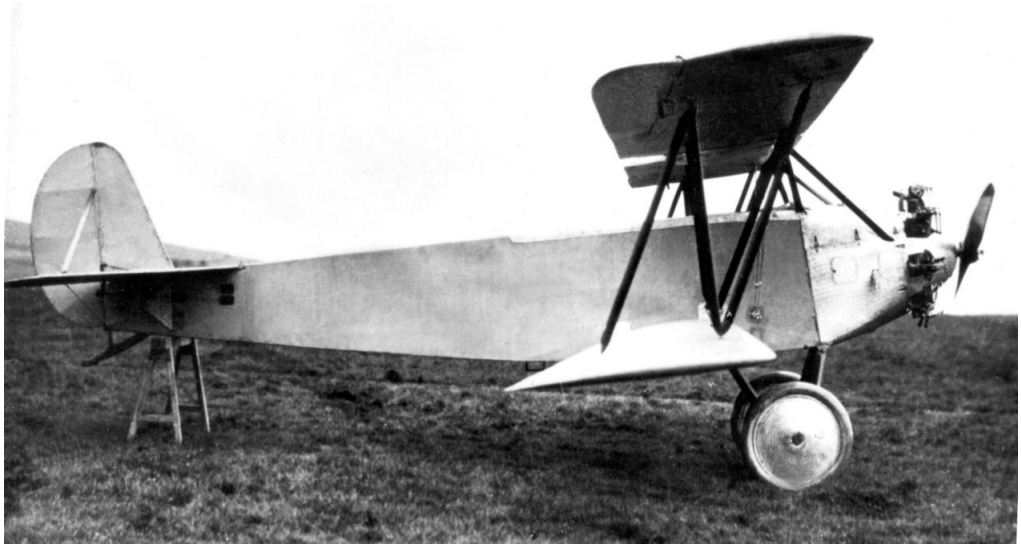
Die Udet-Tiefdecker U 6 (oben) und U 10 (unten) waren einander sehr ähnlich, denn das eine Muster war ja aus dem anderen abgeleitet. Bestes Unterscheidungsmerkmal bot das Leitwerk: Zum einen war das Seitenleitwerk bei der U 6 um einiges höher als bei der U 10 und zum anderen setzte das Höhenleitwerk der U 6 beiderseits am Hinterrumpf an, während dasjenige der U 10 auf der Rumpfoberseite auflag. *(Firmenarchiv EADS)*

Sowohl U 6 als auch U 10 waren im praktischen Betrieb nicht ohne Tücken, sie verlangten viel Flugerfahrung und waren insbesondere bei Notlandungen in ungünstigem Gelände nicht einfach zu meistern. Zwei Jungflieger, die sich im fortgeschrittenen Ausbildungsstadium befunden und erst frisch auf den Udet-Eindecker umgeschult hatten, bezahlten dafür mit ihrem Leben: Am 31. März 1926 stürzte Fritz Westendorf in Schleißheim mit der U 10, D-518, ab und am 28. Juli 1926 ereilte Josef Englert in Würzburg mit der U 10, D-459, das gleiche Schicksal. Einzelheiten zu diesen Unfällen sind im Kapitel „Unfälle und Notlandungen“ zu finden.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

An zweiter Stelle ist das Muster **Dietrich DS I** zu nennen. Der Dietrich-Gobiet-Flugzeugbau hatte es aus dem schon erwähnten Typ DP II a als Anfänger-Schulflugzeug abgeleitet. Die Maschine wies bei sonst gleicher Bauweise eine erheblich größere Spannweite und Flügelfläche auf als die DP II a, besaß ein anderes Flügelprofil und eine größere Staffelung der Tragdecks. Die Landegeschwindigkeit konnte mit diesen Maßnahmen auf 45 km/h gesenkt werden (verglichen mit den 70 km/h der DP II a) – für ein Anfänger-Schulflugzeug ein guter Wert. Dabei kam als Antrieb der gleiche luftgekühlte 7-Zylinder Siemens-Sternmotor vom Typ Sh 5 (Leistung 77/82 PS, 57/60 kW) zum Einbau wie in der DP II a.

Die DS I absolvierte Ende 1924 ihren Erstflug und war ab April/Mai 1925 bei den Sportflug-Schulen in Fürth (3 Stück) und Schleißheim (1 Exemplar) zu finden. Die Beschaffung des Dietrich-Musters zu einem Zeitpunkt, als die neuen Standardtypen bereits anrollten, mutet etwas seltsam an, besaß aber einen handfesten Hintergrund: die Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz hatte, wie schon berichtet, am 7.1.1925 die Werksvertretung der Dietrich-Flugzeugwerke für Bayern übernommen ! Und damit war man natürlich in Fürth verpflichtet und auch interessiert, Dietrich-Maschinen zu benutzen.



Die Anfänger-Schulmaschine Dietrich DS I war aus dem Sportflugzeug DP II a abgeleitet. Sie ähnelte sehr dem Ursprungsmuster, hatte aber vor allem eine größere Spannweite und Flügelfläche.

(Fotos rechts und unten: Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Neben diesen in größerer Stückzahl eingesetzten Typen beschaffte die Sportflug GmbH 1926 noch Einzelexemplare anderer Hersteller, vermutlich zu Vergleichszwecken:

Die Arado S I war die erste Eigenkonstruktion des 1926 frisch gegründeten Flugzeugwerks Arado Handelsgesellschaft mbH. Es stellte ein Anfänger-Schulflugzeug mit dem Sternmotor Siemens Sh 12. Die Lieferung an die Sportflug GmbH erfolgte um die Jahresmitte 1926. (Slg. Ott/ADL)

Die Focke-Wulf Flugzeugbau AG entwickelte nach ihrem großen Erfolg mit dem Kleinverkehrsflugzeug A 16 als nächstes Muster ein Sport- und Schulflugzeug unter der Typenbezeichnung S 1. Zwei Exemplare gingen an die Flugsportschule Staaken, ausgerüstet mit einem Siebenzylinder-Sternmotor Siemens Sh 5.

Außerdem wurden im Zeitraum August - Oktober 1926 zwei schwere Schuldoppeldecker **Arado SC I** für die Sportflug GmbH zugelassen und der Flugsportschule Staaken GmbH als Halter zugewiesen. Diese Maschinen, ausgerüstet mit dem Sechszylinder-Reihenmotor BMW IV (Nennleistung 240 PS/ 176 kW), paßten eigentlich nicht so recht in das Einsatzspektrum der Sportflug GmbH, und ihre Beschaffung erfolgte zu einer Zeit, als die Sportflug GmbH bereits ihre Liquidation betrieb. Vermutlich diente die Gesellschaft nur für einige Monate als pro-Forma-Eigentümer, in Wirklichkeit waren die Arado-Doppeldecker für die Deutsche Verkehrsfliegerschule (DVS) bestimmt. Und tatsächlich gingen beide SC I im Januar 1927, bei offizieller Auflösung der Sportflug GmbH, auf die DVS Staaken über.

Im Spätsommer/Herbst 1926 übernahm die Flugsportschule Staaken für zwei schwere Schuldoppeldecker Arado SC I die Halterschaft, obwohl die Maschinen eigentlich nicht in das Einsatzspektrum der Sportflug GmbH paßten. Im Bild die D-965, die im Januar 1927 an die DVS Staaken überging. (Slg. Ott/ADL)

Übersichtszeichnungen und technische Daten der genannten Flugzeugmuster finden sich im Anhang dieses Werks.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Praktischer Betrieb im Jahr 1925

Neben den in einem vorangegangenen Kapitel beschriebenen Neugründungen gab es im Jahr 1925 auch bei den bestehenden Sportflug-Zweigbetrieben berichtenswerte Ereignisse und Veränderungen. Nachstehend werden die Filialen in alphabetischer Reihenfolge ihrer Standorte näher betrachtet.

Oberfränkische Sportflug GmbH, Bamberg

Trotz aller Bemühungen war es bis Anfang 1925 nicht gelungen, die geplante Trainingsschule in Bamberg in Betrieb zu nehmen. Am 2.1.1925 hatte man zwar ein erstes Sportflugzeug vom Typ Dietrich DP II a beschafft, aber das reichte für einen sinnvollen Übungsbetrieb nicht aus. Erfreulicherweise erhöhte die Bayerische Sportflug GmbH im Januar 1925 ihre Beteiligung an der Bamberger Filiale von bisher 20 % auf die üblichen 60 %. Zugleich wurde aber betont, daß aufgrund der allgemein knappen Finanzlage weder vom Reich noch vom Freistaat Bayern irgendwelche Zuschüsse zu erwarten seien, d.h. daß die Bamberger sich ausschließlich aus kommunalen Zuwendungen und Spenden zu finanzieren hätten.

Am 31. Januar 1925 fand in Bayern der sog. „Zugspitzflug“ statt, und an diesem Wettbewerb nahm auch der neue Dietrich-Doppeldecker D-513 der Oberfränkischen Sportflug GmbH teil. Die Maschine trug die Startnummer 18 und sollte eigentlich durch Eberhard von Conta gesteuert werden (dem frisch bestellten Geschäftsführer der Bamberger Sportflug-Filiale). Dessen neuer ziviler Flugzeugführerschein war aber nicht rechtzeitig vor Wettbewerbsbeginn eingetroffen, deshalb sprang Kurt Katzenstein für ihn als Pilot ein. Einzelheiten zum Ablauf und Ergebnis der Zugspitz-Konkurrenz sind im Kapitel „Teilnahme an Flugwettbewerben“ nachzulesen.

Am 2.1.1925 hatte die Oberfränkische Sportflug GmbH ihr erstes Sportflugzeug erhalten, eine Dietrich DP II a mit dem Kennzeichen D-513. Die Maschine wurde auf den Namen „Töchting“ getauft und nahm am 31.1.1925 unter der Startnummer 18 gleich am „Zugspitzflug“-Wettbewerb teil. Das obige Bild der D-513 entstand im Januar 1925 in Garmisch, der auf dem Flugzeug sitzende Herr ist Wilhelm Debus aus Minden, welcher gerade als Umschüler bei der Bamberger Sportfluggesellschaft weilte.

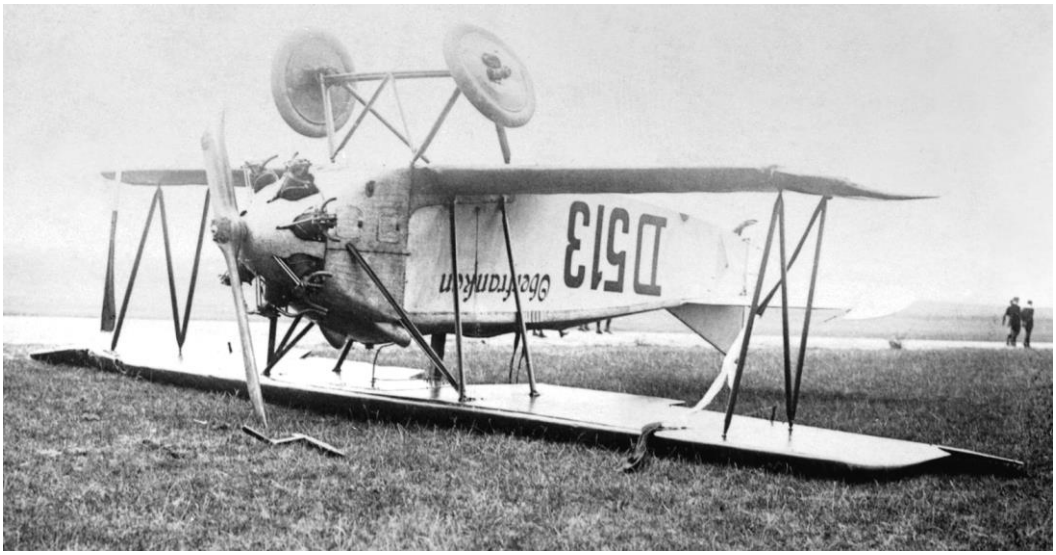
In der Zeit vom 1. bis 4. Mai 1925 fand der „Oberfrankenflug“ statt, eine aus einem Überlandflug rund um Oberfranken und verschiedenen Einzelwettbewerben bestehende Konkurrenz, veranstaltet von der hiesigen Sportflug GmbH in Bamberg. Da war es natürlich Ehrensache, daß die eigene D-513 teilnahm. Als Pilot trat Ing. Ernst Wengler an, ein ehemaliger Militärflugzeugführer, der gegen Ende April 1925 erst die Prüfung zum zivilen Flugzeugführerschein A in Fürth bei der dortigen Sportflug-Filiale absolviert hatte (siehe auch Kapitel „Teilnahme an Flugwettbewerben“).

Bis zum „Oberfrankenflug“ 1925 kam es zu keiner nennenswerten Schulungstätigkeit bei der Bamberger Gesellschaft, zumal schlicht die Mittel für die Anstellung eines hauptberuflichen Fluglehrers fehlten. Die seit der Gründung aufgelaufenen Schulden konnten durch kommunale Zuwendungen und private Spenden längst nicht mehr abgedeckt werden. Eine Erschließung zusätzlicher Einnahmequellen, z.B. durch gewerbsmäßige Rund- und Bedarfsflüge, Reklameflüge usw., war nicht möglich, weil dies den Statuten der Sportflug-Organisation als gemeinnütziger Einrichtung widersprochen hätte.

Im Juni 1925 versuchten die Bamberger, wenigstens eine Einmalzahlung von der Bayerischen Sportflug GmbH zu bekommen (wie schon erwähnt, hatte die Münchener Zentrale regelmäßige Zuschüsse von Anfang an abgelehnt). Dieses Ansin-

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

nen zeitigte allerdings ein unerwartetes Ergebnis: Der Aufsichtsrat der Bayerischen Sportflug beschloß in seiner Sitzung am 6.7.1925, die Beteiligung an der Oberfränkischen Sportflug gänzlich aufzugeben. Zwar wurde auf eine Rückzahlung der Geschäftsanteile verzichtet, aber das half den „klammen“ Bambergern wenig. Zugleich erhielt die Oberfränkische Gesellschaft die Auflage, sich nach dem Ausscheiden aus der Sportflug-Organisation einen neuen Namen zuzulegen.



Die Bamberger D-513 nahm im Frühling und Sommer 1925 an verschiedenen Flugveranstaltungen teil.

(oben): Der Aufnahmeort ist leider nicht genau zu lokalisieren. Hinter der D-513 sind zwei weitere Dietrich-Doppeldecker zu erkennen: Die DP II a D-514 der Schokoladenfabrik Mauxion und die DP VII a D-523 der Dietrich AG, Cassel.

(unten): Überschlag bei der Landung auf dem Flugplatz Würzburg am 15.8.1925 während eines dortigen Flugturniers, Pilot Eberhard von Conta.

Vom 9. bis zum 16. September 1925 hielt sich die Bamberger D-513 in München auf und nahm dort unter Führung von Eberhard von Conta am „Internationalen Flugwettbewerb München“ teil. Das war das letzte Mal, daß die Maschine unter Flagge der Oberfränkischen Sportflug GmbH in der Öffentlichkeit auftrat. Kurz darauf ging die Gesellschaft in Liquidation, ihr Flugzeug landete auf Umwegen bei der Süddeutschen Sportflug GmbH in Böblingen.

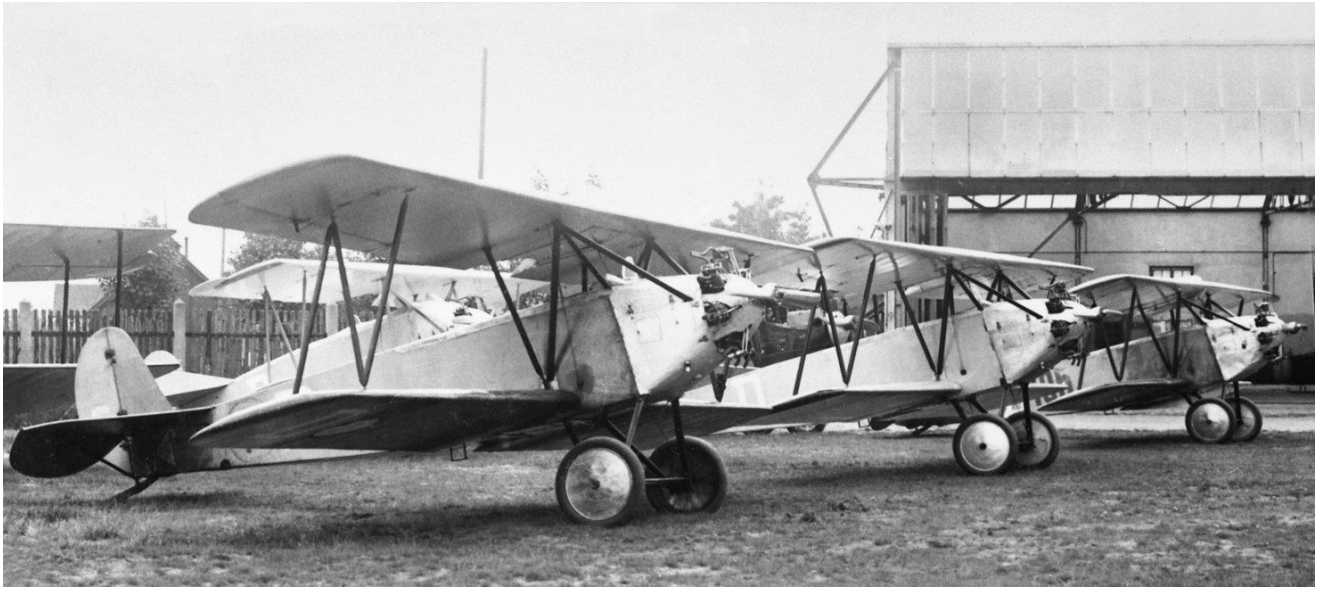
Als Nachfolger der Oberfränkischen Sportflug GmbH entstand 1926 die „Bamberger Sport- und Verkehrsflug GmbH“, die aber mit der Sportflug-Organisation nichts mehr zu tun hatte

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz, Fürth

In Fürth übernahm die dortige Sportflug GmbH am 7.1.1925 die Werksvertretung der Dietrich-Flugzeugwerke für Nordbayern. Nach Erwerb von drei Schulmaschinen des Typs Dietrich DS I im April/Mai 1925 erfolgte dann am 11.5. die Eröffnung der Fliegerschule Fürth mit insgesamt 20 Schülern – also entgegen der Empfehlung der Bayerischen Sportflug GmbH doch als Anfängerschule. Unter den Teilnehmern befand sich mit Jutta Gräfin zu Pappenheim auch eine Dame, damals noch eine kleine Sensation.

Die drei Dietrich DS I flogen zunächst mit vorläufigen Zulassungen (Erläuterung hierzu s. Kapitel „Die praktische Arbeit 1924“) und trugen deshalb keine äußerlich sichtbaren Kennzeichen. Sie wurden erst im September 1925 (D-595) bzw. Oktober (?) 1925 (D-768 und D-769) endgültig in die Luftfahrzeugrolle eingetragen.



Die drei frisch gelieferten Schulmaschinen des Typs Dietrich DS I im April/Mai 1925 bei der Sportflug Fürth. Sie trugen noch keinerlei äußerliche Kennzeichen, sondern flogen mit vorläufigen Zulassungen, die nur in den Zwischenpapieren eingetragen waren. Erst im September bzw. Oktober 1925 erfolgte die offizielle Zulassung der Flugzeuge mit ihrem Eintrag in die Luftfahrzeugrolle. *(Slg. Layritz)*

Neben dem Anfängerschulbetrieb hatte die Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz auch reichlich Zulauf von sog. Umschülern, das waren ehemalige Kriegsflieger, die ihre ungültig gewordene Militärpilotenlizenz durch einen zivilen Flugzeugführerschein ersetzen wollten. Sie absolvierten nach kurzer Einweisung mehrere Übungsflüge, um ihre „eingerosteten“ fliegerischen Fertigkeiten wieder aufzufrischen, und durchliefen dann eine verkürzte Abnahmeprüfung in Gegenwart eines Beamten der örtlichen Flugüberwachung. Bis zum 30. Juni 1925 hatten in Fürth immerhin 37 ehemalige Militärpiloten den Flugzeugführerschein Klasse A und ein weiterer den Führerschein Klasse B erworben.

Für die Umschüler standen separate Flugzeuge zur Verfügung, nämlich eine LVG C VI (D 89) und eine Halberstadt CL IV (ohne Zulassung). Außerdem gelang es im Juni 1925, auf einer Versteigerung günstig eine weitere LVG C VI zu erwerben; allerdings mußte diese Maschine erst generalüberholt und ihre abgelaufene Zulassung erneuert werden.

Die LVG C VI mit dem Kennzeichen D-89 war ursprünglich als Verkehrsflugzeug beim Deutschen Luft-Lloyd im Einsatz gewesen. 1923 hatte das Flugzeugwerk Dietrich-Gobiet AG die Maschine erworben und setzte sie für Rund- und Reklameflüge ein. Aus dieser Zeit stammt das Foto.
1925 war die D-89 für einige Zeit an die Sportflug GmbH in Fürth verleast und diente dort zur Umschulung ehemaliger Militärpiloten auf den zivilen Flugzeugführerschein.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Am 6.7.1925 beschloß der Aufsichtsrat der Bayerischen Sportflug GmbH, sich aus dem Gesellschafterkreis der Fürther Sportflug-Filiale zurückzuziehen. Ebenso wie bei den Bambergern verzichtete man auch hier auf eine Rückzahlung der Stammeinlage. Diese Entscheidung hatte allerdings andere Gründe als in Bamberg, sie ist im Vorfeld der Gründung der Nordbayerischen Verkehrsflug GmbH zu sehen:

Der Geschäftsführer der Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz, Theo Croneiß, hatte von Anfang an die These vertreten, daß eine kombinierte Sport- und Verkehrsflug-Gesellschaft die besten Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Betrieb bieten würde. Im Rahmen der Sportflug-Organisation konnte er diese Idee nicht verwirklichen, weil damit der Status der Gemeinnützigkeit verletzt worden wäre. Als aber bis zur Jahresmitte 1925 immer klarer wurde, daß weder eine Anfänger- noch eine Übungsschule in Fürth Zuschüsse von seiten des Reichs oder des Freistaats Bayern erhalten würde, verfolgte Croneiß verstärkt das Ziel, einen kombinierten Sport- und Verkehrsflug-Betrieb zu schaffen.

Anders als in Bamberg war es in Fürth gelungen, genügend Spenden und Zuschüsse von kommunalen Organisationen und Verbänden, aus Industrie, Handel und Gewerbe sowie von den Städten Fürth und Nürnberg zu bekommen, um den Betrieb der Flugschule finanzieren zu können und die GmbH schuldenfrei zu halten. Und auch anders als in Bamberg konnte die Ausbildungstätigkeit in Fürth beachtliche Erfolge vorweisen, die Schule zählte im Vergleich mit anderen Sportflug-Zweigstellen zu den besten ihrer Art. Nach dem Ausscheiden der Bayerischen Sportflug aus dem Gesellschafterkreis der Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz war der Weg frei, Croneiß' Idee in die Tat um-zusetzen. Tatsächlich dauerte es aber noch ein gutes halbes Jahr, bis die Nordbayerische Verkehrsflug GmbH aus der Taufe gehoben werden konnte. Die Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz war an ihr mit 50 % beteiligt, und Theo Croneiß fungierte als Geschäftsführer beider Gesellschaften.

Übrigens kamen die Fürther der Auflage, nach dem Ausscheiden aus der Sportflug-Organisation einen Namenswechsel zu vollziehen, erstaunlicherweise nie nach. Die Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz existierte als einzige Fliegerschule der ehemaligen Sportflug-Organisation noch unverändert bis in die dreißiger Jahre unter diesem Namen.

In der zweiten Jahreshälfte 1925 gab es im Flugzeugpark der Fürther Gesellschaft einige Bewegung, und zwar ausschließlich bei den Übungsflugzeugen. Am 30.7.1925 traf aus Kassel eine werksneue Dietrich DP II a (D 744) ein, dafür mußte die LVG C VI (D-89) nach Kassel zurückgegeben werden. Sie gehörte nämlich den Dietrich-Flugzeugwerken und war nur zur Überbrückung in Fürth stationiert gewesen, bis die DP II a geliefert war. Leider währte die Freude über die neue Maschine nicht lange, denn schon am 2.8.1925 „zerlegte" Schulleiter Theo Croneiß die D-744 am Flugplatz Bayreuth bei einem mißglückten Kunstflugmanöver. Einzelheiten zu dem Absturz sind im Anhang im Abschnitt „Unfälle und Notlandungen" zu finden.

Die am 30. Juli 1925 frisch gelieferte Dietrich DP II a (Kennzeichen D 744) erlitt bereits drei Tage später Totalschaden. Geschäftsführer Theo Croneiß vollführte über dem Flugplatz Bayreuth Loopings, von denen einer mißlang. Dabei verlor die Maschine so viel an Höhe, daß sie mit voller Wucht auf dem Erdboden zerschellte. Beide Insassen wurden zum Glück nur leicht verletzt.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Damit stand im August nur die Halberstadt CL IV (ohne Zulassung) für Übungsflüge zur Verfügung, denn die frisch ersteigerte LVG C VI befand sich noch in Überholung und konnte erst im September 1925 ihre Zulassung erneuern (unter ihrem früheren Eintragungszeichen D-12). Die Halberstädter wurde am 22.9.1925 an den Flugzeugführer Konrad Bischoff aus Erlangen verkauft, der allerdings die Maschine einen Tag später bei einem Übungsflug unweit des Fürther Flugplatzes in Kleinholz verwandelte, als ihm im Landeanflug plötzlich der Motor stehen blieb.

Die Halberstadt CL IV, noch immer ohne Zulassung, wurde am 22.9. 1925 an Flugzeugführer Konrad Bischoff aus Erlangen verkauft. Einen Tag später zerlegte der neue Eigentümer die Maschine bei einem Übungsflug unweit des Flugplatzes Fürth in seine Einzelteile, als ihm beim Landeanflug plötzlich der Motor stehen blieb.

Mitte September 1925 erhielt die Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz als Neuzugang ein Messerschmitt-Leichtflugzeug vom Typ M 17 (D-779). Es handelte sich um dieselbe Maschine, mit der Karl Croneiß wenige Tage zuvor zwei erste Preise im Internationalen Flugwettbewerb in München gewonnen hatte (s. auch Kapitel „Teilnahme an Flugwettbewerben“). Mit dem Kauf löste die Sportflug Fürth eine Zusage ein, welche Theo Croneiß gegenüber Willy Messerschmitt abgegeben hatte, nämlich die M 17 zu übernehmen, wenn sie den fliegerischen Erwartungen entsprach. Die Aktion sollte in erster Linie der finanziellen Unterstützung der in Gründung befindlichen Messerschmitt Flugzeugbau GmbH, Bamberg, dienen. Theo Croneiß war stark an der jungen Firma interessiert, weil Messerschmitt ein neues, hochwirtschaftliches Kleinverkehrsflugzeug für die geplante Nordbayerische Verkehrsfluggesellschaft entwickeln sollte (was in Form der M 18 auch verwirklicht wurde).

Mitte September 1925 erhielt die Sportflug Fürth eine Messerschmitt M 17 (D-779). Es handelte sich um dieselbe Maschine, mit der Karl Croneiß wenige Tage zuvor zwei erste Preise im Internationalen Flugwettbewerb in München gewonnen hatte. Am Propeller steht Willy Messerschmitt, der im Oktober 1925 als Flugschüler bei der Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz begann.

Der erste Anfängerschulungskurs in Fürth endete am 29.8.1925. Von den 20 Teilnehmern legten immerhin 14 erfolgreich die Prüfungen zum Flugzeugführerschein A ab, einer wurde in den nachfolgenden Kurs „umgebucht“. Vier Teilnehmer wurden mangels fliegerischen Könnens nur zur theoretischen Prüfung zugelassen und ein Schüler mußte die Schule „wegen Unwürdigkeit“ vorzeitig verlassen.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Der zweite Anfängerkurs begann am 15. September und umfaßte 10 Jungflieger. Im Laufe des Monats Oktober trat ein Teilnehmer zurück, weil er die Bedingungen für eine weiterführende Schulung bei der DVS nicht erfüllte. An seiner Stelle trat am 28.10.1925 Willy Messerschmitt dem Kurs bei. Zum Jahresende 1925 hatten aus dem zweiten Kurs bereits 8 Teilnehmer den Flugzeugführerschein A erworben. Ein Schüler war vorzeitig abgelöst worden und einer befand sich im Stadium des sog. „Alleinfliegers“, d.h. seine Prüfungen standen noch aus (es handelte sich um Messerschmitt).

Damit hatte die Fürther Schule im Zeitraum Mai – Dezember 1925 insgesamt 22 Anfänger bis zum Flugzeugführerschein A gebracht. Außerdem waren 60 ehemalige Militärpiloten auf die zivile Fluglizenz umgeschult worden.

Die Flugüberwachung Bayern-Nord äußerte sich sehr positiv über den Betrieb der Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz. Die Ausbildung zeige einen erfreulich regelmäßigen Verlauf, in mehreren Monaten wurden jeweils über 1000 Schulflüge durchgeführt, die Betriebssicherheit stufte man als ausgezeichnet ein. Dabei betonte die Flugüberwachung in ihrem Jahresbericht 1925:

„Die große Betriebssicherheit ist weit mehr der gewissenhaften Durchführung des Flugdienstes als den dazu verwendeten Dietrich S I Schulflugzeugen zuzuschreiben, deren Siemens-Motor als nicht zuverlässig bezeichnet werden muß. Er hemmte ganz besonders die Endausbildung und Prüfung der Flugschüler und zwang zur Einschaltung von Sicherheitscoeffizienten bei der Auswahl der 300 km-Flugstrecke beim großen Überlandflug.“

Zwei Fotos aus Fürth von Teilnehmern des Schulungsjahrgangs 1925. Leider sind zu den Schülern keine Namen überliefert. Nur einige Fluglehrer lassen sich auf den beiden Bildern identifizieren:
(1) Geschäftsführer Theo Croneiß, (2) Fluglehrer Carl Croneiß, (3) Fluglehrer Willy Maier.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Sportflug GmbH Hannover

Zu der DLFW B II, die bereits 1924 vorhanden war (D-351), gesellten sich bis zum März 1925 drei weitere Maschinen, und zwar alle drei vom Typ Sellhorn HSS 1 (D-538, D-539 und D-541). Damit hatte die Sportflug GmbH Hannover vier gleichartige Schulmaschinen zur Verfügung, denn DLFW B II und Sellhorn HSS 1 stellten ja nichts anderes als Albatros B II-Nachbauten dar. Es ist zu vermuten, daß die (im Kapitel „Die praktische Arbeit 1924“) erwähnten Flüge von Albatros B II ohne Zulassung im Winter 1924/25 in Wirklichkeit mit den Sellhorn-Maschinen erfolgten. Sie waren wohl schon im Spätherbst 1924 in Hannover angekommen und zunächst nur für Flüge in der Flughafenzone eingesetzt worden. Erst als im März 1925 die neue Flugsaison begann und damit auch häufiger Überlandflüge anstanden, hatte man sie offenbar amtlich zugelassen. Das würde auch erklären, warum alle drei HSS 1 am selben Tag, nämlich dem 24.3.1925, erstmalig mit ihren D-Nummern in den Meldungen der Luftpolizei auftauchen.

Im Mai 1925 erhielt die Sportflug GmbH Hannover ihre ersten Schulflugzeuge der „zweiten Generation“, nämlich zwei Heinkel HD 21, Kennzeichen D-685 und D-686. Letztere wurde allerdings noch im selben Monat an die Stettiner Sportflug weitergereicht. Mit der D-685 nahm Martin Zander, der Leiter der Hannoveraner Schule, gleich am Deutschen Rundflug teil (s. Kapitel „Teilnahme an Flugwettbewerben“). Etwa zur Jahresmitte 1925 folgten zwei weitere HD 21, und zwar die D-676 und D-680.

Am 30.7.1925 kam es zum ersten tödlichen Unfall der Sportflug GmbH Hannover: Der Flugschüler Joachim Bormann stürzte bei einem Alleinflug mit der DLFW B II D-351 in der Nähe von Fahrenkrug ab. Der angehende Pilot erlitt so schwere Verletzungen, daß er das Unglück nicht überlebte, die Maschine wurde völlig zerstört.

Eine Ersatzlieferung durch ein Flugzeug gleichen Typs fand nicht mehr statt, weil im Spätherbst 1925 die Neuausrichtung des Hannoverschen Flugzeugparks auf das Muster Udet U 12 „Flamingo“ begann (s. Kapitel „Neuorganisation“). Aus diesem Grund wurden die Anfänger-Schulflugzeuge des Albatros B II-Typs nach und nach an andere Sportflug-Filialen abgegeben. Im August 1925 erhielt Hannover noch ein Übungsflugzeug des Musters Udet U 10 (D-460), aber in den nächsten Monaten kamen die ersten zwei Udet U 12 (D-787 und D-803) an. Dafür ging im Oktober/November die Sellhorn HSS 1 D-541 nach Böblingen, gefolgt von der Heinkel HD 21 D-685 im Dezember 1925 oder Januar 1926.

Per Ende Dezember 1925 wies die Sportflug GmbH Hannover somit folgenden Flugzeugbestand auf: zwei Sellhorn HSS 1 (D-538 und D-539), zwei oder drei Heinkel HD 21 (D-676 und D-680 sowie eventuell noch für kurze Zeit D-685), zwei Udet „Flamingos“ (D-787 und D-803), außerdem eine Udet U 10 (D-460).

Über die Durchführung der Schulungskurse und die Ausbildungserfolge in Hannover liegen leider keine Informationen vor.

Kunstfluglehrer Ulrich Neckel mit Flugschülern bei der Sportflug GmbH Hannover.
(Slg. Rutschow)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

(oben):
Heinkel HD 21 D-676 der Sportflug GmbH Hannover unterwegs beim Deutschen Rundflug 1925, gesteuert von Hauptmann Egloff Frhr. von Freyberg.

(rechts):
Zwei „Kunstmaler“ am Werk bei der Heinkel HD 21 D-686 der Sportflug Hannover.

(unten):
Flugzeugpark der Sportflug GmbH Hannover um 1925. Erkennbar sind (v.l.n.r.):
Zwei Heinkel HD 21, zwei Albatros B II (oder Nachbauten von DLFW oder Sellhorn), eine Udet U 12 „Flamingo“ und eine Udet U 10.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

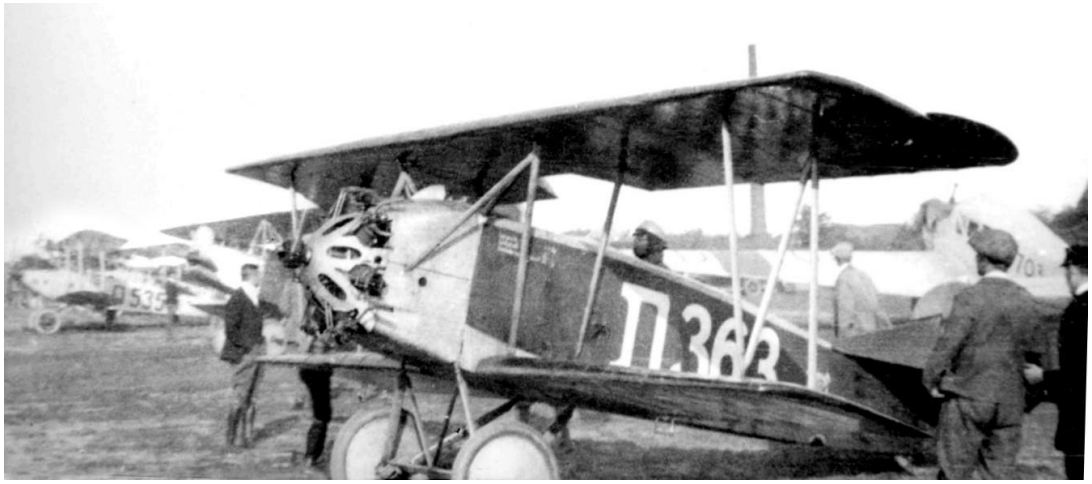
Vor einer Heinkel HD 21 haben sich Flugschüler des Jahrgangs 1925 der Sportflug GmbH Hannover in Positur gestellt, in ihrer Mitte Fluglehrer Willi Stör. Leider sind die Namen der Schüler nicht überliefert. Das Foto ist höchstwahrscheinlich in Böblingen entstanden, bei einem „Ausflug" der Hannoveraner nach Süddeutschland. (Slg. Knoblich)

Im Spätherbst 1925 begann die Neuausrichtung des Hannoveraner Flugzeugparks auf die Udet U 12 „Flamingo".

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Luftreederei Magdeburg GmbH

Zu Jahresbeginn 1925 umfaßte der Magdeburger Flugzeugpark neben den beiden Dietrich DP II a (D-363 und D-381) insgesamt drei Anfängerschulmaschinen vom Typ Albatros L 30 (D-494, D-498 und D-504). Aber schon am 19.1.1925 wurde dieser Bestand um ein Schulflugzeug dezimiert, als die D-494 bei einem Platzflug durch Versagen der Steuerung abstürzte und vollständig zerstört wurde. Viel mehr als der Verlust der Maschine schmerzte die Schule allerdings der Tod der beiden Insassen, Fluglehrer Georg Hans und Flugschüler Rüdiger.



(oben): Die Luftreederei Magdeburg hatte zu Jahresbeginn 1925 noch zwei Dietrich- DP II a. Eine davon war die D-363, an deren Steuer hier Flugzeugführer Hans Arens sitzt.
(Slg. Ott/ADL)

(unten): Am 19.1.1925 stürzte die Albatros L 30 D-494 bei einem Platzflug ab und wurde vollständig zerstört. Fluglehrer Gerhardt Hans und Flugschüler Rüdiger erlitten dabei den Tod.

Als Ersatz wurde der Magdeburger Filiale die Albatros L 30, D-512, zugeteilt. Allerdings blieb die Maschine nicht lange in Magdeburg, denn im April 1925 ging sie zusammen mit ihrem Schwesterflugzeug D-498 nach Böblingen, um dort die Erstausstattung der frisch ins Leben gerufenen Süddeutschen Sportflug GmbH zu bilden. Zum Ausgleich erhielten die Magdeburger im gleichen Monat drei neue Maschinen, und zwar vom Typ Aero-Sport S I (Kennzeichen D-535, D-536 und D-537). Zusammen mit der noch vorhandenen D-504 wurde damit endlich der vorgesehene Sollbestand von 4 Anfängerschulflugzeugen er-reicht.

Im April 1925 erhielten die Magdeburger drei Maschinen des Musters Aero-Sport S 1, darunter auch die abgebildete D-537.
Im Hintergrund ist die Heinkel HD 32 D-663, zu erkennen, welche ab etwa Juni/Juli 1925 den Flugzeugpark der Luftreederei Magdeburg vergrößerte.
(Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Am 22.4.1925 bestanden die beiden Flugschüler Peter Riedel (später bekannter Segelflieger und Lufthansa-Flugkapitän) und Christoph von l'Estocq (Leutnant der Reichswehr) mit einem Überlandflug Magdeburg – Berlin – Magdeburg erfolgreich den letzten Teil der Prüfung zum Flugzeugführerschein A. Sie waren damit die ersten in der Magdeburger Schule fertig ausgebildeten Jungflieger.

(links):
Peter Riedel, seit 1920 erfolgreich bei allen Rhön-Segelflug-Wettbewerben, absolvierte 1924/25 die Motorflugausbildung bei der Luft-Reederei Magdeburg. Er gehörte zu den ersten, die hier den Flugzeugführerschein A schafften.

(rechts): Ebenfalls in Magdeburg war Felix Riedel zu finden, der dort 1925 seinem älteren Bruder nacheiferte.

(Beide Fotos Slg. Ott/ADL)

Im Mai 1925 traf in Magdeburg die erste Schulmaschine der „zweiten Generation" ein, nämlich eine Heinkel HD 21 (D-691). Das Flugzeug nahm gleich am Deutschen Rundflug teil (s. Kapitel „Teilnahme an Flugwettbewerben") und wurde am 28.6.1925 anläßlich der feierlichen Einweihung des Magdeburger Flughafens auf den Namen „Magdeburg" getauft. Leider erlitt bei den Flugvorführungen dieses Tages die Aero-Sport S I (D-535) Totalschaden, als sie kurz nach dem Start außerhalb des Platzes notlanden mußte und dabei in voller Fahrt eine Wegböschung rammte.

Die frisch gelieferte Heinkel HD 21 D-691 wurde am 28.6.1925 anläßlich der Einweihung des Magdeburger Flughafens auf den Namen „Magdeburg" getauft. Am Leitwerk prangte nun das Magdeburger Stadtwappen.
Am Heck der Maschine haben sich Geschäftsführer Wilhelm Schwartz und Fluglehrer Georg Gerick in Positur gestellt.
(Slg. Ott/ADL)

Auch der D-691 war kein langes Dasein beschieden, denn am 4. Juli ging sie ebenfalls bei einer mißglückten Notlandung in der Nähe des Magdeburger Flugplatzes vollständig zu Bruch.

Im Zuge ihrer Spezialisierung auf die Anfängerschulung musterte die Luftreederei Magdeburg schrittweise ihre nicht für Anfänger geeigneten Übungsflugzeuge vom Typ Dietrich DP II a aus. Die D-363 wurde etwa Juni 1925 an die frisch gegründete Fliegersport Osnabrück GmbH überstellt, gefolgt von der D-381 im Herbst 1925 (vgl. dazu auch das Kapitel „Unterstützung privater Fliegerschulen").

Am 9.8.1925 nahm Ing. Paul Turck mit einer Albatros L 30 der Luftreederei Magdeburg an einem Großflugtag auf dem neueröffneten Erfurter Verkehrsflughafen teil.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Der arg zusammengeschmolzene Bestand an Anfängerschulflugzeugen wurde in der zweiten Jahreshälfte 1925 wieder aufgestockt durch eine Heinkel HD 32 (D-663), eine HD 21 (D-689) und eine Aero-Sport S I (D-798). Allerdings ließen die nächsten Abgänge nicht lange auf sich warten, im Monat September gab es gleich zwei Totalschäden: Am 17.9. stürzte die D-537 bei einem Überlandflug in der Nähe von Halle/S. während einer versuchten Notlandung ab, und am 28.9.1925 ging die D-663 beim Start in Staaken durch einen Bedienungsfehler restlos zu Bruch. Außerdem wurde Ende September/Anfang Oktober die Albatros L 30 D-504 nach Königsberg an die neugegründete Ostpreussische Flugsport GmbH überstellt.

Leider liegen – ebenso wie bei der Sportflug GmbH Hannover – auch über die Ausbildungsergebnisse der Luftreederei Magdeburg keine Informationen vor.

In der zweiten Jahreshälfte 1925 erhielten die Magdeburger unter anderem eine Heinkel HD 21 (D-689) und eine Aero-Sport S I (D-798). Die Bildqualität läßt zu wünschen übrig, trotzdem soll nicht auf die Aufnahme verzichtet werden, weil es sich um ein Originalfoto eines damals Beteiligten handelt. (Slg. Ott/ADL)

(oben): Die Aero-Sport S 1, D-537, der Luft-Reederei Magdeburg beim Abbremsen. Etliche Mitschüler nutzen die günstige Gelegenheit zum bequemen Anlehnen.

(rechts): Die D-537 in der Überholung – ihrer Schwingen beraubt. Im Hintergrund ist das Gebäude der Polizei-Flugwache Magdeburg zu erkennen. (Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die Aero-Sport S 1, D-536, befindet sich gerade in der Magdeburger Flugzeughalle in Überholung, „fachmännisch" ausgeführt von einigen Flugschülern.
(Slg. Ott/ADL)

Die Heinkel HD 32 D-663 kam wahrscheinlich im Mai 1925 nach Magdeburg und nahm gleich am Deutschen Rundflug teil. (Slg. Ott/ADL)

Fluglehrer Arnold Benzler mit Flugschülern, ca. 1925.
(stehend, v.l.n.r.):
Horst von Salomon, August Haensel, Kurt Putzler, Lehrer Benzler, Robert Fuchs, Joachim Hille, Fritz Seibicke.
(sitzend v.l.n.r.):
Hans Frhr. von Wichtingen, Friedrich Karl Frhr. von König-Warthausen, Ernst Marquardt(?)

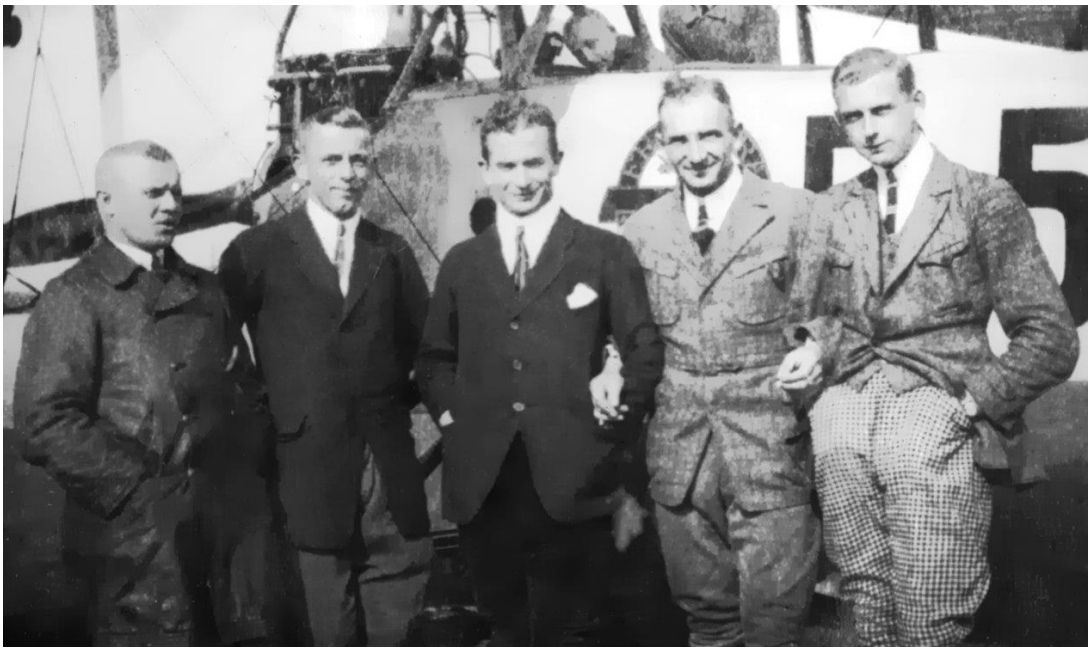
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Vor der Magdeburger Albatros L 30, D-512, steht Flugschüler Ernst Deutsch und genießt nach Dienstschluß seine Zigarette.
1925/26 folgte seine nächste Ausbildungsstufe, und zwar bei der Sportflug GmbH Hannover. 1927 wechselte Deutsch zur DVS Staaken, um dort die Berufspiloten-Laufbahn einzuschlagen. Ab Oktober 1928 war er bei der Luft Hansa zu finden, 1930 wurde er Fluglehrer bei der DVS Schleißheim.
(Slg. Ott/ADL)

(rechts):
Während seiner Ausbildung bei der Luft-Reederei Magdeburg flog Felix Riedel 1925 auch die Albatros L 30, D-512.

(unten):
Mai 1925, Straßentransport der D-512 „Arno" mit 2 PS zur Eisenbahnstation Magdeburg zwecks Verladung nach Böblingen zur Süddeutschen Sportflug GmbH.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



Fluglehrer Georg Gerick mit fortgeschrittenen Schülern im Sommer 1925 in Magdeburg (v.l.n.r): Wilhelm von Friedeburg?, Ing. Bernhard Schulz, Ing. Friedrich Ludwig, Georg Gerick, Karl Vehmeyer.
(Slg.Werner)

Flugschülergruppe in Magdeburg, Sommer 1925 (v.l.n.r.):
Martin Rudolph, Carl Erich Schott, Ltn. Hans Platz, Ltn. Otto Heinrich Frhr. von Houwald, Dr. Alexander Schneider, Ltn. Friedrich Schnarrenberger, Werner Dittmann, Karl August Biallowons, Walter Schmidt-Coste, Hans Meyer?
(Slg.Werner)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Oberbayerische Sportflug GmbH, Schleißheim

Ende Januar 1925 zog die Oberbayerische Gesellschaft offiziell in die Schleißheimer Werft um. Bedingt durch finanzielle Engpässe und fehlendes Fluggerät war aber an einen praktischen Flugbetrieb zunächst nicht zu denken. Am 11.3. erhielt Carl Hochmuth als erster Fluglehrer eine Festanstellung. Am 19. März trat der bisherige Geschäftsführer Carl Braun zurück, woraufhin am 21.4.1925 Hans Dostler zum neuen Geschäftsführer bestellt wurde.

Im April 1925 konnte endlich der praktische Schulbetrieb aufgenommen werden, wenn auch zunächst nur als Übungsschule für bereits lizensierte Piloten. Als Hauptfluglehrer trat Hauptmann a.D. Rudolf Schonger in den Dienst der Schleißheimer Filiale, gefolgt von Dipl. Ing. Hugo Giegold als Werkmeister und Hilfsfluglehrer.

Im Mai/Juni 1925 bestand der Flugzeugpark der Oberbayerischen Sportflug in Schleißheim lediglich aus zwei flugklaren Maschinen: Einer Udet U 2, möglicherweise ohne Zulassung (oben), und einer Udet U 10 mit dem Kennzeichen D-517 (unten).

Der Flugzeugpark bestand im Mai/Juni 1925 lediglich aus einer Udet U 2 (Kennzeichen unbekannt) und einer Udet U 10 (D-517). Dazu kamen zwei LVG B III-Zellen, die man von der Unterfränkischen Sportflug GmbH käuflich erworben hatte und die noch aufgerüstet werden mußten. Um diesen reichlich dürftigen Bestand auf ein schulungsgeeignetes Maß zu bringen, bemühte sich das Bayerische Handelsministerium um die baldige Lieferung von zwei Udet U 12 „Flamingo“. Parallel dazu gab das RVM beim Udet-Flugzeugbau die Bestellung von vier U 10-Tiefdeckern in Auftrag, außerdem leitete es die Zuweisung einer Dietrich DS I in die Wege.

Tatsächlich trafen im August 1925 die erste U 12 (D-661) sowie eine U 10 (D-518) in Schleißheim ein, gefolgt im September von einer weiteren U12 (D-681) und einer U 6 (D-330), dem Vorläufermodell der U 10.

Nachdem aufgrund der ministeriellen Zusagen für die nahe Zukunft ein ausreichender Flugzeugbestand gesichert schien, erfolgte am 17.7.1925 die vorläufige Zulassung als Fliegerschule, und ab 10. August 1925 begann der erste Anfängerkurs mit insgesamt 20 Schülern.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

(oben):
Im August 1925 erhielt die Oberbayerische Sportflug GmbH ihre erste Udet U 12. Sie erhielt das Kennzeichen D-661.

(Mitte):
Im September 1925 folgte die zweite U 12, die das Kennzeichen D-681 trug.

(unten):
Ebenfalls im September 1925 traf der Udet-Eindecker U 6 (D-330) in Schleißheim ein.

Allerdings ließ sich immer noch kein wirklich ordnungsgemäßer Ausbildungsbetrieb gewährleisten, weil nur die beiden Udet U 12 zur Anfängerschulung geeignet waren; die Udet-Tiefdecker U 6 und U 10 konnten ausschließlich zur Fortgeschrittenenschulung und für Übungsflüge fertig ausgebildeter Piloten verwendet werden. Deshalb setzte man in der Schleißheimer Werkstatt mit Hochdruck die Aufrüstung der beiden LVG-Zellen fort. Zur Überbrückung erhielt die Oberbayerische Sportflug gegen Ende September eine zusätzliche Udet „Flamingo“ (D-795). Die Maschine mußte allerdings noch vor Jahresende nach Berlin an die Flugsportschule Staaken GmbH weitergereicht werden. Zu diesem Zeitpunkt flog jedoch die erste LVG B III (D-793) schon und die zweite stand kurz vor ihrer Fertigstellung.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Im Oktober 1925 traf eine weitere Udet U 10 in Schleißheim ein (D-660), gefolgt im November/Dezember von der schon seit langem zugesagten Dietrich DS I. Beide Lieferungen entspannten die Ausbildungssituation jedoch kaum, denn auch die Dietrich-Maschine war nach Schleißheimer Meinung für die Anfängerschulung nicht geeignet. Das Urteil der Oberbayerischen Sportflug erstaunt etwas, wenn man einen Blick nach Fürth wirft, wo die Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz ausschließlich DS I-Flugzeuge in der Anfängerausbildung verwendete und damit sehr gute Erfolge erzielte !

Der Doppeldecker Dietrich DS I war nach Meinung von Schleißheim nicht für die Anfängerschulung geeignet. Diese Einschätzung wirkt erstaunlich, weil die Sportflug-Filiale Fürth mit der DS I in der Anfängerausbildung sehr gute Erfolge erzielte. (Slg. Ott/ADL)

Von den 20 Anfängern in Schleißheim schlossen bis zum Jahresende 6 Jungflieger die Ausbildung erfolgreich ab und erwarben den FFS A. Fünf weitere Schüler hatten bis zu diesem Termin wenigstens den Zwischenschein A geschafft und noch im Dezember 1925 ihre letzten Prüfungsflüge absolviert. 4 Schüler erwiesen sich im Laufe des Kurses als ungeeignet und mußten abgelöst werden. Die restlichen 5 Jungflieger befanden sich Dezember 1925 in einem mehr oder minder fortgeschrittenen Ausbildungsstadium.

Der Flugzeugpark der Oberbayerischen Sportflug GmbH umfaßte am Jahresende 1925 folgende Maschinen: Zwei Udet U 12a „Flamingo“ (D-661 und D-681), eine Dietrich DS I (D-825), eine Udet U 6 (D-330), drei Udet U 10 (D-517, D-518 und D-660) und eine LVG B III (D-793). Die Fertigstellung der zweiten LVG-Zelle ließ leider auf sich warten; tatsächlich konnte die Maschine erst im Januar/Februar 1926 amtlich zugelassen werden (D-461). Die Lieferung von zwei weiteren Udet U 10 stand noch aus.

Ab Oktober 1925 gehörte die Udet U 10 D-660 zum Maschinenpark der Schleißheimer Sportflug-Filiale. Mit genau diesem Flugzeug hatte Carl Hochmuth beim Deutschen Rundflug-Wettbewerb im Mai/ Juni 1925 den ersten Platz in der Wertungsgruppe B erreicht.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die Sportflug-Filiale Schleißheim hatte im Frühjahr 1925 zwei LVG B III-Zellen von der Unterfränkischen Sportflug GmbH käuflich erworben und in den folgenden Monaten aufgerüstet. Im Oktober 1925 wurde die erste Maschine als D-793 zugelassen und ging sofort in den Schulbetrieb. Die zweite folgte Anfang des Jahres 1926. Das Foto zeigt die D-793 vor der Kulisse der Verwaltungs- und Werkstattgebäude des Flughafens Schleißheim. (Slg. Ott/ADL)

Bevor die Udet U 10 D-518 zur Oberbayerischen Sportflug GmbH nach Schleißheim kam, diente sie im ersten Halbjahr 1925 als Werksflugzeug für den Udet Flugzeugbau. Das Foto zeigt die Maschine im Januar 1925 beim Zugspitzflug-Wettbewerb, geflogen von Paul Bäumer mit der Wettbewerbs-Nummer 17. Im August 1925 traf die D-518 dann bei der Sportflug-Filiale in Schleißheim ein.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Stettiner Sportflug GmbH

An der Schule Stettin waren im Frühjahr 1925 insgesamt 4 Albatros L 30-Doppeldecker stationiert, nämlich D-476, D-479, D-501 und D-511. Über den Ablauf der Ausbildung im Jahr 1925 gibt es kaum Informationen. Es ist lediglich bekannt, daß der erste Anfängerkurs, der am 1.10.1924 begonnen hatte, sich bis in den Mai 1925 hinzog. Außerdem sind einige Unfallmeldungen aus dieser Zeit überliefert, die sich im Anhang unter „Unfälle und Notlandungen“ finden.

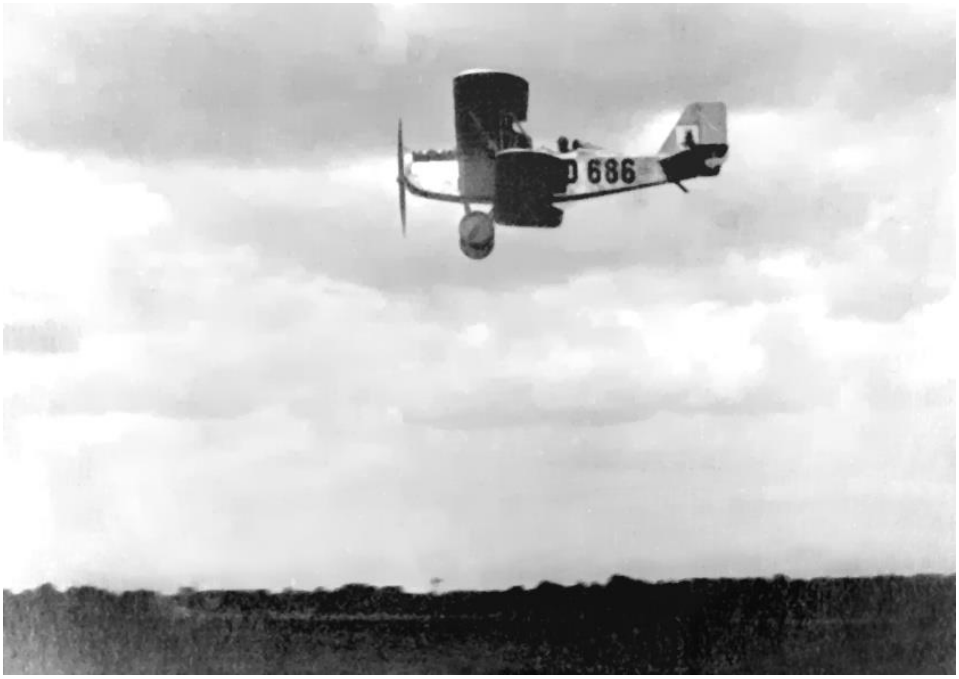
Etwa im Juni 1925 wurden zwei Schulflugzeuge der „zweiten Generation“ geliefert, und zwar die beiden Heinkel HD 21 D-686 und D-722. Um die gleiche Zeit traf auch noch eine Aero-Sport S I ein (D-798).

Am 23.11.1925 erlitt die Albatros L 30 D-476 bei einer Notlandung auf dem Stettiner Flugplatz Kreckow schwere Beschädigungen. Da die Maschine nach diesem Zeitpunkt nirgendwo wieder aktenkundig wurde, ist anzunehmen, daß man sie nicht mehr aufbaute. Die Lieferung eines Ersatzflugzeugs unterblieb.

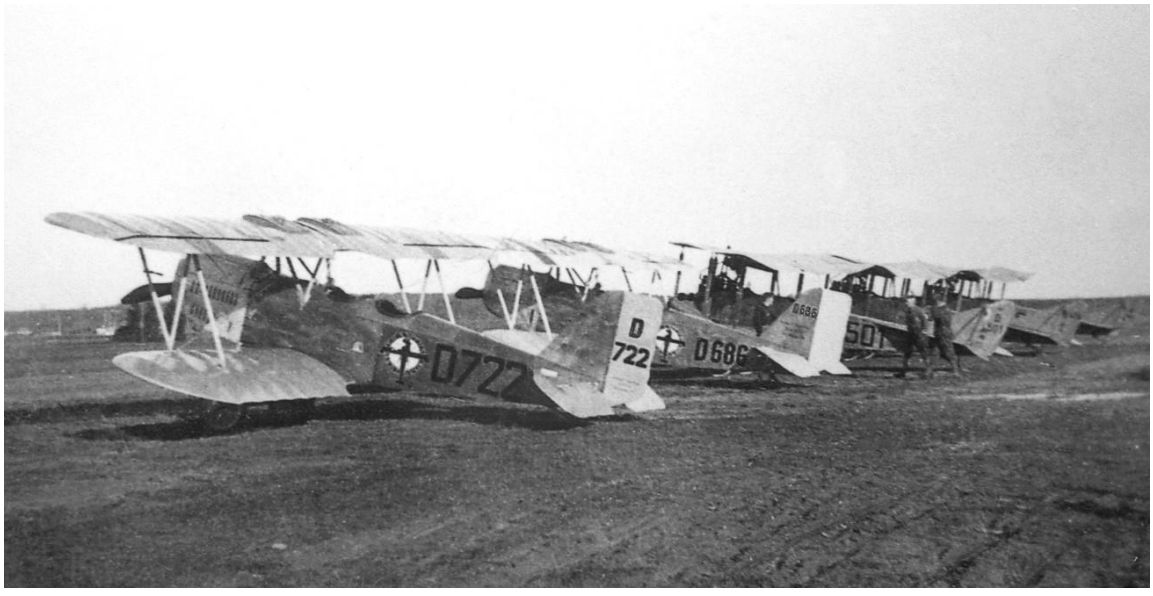
Im Zuge der Umsetzung der neuen Sportflug-Organisation, die einen Weiterbetrieb der Stettiner Filiale als reine Sportschule vorsah (s. Kapitel „Neuorganisation“), kam es im Winter 1925/26 sogar zu einer weiteren Ausdünnung des Flugzeugparks: Die D-479 wurde nach Königsberg an die Ostpreussische Flugsport GmbH abgegeben, die D-722 ging an die Flugsportschule Staaken und die D-798 wurde an die Luftreederei Magdeburg überstellt.

Damit läßt sich der verbliebene Flugzeugbestand in Stettin zum Jahresende 1925 wie folgt rekonstruieren:

2 Albatros L 30 (D-501 und D-511)
1 Heinkel HD 21 (D-686).



Die in Stettin beheimatete Heinkel HD 21 D-686 setzt während des Deutschen Rundflugs 1925 zur Landung an, gesteuert von Karl Friedrich Roeder. Am Leitwerk der Maschine läßt sich das Wappen der Stadt Stettin erahnen.



Abgelichtet auf dem Flugplatz Stettin-Kreckow im Herbst 1925: Vorn die beiden Heinkel HD 21 D-722 und D-686, dahinter sind drei Albatros L 30 erkennbar, von denen die erste das Kennzeichen D-501 trägt.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Unterfränkische Sportflug GmbH, Würzburg

In Würzburg begann am 7. Januar 1925 der erste Anfängerlehrgang mit insgesamt 12 Flugschülern. Zunächst standen nur die beiden Albatros B II, Kennzeichen D-568 und D-569, für die Schulung zur Verfügung, von denen letztere bereits am 24.4.1925 durch Totalschaden ausfiel. Dadurch erlitt die Ausbildung erhebliche Verzögerungen. Erst im Juni 1925 konnte ausreichender Ersatz geschaffen werden: Eine neue Albatros B II (D-745) wurde in Dienst gestellt, und von den in Holland beschafften LVG B III-Zellen standen die ersten beiden Maschinen flugfertig aufgerüstet zur Verfügung (vermutlich D-739 und D-740). Bedingt durch die Flugzeugknappheit schrieb man bereits den 24. Juli 1925, als die ersten fünf Schüler die Würzburger Filiale mit dem Flugzeugführerschein A verlassen konnten; ein weiterer Schüler legte erst am 28. Oktober seine Zwischenprüfung ab. Die restlichen 6 Teilnehmer des ersten Lehrgangs hatten sich als ungeeignet erwiesen und waren schon frühzeitig aus der Schule entlassen worden. Unter dem Strich war also der Ausbildungserfolg nicht gerade berauschend.

Außer den genannten Anfängerschulflugzeugen wies die Unterfränkische Sportflug GmbH in einer Bestandsmeldung per 1. März 1925 noch folgende Maschinen aus: ein Übungsflugzeug Udet U 10 (D-459), zwei Leichtflugzeuge Udet U 7 „Kolibri“ (beide ohne Zulassung, eins davon auch ohne Motor) sowie die bereits erwähnten 12 Stück LVG B III-Zellen, die eingelagert waren und auf ihre Wiederaufrüstung warteten.

Und schließlich verfügte die Würzburger Filiale seit Herbst 1924 auch über ein Passagierflugzeug vom Typ Junkers F 13 (wie es dazu kam, ist im Kapitel „Praktischer Betrieb im Jahr 1924“ nachzulesen). Die Maschine hatte den Winter 1924/25 hindurch ohne Zulassung in der Halle gestanden und ging in der zweiten Februarhälfte 1925 zur Durchsicht in die Junkers-Werft Fürth. Im März 1925 erfolgte ihre Eintragung in die Luftfahrzeugrolle, mit der Unterfränkischen Sportflug GmbH als Eigentümer. Sie erhielt wieder ihr altes Kennzeichen D-358, das sie bereits 1924 kurzzeitig getragen hatte.

Die Unterfränkische Sportflug GmbH hatte im Zeitraum 1924/25 ein gutes Jahr hindurch auch ein Verkehrsflugzeug vom Typ Junkers F 13 in ihrem Besitz. Es trug die Zulassung D-358 und wurde im Winter 1925 an die DVS Staaken weiterverkauft. Das Foto zeigt die Maschine etwa 1929 in Staaken, davor steht der spätere DLH-Flugkapitän Adolf Schiel während seiner Ausbildung zum Berufspiloten bei der Verkehrsfliegerschule Staaken. (Album Adolf Schiel)

Die ursprüngliche Absicht, mit der F 13 Propaganda für den Flugsport zu machen und dadurch weitere Geldmittel für die Würzburger Schule einzuwerben sowie einen regulären Luftverkehr zwischen Würzburg und Bad Kissingen zu betreiben, konnte aus Geldmangel bzw. wegen zu geringer Nachfrage nicht realisiert werden. Die F 13 nahm im Juli und August 1925 lediglich an einigen Flugtagen in Bamberg, Erlangen und Ulm teil, mit dem Würzburger Fluglehrer August Heinzinger am Steuer.

Bereits im Juli 1925 fiel in Abstimmung mit der Sportflug-Zentrale der Entschluß, die Junkers-Maschine zu verkaufen, um mit dem Erlös die finanzielle Situation der Unterfränkischen Sportflug GmbH zu verbessern. Als erzielbarer Kaufpreis wurden im Aufsichtsrat der Bayerischen Sportflug GmbH 40.000 RM geschätzt. Dank Vermittlung des Sportflug-Geschäftsführers Fricke gelang es schließlich im Winter 1925, die Maschine bei der DVS in Staaken unterzubringen.

Am 16. August 1925 erlitt die stetige Aufwärtsentwicklung der Würzburger Schule einen herben Rückschlag, als ihr Geschäftsführer Nopitsch mit dem Leichtflugzeug Udet Kolibri D-620 auf dem Flugplatz am Galgenberg tödlich abstürzte.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Der Geschäftsführer der Unterfränkischen Sportflug GmbH Heinrich Nopitsch stürzte am 16.8.1925 auf dem Flugplatz am Galgenberg mit dem Leichtflugzeug Udet „Kolibri" (D-620) tödlich ab.
Ein detaillierter Unfallbericht findet sich im Anhang im Kapitel „Unfälle und Notlandungen".
(Slg. Kössler/ADL)

Nachfolger von Heinrich Nopitsch wurde Hauptmann a.D. Werner Riezler, ein ehemaliger Kriegsflieger mit viel Erfahrung, bei dem es allerdings ein Problem gab: Er war nur im Besitz des früheren Militärpilotenscheins und durfte deshalb die beiden in Würzburg tätigen Fluglehrer Heinzinger und Huber nicht aktiv beim Schulen unterstützen. Der Erwerb des nötigen zivilen Flugzeugführerscheins verzögerte sich immer wieder; selbst Ende 1926 hatte Riezler es noch nicht geschafft, die erforderlichen Prüfungen abzulegen, wie die Flugüberwachung Bayern-Nord bemängelte.

Inzwischen hatte am 1. Juli 1925 in Würzburg der zweite Anfängerkurs begonnen. Er um-faßte insgesamt 14 Schüler, obwohl im Hinblick auf eine sinnvolle Ausbildung die Höchstzahl eigentlich auf 10 Personen begrenzt werden sollte. Es kam aber noch schlimmer: Am 24. August traten weitere 11 Schüler am Galgenberg an, die den dritten Anfängerkurs des Jahres 1925 bildeten. Damit kam es bei der praktischen Schulung zu einem erheblichen Gedränge, denn der zweite Kurs hatte gerade mit Prüfungsflügen für den Zwischenschein begonnen und nahm die wenigen vorhandenen Schulflugzeuge überwiegend in Beschlag.

Immerhin gelang es bis Ende Oktober 1925, den Maschinenpark auf insgesamt 6 Schulflugzeuge zu erhöhen: 2 Albatros L 30 (D-568, D-745) und 4 LVG B III (D-739, D-740, D-760 und D-805). Dieser Bestand reichte eigentlich aus, um bis zu 24 Anfängerschüler zu verkraften, aber nun gab es einen anderen Engpaß, nämlich die Zahl der Fluglehrer: Mit den zwei verfügbaren Lehrern hätten in Würzburg eigentlich nur etwa 12-15 Schüler gleichzeitig ausgebildet werden sollen (die deutsche Luftverkehrsordnung sah im Entwurf 1925 vor, daß für je 6 Anfänger 1 Fluglehrer vorhanden sein mußte und für je 4 Schüler mindestens ein Flugzeug).

Die LVG B III D-740 trat bei der Würzburger Sportflug-Filiale erstmals am 16.8.1925 in Erscheinung, und zwar im Rahmen eines Flugtages auf dem Platz Würzburg-Galgenberg.
(Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Eine Bestandsaufnahme zum 28.10.1925 ergab folgendes Bild: Insgesamt zählte die Unterfränkische Sportflug 26 Anfänger, davon hatten 10 noch keinen Alleinflug absolviert, 7 legten an diesem Tag gerade die Zwischenprüfung A ab, weitere 8 hatten das Stadium des Alleinfliegers erreicht und 1 Schüler war wegen Krankheit bis zum nächsten Kurs im Frühjahr 1926 beurlaubt. Obwohl seit dem 1. Juli fast vier Monate vergangen waren, hatte somit noch kein einziger Anfänger den Flugzeugführerschein A erwerben können. Diese Zahlen bewiesen überdeutlich, daß die Würzburger Schule mit dem ehrgeizigen Ausbildungsplan klar überfordert war – die Kurse umfaßten zu viele Teilnehmer und der bis zum Herbst anhaltende Flugzeugmangel tat ein übriges.

Anfang Dezember 1925 wurde der Schulbetrieb für 3 Monate geschlossen. Diese Atempause nutzte man, um neue Flugzeuge aufzurüsten sowie das vorhandene Flugzeug- und Motorenmaterial gründlich zu überholen.

Für das Gesamtjahr 1925 ergab sich in Würzburg folgende Ausbildungsbilanz bei den Anfängerkursen:

14 Jungschüler hatten den FFS A erworben und damit die Ausbildung erfolgreich abgeschlossen,
5 Schüler waren nahezu fertig und zumindest im Besitz des Zwischenscheins A,
7 Jungflieger hatten noch nicht genügende Flugreife für den Zwischenschein erreicht,
10 Aspiranten waren im Verlauf der Kurse als ungeeignet wieder nach Hause geschickt worden.

Vor einer Albatros L 30 hat sich der zweite Flugschülerlehrgang des Jahres 1925 versammelt (v.l.n.r.): Otto Gassner, Wolf Mummenhoff, Leonhard Assel, Fluglehrer Josef Huber, Karl Drechsel (Flugleiter in Bamberg), Otto Barth, Edgar Dittmar, Ob.Ing. Erich Obenaus und Hans Kirchner. Auf dem Flugzeug stehen links Walter Naumann und rechts Anton Weigand.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Unterstützung privater Fliegerschulen

Wie schon im Kapitel „Vorgeschichte“ erwähnt, hatte die Reichsregierung während der Ruhrkrise 1923 einige private Fliegerschulen finanziell unterstützt. Ziel war es gewesen, ehemaligen Militärpiloten Gelegenheit zu geben, ihre fliegerischen Kenntnisse und Fähigkeiten aufzufrischen.

Auch nach Gründung der Sportflug GmbH wurde die Subventionierung ausgewählter Privatschulen fortgesetzt. Offenbar betrachteten RVM und RWM diese „Privaten“ als nützliche Ergänzung des Sportflug-Filialnetzes, solange dessen Aufbau nur langsame Fortschritte machte. Die Sportflug-Organisation war sogar spätestens ab Frühjahr 1925 unmittelbar in die Abwicklung der Beihilfen eingeschaltet, indem sie geeignete Schulflugzeuge beschaffte und den privaten Schulen zur Verfügung stellte. Ob das Reich außerdem noch finanzielle Unterstützung bei den Betriebskosten leistete, darüber liegen leider keine verwertbaren Unterlagen vor.

Ein ähnliches Modell wurde übrigens auch bei der Verkehrsfliegerei praktiziert; ein Teil der hier gewährten Subventionen floß den großen Luftverkehrsgesellschaften als sog. „Materialbeihilfe“ in Form von geeigneten Passagierflugzeugen zu.

Auf dem Sektor Sportflieger-Ausbildung gehörten in jedem Fall die beiden Firmen „Aero-Express Luftbetriebs-Gesellschaft mbH, Leipzig“ und „Fliegersport Osnabrück GmbH“ zum Kreis der geförderten Unternehmen.

Briefkopf der Firma „Aero-Express Luftbetriebs-GmbH“ mit Sitz in Leipzig-Mockau.

Bei den Osnabrückern weisen die erhalten gebliebenen Bilanzen und Prüfungsberichte eindeutig aus, daß sich von den fünf zeitweilig vorhandenen Flugzeugen nur eins im Eigentum der Fliegersport Osnabrück befand. Die anderen vier Schulmaschinen gehörten der Sportflug GmbH, die Osnabrücker Gesellschaft war lediglich Halter.

Die Leistung von Materialbeihilfen an die Aero-Express Gesellschaft ist durch eine erhalten gebliebene Unfallanzeige belegt: Am 20.08.1925 mußte Dr. Gullmann, der Geschäftsführer der Leipziger Firma, beim Überführungsflug einer werksneuen Dietrich DP II a (Werknummer 167) von Kassel nach Leipzig in der Nähe von Fulda notlanden, wobei das Flugzeug beschädigt wurde. In der amtlichen Meldung vermerkte die Luftpolizei als Eigentümer die Sportflug GmbH, Berlin, und als Halter die Aero-Express, Leipzig !

Die oben im Text genannte Dietrich DP II a WNr. 167 erhielt nach erfolgter Reparatur die Zulassung D-824. Das Foto entstammt dem Jahr 1926, es zeigt die Maschine im Eigentum des Flugzeugwerks Raab-Katzenstein mit Heimathafen Halle, tätig im Werbeeinsatz der Fa. Leonhard Monheim (Aachen/ Köln) für die Schokoladenmarke Trumpf.
(Slg. Koos/ADL)

Zum Kreis der mit Unterstützung bedachten Unternehmen gehörten vermutlich auch die „Fliegerschule Auffarth GmbH“ in Münster und die „Aero-Sport GmbH“ in Warnemünde.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Fliegerschule Auffarth

Münster i. Westf.

Stadtbüro: Neubrückenstraße 16
Flugplatz Loddenheide
Fernruf 2762 und 3518

Vertretung der Dietrich-Gobiet Flugzeugwerke Cassel
für Westfalen und Hannover

Bankverbindung: Städtische Sparkasse Münster i. W.

(links):
Briefkopf der Fliegerschule Auffahrt aus Münster.

(unten):
Die Dietrich DP II a, Kennzeichen D-652, diente bei der Firma Auffahrt als Schulflugzeug. Nicht zu übersehen war das interessante Firmenemblem am Seitenruder.
(Slg. Ott/ADL)

Flugschule Warnemünde

Neuausbildung
von Flugschülern für alle Klassen
auf Land- und Seeflugzeuge bester und
bewährter Typen

Überholungskurse für ehemalige Land- und Seeflieger zur Erlangung neuer Führerscheine

*

Flüge für Filmaufnahmen

*

AERO-SPORT G. m. b. H. Warnemünde, Flugplatz
Telefon 388
Einzige Flugschule Deutschlands für Land- und Seeflugzeuge
Flugschule / Luftverkehr / Flugzeugbau

Aero-Sport G.m.b.H. Warnemünde

liefert die glänzend bewährten

Schulflugzeuge Aero S. I
(L.V.G.B. III) mit 120 PS Mercedes

ferner neuwertige Flugzeuge L.V.G.C. VI
mit 200 PS Benz zu konkurrenzlos
billigen Preisen

Land- und Seefliegerschule
Tel. 388

Die Firma Aero-Sport GmbH, Warnemünde, warb nicht nur für ihre Flugschule zur Ausbildung als Land- und Seeflugzeugführern, sondern auch für ihre eigenen Produkte. Dabei handelte es sich um Flugzeuge des Musters Aero-Sport S I, einem Nachbau der im ersten Weltkrieg bewährten Schulmaschinen vom Typ LVG B III.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Bei folgenden Gesellschaften ist unsicher, ob sie ebenfalls zeitweilig Subventionen vom Reich erhielten:

Fliegerschule Bornemann, Berlin (Gründung Mai 1924)
Südwestdeutsche Fliegerschule, Frankfurt/Main (Gründung vor Januar 1925)
Frankfurter Flugsport GmbH, Frankfurt/Main (Gründung Februar 1926)

Die im Februar 1926 frisch gegründete „Luftverkehr und Fliegerschule Hamburg GmbH“ bemühte sich ebenfalls um Beihilfen, wie der damalige Geschäftsführer Ernst Petersen dem Autor persönlich berichtete. Weil aber im Frühjahr 1926 die Pariser Luftfahrtverhandlungen schon liefen und alle Reichsstellen angewiesen waren, bis zum Abschluß dieser Verhandlungen weder neue Genehmigungen zu erteilen noch bindende Zusagen zu machen, kam es letzten Endes zu keiner materiellen oder finanziellen Unterstützung mehr. Die Gesellschaft beschloß daraufhin, die Vorbereitungen zur Errichtung einer Fliegerschule einzustellen und sich auf den Luftverkehr zu konzentrieren. Sie änderte deshalb im Juli 1926 ihren Firmennamen in „Luftverkehrsgesellschaft Hamburg mbH“.

Nicht zum Kreis der geförderten Unternehmen gehörte die „Süddeutsche Sportflug GmbH, Frankfurt/Main“, obwohl der Firmenname dies vermuten läßt. Der Geschäftsführer Arthur Baumgart genoß in Fachkreisen keinen guten Ruf, sodaß aus Sicht des RVM eine Unterstützung sicher nicht in Frage kam.

Werbeinserat der Firma Otto Bornemann, die in Berlin u.a. eine Flugschule betrieb. Das größere Bild rechts zeigt den Betrieb und die Unterbringung der Maschinen auf dem Flugplatz Staaken etwas größerer Perspektive und ohne Retuschen (wie z.B. den Firmenschriftzug über dem Dach).

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Frankfurter Flugsport-Gesellschaft m. b. H.

unter dem Protektorat des Frankfurter Aero-Club E. V.

Geschäftsleitung Paul Schädel Frankfurt am Main

Stadtbüro: Gneisenaustr. 79 Fernsprecher: Taunus 3075

Bank-Konto: Allgem. Spar- und Kreditbank Frankfurt am Main

Werbung der Frankfurter Flugsport GmbH, die aber trotz der Namensähnlichkeit mit der Sportflug GmbH nichts zu tun hatte.

Die im Februar 1926 frisch gegründete „Luftverkehr und Fliegerschule Hamburg GmbH“ bemühte sich zwar um staatliche Beihilfen, aber letzten Endes kam es zu keiner materiellen oder finanziellen Unterstützung mehr. Daraufhin stellte die Firma ihre Vorbereitungen zur Errichtung einer Fliegerschule ein und konzentrierte sich auf den Luftverkehr. Im Juli 1926 fand ihre Namensänderung in „Luftverkehrsgesellschaft Hamburg mbH“ statt.

Unten der Kopf des neuen Briefbogens.

Luftverkehrsgesellschaft Hamburg

m. b. H.

Büro: Flughafen, Halle 13–14 ::: Telephon von 9–17 Uhr: D 7 5543–45 ::: Nachtruf: D 7 5561

Hamburg-Fuhlsbüttel, den.....

Flughafen, Halle 13–14

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Neuorganisation

Im Herbst 1925 erhielt die Geschäftsführung der Sportflug GmbH schlechte Nachrichten aus der Luftfahrtabteilung des RVM:

> Es stünde eine erhebliche Kürzung der im Verkehrsetat zur Verfügung stehenden Reichsmittel bevor, und entsprechend müßten auch die Subventionen an die Sportflug GmbH verringert werden. Würde man die Sportfliegerei verschonen, dürften auf politischer Ebene Klagen über die Verwendung der knappen öffentlichen Mittel laut werden. Wenn dadurch die Öffentlichkeit erst einmal aufmerksam geworden sei, könne dies die gesamte Sportflug-Bewegung gefährden – ganz zu schweigen von möglichen außenpolitischen Konsequenzen.
> Außerdem habe, wie um das Maß voll zu machen, auch der Freistaat Bayern dem RVM mitgeteilt, daß er nicht mehr wie im bisherigen Umfang Zuschüsse für die Sportflug-Organisation leisten könne. Um das bisher Erreichte nicht zu gefährden und die Arbeit erfolgreich fortzusetzen, sei es daher notwendig, den gesamten Sportflug-Apparat zu straffen und kostengünstiger zu gestalten.

Im Oktober 1925 legte die Geschäftsführung der Sportflug GmbH folgenden Plan für eine Neuorganisation vor, die so zügig wie möglich umgesetzt und spätestens mit Beginn des neuen Haushaltsjahres (1. April 1926) in Kraft treten sollte:

1) Eine zentrale Sportschule in Stettin
2) Zwei Anfänger-Fliegerschulen in Magdeburg und Schleißheim
3) Vier Übungsschulen in Staaken, Königsberg, Böblingen und Würzburg
4) Eine Flieger-Hochschule für das ganze Reich in Hannover
5) Eine Seefliegerschule in Warnemünde.

Damit blieben die Gesamtzahl und die geographische Verteilung der Sportflug-Filialen praktisch unverändert. Die bisherige Flugschule Stettin sollte ihren Betrieb einstellen, die dortigen Anlagen für die neue Aufgabe sinnvoll genutzt werden. Die anderen Fliegerschulen sollten sich in der genannten Weise spezialisieren. Man versprach sich davon eine bessere Ausnutzung des Maschinenparks und die Möglichkeit, an den einzelnen Orten bestimmte Flugzeug- und Motormuster zu konzentrieren – was wiederum die Ersatzteilversorgung vereinfachte. Außerdem konnten alle Flugzeuge, die nicht der Anfängerschulung dienten, zu erheblich günstigeren Prämien versichert werden – was bei einem gemischten Betrieb nicht möglich war. Und schließlich konnte sich das Lehrpersonal entsprechend spezialisieren.

Es war daran gedacht, alle geeigneten Bewerber zunächst auf die Sportschule Stettin zu schicken. Dort sollten sie das Sportabzeichen erwerben, theoretischen Vorunterricht erhalten, an Ballonfahrten und Eignungsflügen teilnehmen. Auch die medizinische Eignungsprüfung zum Piloten erfolgte in Stettin. Ungeeignete Bewerber sollten bereits auf der Sportschule erkannt und ausgemustert werden. Das ersparte spätere Ablösungen auf den Fliegerschulen und verbesserte den dortigen Durchlauf.

Im Anschluß an die Stettiner Vorschule sollten die Bewerber aus Norddeutschland in Magdeburg und diejenigen aus Süddeutschland in Schleißheim ihre Anfängerausbildung erhalten. Den begabtesten Schülern stand nach erfolgter Pilotenprüfung die Hochschule in Hannover offen, an der sozusagen die „Hohe Schule des Fliegens“ vermittelt werden sollte. Alle erfolgreichen Absolventen der Schulen Magdeburg, Schleißheim und Hannover konnten später an den vier Trainingsschulen das Gelernte vertiefen und sich in Übung halten.

Der überwiegende Teil der Umorganisation vollzog sich im Winterhalbjahr 1925/26. Am Beispiel des Flugzeugparks der Sportflug GmbH Hannover lassen sich die daraus resultierenden Veränderungen in der Ausstattung gut erkennen: Die Anfänger-Schulflugzeuge vom Typ Heinkel HD 21 und Sellhorn HSS 1 wurden im Zeitraum Oktober 1925 - März 1926 an die Sportflug-Filialen in Böblingen, Königsberg und Staaken abgegeben. Dafür erhielt die künftige Fliegerhochschule Hannover frisch ab Werk insgesamt sieben Udet 12 a „Flamingo“, um für ihre neue Aufgabe gerüstet zu sein.

In Bayern benötigte die Umorganisation etwas mehr Zeit, weil die Bayerische Sportflug GmbH zunächst nicht ganz mit der zugedachten Aufgabenverteilung der Schulen einverstanden war: Man hätte lieber Würzburg und Schleißheim als Anfängerschulen gehabt. Schließlich mußte man aber doch die zentrale Planung der Sportflug Berlin akzeptieren, weil die bayerischen Fliegerschulen sich sonst ganz aus der Sportflug-Organisation ausgeschlossen und keine Reichsmittel mehr bekommen hätten.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die Pariser Luftfahrtvereinbarungen

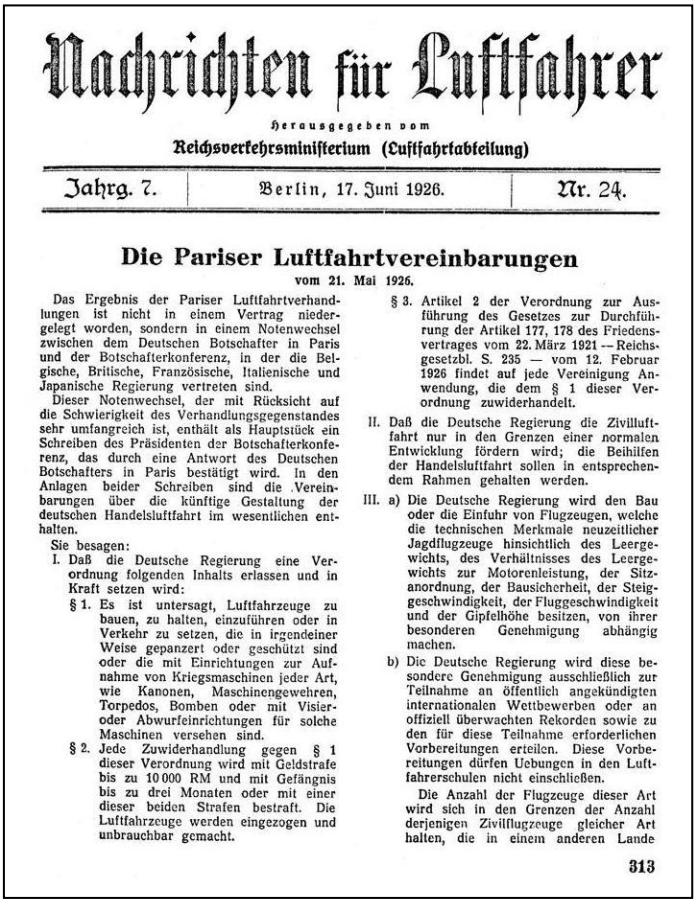
Der Friedensvertrag von Versailles, mit dem der erste Weltkrieg formal sein Ende fand, verbot dem Deutschen Reich nicht nur die Unterhaltung eigener Luftstreitkräfte, sondern schrieb auch vor, daß Entwicklung und Bau von neuen Flugzeugen nur in sehr engen Grenzen erlaubt sein sollten. Zur Unterscheidung, ob ein Flugzeugtyp als „zivil“ oder „militärisch“ anzusehen war, dienten ab 1922 sogenannte „Begriffsbestimmungen“. Darin waren bestimmte Höchstwerte für Motorleistung, Kraftstoffvorrat, Nutzlast, Fluggeschwindigkeit, Gipfelhöhe und Reichweite festgelegt. Die Einhaltung dieser Regeln wurde von dem „Interalliierten Luftfahrt-Garantiekomitee“ überwacht.

Die Begriffsbestimmungen waren in den Jahren 1922 - 1926 ein ständiger Streitpunkt zwischen Deutschland und den Alliierten des ersten Weltkriegs. Eigentlich war vorgesehen, die Grenzwerte alle zwei Jahre dem Fortschritt der Luftfahrttechnik anzupassen. Insbesondere Frankreich sah aber in den Bestimmungen ein willkommenes Instrument, um die deutsche Luftfahrtindustrie im Zaum zu halten und verzögerte die Anpassung nach Kräften. Erst im Juni 1925 boten die Alliierten eine erste Revision an, die aber außer zwei scheinbaren Konzessionen eher noch Verschärfungen enthielt und deshalb von deutscher Seite nicht akzeptiert wurde.

Die unrealistischen Begriffsbestimmungen führten z.B. 1925 dazu, daß die dreimotorige Passagiermaschine Junkers G 24 – wahrlich alles andere als ein Kriegsflugzeug – in Deutschland nur mit so schwachen Motoren zugelassen werden durfte, daß sie kaum mehr als ihr Eigengewicht samt Kraftstoff schleppen konnte !

Nach zähen Verhandlungen, die sich über ein halbes Jahr erstreckten, kamen schließlich am 21. Mai 1926 die sog. Pariser Luftfahrtvereinbarungen zustande. Sie sahen vor, die alliierte Kontrolle der deutschen Flugzeugindustrie und die Überwachung der Entwicklung von Flugzeugen in Deutschland aufzuheben. Im Gegenzug mußte sich Deutschland dazu verpflichten, jegliche öffentliche Unterstützung des reinen Flugsports – sowohl direkt als auch indirekt – einzustellen. Die Subventionierung der Pilotenausbildung für Zwecke der Handelsluftfahrt war aber weiterhin erlaubt. Besonders scharfe Restriktionen betrafen Angehörige der Reichswehr und Beamte der Landespolizeien:

Jährlich durften höchstens 6 Soldaten der Reichswehr bzw. Reichsmarine eine fliegerische Grundausbildung erhalten, weitergehende Schulungen in Richtung Militärfliegerei blieben streng verboten. Die Ausbildung hatte auf eigene Kosten, ohne Beihilfe oder Sonderurlaub zu erfolgen. Insgesamt durfte eine Höchstzahl von 36 Reichswehrpiloten nie überschritten werden. In dieser Zahl 36 waren auch diejenigen Reichswehrangehörigen enthalten, die bereits vor 1926 einen Flugzeugführerschein erworben hatten. Darüber hinaus sollte überhaupt keine fliegerische Betätigung erlaubt sein – auch nicht außerdienstlich ! Für Polizeibeamte galten die gleichen Vorschriften, nur war hier die erlaubte Höchstzahl von Piloten auf 50 festgesetzt.



Nachrichten für Luftfahrer

Herausgegeben vom

Reichsverkehrsministerium (Luftfahrtabteilung)

Jahrg. 7. | Berlin, 17. Juni 1926. | Nr. 24.

Die Pariser Luftfahrtvereinbarungen

vom 21. Mai 1926.

Das Ergebnis der Pariser Luftfahrtverhandlungen ist nicht in einem Vertrag niedergelegt worden, sondern in einem Notenwechsel zwischen dem Deutschen Botschafter in Paris und der Botschafterkonferenz, in der die Belgische, Britische, Französische, Italienische und Japanische Regierung vertreten sind.

Dieser Notenwechsel, der mit Rücksicht auf die Schwierigkeit des Verhandlungsgegenstandes sehr umfangreich ist, enthält als Hauptstück ein Schreiben des Präsidenten der Botschafterkonferenz, das durch eine Antwort des Deutschen Botschafters in Paris bestätigt wird. In den Anlagen beider Schreiben sind die Vereinbarungen über die künftige Gestaltung der deutschen Handelsluftfahrt im wesentlichen enthalten.

Sie besagen:

I. Daß die Deutsche Regierung eine Verordnung folgenden Inhalts erlassen und in Kraft setzen wird:

§ 1. Es ist untersagt, Luftfahrzeuge zu bauen, zu halten, einzuführen oder in Verkehr zu setzen, die in irgendeiner Weise gepanzert oder geschützt sind oder die mit Einrichtungen zur Aufnahme von Kriegsmaschinen jeder Art, wie Kanonen, Maschinengewehren, Torpedos, Bomben oder mit Visier- oder Abwurfeinrichtungen für solche Maschinen versehen sind.

§ 2. Jede Zuwiderhandlung gegen § 1 dieser Verordnung wird mit Geldstrafe bis zu 10 000 RM und mit Gefängnis bis zu drei Monaten oder mit einer dieser beiden Strafen bestraft. Die Luftfahrzeuge werden eingezogen und unbrauchbar gemacht.

§ 3. Artikel 2 der Verordnung zur Ausführung des Gesetzes zur Durchführung der Artikel 177, 178 des Friedensvertrages vom 22. März 1921 — Reichsgesetzbl. S. 235 — vom 12. Februar 1926 findet auf jede Vereinigung Anwendung, die dem § 1 dieser Verordnung zuwiderhandelt.

II. Daß die Deutsche Regierung die Zivilluftfahrt nur in den Grenzen einer normalen Entwicklung fördern wird; die Beihilfen der Handelsluftfahrt sollen in entsprechendem Rahmen gehalten werden.

III. a) Die Deutsche Regierung wird den Bau oder die Einfuhr von Flugzeugen, welche die technischen Merkmale neuzeitlicher Jagdflugzeuge hinsichtlich des Leergewichts, des Verhältnisses des Leergewichts zur Motorenleistung, der Sitzanordnung, der Bausicherheit, der Steiggeschwindigkeit, der Fluggeschwindigkeit und der Gipfelhöhe besitzen, von ihrer besonderen Genehmigung abhängig machen.

b) Die Deutsche Regierung wird diese besondere Genehmigung ausschließlich zur Teilnahme an öffentlich angekündigten internationalen Wettbewerben oder an offiziell überwachten Rekorden sowie zu den für diese Teilnahme erforderlichen Vorbereitungen erteilen. Diese Vorbereitungen dürfen Uebungen in den Luftfahrerschulen nicht einschließen.

Die Anzahl der Flugzeuge dieser Art wird sich in den Grenzen der Anzahl derjenigen Zivilflugzeuge gleicher Art halten, die in einem anderen Lande

313

Europas für die oben bezeichneten Zwecke verwendet werden.

c) Die Deutsche Regierung wird die geeigneten Maßnahmen ergreifen, damit die Zahl der Flugführer, die solche Flugzeuge führen dürfen, sich im Rahmen der in Absatz b bezeichneten Bedürfnisse hält.

IV. Die Deutsche Regierung trägt dafür Sorge, daß aus öffentlichen Mitteln keine Beihilfen für Sportflugaus- oder -Fortbildung von Flugzeugführern über die Bedürfnisse des Luftverkehrs und der Fabriken hinaus gewährt werden. Geldpreise und Organisationsmittel für Wettbewerbe sollen nicht den Charakter von Beihilfen erhalten und nur für anerkannte Wettbewerbe gewährt werden.

V. a) Ausbildung und Fortbildung im militärischen Fliegen wird verboten.

b) Die Beziehungen der Behörden, die sich mit Organisation oder Verwaltung einer bewaffneten Macht befassen, zur Luftfahrt beschränken sich auf die Luftabwehr vom Boden aus.

c) Reichswehrangehörige dürfen lediglich im Sportfliegen, auf eigene Kosten, ohne Beihilfe oder Sonderurlaub ausgebildet werden, und zwar bis zur Höchstzahl von 36; vom 1. Januar 1926 ab dürfen jährlich sechs Ermächtigungen zur Ausbildung erteilt werden, nach sechs Jahren jährlich drei neue für etwa freiwerdende Ermächtigungen. Ermächtigungen ausscheidender Inhaber dürfen im folgenden Jahr über die festgesetzte Normalzahl hinaus ersetzt werden. Reichswehrangehörige, die vor dem 1. April 1926 einen Flugzeugführerschein besaßen, können bis zur Höchstzahl von 36 weiterfliegen.

Ueber beide Gruppen fliegender Reichswehrangehöriger sind Listen zu führen.

VI. Weiter veranlaßt die Deutsche Regierung laufende Führung von Listen über:

a) die Fabriken, die Luftfahrzeuggerät herstellen;

b) die fertiggestellten oder im Bau befindlichen Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugmotoren, wobei die für die Ausfuhr bestimmten Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugmotoren besonders aufzuführen sind;

c) die Flugführer und Flugschüler (Flugführer, die Flugzeuge der unter vorstehender Ziffer III bezeichneten Art führen können, werden in eine besondere Liste eingetragen);

d) die Unternehmungen, die eine Luftverkehrslinie betreiben;

e) die Vereinigungen, Gesellschaften oder Einzelpersonen, die Luftfahrt treiben oder Luftfahrzeuge verwenden;

f) die sonstigen Eigentümer von Luftfahrzeugen.

VII. Führerlose Flugzeuge sind untersagt.

Für Polizeibeamte gelten sinngemäß die gleichen Flugbeschränkungen, wie für Reichswehrangehörige, jedoch dürfen 50 auf die einzelnen Flughäfen verteilte Beamte eine Luftfahrtausbildung erhalten und den Flugführerschein besitzen, um die Beaufsichtigung der Handelslufttfahrt mit voller Sachkenntnis durchführen zu können. Diese 50 Flugführerscheine können ersetzt werden, wenn ihre Inhaber ausscheiden oder das 48. Lebensjahr erreicht haben.

Sobald die Deutsche Regierung diese Maßnahmen in Kraft gesetzt hat, wird das Luftfahrt-Garantiekomitee zurückgezogen. Damit finden ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt des Eintritts Deutschlands in den Völkerbund die Bestimmungen des Artikels 213 VV. auf die Verpflichtungen der Deutschen Regierung in Luftfahrtangelegenheiten Anwendung, vorbehaltlich der Regelung der Fragen, die im Schreiben des Auswärtigen Amtes vom 12. Januar 1926 an den Generalsekretär des Völkerbundes über die Ausübung des Investigationsrechtes aufgeworfen worden sind. Die Listen über Luftfahrtpersonal und -material werden zur Verfügung des Völkerbundes gehalten und dieser Notenwechsel dem Völkerbundsrat mitgeteilt werden.

Deutschland wird nach Artikel 198 VV. Luftstreitkräfte weder zu Lande noch zu Wasser als Teil seines Heerwesens unterhalten. Andererseits werden mit der Inkraftsetzung der vereinbarten Maßnahmen die Begriffsbestimmungen aufgehoben.

Nach einem zweiten Schreiben des Präsidenten der Botschafterkonferenz an den Deutschen Botschafter, das von diesem kurz bestätigt wird, wird im besetzten Gebiet das Einflugverbot der Botschafterkonferenz auf Grund der Entscheidung vom 15. Dezember 1920 für deutsche Luftfahrzeuge aufgehoben. Danach wird das jetzige Recht des Deutschen Reiches für die Handelsluftfahrt nur noch durch die Befugnisse gehemmt, die der Rheinlandoberkommission auf Grund des Rheinlandabkommens für die Sicherheit der Besatzungstruppen zustehen.

314

Veröffentlichung der Pariser Luftfahrtvereinbarungen in den vom RVM herausgegebenen „Nachrichten für Luftfahrer“

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die ausländischen Geheimdienste hatten, wie bereits erwähnt, die Aktivitäten der Sportflug GmbH von Anfang an mit Mißtrauen verfolgt. Es war ihnen nicht verborgen geblieben, welche Ziele die Gesellschaft verfolgte und wer sie maßgeblich unterstützte – nämlich die Reichswehr. Diesem Treiben wollte man unbedingt einen Riegel vorschieben.

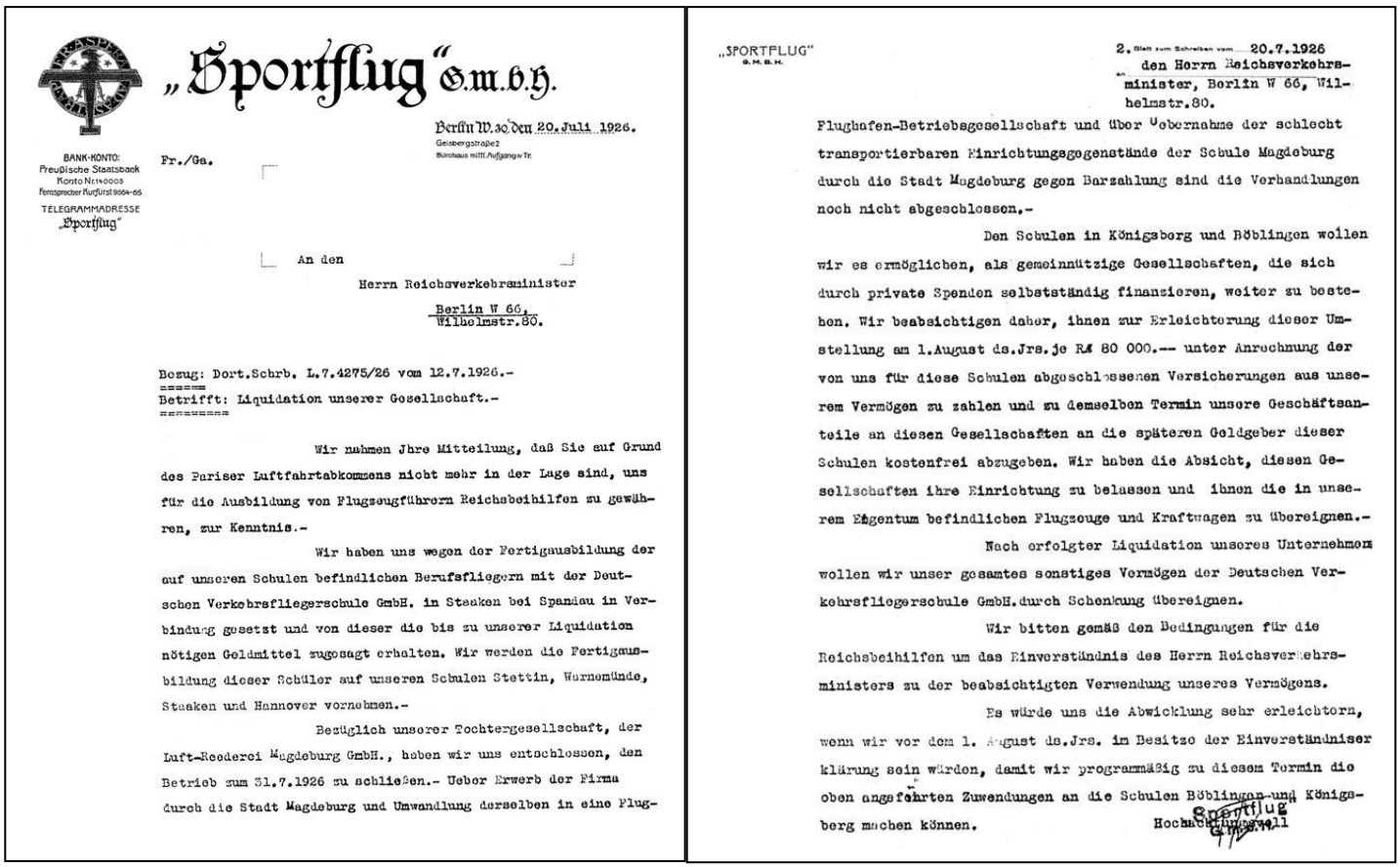
Die Pariser Vereinbarungen bestimmten wesentlich das Schicksal der Sportflug GmbH, entzogen sie ihr doch praktisch die wirtschaftliche Basis: Ihre Mittel waren zum weitaus größten Teil vom Reich und einigen größeren Ländern aufgebracht worden, ergänzt um Zuwendungen von interessierten Städten und Kommunen. Unter den Flugschülern befanden sich nur wenige Vollzahler, die meisten erhielten ihre Ausbildung kostenlos, nachdem sie die nötigen Aufnahmeprüfungen bestanden hatten.

Die Geschäftsführung der Sportflug GmbH Berlin war durch die in ihrem Aufsichtsrat befindlichen Vertreter von RWM und RVM, insbesondere von Oberregierungsrat Geyer, über die Pariser Verhandlungen in groben Zügen auf dem laufenden gehalten worden. Sie kannte bereits frühzeitig das Ergebnis und war sich im Klaren über die zu erwartenden Konsequenzen für die eigene Organisation. Bereits einen Tag vor Unterzeichnung der Pariser Vereinbarungen, also am 20.5.1926, gab Geschäftsführer Fricke im Rahmen einer routinemäßigen Gesellschafterversammlung bekannt, daß die Liquidation der Sportflug GmbH Berlin bevorstünde. Allerdings seien die konkreten Pläne des RVM noch unbekannt.

Am 16.6.1926 fand bei der Bayerischen Sportflug GmbH in München eine Besprechung über die erforderliche Neuorganisation der Sportfliegerschulen in Bayern auf Grund der Pariser Vereinbarungen statt. An dieser Sitzung nahmen nicht nur Geschäftsführung und Aufsichtsrat der Bayerischen Sportflug teil, sondern auch Oberregierungsrat Geyer vom RVM.

Am 8. Juli 1926 wurde im Reichstag das „Gesetz zur Durchführung der Artikel 177, 178 und 198 des Vertrags von Versailles“ verabschiedet, welches die in Paris getroffenen Vereinbarungen in geltendes deutsches Recht umsetzte. Und am 13. Juli folgten diverse Verordnungen zur Ausführung dieses Gesetzes, in denen Bestimmungen für die praktische Durchführung enthalten waren.

Bereits einen Tag früher, am 12.7.1926, unterrichtete das Reichsverkehrsministerium die Geschäftsführung der Sportflug GmbH in einem offiziellen Schreiben, daß man auf Grund des Pariser Luftfahrtabkommens nicht mehr in der Lage sei, für die Pilotenausbildung Reichsbeihilfen zu gewähren. Die Reaktion ließ nicht lange auf sich warten: Mit Datum 20.7.1926 gab die Sportflug GmbH dem RVM schriftlich bekannt, daß unter diesen Bedingungen eine Liquidation der Gesellschaft unvermeidlich geworden sei und man beabsichtige, die hierfür notwendigen Schritte einzuleiten.



„Sportflug“ G.m.b.H.

Berlin W.30 den 20. Juli 1926.
Geisbergstraße 2
Bürohaus mittl. Aufgang v. Tr.

BANK-KONTO:
Preußische Staatsbank
Konto Nr. 14003
Fernsprecher Nollendorf 9664-65
TELEGRAMMADRESSE
„Sportflug“

Fr./Ga.

An den
Herrn Reichsverkehrsminister
Berlin W 66,
Wilhelmstr. 80.

Bezug: Dort. Schrb. L.7.4275/26 vom 12.7.1926.-
Betrifft: Liquidation unserer Gesellschaft.-

Wir nahmen Ihre Mitteilung, daß Sie auf Grund des Pariser Luftfahrtabkommens nicht mehr in der Lage sind, uns für die Ausbildung von Flugzeugführern Reichsbeihilfen zu gewähren, zur Kenntnis.-

Wir haben uns wegen der Fertigausbildung der auf unseren Schulen befindlichen Berufsfliegern mit der Deutschen Verkehrsfliegerschule GmbH. in Staaken bei Spandau in Verbindung gesetzt und von dieser die bis zu unserer Liquidation nötigen Geldmittel zugesagt erhalten. Wir werden die Fertigausbildung dieser Schüler auf unseren Schulen Stettin, Warnemünde, Staaken und Hannover vornehmen.-

Bezüglich unserer Tochtergesellschaft, der Luft-Rederei Magdeburg GmbH., haben wir uns entschlossen, den Betrieb zum 31.7.1926 zu schließen.- Ueber Erwerb der Firma durch die Stadt Magdeburg und Umwandlung derselben in eine Flug-

„SPORTFLUG“ G.m.b.H.

2. Blatt zum Schreiben vom 20.7.1926
an den Herrn Reichsverkehrsminister, Berlin W 66, Wilhelmstr. 80.

Flughafen-Betriebsgesellschaft und über Uebernahme der schlecht transportierbaren Einrichtungsgegenstände der Schule Magdeburg durch die Stadt Magdeburg gegen Barzahlung sind die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen.-

Den Schulen in Königsberg und Böblingen wollen wir es ermöglichen, als gemeinnützige Gesellschaften, die sich durch private Spenden selbstständig finanzieren, weiter zu bestehen. Wir beabsichtigen daher, ihnen zur Erleichterung dieser Umstellung am 1. August ds. Jrs. je RM 80 000.— unter Anrechnung der von uns für diese Schulen abgeschlossenen Versicherungen aus unserem Vermögen zu zahlen und zu demselben Termin unsere Geschäftsanteile an diesen Gesellschaften an die späteren Geldgeber dieser Schulen kostenfrei abzugeben. Wir haben die Absicht, diesen Gesellschaften ihre Einrichtung zu belassen und ihnen die in unserem Eigentum befindlichen Flugzeuge und Kraftwagen zu übereignen.-

Nach erfolgter Liquidation unseres Unternehmens wollen wir unser gesamtes sonstiges Vermögen der Deutschen Verkehrsfliegerschule GmbH. durch Schenkung übereignen.

Wir bitten gemäß den Bedingungen für die Reichsbeihilfen um das Einverständnis des Herrn Reichsverkehrsministers zu der beabsichtigten Verwendung unseres Vermögens.

Es würde uns die Abwicklung sehr erleichtern, wenn wir vor dem 1. August ds. Jrs. im Besitze der Einverständniserklärung sein würden, damit wir programmäßig zu diesem Termin die oben angeführten Zuwendungen an die Schulen Böblingen und Königsberg machen können.

Sportflug G.m.b.H.
Hochschulring

Brief der Sportflug GmbH Zentrale in Berlin vom 20.7.1926 an das RVM betreffs Liquidation der Sportflug GmbH.

In Bayern dauerte die Entwicklung etwas länger. Erst am 8.1.1927 empfahl der Aufsichtsrat der Bayerischen Sportflug GmbH die Liquidation der Gesellschaft. Nachdem am 8.2.1927 eine außerordentliche Gesellschafterversammlung dieser Empfehlung zugestimmt hatte, konnte man auch in München die erforderlichen Schritte unternehmen.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Praktischer Betrieb im Jahr 1926

1926 war das Jahr der größten Veränderungen für die Sportflug GmbH. Zunächst mußte die schon beschriebene Organisationsänderung bewältigt werden und dann – als man gerade einigermaßen Tritt gefaßt hatte – kam das endgültige Aus. In den letzten Monaten des Jahres 1926 ging es nur noch darum, möglichst viele Betriebsmittel in andere Gesellschaften und Organisationen hinüberzuretten sowie dafür zu sorgen, daß das vorhandene Wissen und die Erfahrungen nicht verlorengingen und die mitten in der Ausbildung befindlichen Schüler anderweitig untergebracht wurden.

Nachstehend wird auf die Ereignisse bei den einzelnen Sportflug-Zweigstellen im Detail eingegangen, und zwar wieder in alphabetischer Reihenfolge der Standorte. Obwohl die Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz in Fürth nach ihrem Ausscheiden aus dem Sportflug-Gesellschaftskreis eigentlich nicht mehr dazu gehörte, soll sie trotzdem miteinbezogen bleiben, um das Bild abzurunden und besser mit dem Vorjahr vergleichbar zu halten.

Süddeutsche Sportflug GmbH, Böblingen

Zu Jahresbeginn 1926 standen in der Böblinger Filiale insgesamt 5 Schulflugzeuge zur Verfügung, nämlich zwei Albatros L 30 (D-498 und D-512), eine Sellhorn HSS 1 (D-541) und zwei Heinkel HD 21 (D-685 und D-732). Im März 1926 trafen zwei weitere HD 21 in Böblingen ein, die eine aus Hannover von der dortigen Sportflug-Zweigstelle kommend (D-676) und die andere von der Flugsportschule Staaken GmbH (D-722).

Zwei Heinkel HD 21 D-676 + D-685, eingesetzt 1926 als Schulflugzeuge bei der Süddeutschen Sportflug GmbH, Böblingen.

Die Albatros L 30 D-498 ist nur bis August 1926 bei der Süddeutschen Sportflug GmbH nachweisbar, danach schied sie eventuell durch Bruch aus.

Die Heinkel HD 21 D-722 wurde zwar bei einer mißlungenen Flugvorführung in Heidenheim a.d. Brenz schwer beschädigt, aber trotzdem wieder aufgebaut. Einzelheiten zu diesem Unfall finden sich im Anhang im Kapitel „Unfälle und Notlandungen“ unter dem Datum 1.8.1926.

Auch die Heinkel HD 21 D-732 gehörte zum Flugzeugpark der Böblinger Sportflug-Filiale.
(Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Mindestens seit September 1926 gehörte zum Flugzeugpark der Süddeutschen Sportflug auch ein Dietrich-Doppeldecker DP II a (D-513), der günstig von seinem bisherigen Eigentümer Wilhelm Niemann (Frankfurt/M.) erworben werden konnte. Die Maschine war übrigens ein „alter Bekannter“, denn sie hatte bis zum Herbst 1925 der Oberfränkischen Sportflug GmbH in Bamberg gehört (s. Kapitel „Die praktische Arbeit 1925“). Sehr lange kann sich die D-513 allerdings nicht in Böblingen aufgehalten haben, vermutlich wurde sie Anfang 1927 weiterverkauft, denn im April 1927 tauchte sie bereits unter einem neuen Eigentümer in den luftpolizeilichen Akten auf.

Die Dietrich DP II a D-513 tauchte Herbst 1926 im Maschinenpark der Sportflug Böblingen auf. Das Flugzeug hatte ursprünglich der Oberfränkischen Sportflug GmbH in Bamberg gehört.

Als letzte Neuzugänge erhielten die Böblinger etwa im Oktober 1926 zwei Albatros L 68 a (D-1026 und D-1027). Beide Flugzeuge blieben nur kurze Zeit in Böblingen und gingen zum Jahresende 1926 an die DVS nach Schleißheim.

Die Albatros L 68 a D-1027 wurde zum Jahresende 1926 an die Deutsche Verkehrsfliegerschule überstellt. Das Foto zeigt das Ende der Maschine am 13.12.1927 im Einsatz bei der DVS Schleißheim.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz, Fürth

Im Flugzeugpark der Fürther Sportfluggesellschaft ergaben sich 1926 keine wesentlichen Veränderungen. Die Anfängerschulung fand das ganze Jahr hindurch auf den drei Dietrich-Doppeldeckern DS I statt (D-595, D-768 und D-769). Für die Umschüler und zu Übungsflügen stand die LVG C VI (D-12) zur Verfügung, ebenso das Messerschmitt-Leichtflugzeug M 17 (D-779).

Im Juli 1926 verstarb überraschend Fluglehrer Wilhelm Maier im Alter von 34 Jahren, als sein Nachfolger wurde Hans Ertl eingestellt. Maier hatte sich nicht nur als Fluglehrer einen guten Ruf erworben, sondern auch um die meteorologische Forschung verdient gemacht: Mit den LVG-Maschinen der Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz (D-89, dann D-12) führte er von Juli 1925 bis Juni 1926 diverse Höhenaufstiege für die Flugwetterwarte Fürth durch. Dabei erreichte er Gipfelhöhen bis knapp unter 5000 m. Nach Maiers Tod wurden die Höhenflüge eingestellt.

Im September 1926 übergab man die D-12 an den Süddeutschen Aerolloyd in München, der fortan als Halter fungierte und das Flugzeug für die Berghüttenversorgung in den Alpen einsetzen wollte. Zu einem anschließenden Verkauf an den Aerolloyd kam es allerdings nicht mehr, weil sich bei einem Probeflug in Schleißheim am 18.9.1926 unter voller Last zeigte, daß die 8 Jahre alte und vielfach reparierte Zelle den Beanspruchungen nicht mehr gewachsen war: Das Rumpfende mitsamt Leitwerk knickte beim Ausrollen ein. Die Unfalluntersuchung zeigte, daß sich zunächst die Leimung an Reparaturstellen der unteren Rumpfholme gelöst hatte und daß anschließend die oberen Holme gebrochen waren, weil sie der Belastung allein nicht standhalten konnten. Nach diesem Unfall ist die LVG offenbar nicht wieder aufgebaut worden, denn sie taucht in den monatlichen Berichten der Flugwachen Schleißheim und Fürth nicht mehr auf.

Der Doppeldecker Dietrich DS I, Kennzeichen D-595, diente bei der Sportflug-Filiale Fürth für die Anfängerschulung, gemeinsam mit ihren Schwestermaschinen D- D-768 und D-769. (Slg. Ott/ADL)

Die LVG C VI, D-12, der Sportflug Fürth wurde im September 1926 an den Süddeutschen Aerolloyd übergeben, der zunächst nur als Halter fungierte. Zu einem endgültigen Verkauf kam es nicht, weil die Maschine bei einem Probeflug in Schleißheim unter voller Last einen Leitwerksbruch erlitt. Die D-12 wurde aus Altersgründen nicht wieder aufgebaut.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Kopfstand bei der Landung der Dietrich DS I, D-595, auf dem Flugplatz Fürth-Atzenhof. Die Schäden an der Maschine hielten sich in Grenzen. Das Foto entstand etwa 1926.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Sportflug GmbH Hannover

Die Inventarlisten der Sportflug Hannover wiesen am Jahresanfang folgenden Flugzeugbestand auf: Zwei Heinkel HD 21 (D-676 und D-680), zwei Udet U 12 (D-787 und D-803) sowie eine Udet U 10 (D-460). Die beiden im Dezember 1925 noch vorhandenen Sellhorn HSS 1 (D-538 und D-539) waren um den Jahreswechsel an die Ostpreussische Flugsport GmbH in Königsberg abgegeben worden.

Der Udet-Tiefdecker U 10 (D-460) taucht letztmalig im ersten Quartal 1926 in den vorhandenen Unterlagen auf, anschließend verliert sich seine Spur – er ist weder in Hannover noch bei den anderen Sportflug-Zweigstellen nachweisbar.

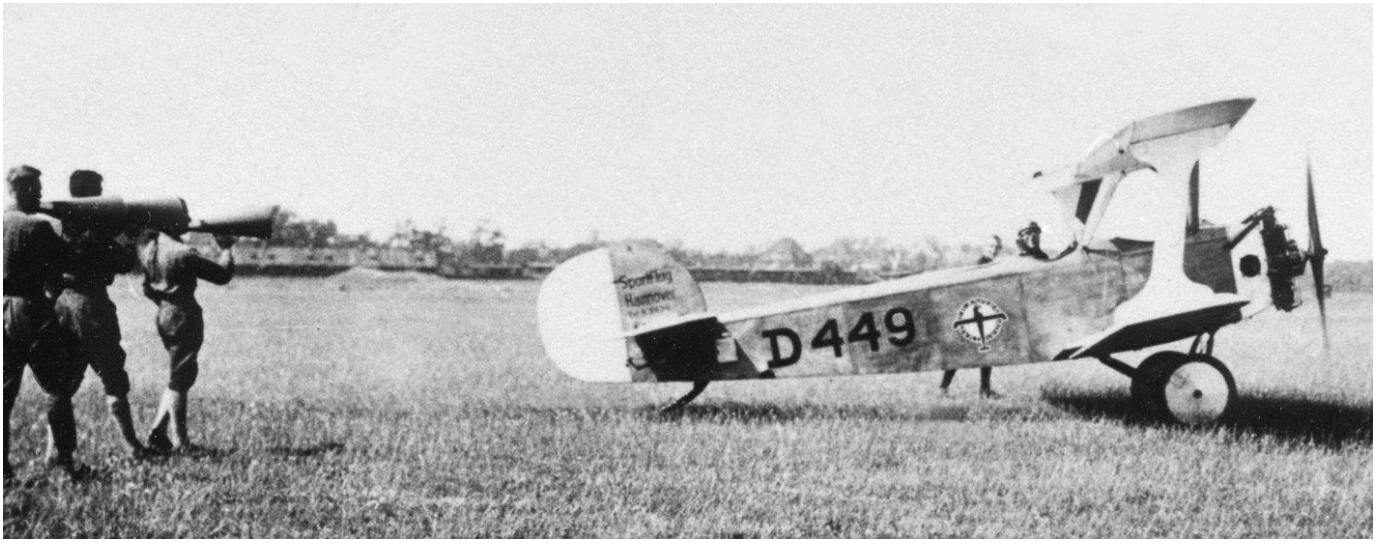
Vermutlich noch im Januar 1926 wurde der Hannoveraner Schule als Sofortmaßnahme ein weiterer Udet „Flamingo“ zugeführt, indem die Flugsportschule Staaken GmbH ihre U 12 a D-811 nach Hannover abgab und dafür im Tausch von dort die HD 21 D-680 erhielt. Im März 1926 wechselte auch die andere Hannoveraner HD 21 (D-676) den Standort, sie ging zur Süddeutschen Sportflug nach Böblingen.

Alle diese Veränderungen hingen mit der bereits erwähnten Neuorganisation der Sportflug GmbH zusammen, in der die Hannoveraner Filiale die Funktion einer „Flieger-Hochschule“ übernehmen sollte. Um für diese Aufgabe gerüstet zu sein, wurden ab März 1926 vier weitere Udet-Doppeldecker U 12 a „Flamingo“ (D-449, D-849, D-867 und D-905) sowie eine Albatros L 68 (D-651) nach Hannover überstellt.

Von diesen Neuzugängen war der D-811 offenbar nur ein kurzes Dasein beschieden: Am 17.3.1926 wurde sie bei einer unfreiwilligen Bodenberührung so schwer beschädigt, daß man auf eine Wiederherstellung wohl verzichtete, denn nach diesem Termin taucht sie nirgendwo wieder auf. Damit bestand der Flugzeugpark der Sportflug GmbH Hannover per Ende Juni 1926 noch aus sechs Udet U 12 a und einer Albatros L 68.

(oben): Teilnahme einiger Maschinen der Sportflug GmbH Hannover an einem Flugtag in Bremen, etwa Frühjahr 1926. Zu erkennen sind die Udet U 12 D-787, die Albatros L 68 D-651 und die Udet U 12 D-449.

(unten): Schulungsbetrieb im Flughafen Hannover-Vahrenwald. Die Udet U 12 D-449 wartet auf die Startfreigabe.



Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Über die Durchführung der Schulungskurse und die Ausbildungserfolge in Hannover liegen leider keine Informationen vor.

Im Laufe des Monats Oktober 1926 verlegte die Sportflug GmbH Hannover ihren Betrieb mitsamt allem Personal nach Schleißheim, um dort die Keimzelle der künftigen DVS-Zweigstelle Schleißheim zu bilden. Zu diesem Zweck fusionierte sie zum Jahreswechsel 1926/27 mit der Oberbayerische Sportflug GmbH.

Fünf Udet U 12 (D-449, D-787, D-803, D-849 und D-867) sowie die Albatros L 68 (D-651) gingen mit nach Schleißheim. Eine Udet U 12 (D-905) wurde im Januar 1927 der frisch gegründeten Deutschen Luftfahrt GmbH übereignet und fand in Böblingen ein neues „Zuhause“.

(oben): Am 18.05.1926 erlitt die Udet U 12 a, D-803, leichte Schäden an der Zelle, weil die Maschine nach der Landung auf dem völlig aufgeweichten Boden einen Kopfstand vollführte. Verletzt wurde zum Glück niemand.
Links im Hintergrund ist die Albatros L 68 D-651 zu erkennen.

(links): Der Startposten auf dem Flugplatz Hannover bei der Arbeit – in der Hand sein Werkzeug, eine Signalpistole. Im Hintergrund rollt gerade die Udet U 12, D-867, vorbei.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Ostpreussische Flugsport GmbH, Königsberg

Der Flugzeugpark bestand zu Jahresbeginn aus einer Albatros L 30 (D-479) und einer Heinkel HD 21 (D-762) sowie den beiden frisch aus Hannover eingetroffenen Sellhorn HSS 1 (D-538 und D-539). An dieser Zusammensetzung änderte sich bis Ende 1926 nichts.

Über die Ausbildungstätigkeit der Königsberger Schule im Jahr 1926 gibt es nur zum ersten Quartal verläßliche Informationen, übermittelt durch den luftpolizeilichen Überwachungsdienst Ostpreußen. In den Monaten Januar bis März wurde trotz der ungünstigen Witterung der Schulbetrieb in Königsberg voll aufrechterhalten, insgesamt fanden in diesem Zeitraum 1.039 Schul- und Prüfungsflüge statt. Sieben Flugschüler schlossen ihre Ausbildung erfolgreich mit dem FFS A ab; sechs Schüler waren Ende März im Besitz des Zwischenscheins A.

Mit dem Jahreswechsel 1926/27 schied die Ostpreussische Flugsport GmbH aus der in Liquidation befindlichen Sportflug-Organisation aus und ging auf die Deutsche Luftfahrt GmbH als neuem Eigentümer über.

Personal und Flugschüler der Ostpreussischen Flugsport GmbH in Königsberg, etwa 1926. Leider gab es weder auf der Bildrückseite noch auf einem separaten Blatt Hinweise auf die Namen der abgelichteten Personen.
(Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Luftreederei Magdeburg GmbH

Die Magdeburger Schule startete in das Jahr 1926 mit folgendem Flugzeugbestand: einer Heinkel HD 21 (D-689), einer HD 32 (D-746) und zwei Aero-Sport S I (D-536 und D-798). Im ersten Quartal 1926 wurde die D-689 an die Flugsportschule Staaken abgegeben, dafür erschien als Neuzugang frisch ab Werk die Heinkel HD 32 D-92. Etwa März/April 1926 traf eine weitere HD 32 in Magdeburg ein (D-672).

Die Aero-Sport S I D-508 kam von der Seeflug GmbH Warnemünde und traf Ende März 1926 in Magdeburg ein. Das Foto zeigt die Maschine im sog. Stützpunkt Weimar, der von der Luftreederei Magdeburg regelmäßig genutzt wurde.
(Slg.Werner)

Auch der Bestand an Aero-Sport S I-Flugzeugen vergrößerte sich im Frühjahr 1926 um drei Stück: Am 29.3. überstellte die Seeflug GmbH Warnemünde die D-508 nach Magdeburg; etwa um die gleiche Zeit trafen auch die D-169 und D-714 via Seeflug GmbH bei der Luftreederei Magdeburg ein. Allerdings mußte die D-169 schon am 10.4.1926 ausgebucht werden, weil sie in Hannover einen Totalschaden erlitt.

In den Monaten Mai und Juni 1926 kam es zu zwei weiteren Unfällen mit Totalverlust des Flugzeugs. Am 3.5.1926 ging die HD 32 D-672 in der Nähe von Vöhrum (Raum Peine) bei einer Notlandung völlig zu Bruch, die beiden Insassen wurden zum Glück nur leicht verletzt. Tödlich verlief dagegen der Unfall am 1.6.1926 bei Wendisch Bleckede an der Elbe: Die Aero-Sport S I D-714 befand sich auf einem Überlandflug, als der Vergaser in Brand geriet und die Flammen schnell auf die ganze Maschine übergriffen. Die beiden Flugschüler Kurt Amme und Walter Weidling hatten keine Chance, aus 500 Metern Höhe stürzte das Flugzeug brennend ab.

Damit war der Flugzeugpark in Magdeburg zur Jahresmitte auf 5 oder 6 Maschinen zusammengeschmolzen: Zwei Heinkel HD 32 (D-92 und D-746) und zwei oder drei Aero-Sport S I (D-508 und D-536, fraglich D-798).

Anfang Juli erhielt auch die Luftreederei Magdeburg ihre ersten Schulflugzeuge vom Typ Udet U 12 a „Flamingo“: Am 3./4. Juli 1926 überführten die beiden Jungflieger Ernst Deutsch und Martin Rudolph zwei werksneue Maschinen, Kennzeichen D-909 und D-917, von München nach Magdeburg. Dabei zwang dichter Nebel die Piloten in der Nähe von Haßlach (Oberfranken) zur Notlandung. Als sich das Wetter besserte, war bereits der Abend herangerückt; deshalb beschlossen die beiden Piloten, nach Bamberg zurückzufliegen, um die „Flamingos“ in einer festen Halle unterstellen zu können. Am nächsten Tag konnte der Flug nach Magdeburg ohne Probleme fortgesetzt werden.

Lange konnte sich die Luftreederei Magdeburg nicht an dem Neuzugang erfreuen: Die D-917 ging bereits am 17.7.1926 in der Nähe von Peine durch Absturz verloren. Und zwei Wochen später kam das endgültige Aus, denn zum 31.7.1926 stellte die Schule ihren Betrieb ein. Die Lehrer und Schüler verabschiedeten sich am Sonntag, dem 25. Juli, mit einem großen Schaufliegen von den Magdeburgern, anschließend ging der große Umzug los.

Der größte Teil des Inventars und der Flugzeuge wurde nach Staaken überführt und der dortigen Flugsportschule übergeben. Um welche Maschinen es sich dabei im einzelnen handelte, kann anhand der erhaltenen Unterlagen nicht exakt nachvollzogen werden: Gesichert ist die Übergabe an die Flugsportschule Staaken nur für die D-909 und die D-746.

Bei der D-92 kann man davon ausgehen, daß sie zur Stettiner Sportflug GmbH überstellt wurde, denn die Maschine taucht im Mai 1927 im Flugbuch eines Schülers der DVS Stettin auf. Diese DVS-Zweigstelle verkörperte aber nichts anderes als die bisherige Sportflug-Filiale Stettin, die Anfang 1927 von der DVS übernommen worden war. Über den Verbleib der zwei oder drei Aero-Sport S I (D-508 und D-536, fraglich D-798) gibt es keine Hinweise.

Leider liegen auch über die Ausbildungsergebnisse 1926 der Luftreederei Magdeburg keine Informationen vor. Es ist lediglich bekannt, daß sich bei Schließung der Schule am 31.7.1926 insgesamt 40 Flugschüler in verschiedenen Stadien der Ausbildung befanden. Sie wurden auf die verbleibenden Sportflug-Filialen verteilt, einige besonders begabte Schüler sogar direkt von der DVS Staaken übernommen.

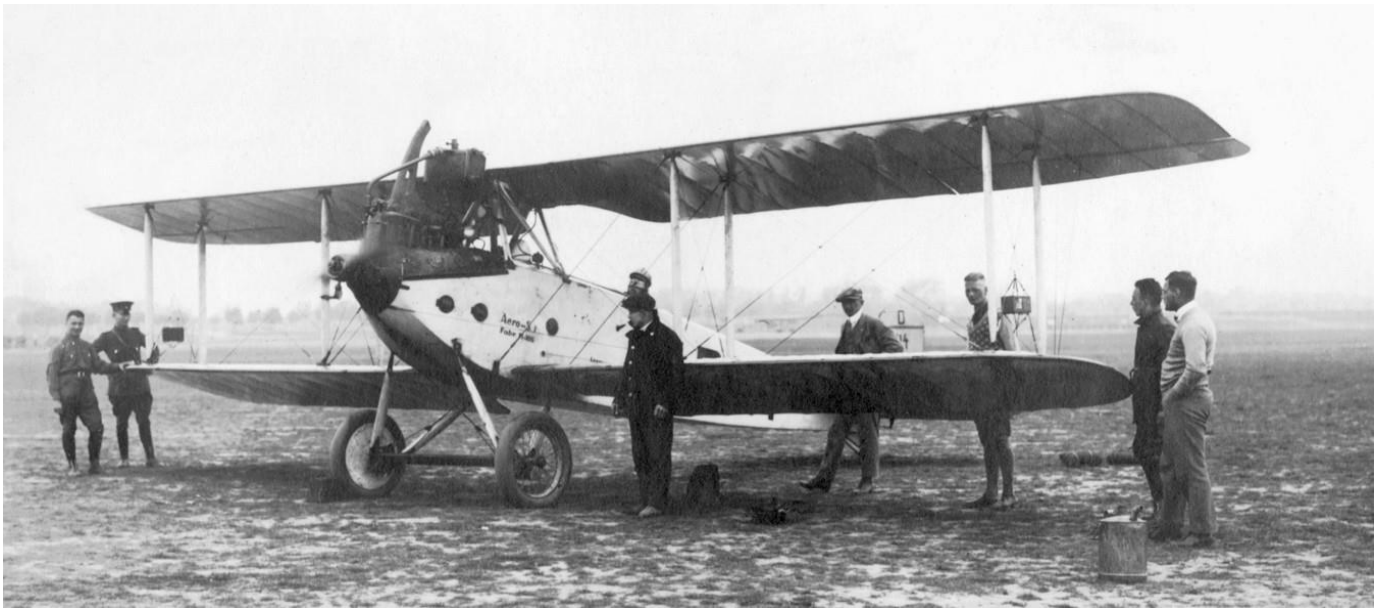
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Etwa März/April 1926 traf die Heinkel HD 32 D-672 in Magdeburg ein. Wie man auf dem Foto sieht, war der Winter noch nicht vorbei. Leider ging die Maschine bereits am 3.5.1926 in der Nähe von Vöhrum (Raum Peine) völlig zu Bruch, die beiden Insassen erlitten zum Glück nur leichte Verletzungen (Einzelheiten zu dem Unfall finden sich im Anhang im Kapitel „Unfälle und Notlandungen" unter dem o.g. Datum).

(Slg.Werner)

Zu den Magdeburger Flugschülern des letzten Lehrgangs im Jahr 1925 gehörte auch Johannes Nehring. Er kam von der Akaflieg Darmstadt und hatte sich in der Segelfliegerei bereits einen Namen gemacht. Das Foto ist von ihm persönlich unterschrieben und mit dem Datum 18.2.1926 gezeichnet.

(Slg.Werner)



Die Aero-Sport S I mit dem Kennzeichen D-714 kam von der Seeflug GmbH und traf wahrscheinlich Anfang April 1926 in Magdeburg ein. *(Slg.Werner)*

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Gruppe fortgeschrittener Flugschüler in Magdeburg Mai 1925 (v.l.n.r.):
Joachim Karl Graf Maltzan, Ltn. Arno de Salengre-Drabbe, Felix Ullscheck, Ltn. Hans Seidemann, Gustav Bollmann
(Slg.Werner)

Flugschüler mit ihrem Lehrer vor dem Eingang zur Flugwache Magdeburg, ca. 1926.
(hintere Reihe): Kurt Amme, Andreas Nielsen, Ernst Frhr. von Berg, Peter-Paul Pietrusky, Heinz Rupert Baumgart.
(mittlere Reihe): Heinrich Schneehage, Dr. Wolfgang Merkel, Walter Schmidt-Coste, Lehrer Robert Förster, Oskar Dinort.
(davor sitzend): Werner Hannebohn, Herbert Zuckert? (Slg.Werner)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Oberbayerische Sportflug GmbH, Schleißheim

Der Flugzeugpark der Oberbayerischen Sportflug GmbH hatte zu Jahresbeginn 1926 folgende Zusammensetzung: Zwei Udet U 12 a (D-661 und D-681), eine Dietrich DS I (D-825), eine Udet U 6 (D-330), drei Udet U 10 (D-517, D-518 und D-660) sowie eine LVG B III (D-793). Im Januar/Februar 1926 war auch die zweite LVG-Maschine soweit, daß sie amtlich zugelassen werden konnte (D-461). Die Lieferung der beiden noch ausstehenden Udet U 10 erfolgte nicht vor April.

Am 31.3.1926 ereignete sich der erste tödliche Unfall an der Schule Schleißheim: Der Flugschüler Fritz Westendorf, der am 23.3. die Prüfung zum FFS A bestanden hatte und nun von der U 12 auf den Typ U 10 umschulte, stürzte während eines Übungsflugs mit der U 10 D-518 über dem Schleißheimer Flugplatz ab. Die Maschine zerschellte nach einem nahezu senkrechten Sturz aus etwa 100 m Höhe auf dem Boden, der Pilot war sofort tot.

Im April 1926, nachdem die beiden noch ausstehenden U 10 endlich geliefert waren, gab man die als Ersatz zur Verfügung gestellte D-660 wieder an den Udet-Flugzeugbau zurück.

Am 1.5.1926 begann ein neuer Jungschüler-Lehrgang, der insgesamt 6 Teilnehmer umfaßte. Diese relativ niedrige Zahl hing sicherlich auch damit zusammen, daß die Struktur des Flugzeugparks nach wie vor ein kritischer Punkt war: Die Schleißheimer verwendeten für die Anfängerschulung fast ausschließlich die Udet U 12, weil man die Typen Dietrich DS I, LVG B III und Udet U 6/U 10 als reine Übungsflugzeuge für Fortgeschrittene einstufte (im Gegensatz zu Fürth oder Würzburg, wo die DS I und LVG mit gutem Erfolg bei der Anfängerausbildung eingesetzt wurden). Aus diesem Grund ergab sich ein recht ungünstiges Zahlenverhältnis von 2 Anfängerschulmaschinen zu 7 Übungsflugzeugen. Sobald Reparaturen oder Motorüberholungen an einer oder beiden U 12 fällig waren, mußte der Schulbetrieb eingeschränkt oder ganz eingestellt werden. Eine durchgehende, regelmäßige Schulung war auf diese Weise nicht möglich, wie die Flugüberwachung Bayern-Süd in einem Bericht über die *„am 1.7.1926 vorgenommene jährliche Nachprüfung der Flugschule Schleißheim“* kritisch anmerkte. Es wurde dringend empfohlen, die Zuweisung von weiteren U 12 zu veranlassen.

Die Reaktion erfolgte recht schnell: Noch im Juli 1926 traf eine werksneue Udet U 12 a (D-953) aus Augsburg ein. Dabei blieb es allerdings, weitere Neuzugänge waren bis zur Auflösung der Gesellschaft nicht mehr zu verzeichnen.

Im November 1926 erhielt die Oberbayerische Sportflug GmbH noch 15 neue Flugschüler zugeteilt, obwohl im Laufe des Monats Oktober die bisherige Sportflug GmbH Hannover ihren gesamten Betrieb schon nach Schleißheim verlegt hatte, um dort die Kernzelle für die künftige DVS-Zweigstelle Schleißheim zu bilden. Und erstaunlicherweise teilte man den Ex-Hannoveranern ebenfalls 15 neue Schüler zu. Damit trat – zumindest vorübergehend – der ungewöhnliche Fall ein, daß zwei Sportflug-Filialen am selben Ort als getrennte Schulen tätig waren.

Mitte Dezember 1926 stellte die Oberbayerische Sportflug GmbH jedoch ihren Betrieb ein und zum 1.1.1927 wurde sie mit der Sportflug GmbH Hannover verschmolzen, unter gleichzeitiger Umfirmierung der vereinigten Schulen in DVS-Zweigstelle Schleißheim. Das gesamte Personal der Oberbayerischen Sportflug – mit Ausnahme ihres Leiters Hans Dostler – wurde in die neue Gesellschaft übernommen.

Aus dem Flugzeugpark der Oberbayerischen Sportflug GmbH verblieben in Schleißheim bei der DVS mit Sicherheit zwei Udet U 12 a (D-681 und D-953). Drei Maschinen gingen an die Unterfränkische Sportflug GmbH nach Würzburg: eine Udet U 12 a (D-661), eine LVG B III (D-793) und eine Dietrich DS I (D-825). Über den Verbleib einer weiteren LVG B III (D-461) sowie zweier Udet U 10 (D-847 und D-848) liegen keine Informationen vor.

Die Ausbildungsleistung der Schule Schleißheim im Jahr 1926 stellte sich folgendermaßen dar: 9 Schüler erwarben den FFS B, 2 Schüler hatten die Prüfungen für den B-Schein bis zum Jahresende noch nicht abgeschlossen. Den FFS A schafften 5 Anfänger, 19 befanden sich Ende 1926 noch in der Ausbildung (darunter die 15 Anfänger, die erst im November dazugekommen waren). Außerdem hatten 6 Umschüler ihren alten Militärschein auf ziviler Basis erneuert.

Auch die zweite LVG B III-Zelle, welche Schleißheim 1925 von der Unterfränkischen Sportflug gekauft und wieder aufgerüstet hatte, konnte im ersten Quartal 1926 als D-461 amtlich zugelassen werden. Am 12.8.1926 wurde das Flugzeug bei einem Trudelunfall schwer beschädigt (siehe Foto), aber wieder aufgebaut. Einzelheiten finden sich im Anhang unter der Rubrik „Unfälle und Notlandungen“.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Im Juli 1926 traf die werksneue Udet U 12 a, Kennzeichen D-953, in Schleißheim ein. Leider gab es schon nach kurzer Zeit einiges „Kleinholz", der genaue Zeitpunkt der Bruchlandung ließ sich allerdings nicht ermitteln. *(unteres Bild Slg. Ott/ADL)*

Die Anlagen des Flugplatzes Schleißheim in der Zeit nach 1926, als die beiden Gesellschaften Oberbayerische Sportflug GmbH und Sportflug GmbH Hannover zur Zweigstelle Schleißheim der Deutschen Verkehrsflieger-Schule GmbH (DVS) vereinigt waren. Im Vordergrund stehen eine größere Zahl von Schulflugzeugen des Musters Udet U 12 a „Flamingo" wie sie auch die DVS einsetzte.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Flugsportschule Staaken GmbH

Am 1. Januar 1926 verfügte die Sportflug-Zweigstelle Staaken über einen Flugzeugpark von insgesamt 4 Udet U 12 a (D-792, D-809, D-811 und D-813). Außerdem traf um den Jahreswechsel ein fünfter „Flamingo“ ein (D-795), der aus Schleißheim stammte. Dafür mußte (vermutlich noch im Januar 1926) die U 12 a D-811 an die Hannoveraner Sportflug-Filiale abgegeben werden. Als Ersatz wurde aus Hannover eine Heinkel HD 21 (D-680) überstellt, außerdem erhielt die Staakener Schule eine weitere HD 21 (D-722), die von der Stettiner Sportflug kam.

Im Februar 1926 mußte die U 12 D-792 am 26.2.1926 als Totalschaden ausgebucht werden, weil sie auf dem Flugfeld Staaken von der Fokker F II Dz-3 angerollt und so stark beschädigt worden war, daß sich eine Reparatur nicht mehr lohnte.

Am 3.3.1926 kam es zum zweiten tödlichen Unfall seit Eröffnung der Schule in Staaken: Die U 12 a D-795 stürzte bei Barsikow (Raum Neuruppin) durch Überziehen ab und wurde völlig zerstört, Flugschüler von Kriegsheim war sofort tot.

Mindestens ab März 1926 ist im Staakener Bestand eine Udet U 10 nachweisbar (D-66). Ebenfalls spätestens im März 1926 erhielt die Schule Staaken eine Heinkel HD 21 (D-689), die vorher bei der Luftreederei Magdeburg Dienst getan hatte; dafür wurde von den beiden vorhandenen HD 21 eine Maschine (D-722) an die Süddeutsche Sportflug nach Böblingen abgegeben. Eine weitere HD 21 (D-686) kam im Laufe des ersten Halbjahres von der Stettiner Sportflug. Der genaue Überstellungstermin ließ sich nicht ermitteln, in Staaken wurde die Maschine im August 1926 erstmals aktenkundig.

Am 9.4.1926 produzierte Flugschüler Gerhard Nitschke (der spätere Chefpilot der Heinkel-Flugzeugwerke) mit der U 12 D-809 einen restlosen Bruch auf dem Flugfeld Staaken, er selbst hatte unverschämtes Glück und blieb unverletzt.

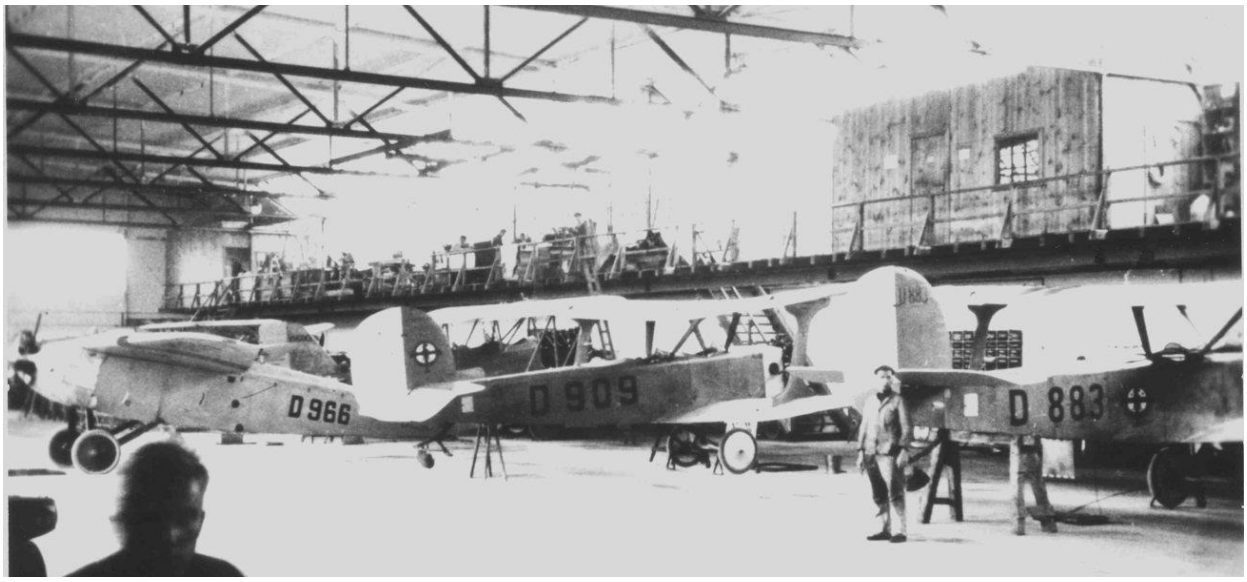
Nachdem die Flugsportschule mit schöner Regelmäßigkeit jeden Monat ein Flugzeug „verbraucht“ hatte (am 26. Februar, 3. März und nun 9. April), rollte im Monat Mai 1926 der dringend nötige Nachschub heran: Am 5.5. überführte (Ottfried ?) Lehmann die werksneue Udet U 12 a D-865 von München auf dem Luftweg via Fürth nach Staaken; wenige Tage später traf aus Bremen die Focke-Wulf S I a (D-866) ein; und schließlich holte Pilot Martin Rudolph am 15.5. eine weitere U 12 a (D-871) in München ab und brachte sie, mit Zwischenlandungen in Fürth und Leipzig, am gleichen Tage wohlbehalten nach Staaken.

Die Freude an der schönen neuen D-871 währte allerdings nur eine Woche, denn bereits am 21.5.1926 stürzte sie bei Schönhausen (Elbe) während eines Schulungsfluges ab. Beide Insassen wurden erheblich verletzt, die Maschine ging vollkommen in Trümmer. Leider erwiesen sich die Verletzungen von Jungflieger Hans Schurr als so schwer, daß er am 1. Juni verstarb. Als Ersatz erhielt die Staakener Schule eine neue U 12 a (D-883), die Fluglehrer Hermann Stutz am 27. Mai in München abholte und über Fürth nach Berlin brachte.

(oben): Als Ersatz für die abgestürzte Focke-Wulf S 1 a, D-866, lieferte Focke-Wulf im August 1926 das Schwesterflugzeug D-966 nach Staaken. Im Hintergrund ist die Udet U 12, D-909, zu erkennen. (Slg. Riedel)

Nachdem es in den Monaten Juni und Juli keine ernsthaften Ausfälle gegeben hatte, war der nächste Totalschaden am 12.8.1926 zu verzeichnen: Flugschüler Heinz Simon mußte die Focke-Wulf S I a D-866 wegen einer Motorstörung nahe Rädel (bei Lehnin) in ungünstigem Gelände (Hochwald) notlanden; dabei wurde die Maschine so schwer beschädigt, daß sich ein Wiederaufbau nicht lohnte. Simon blieb zum Glück unverletzt. Offenbar als Ersatz lieferte Focke-Wulf das Schwesterflugzeug D-966, welches ab August 1926 in Staaken nachweisbar ist.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



In der Staakener Halle stehen die Focke-Wulf S 1 a, D-966, sowie die beiden Udet U 12, D-909 und D-883, zur Wartung aufgebockt.

Am 18. August 1926 traf in Staaken erstmalig ein Arado-Schulflugzeug vom Typ SC I ein (D-965). Schon einen Tag später wurde die Maschine aber erheblich beschädigt, als Fluglehrer Ulrich Neckel sie bei der Landung zu hart aufsetzte und das Fahrgestell brach. Weitere Informationen über die D-965 gibt es im Jahr 1926 nicht; offenbar hat man sie aber wieder repariert, denn sie taucht später bei der DVS Staaken auf.

Im Zeitraum August bis zum Jahresende 1926 gab es noch weitere Zugänge im Maschinenpark der Flugsportschule Staaken: Etwa ab der zweiten Hälfte August sind zwei Albatros L 68 a aktenkundig (eine davon mit dem Kennzeichen D-989, die andere Maschine ohne Zulassung). Im September trafen aus der Auflösungsmasse der Luftreederei Magdeburg die Heinkel HD 32 D-746 und die Udet U 12 a D-909 ein. Mindestens ab Oktober tauchte die Arado SC I D-1015 auf und ab November war eine weitere Albatros L 68 a (D-988) in Staaken bei der Flugsportschule zu finden. Schließlich bleibt noch die Arado S I D-994 zu nennen, allerdings liegt keine Information über den Zeitraum vor, in dem die Maschine zum Bestand der Staakener Schule gehörte.

Am 18. August 1926 traf in Staaken erstmalig ein Arado-Schulflugzeug vom Typ SC I ein (D-965). Schon einen Tag später wurde die Maschine aber bei der Landung erheblich beschädigt.

Für den Zeitraum August bis Jahresende 1926 sind zwei Unfälle mit Totalschaden überliefert. Beide passierten am 3. September, beide in Staaken, beide mit dem gleichen Flugzeugtyp Albatros L 68 a und beide durch Motorausfall bei Trudelübungen! Zum einen handelte es sich um die D-989, mit der Übungsschüler Friedrich Mack abstürzte und dabei schwer verletzt wurde; zum anderen um die L 68 a ohne Zulassung (Werknummer 10083), gesteuert von Polizei-Oberleutnant Reinhold Jörke, dem Leiter der Flugwache Staaken. Jörke hatte gerade mit der Schulung zum FFS B begonnen und trug zum Glück nur leichtere Verletzungen davon.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Am 3.9.1926 stürzte Übungsschüler Friedrich Mack mit der Albatros L 68 a, D-989, infolge Motorausfall bei Trudelübungen ab und wurde schwer verletzt. Die Maschine mußte trotz des äußerlich guten Anscheins als Totalschaden abgeschrieben werden. Auf dem Foto läßt sich erkennen, daß die Zulassung nur skizziert war – offenbar hatte der Staffelmaler noch gar keine Zeit gefunden, das Kennzeichen des frisch gelieferten Flugzeugs endgültig fertigzustellen.

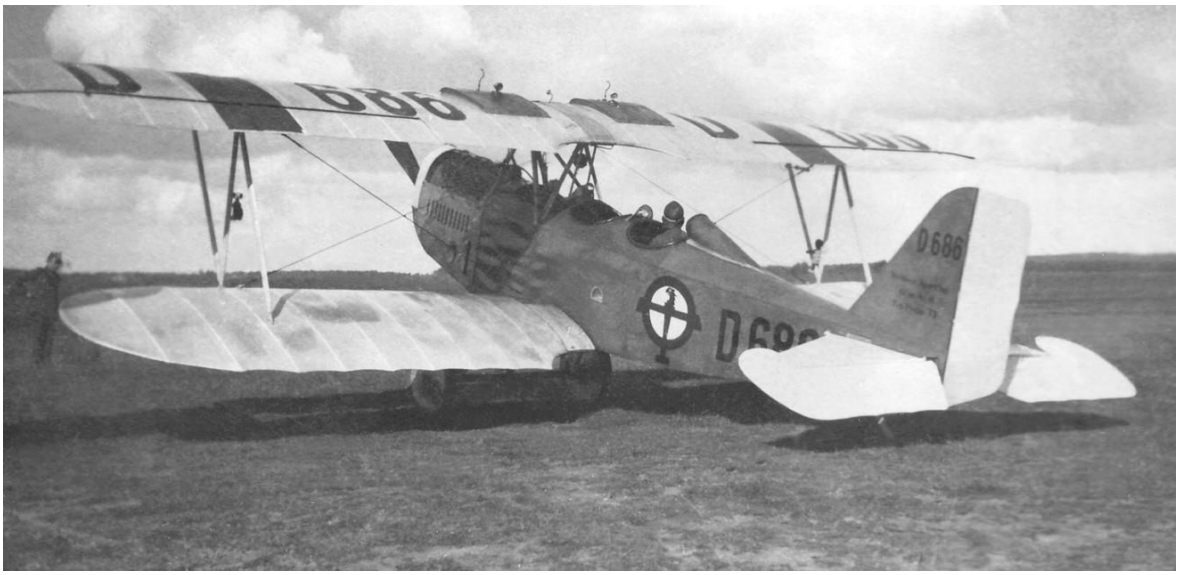
Um den Jahreswechsel 1926/27 stellte die Flugsportschule Staaken ihren Betrieb ein, das Personal und der vorhandene Maschinenpark wurden auf die DVS und die neugegründete DLG aufgeteilt. Die DVS Staaken übernahm D-680, D-865, D-965, D-966 und D-988, während D-746 an die DVS Stettin und D-1015 an die DVS Schleißheim gingen. Die DLG erhielt D-686 (Zweigstelle Böblingen), D-813, D-883, D-909 und D-994 (Zweigstelle Würzburg).

Das Anfänger-Schulflugzeug Arado S I stellte die erste Eigenentwicklung der 1925 entstandenen Arado-Handelsgesellschaft dar. Insgesamt wurden nur drei Exemplare gebaut, davon ging die D-994 etwa im Frühherbst 1926 an die Flugsportschule Staaken. Im Zuge der Liquidation der Sportflug GmbH landete die Maschine zum Jahresanfang 1927 bei der Deutsche Luftfahrt-GmbH, Zweigstelle Würzburg. (Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Stettiner Sportflug GmbH

Die Filiale Stettin verfügte zu Jahresbeginn 1926 über zwei Albatros L 30 (D-501 und D-511) sowie eine Heinkel HD 21 (D-686). Als am 1. April 1926 die neue Aufgabenverteilung für die Sportflug-Zweigstellen in Kraft trat (siehe Kapitel „Neuorganisation"), fand eine weitere Ausdünnung des Stettiner Flugzeugparks statt: Die D-501 wurde an die Seeflug GmbH nach Warnemünde und die D-686 an die Flugsportschule Staaken abgegeben.



Im Rahmen der Neuorganisation der Sportflug GmbH gab die Filiale Stettin im Frühjahr 1926 ihre Heinkel HD 21 D-686 an die Flugsportschule Staaken ab. Das Foto zeigt die Maschine noch mit der Leitwerksbeschriftung „Stettiner Sportflug GmbH". (Slg. Ott/ADL)

Für Stettin blieb nur die D-511 übrig, aber das reichte offenbar aus, um die angehenden Jungflieger „durch die Lüfte zu schaukeln" und dabei ihre Flugtauglichkeit zu testen. Ansonsten konzentrierte man sich auf die neue Aufgabe als Flieger-Vorschule für das ganze Deutsche Reich, d.h. intensive Sportausbildung, Untersuchung auf Flugtauglichkeit und theoretischer Unterricht.

Im Rahmen der Neuorganisation der Sportflug GmbH stand ab Frühjahr 1926 für die Vorschulung in Stettin nur noch ein einziges Flugzeug zur Verfügung, nämlich die Albatros L 30 D-511. Das mußte für die Aufgaben als zentrale Sportschule vollkommen ausreichen.
In erster Linie sollten die angehenden Flieger in Stettin das Sportabzeichen erwerben, theoretischen Vorunterricht erhalten sowie an Ballonfahrten und Eignungsflügen teilnehmen. Auch die medizinische Eignungsprüfung zum Piloten erfolgte in Stettin. (Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Eine blumige Schilderung über den Tagesablauf an der Stettiner Schule veröffentlichte im Mai 1926 das Flieger-Ring Nachrichtenblatt. Da der Bericht einen guten Eindruck von der Tätigkeit als Vorschule vermittelt, sei er nachfolgend auszugsweise wiedergegeben:

Der Tageslauf bei der Sportflug G.m.b.H. in Kreckow.
(Von einem Jungschüler)

„Zum Donnerwetter, dem ist anscheinend nicht ganz wohl, daß er schon klingelt!" So und ähnlich liebevoll wird der das Wecken läutende Schüler vom Dienst bedacht. Aber – ja, gar kein „Aber", sondern hurtig aus den Decken, waschen, mehr oder weniger luftig gekleidet, und die Abteilungen stehen zum Frühsport. Erst werden nach allerlei raffinierten Methoden sämtliche Glieder ausgerenkt, dann im freien Spiel der Kräfte mit Medizin- und Handball und im Wettlauf mit und ohne Beschwerung wieder hingebracht. Im Nu ist die halbe Stunde verflogen und in flottem Tempo werden die Vorbereitungen für das gemeinsam stattfindende Frühstück getroffen. Schlag ¾ 9 Uhr sitzt aber alles im Unterrichtsraum, um in die Geheimnisse des Motors oder der Lüfte und ihrer Beherrschung zu dringen. Gegen Ende der Stunde läßt aber die Aufmerksamkeit allgemein nach, weil – reuig sei's bekannt – diese Fliegerembryonen des einmal täglich erscheinenden Briefträgers harren, um handliche Scheine an Goldes statt entgegenzunehmen. Der Rest des Vormittags versammelt die Masse beim straff durchgeführten Boxtraining.

Eine feine Einrichtung ist der Mittagsschlaf. Doch wird er gerne abgebrochen, wenn es zum Handballspiel geht. Einst war Waldlauf und „der schrecklichste der Schrecken" gleichbedeutend. Heute sind wir alte Kämpen, da bringt uns auch Schlimmeres nicht aus der Fassung. Noch 'ne runde Stunde Unterricht, dann auch für die Trägen und Wissenden eine offizielle Arbeitsstunde und schon vereinigt sich das Ganze in der Messe zur geselligsten Mahlzeit. Je nach Lust und Leidenschaft bleibt das Gros bei gemütvoller Plauderei, Musik und Sing-Sang beieinander, meist jedoch liegt alles um 9 Uhr in der Falle.

Freilich verläuft nicht jeder Tag nach diesem Aufriß. Vielmehr springt schon in der Früh' mancher frohbewegte Jüngling in einem Satz vom harten Lager zum Fenster. Kritisch betrachtet er Wolken und Windzeichen, ob sie gute Aussichten für einen Schulflug gewähren. Und wenn bei der Tafelrunde der Schüler vom Wetterdienst in heiligem Wahrheitsfanatismus von warmen Luftströmungen und zu erwartender Knoofe berichtet, dann - -. Einig sind sich auch alle Schüler, daß ein Vormittag Kleinkaliberschießen zur Stählung von Auge und Nerven beim ollen B. (ob mir Vergebung wird!?) einfach knorrke ist. Oder Donnerstag Schwimmen oder Luftverkehrsgesetz bei Herrn Polizei-Major („meine Herren, das ist 'was Sauberes. Gibt's nur einmal in der Woche. So wie Sonntag in Stettin!")

Sportunterricht bei der Stettiner Sportflug GmbH

Ein halbes Jahr später war es mit der Vorschulung in Stettin allerdings vorbei. Denn gegen Jahresende 1926 wurde der gesamte Betrieb in die DVS überführt und erhielt die neue Bezeichnung „DVS-Zweigstelle Stettin". Die eine noch verbliebene Albatros L 30 D-511 gab man an die DLG ab, und zwar nach Königsberg, wo die dortige Ostpreussische Flugsport GmbH nun als DLG-Zweigstelle firmierte. Im Dezember 1926 kam es zwar noch zu einem Neuzugang bei der Stettiner Sportflug GmbH in Form einer Albatros L 68 a, aber diese Maschine (D-1030) war in Wirklichkeit schon für die im Entstehen begriffene DVS Stettin bestimmt.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Seeflug GmbH, Warnemünde

Der Warnemünder Flugzeugpark bestand zu Jahresbeginn 1926 aus vier Schwimmerflugzeugen vom Typ Friedrichshafen, und zwar drei FF 49 (D-44, D-86 und D-146) sowie einer FF 71 a (D-120).

Nachdem im Vorjahr zunächst die Umschulung ehemaliger Kriegsflieger im Vordergrund gestanden hatte, begann im Frühling 1926 auch die Anfängerausbildung. Auf Beschluß der Marineleitung sollten jährlich 12 Seekadetten-Anwärter den Pilotenschein erwerben, und zwar vor ihrem offiziellen Eintritt in die Marine, um den zivilen Anstrich der Warnemünder Schule nicht zu gefährden. Nach einem seemännischen Grundkurs an der „Hanseatischen Yachtschule“ in Neustadt (Holstein), hinter deren Betrieb ebenfalls die Marine stand, folgte die eigentliche Pilotenausbildung bei der Seeflug GmbH in Warnemünde. Erst nach Erwerb des Flugzeugführerscheins traten die jungen Seeoffizier-Aspiranten formal in den Marinedienst ein. Fliegerische Auffrischungslehrgänge und weitere Spezialschulungen wurden dann während mehrwöchiger „Beurlaubungen vom Dienst“ absolviert.

Neben der getarnten Marinefliegerausbildung betrieb die Seeflug GmbH im begrenzten Umfang auch die Heranbildung von zivilen Seefliegern für die deutsche Verkehrsfliegerei. Seit 1925 gab es zwar in Staaken die DVS, aber dort wurden nur Landflugzeugführer ausgebildet, sodaß der Warnemünder Sportflug-Zweigstelle die Aufgabe zuteil wurde, diese Lücke zu schließen.

Trotz dieser klaren Ausrichtung auf die Seefliegerei befanden sich im ersten Quartal 1926 zeitweilig bis zu drei Landflugzeuge vom Typ Aero Sport S I bei der Seeflug GmbH, nämlich D-169, D-508 und D-714. Allerdings ist fraglich, ob man sie dort tatsächlich zum Schulen verwendete oder ob die Seeflug Warnemünde lediglich als Übernahmestelle für werksneue Landflugzeuge diente, welche die benachbarte Herstellerfirma Aero-Sport GmbH an die Sportflug-Organisation lieferte und die nach kurzer Verweildauer an andere Sportflug-Filialen weitergereicht wurden. Zum Beispiel erhielt die D-508 ihre Zulassung am 15.1.1926, ausgestellt auf die Sportflug GmbH Berlin als Eigentümer und die Seeflug GmbH, Warnemünde, als Halter. Bereits am 29.3.1926 erfolgte die Überstellung der Maschine an die Luftreederei Magdeburg. Auch die beiden anderen Aero-Sport-Flugzeuge (D-169 und D-714) sind mindestens seit Januar 1926 bei der Seeflug GmbH nachweisbar, sie tauchen aber spätestens ab März 1926 im Bestand der Luftreederei Magdeburg auf.

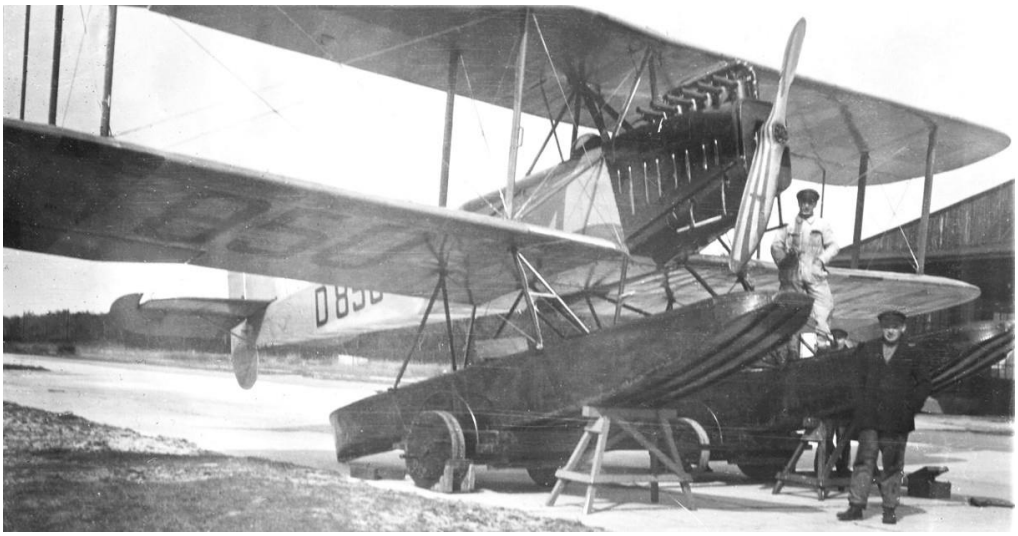
Im Sommer 1926 befanden sich bei der Seeflug GmbH insgesamt 11 Flugschüler in verschiedenen Stadien der Ausbildung. Von ihnen wurden bis zum Jahresende drei Schüler abgelöst, weil sie den hochgesteckten Anforderungen nicht ganz entsprachen. Die verbliebenen 8 Pilotenanwärter machten Ende 1926 den Wechsel von der Seeflug GmbH zur DVS Warnemünde mit und schlossen ihre Ausbildung 1927 unter DVS-Flagge ab.

Im zweiten Halbjahr 1926 besaß die Schule Warnemünde definitiv ein Landflugzeug für den Eigengebrauch, nämlich die Albatros L 30 D-501, überstellt von der Stettiner Sportflug GmbH. Außerdem wurde der Bestand an Seeflugzeugen aufgefrischt durch ein Schwimmerflugzeug LFG V 60 (D-850) und ein Flugboot Dornier Do A-Sos „Libelle“ (D-907), beide direkt ab Werk. Bei dem LFG-Doppeldecker handelte es sich um ein nach dem Krieg neuentwickeltes Schulflugzeug, das eine willkommene Ergänzung der alten Friedrichshafener Seeflugzeuge darstellte. Die elegante Dornier Libelle war dagegen als Anfänger-Schulflugzeug ungeeignet, weil sie nicht einfach zu fliegen war und deshalb nur fortgeschrittenen Flugschülern anvertraut werden konnte.

Das Flugboot Dornier A-Sos “Libelle” D-907 durfte nur fortgeschrittenen Flugschülern anvertraut werden, weil es höhere fliegerische Anforderungen stellte. Die Maschine war ein Einzelstück bei der Seeflug GmbH und ging 1927 auf die DVS Warnemünde über.

(Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



Die LFG V 60, D-850, war ein nach dem Krieg neuentwikkeltes Schulflugzeug, das im Maschinenpark der Seeflug GmbH eine gute Ergänzung der alten Friedrichshafener Seeflugzeuge darstellte.
(Slg. Ott/ADL)

Im Dezember 1926 wurde damit begonnen, den Betrieb der Schule Warnemünde mitsamt allem Inventar in den neuen Geschäftsrahmen als DVS-Zweigstelle zu überführen. Dazu gehörten mit Sicherheit die beiden Friedrichshafen FF 49 (D-86 und D-146) sowie die LFG V 60 (D-850) und die Dornier Libelle (D-907). Die Landmaschine Albatros L 30 D-501 wurde nicht von der DVS übernommen, sondern der DLG übereignet und dort bei der Ostpreußischen Flugsport GmbH in Königsberg eingesetzt. Ob die beiden Friedrichshafener Schwimmerflugzeuge D-44 und D-120 zu diesem Zeitpunkt noch vorhanden waren, ist ungewiß. Die D-44 ist zumindest bis Juli/August 1926 in Warnemünde nachweisbar; von der D-120 fehlt nach dem ersten Quartal 1926 jede Spur.

Die Firma Seeflug GmbH ging zum Jahresende 1926 offiziell in Liquidation, ihr bisheriger Geschäftsführer Konrad Goltz wurde laut Eintrag in das Handelregister vom 28.12.1926 zum Liquidator bestellt. Außerdem übte Goltz ab 1. Januar 1927 aber schon die Funktion des Leiters der DVS Warnemünde aus.

(oben):
Die LFG V 60, D-923, war ebenfalls in Warnemünde stationiert. Es ist jedoch nicht sicher, ob sie schon im Laufe des 2. Halbjahres 1926 an die Seeflug GmbH geliefert wurde oder erst um den Jahresanfang 1927 an den Nachfolger DVS Warnemünde.
(Slg. Koos/ADL)

(rechts):
Ein bewährtes Anfänger-Schulflugzeug war die Friedrichshafen FF 49. Die D-44 gehörte von Anfang an zum Maschinenpark der Seeflug GmbH. Das Flugzeug ist mindestens bis Juli/August 1926 in Warnemünde nachweisbar

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Unterfränkische Sportflug GmbH, Würzburg

Der Maschinenpark umfaßte am Jahresanfang 1926 insgesamt sieben Flugzeuge: Zwei Albatros L 30 (D-568, D-745), vier LVG B III (D-739, D-740, D-760 und D-805) sowie eine Udet U 10 (D-459).

Nachdem der Flugbetrieb in den Monaten Januar und Februar 1926 geruht hatte, nahm die Schule am 1.3. ihre Tätigkeit wieder auf. Allerdings beschränkte sich der Betrieb zunächst nur auf Langstreckenflüge einiger Jungflieger zur Vorbereitung auf den FFS B sowie die Wiederholung von ungültigen Überlandflügen für den FFS A durch zwei Flugschüler des 2. Anfängerlehrgangs (1925). Am 22.4.1926 legten drei Flugschüler des 3. Anfängerkurses (1925) erfolgreich ihre Prüfung für den FFS A ab.

Im April 1926 wurden zwei der LVG B III bei Bruchlandungen schwer beschädigt, nämlich am 22.4. die D-739 und am 30.4. die D-805. Beide Maschinen tauchen danach in keiner Meldung der Flugwache Würzburg mehr auf, sodaß anzunehmen ist, daß man sie nicht wieder aufbaute. Stattdessen finden sich ab April in den Würzburger Start- und Landelisten zwei neue LVG B III, die ihre Flüge zunächst nur mit sog. telegraphischer Zulassung ausführten und erst im Juni 1926 ihre endgültigen Kennzeichen D-851 und D-852 erhielten.

Im April 1926 verstärkten zwei weitere LVG B III den Würzburger Flugzeugpark. Zunächst flogen sie ohne Kennzeichen, ab Juni führten die Maschinen auch äußerlich ihre Zulassungen D-851 und D-852. Auf dem obigen Foto ist die D-852 abgelichtet. (Slg. Ott/ADL)

Am 16. Mai begann der 4. Anfängerlehrgang mit insgesamt 5 Flugschülern. Allerdings mußten bis Juli 1926 zwei Schüler abgelöst werden, weil sich erst während der Ausbildung herausstellte, daß sie als Pilot ungeeignet waren. An ihrer Stelle traten im Juli zwei neue Anfängerschüler ein, sodaß der Kursus wieder seine ursprüngliche Stärke besaß. Außerdem setzten im Juli zwei Schüler des 3. Anfängerlehrgangs (1925) ihre Flugausbildung fort, die sie im Vorjahr studienhalber hatten unterbrechen müssen. Sie erwarben am 24.8. bzw. 23.9.1926 den FFS A.

Am 7.6.1926 erhielt die Sportflug-Zweigstelle Würzburg hohen Besuch: Ministerialrat Hugo Geyer aus dem RVM, Abt. für Luft- und Kraftfahrwesen, besichtigte die Schule, in Begleitung des Würzburger Oberbürgermeisters Dr. Löffler (zugleich Aufsichtsratsmitglied der Unterfränkischen Sportflug GmbH) und des Würzburger Stadtrats Stadelmayer.

Am 28. Juli 1926 mußte die Schule einen tödlichen Unfall verzeichnen: Der Flugzeugführer Josef Englert stürzte bei einem Übungsflug in der Nähe des Würzburger Flugplatzes Galgenberg mit der Udet U 10 D-459 durch Flügelbruch ab. Die Maschine wurde total zertrümmert, Englert verstarb auf dem Transport ins Krankenhaus.

Auch im Monat August kam es zu einem Totalschaden, zum Glück aber dieses Mal ohne schwerwiegende Folgen für die Insassen des Flugzeugs. Es handelte sich um die LVG B III D-740, die am 27.8.1926 während eines Überlandfluges Würzburg – Frankfurt/M. – Würzburg kurz nach dem Start in Frankfurt ins Trudeln geriet und auf dem Flugplatz Rebstock als Trümmerhaufen endete. Jungflieger Pius Wagner und sein Begleiter Erich Schulte erlitten nur leichte Verletzungen.

Weil als Flugzeugführer ungeeignet, mußte Ende August erneut ein Teilnehmer des 4. Anfängerlehrgangs abgelöst werden. Dafür begannen im gleichen Monat zwei neue Schüler ihre Flugausbildung. Neben der Anfängerschulung fand während der ganzen Zeit natürlich auch eine weitergehende Ausbildung von Übungsschülern statt, die den Erwerb des FFS B anstrebten.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Im Zeitraum September bis Dezember 1926 waren keine Flugzeugverluste zu verzeichnen, statt dessen gab es zwei Neuzugänge: Im September traf frisch vom Herstellerwerk eine Udet U 12 a „Flamingo“ (D-993) in Würzburg ein, und ab Ende November tauchte in den Bestandslisten der Unterfränkischen Sportflug GmbH sogar eine Fokker D VII auf. Der Fokker-Doppeldecker gehörte zu den berühmtesten Jagdflugzeugtypen des 1. Weltkriegs; das Würzburger Exemplar (Werknummer 8510) erhielt 1927 die Zulassung D-1123.

Anfang Oktober 1926 legten zwei Teilnehmer des 4. Anfängerlehrgangs ihre Prüfung zum FFS A ab, im Zeitraum 16. – 18.11.1926 folgten die restlichen 3 Schüler. Damit war nach 6 Monaten Dauer der einzige Anfängerkurs des Jahres 1926 abgeschlossen.

Vom 20. Dezember 1926 bis zum 7. Januar 1927 ruhte der Schulbetrieb. In dieser Zeit wurde die Unterfränkische Sportflug GmbH sozusagen „mit Mann und Maus“ aus der Sportflug-Organisation herausgelöst und der neugegründeten Deutsche Luftfahrt GmbH unterstellt.

(oben): Zum Würzburger Flugzeugpark gehörten Anfang 1926 insgesamt vier Doppeldecker vom Typ LVG B III, darunter auch die D-760 mit dem schönen Taufnamen „Olga“.
(unten): Ab Ende November 1926 war bei der Unterfränkischen Sportflug GmbH sogar eine Fokker D VII zu finden, allerdings zunächst noch ohne Kennzeichen. Seine Zulassung D-1123 erhielt das Flugzeug im Sommer 1927.

(Beide Fotos Slg. Heinz Gräf)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Erlebnisse eines angehenden Seefliegers

Nachdem recht ausführlich über die Schulung auf Landflugzeugen berichtet wurde, soll nun ein Blick nach Warnemünde auf die Ausbildung von Seeflugzeugführern geworfen werden. Wie sah der tägliche Ablauf an der Ostsee aus, wie erlebten die angehenden Seeflieger ihre Ausbildungszeit in Warnemünde? Zum Glück gibt es auch hierfür einen Zeitzeugen, der später über seine Fliegerlaufbahn ein Buch geschrieben und darin seiner Ausbildung bei der Seeflug GmbH (und danach bei der DVS Warnemünde) etliche Seiten gewidmet hat. Es handelt sich um Flugkapitän Siegfried Graf Schack von Wittenau:

„Am 1. August 1926 sollte meine Ausbildung zum Flugzeugführer bei der »Seeflug GmbH« in Warnemünde beginnen. In Berlin unterbrach ich die Reise und wurde von unserem Fliegerarzt, Dr. Dr. Koschel, gründlich untersucht und, wie ich es nicht anders erwartet hatte, von ihm als fliegertauglich befunden.

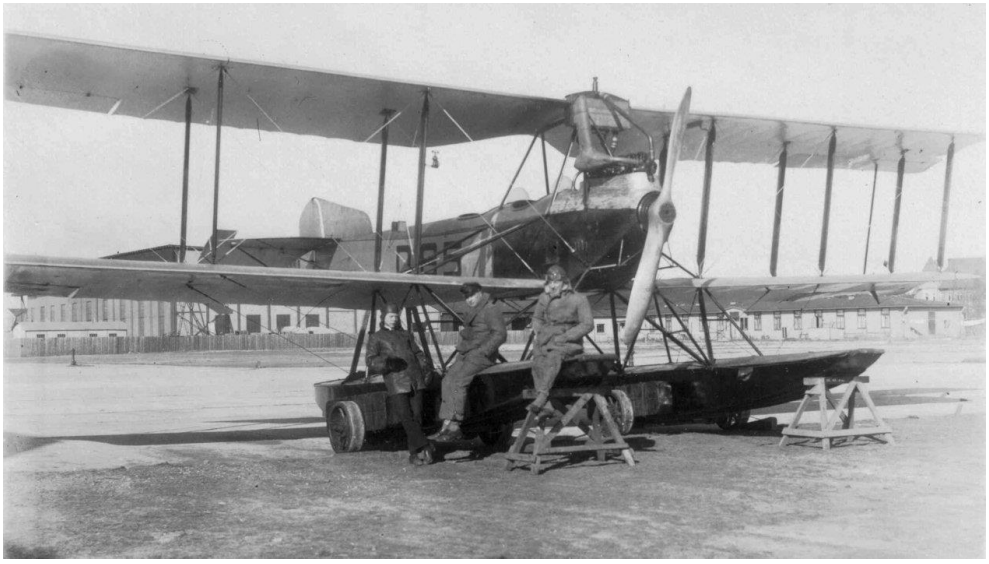
In Warnemünde angekommen, kümmerte sich niemand um mich, da gerade der große Seeflugwettbewerb des Jahres 1926 im Gange war. Mir blieb nichts anderes übrig, als mich zu den Zuschauern zu gesellen, und so erhielt ich gleich am ersten Tage einen sehr guten Anschauungs-Unterricht über die Möglichkeiten, Stärken und Schwächen der Seefliegerei.

Am Tage nach dem Seeflugwettbewerb hatte man endlich Zeit, sich näher mit mir zu befassen und ich lernte meine künftigen Vorgesetzten kennen. Die Leitung der Schule hatte Kapitän Golz inne, technischer Leiter war Herr Blücher, und der für mich wichtigste Mann war der Fluglehrer, Herr Becker. Engen Kontakt pflegten wir Flugschüler auch mit dem Obersteuermann David, einem prächtigen alten Seebären, dem alle unsere Motor- und Segelboote unterstellt waren.

Die Warnemünder Fliegerschule stand zu meiner Zeit noch in ihren ersten Anfängen. Wir waren ganze acht Flugschüler, und gelegentlich kreuzte ein ehemaliger Kriegsflieger zu einer kurzen Gastrolle bei uns auf.

Zum Schulen kam ich während des ersten Monats noch nicht, zunächst sollte ich mich gründlich mit dem Bodendienst vertraut machen. Die Namen der Flugschüler, mit denen mich bald eine herzliche Freundschaft verband, waren Ackermann, Grütering, Kolbe, von Lilienfeld, Palm, von Treskow und Wiborg, sowie Dölling, Eichele und Lohmeyer. Die drei letztgenannten wurden Ende des Jahres abgelöst, da sie den sehr hoch geschraubten Anforderungen, die an einen künftigen Verkehrsflieger gestellt werden müssen, nicht voll gewachsen waren. Das Gespenst der Ablösung schwebte ständig über uns, wer durch eigene Schuld Bruch machte, brauchte sich erst garnicht zurückzumelden, der konnte sich gleich als entlassen betrachten.

Eines Morgens sagte mir Herr Becker: »Sie können heute mit Treskow nach Stettin fliegen.« Das war alles, doch dieser kurze Satz war inhaltsschwer, er bedeutete, daß ich mich zum ersten Mal in einen unserer Vögel hineinsetzen und als Passagier einen kleinen Überseeflug mitmachen durfte. Mich Herrn von Treskow anzuvertrauen, hatte ich keine Bedenken; denn er galt als recht erfahrener Flugschüler und das mit Recht, wie wir noch sehen werden. Unser Flugzeug war ein alter zweisitziger Friedrichshafener Doppeldecker mit Schwimmern und offenem Cockpit. Die offenen Sitze waren im Sommer herrlich kühl und im Winter scheußlich kalt.



Auf solchen Schwimmerflugzeugen wie der Friedrichshafen FF 49 (D-85) lernte Siegfried Graf Schack von Wittenau in Warnemünde bei der Seeflug GmbH das Fliegen mit Seeflugzeugen.

Die primitive Unterbringung störte mich nicht, ich fand es wunderbar, durch die Luft zu fliegen und sich Land und Meer von oben anzusehen. Bald tauchten die weißen Kreidefelsen von Stubbenkammer auf und wir hatten die Insel Rügen schon halb umrundet, da setzte plötzlich der Motor aus, er knallte noch ein paar Mal laut, dann blieb er endgültig stehen. Treskow drehte sofort in den Wind und setzte zum Gleitflug an. Erst als wir dicht über der Meeresoberfläche dahinglitten, sah ich, wie unangenehm hoch die Wellen waren, und fragte mich mit einiger Sorge, ob das wohl gut gehen würde.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Lange Zeit zum Nachdenken blieb nicht. Treskow zog recht geschickt mit letztem Schwung die Maschine über eine besonders hohe Welle hinweg und bums, da saßen wir drin. Es knallte mächtig, als die Schwimmer gegen die Wellen schlugen, und der Aufprall auf dem Wasser war weit härter, als ich mir das vorgestellt hatte. »Treibanker raus!« schrie Treskow.

Den Treibanker sollte ich offensichtlich ausbringen und dabei hatte ich keine Ahnung, wie man das bei einem Flugzeug macht. Fehlte mir auch jegliche Erfahrung als Seeflieger, so verstand ich es immerhin von der Marine her, mit einem Treibanker umzugehen. Es ist aber ein himmelweiter Unterschied, ob man ein seemännisches Manöver von dem relativ sicheren Stand eines Bootes aus macht, oder einem glatten Flugzeugschwimmer, der keinerlei Halt bietet und obendrein dauernd von schweren Brechern überspült wurde. Trotz aller Widrigkeiten schaffte ich es, den Treibanker in verhältnismäßig kurzer Zeit auszubringen. Jetzt lag die Maschine tatsächlich wesentlich ruhiger in der See und eine unmittelbare Gefahr schien nicht mehr zu bestehen.

Wir waren nicht sehr weit vom Ufer entfernt gelandet, und langsam trieben wir auf eine Stelle der Steilküste zu, vor der sich ein schmaler Sandstrand befand. Dort lagen allerhand große Felsbrocken herum, mit denen wir keinesfalls kollidieren durften. Treskow erkannte die Gefahr und versuchte mit Seitensteuer und Verwindung an den Steinen vorbeizumanövrieren. Ich aber sagte mir, Handarbeit bleibt Handarbeit, und sobald das Wasser flacher wurde und ich hoffen konnte, Grund zu bekommen, sprang ich in die Brandung, hielt mich an einer Schwimmerstrebe fest, zog unter Ausnutzung der Brandungswellen mit aller Kraft am Schwimmer und so gelang es mir, unseren Vogel zwischen allen Klamotten hindurch zu dirigieren und heil ans Land zu bringen. Mit einem gewaltigen Satz sprang Treskow jetzt aus seinem Führersitz und gemeinsam zerrten wir die Maschine, soweit es ging, auf den Strand hinauf. Damit war sie einstweilen in Sicherheit, und von unserer Seite war alles getan, was wir im Augenblick tun konnten. Menschen waren weit und breit nicht zu sehen, und so machte sich Treskow auf den Weg, um von der nächsten Ortschaft aus Warnemünde anzurufen, ich blieb allein zurück.

Sinnend betrachtete ich die Spanndrähte unserer Maschine und kam zu der Überzeugung, es seien eigentlich ideale Wäscheleinen. Ohne viel Umschweife zog ich mich völlig aus, hing alle meine Sachen an den Drähten zum Trocknen auf und legte mich selbst an einer windgeschützten Stelle in den Sand. Das Bild, das sich damit der Umwelt bot, muß eine rechte Idylle gewesen sein und was mir am bemerkenswertesten erscheint, die ganze Zeit kam niemand vorbei und hat mich in meiner Oase gestört.

Als wir drei Tage später mit repariertem Motor wieder in Warnemünde eintrafen, meinte Herr Becker: »Es ist ein gutes Omen, wenn gleich der erste Flug schiefgeht.« Meine Kameraden dagegen nahmen mich begeistert in den »Verein der Wasserfreunde« auf. Mitglied wurde darin jeder, der unfreiwillig mit voller Kleidung baden ging.

Anfang September war es so weit, daß ich selbst fliegen lernen sollte. Fragt man mich heute, was wohl das Aufregendste während meiner ganzen fliegerischen Laufbahn gewesen sei, antwortete ich ohne zu zögern: Der erste Alleinflug. Es ist ein eigenartiges Gefühl, sich das erste Mal ganz allein oben im Raum zu wissen, allein auf sich gestellt ohne die beruhigende Anwesenheit des Lehrers. Man weiß genau: Einerlei was kommt, jetzt hilft keiner, du mußt mit allem selber fertig werden und wenn du es nicht schaffst, dann bist du verloren.

Für jeden Flieger beginnt nach dem ersten Alleinflug eine schöne Zeit, er darf nun ohne Lehrer herumfliegen und erlebt zum ersten Male bewußt das große Wunder des Fliegens. Nach und nach wurden mir immer neue Aufgaben gestellt, Ziellandungen waren unter verschiedenen Bedingungen auszuführen, auch Seelandungen bei Seegang 4 in der freien Ostsee, was ich wegen der hohen Wellen besonders aufregend fand, danach kamen Überseeflüge an die Reihe, und so mußte ich all die Forderungen erfüllen, die für den Erwerb des Führerscheins vorgeschrieben sind".

Graf Schack von Wittenau in den späten 1930er Jahren am Steuer des im Transatlantik-Verkehr eingesetzten viermotorigen Schwimmerflugzeugs Blohm& Voss Ha 139 der Deutschen Lufthansa.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Teilnahme an Flugwettbewerben

Schon einige Monate nach Aufnahme des Flugbetriebs zeigte sich die Sportflug GmbH erstmals öffentlich auf Flugwettbewerben. Die Teilnahme an solchen Veranstaltungen bot zum einen den fortgeschrittenen Flugzeugführern der Sportflug-Gesellschaften eine willkommene Gelegenheit, ihr fliegerisches Können unter Wettbewerbsbedingungen mit anderen Piloten zu messen und zum anderen ließ sich der zivile Charakter der Sportflug-Organisation dabei gut zur Schau stellen – es hätte insbesondere auf ausländische Beobachter eher verdächtig gewirkt, wenn die Sportflug GmbH solchen Konkurrenzen ferngeblieben wäre.

Zugspitzflug 1925

Am 31. Januar 1925 fand in Bayern der sog. „Zugspitzflug"-Wettbewerb statt, organisiert von der Arbeitsgemeinschaft zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik in Oberbayern e.V., eine der Bayerischen Sportflug GmbH nahestehende Vereinigung. Die Aufgabe im Hauptwettbewerb bestand darin, nach dem Start in Schleißheim bis zur Zugspitze zu fliegen, den Gipfel zu umkreisen und dann auf dem Flugfeld am Bahnhof Garmisch-Partenkirchen zu landen. Gewertet wurden neben der reinen Flugzeit auch der Benzinverbrauch und die Zuladung der beteiligten Flugzeuge.

Die Farben der Sportflug GmbH wurden durch insgesamt drei Teilnehmer vertreten:

Kennzeichen	Flugzeugtyp	gemeldet von	Pilot
D-505	Dietrich DP II a	Sportflug GmbH f. Mittelfranken u. Oberpfalz, Fürth	Theo Croneiß
D-513	Dietrich DP II a	Oberfränkische Sportflug GmbH, Bamberg	Kurt Katzenstein
D-?	LVG B III	Sportflug GmbH, Berlin	Hermann Fricke

Die Bamberger Maschine hätte eigentlich Eberhard von Conta steuern sollen, seines Zeichens Geschäftsführer der Oberfränkischen Sportflug GmbH, aber dessen neuer ziviler Flugzeugführerschein traf nicht mehr rechtzeitig vor Wettbewerbsbeginn ein. So sprang kurzerhand Kurt Katzenstein in die Bresche, der damals als Werkspilot beim Dietrich-Gobiet-Flugzeugbau tätig war und natürlich ein Interesse daran hatte, daß möglichst viele Dietrich-Maschinen an den Start gingen.

Am Wettbewerbstag hatte ein kräftiger Föhn das bisher vorherrschende Schnee-Regen-Wetter vertrieben, blauer Himmel kam zum Vorschein, aber es herrschte starker und sehr böiger Wind, der allen 12 Teilnehmern erheblich zu schaffen machte.

Der Pechvogel des Tages war Theo Croneiß: Er hatte mit seiner DP II a in guter Zeit die Zugspitze erreicht, beim Umkreisen des Gipfels packte aber eine heftige Fallböe das Flugzeug und drückte es hinunter auf den Schneefernerkopf. Zwar blieben Maschine und Insassen bei der unfreiwilligen „Landung" unversehrt, aber ein Rückstart war unmöglich. Deshalb mußte die D-505 aufgegeben werden. Der Schaden wurde zum Glück durch die Versicherung gedeckt.

Die beiden anderen Sportflug-Maschinen konnten den Wettbewerb heil beenden, allerdings reichte es nur zu hinteren Plätzen: Katzenstein belegte trotz der zweitschnellsten Flugzeit lediglich Rang Neun, Fricke schaffte sogar nur den 11. Platz. Zur Ehrenrettung des Sportflug-Geschäftsführers muß gesagt werden, daß die LVG B III für den Zugspitz-Wettbewerb denkbar ungeeignet war (sie schaffte nicht einmal die Zugspitz-Höhe) und durch die Wertungsformel zusätzlich benachteiligt wurde. Außerdem verlor Fricke wertvolle Minuten, weil er kurz über dem Landeplatz Garmisch noch einmal durchstarten mußte, um nicht mit einem Begleitflugzeug zu kollidieren, das seinen Kurs kreuzte. Katzenstein konnte die Scharte beim Geschicklichkeitswettbewerb, der sich am 2. Februar anschloß, einigermaßen auswetzen, indem er bei dieser Disziplin den zweiten Platz belegte.

Beim Zugspitzflug 1925 in Garmisch-Partenkirchen. Ganz links ist die Dietrich DP II a D-513 der Oberfränkischen Sportflug GmbH, Bamberg, zu erkennen.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

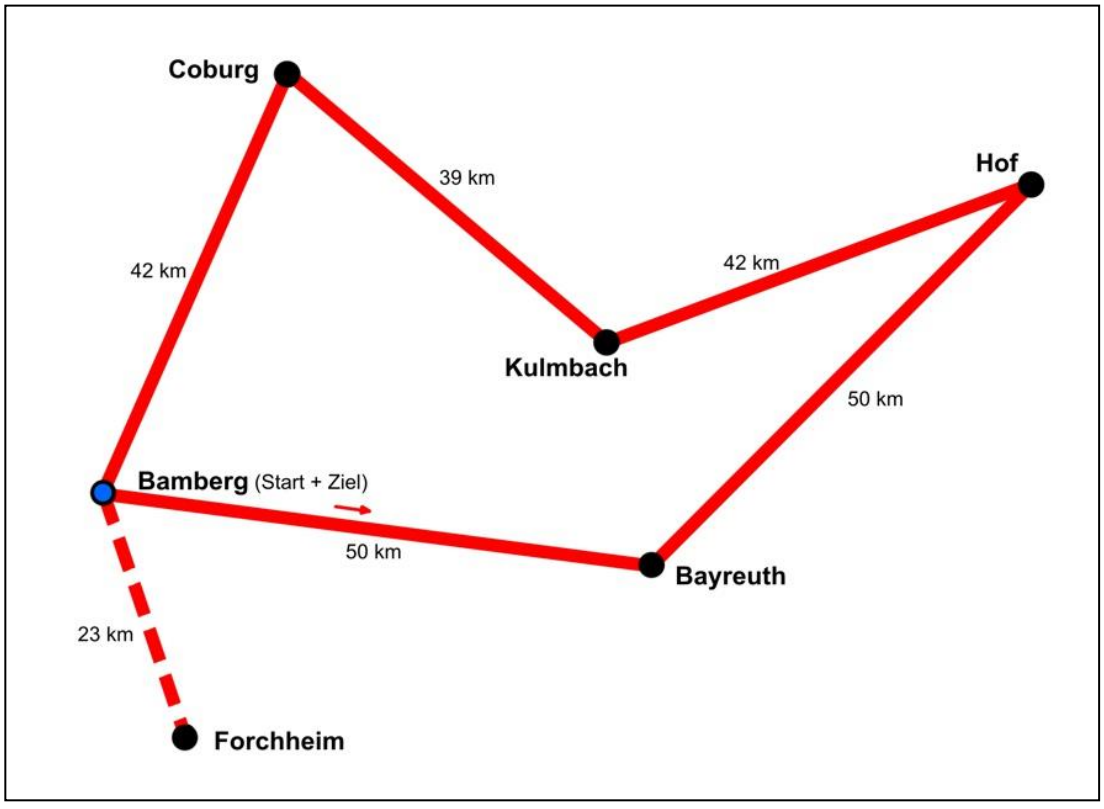
Oberfrankenflug 1925

In der Zeit vom 1. bis 4. Mai 1925 veranstaltete die Oberfränkische Sportflug GmbH in Bamberg den sog. „Oberfrankenflug“, der aus einem Überlandflug rund um Oberfranken und verschiedenen Einzelwettbewerben bestand. Dazu gehörten ein Stafettenflug sowie Kunstflug- und Luftkampfvorführungen, außerdem wurden die binnen 10 Minuten erreichte Flughöhe sowie die Differenz zwischen Höchst- und Mindestgeschwindigkeit bewertet.

Für die bayerischen Sportflug-Filialen stellte dieser Wettbewerb fast ein „Heimspiel“ dar, denn unter den 11 Meldungen befanden sich nur 2 Teilnehmer, die nicht zur Sportflug-Organisation gehörten. Die Bewerberliste umfaßte folgende Sportflug-Maschinen:

Kennzeichen	Flugzeugtyp	gemeldet von	Pilot
[D-517]	Udet U 10	Oberbayerische Sportflug GmbH	Carl Hochmuth
D-?	Udet U 7 Kolibri	Unterfränkische Sportflug GmbH	Josef Huber
D-?	Udet U 7 Kolibri	Unterfränkische Sportflug GmbH	Heinrich Nopitsch
[D-459]	Udet U 10	Unterfränkische Sportflug GmbH	Karl Drechsel
[D-568]	Albatros L 30	Unterfränkische Sportflug GmbH	Erich Obenaus
telegraf. Zul.	Dietrich DS I	Sportflug GmbH f. Mittelfranken u. Oberpfalz	Theo Croneiß
telegraf. Zul.	Dietrich DS I	Sportflug GmbH f. Mittelfranken u. Oberpfalz	Carl Croneiß
telegraf. Zul.	Dietrich DS I	Sportflug GmbH f. Mittelfranken u. Oberpfalz	Gottlob Müller, Karl Ruppel
D-513	Dietrich DP II a	Oberfränkische Sportflug GmbH	Ernst Wengler

Wegen schlechten Wetters mußte der Streckenflug vom 2. auf den 4. Mai verlegt werden. Die Sportflug-Maschinen belegten im Stafettenflug sowie im Rundflug durch Oberfranken den ersten Platz, während sie sich im Höhenflug und beim Geschwindigkeitsdifferenzvergleich mit zweiten Plätzen begnügen mußten.

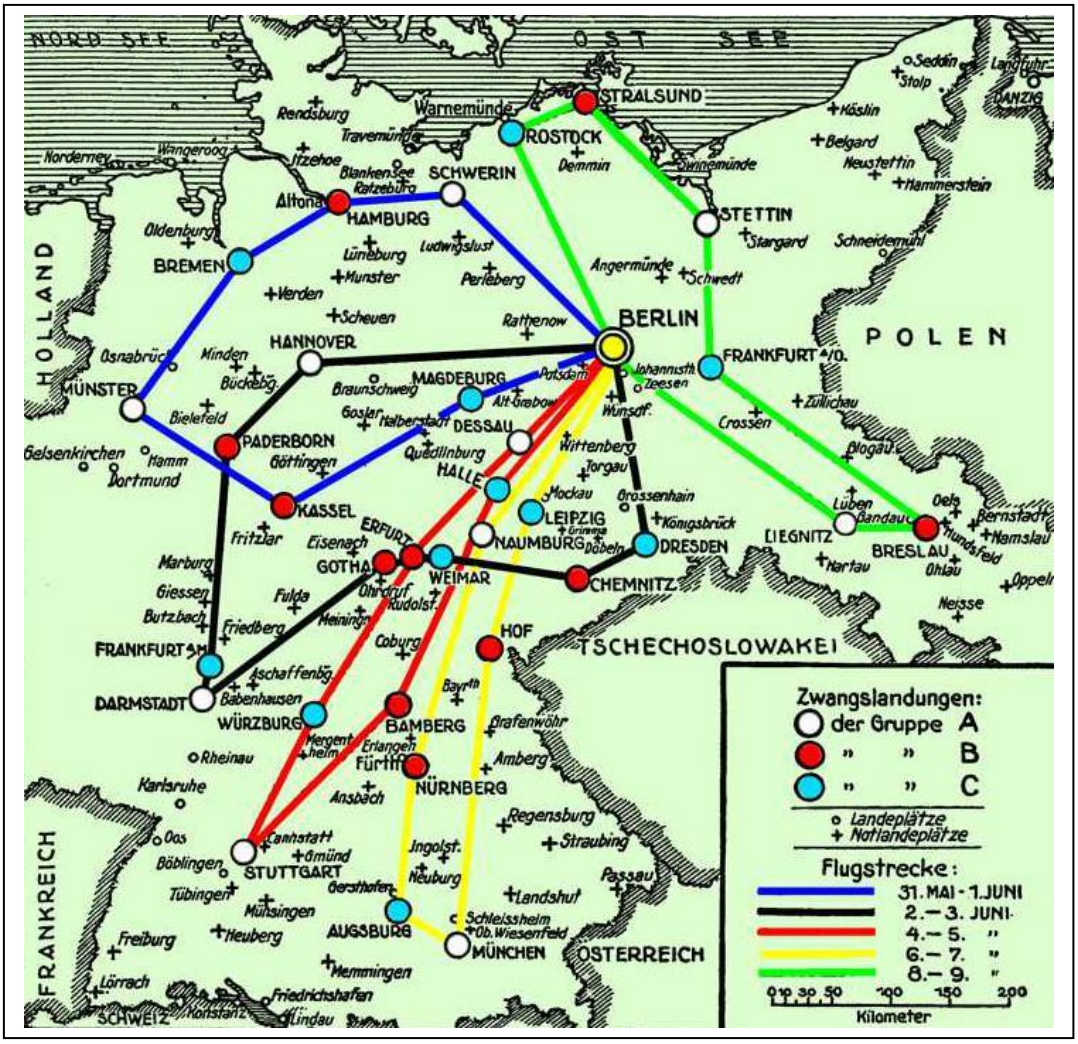


Verlauf der Flugroute für den Überlandflug rund um Oberfranken. Start- und Zielpunkt war Bamberg. Der gestrichelte Abschnitt von Bamberg nach Forchheim diente nur für den sog. Staffettenflug und hatte mit dem Überland-Rundkurs nichts zu tun.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Deutscher Rundflug 1925

Dieser Wettbewerb stellte das größte flugsportliche Ereignis des Jahres 1925 dar. Start- und Zielplatz war jeweils Berlin. Von dort aus waren im Zeitraum 31. Mai bis 9.Juni insgesamt 5 Streckenflüge („Schleifen“) zu absolvieren, die nacheinander alle deutschen Länder berührten und zusammengerechnet etwa 5.300 km ausmachten. Die Preisgelder summierten sich auf 300.000 Mark (B.Z.-Preis der Lüfte, Boelcke-Preis und Otto-Lilienthal-Preis) und entsprechend hoch war die Zahl der Teilnehmer. Entsprechend ihrer Motorstärke wurden die Flugzeuge den Gruppen A, B oder C zugeordnet, wobei C die stärkste Kategorie (über 80 PS) darstellte.



Der „Deutsche Rundflug 1925“ war der größte Flugwettbewerb in Deutschland seit dem Ende des Ersten Weltkriegs.
Er bestand aus fünf verschiedenen Rundstrecken über dem Deutschen Reich. Start- und Zielpunkt war jeweils Berlin. Die gesamte Streckenlänge betrug 5.300 km und mußte im Zeitraum 31. Mai bis 9. Juni durchflogen werden.
Die Wettbewerbs-Flugzeuge waren entsprechend ihrer Motorstärke in drei Gruppen unterteilt (A, B oder C), welche unterschiedlich hohe Anforderungen erfüllen mußten.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Unter den 91 gemeldeten Wettbewerbern befanden sich 6 Flugzeuge der Sportflug GmbH sowie 2 weitere, von Sportflug-Piloten gesteuerte Maschinen. Es handelte sich um:

Kennzeichen	Flugzeugtyp	gemeldet von	Pilot
D-620	Udet U 7 Kolibri	Unterfränkische Sportflug GmbH, Würzburg	Heinrich Nopitsch
D-622	Klemm L 21	F.W. Siebel	Friedrich W. Siebel
D-660	Udet U 10	Udet Flugzeugbau	Carl Hochmuth
D-663	Heinkel HD 32	Sportflug GmbH, Berlin	Dr. Günther Ziegler
D-676	Heinkel HD 21	Sportflug GmbH, Berlin	Egloff Frhr. von Freyberg
D-685	Heinkel HD 21	Sportflug GmbH, Hannover	Martin Zander
D-686	Heinkel HD 21	Stettiner Sportflug GmbH	Karl Friedrich Roeder
D-691	Heinkel HD 21	Luftreederei Magdeburg	Werner Junck

Heinrich Nopitsch hatte mit dem kleinen Udet-Leichtflugzeug wenig Glück: Motorprobleme zwangen ihn schon kurz nach dem Start zur ersten Schleife am 31.5. zu zwei Notlandungen, einmal beim Bahnhof Groß-Lichterfelde-Süd und zum anderen in der Nähe von Potsdam, wobei das Fahrgestell der Maschine zu Bruch ging. Die D-620 wurde zum Flughafen Tempelhof verladen und erhielt dort ein neues Fahrwerk. Am 4.6. konnte Nopitsch zur dritten Schleife starten, kam aber nur bis Fulda, weil der englische ABC „Scorpion"-Motor erneut streikte. Zwei Tage später ging es von Fulda aus direkt in die vierte Rundflug-Schleife nach Nürnberg/Fürth. Bei der vorgeschriebenen Zwischenlandung im Flughafen Fürth erwischte eine heftige Bodenböe die kleine Maschine und warf sie aus der Bahn. Das Ergebnis war ein schwerer Bruch. Nopitsch blieb zum Glück bis auf eine kleine Fleischwunde unverletzt, mußte aber aufgeben.

Nicht viel besser erging es Friedrich Siebel auf dem kleinen zweimotorigen Klemm-Hochdecker L 21. Er war zwar am 31.5. pünktlich in Berlin am Start, mußte aber schon nach wenigen Flugminuten in der Nähe des Flughafens Tempelhof notlanden. Erst am 6. Juni war seine Maschine wieder flugklar, sodaß er wenigstens die vierte Schleife des Rundflugs komplett zurücklegen konnte. Mit diesem Ergebnis rangierte Siebel in seiner Flugzeugklasse A allerdings unter „ferner liefen".

Carl Hochmuth war dagegen das Glück hold: Mit seinem Udet-Tiefdecker U 10 absolvierte er störungsfrei in hervorragender Zeit den gesamten Rundflug-Parcours und erreichte damit den ersten Platz in der Gruppe B.

Dr. Günther Ziegler, Prokurist in der Sportflug-Zentrale, kam mit seiner Heinkel HD 32 in der ersten Rundflug-Schleife nur bis Münster, ging dann am 1. Juni direkt in die zweite Schleife über und blieb in Hannover erneut liegen. Zwei Tage später flog er über Paderborn wieder nach Berlin zurück. Den dritten Rundkurs mußte Ziegler vollkommen auslassen, die beiden letzten Schleifen absolvierte er dagegen komplett innerhalb der vorgegebenen Zeit. Alles in allem legte er 2.600 km zurück, also gerade die Hälfte der Gesamtdistanz, und konnte sich damit in der Endwertung nicht plazieren.

Die zweite Heinkel-Maschine der Sportflug GmbH Berlin, die HD 21 D-676 gesteuert von dem Reichswehr-Hauptmann Egloff Frhr. von Freyberg-Eisenberg-Allmendingen, schnitt deutlich besser ab. Sie absolvierte die Rundflug-Schleifen 1, 2 und 5 einwandfrei. In der dritten Schleife mußte von Freyberg am 5.Juni wegen Motordefekts in Bamberg notlanden, flog von dort am nächsten Tag nach Nürnberg und ging damit unmittelbar in die vierte Schleife über. Insgesamt schaffte er immerhin rund 4.300 km Flugstrecke, für eine Plazierung reichte es allerdings auch bei ihm nicht.

Martin Zander schaffte mit seiner HD 21 D-685 störungsfrei die Gesamtstrecke von 5.300 km und errang in der Flugzeugklasse C den 11. Platz.

Karl Friedrich Roeder hatte dagegen Pech: Auf der zweiten Schleife mußte er am 2. Juni bei Friedberg (nördlich von Frankfurt/Main) notlanden, weil der Motor seiner Maschine kein Benzin mehr erhielt – die Treibstoffleitung war verstopft. Bei der Landung brach die rechte Fahrgestellhälfte, sodaß an einen Weiterflug nicht zu denken war. Die Maschine wurde zum Flughafen Frankfurt-Rebstock transportiert, und nach erfolgter Reparatur startete Roeder am 4.6. morgens in Richtung Karlsruhe, um dort direkt in die dritte Schleife überzugehen. Das Pech blieb ihm aber auf den Fersen, die nächste Notlandung war nach kaum mehr als einer Viertelstunde Flugzeit in Darmstadt fällig. Schließlich gelang es ihm, am gleichen Tag wenigstens noch bis Karlsruhe zu kommen. Hier war zunächst eine gründliche Motorreparatur angesagt, sodaß Roeder sich erst am 5. Juni auf die nächste Zwischenetappe nach Stuttgart begeben konnte. Unterwegs gab es erneute Probleme mit dem Triebwerk, die ihn schließlich zur Aufgabe zwangen.

Als zweitbester unter den Sportflug-Piloten schnitt Werner Junck ab. Er durchflog in der vorgegebenen Zeit problemlos alle fünf Schleifen und landete in der Endwertung der Gruppe C auf dem 10. Platz.

Insgesamt betrachtet verlief der Deutsche Rundflug für die Sportflug-Organisation nicht gerade gut, aber das lag weniger an den Piloten als vielmehr an dem Flugzeugmaterial bzw. den eingebauten Motoren. Von den eigenen Maschinen erwies sich nur die Heinkel HD 21 als einigermaßen zuverlässig, alle anderen hatten mit technischen Problemen zu kämpfen und dadurch keine Chancen auf eine Plazierung.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

(oben): Typisches Bild vom Deutschen Rundflug 1925 in Berlin-Tempelhof. Links steht die Caspar CT 2 D-683 (Pilot Gerhard Hubrich), dahinter ist noch das Leitwerk der Heinkel HD 21 D-691 (Pilot Werner Junck) zu erkennen. Im Vordergrund rechts „verschnauft" sich die Albatros L 69 D-684 (Pilot Kurt Student).

(oben): Friedrich Siebel, Mitgeschäftsführer der Sportflug GmbH, saß am Steuer der zweimotorigen Klemm L 22 D-622.
(unten): Die Heinkel HD 21 D-691 gehörte der Luftreederei Magdeburg und wurde von Werner Junck geflogen.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Internationaler Flugwettbewerb München 1925

Vom 12. bis 14. September 1925 fand auf dem Flugplatz Schleißheim (bei München) ein Flugwettbewerb statt, der insgesamt 10 verschiedene Disziplinen beinhaltete. Dazu zählten Höhenflüge, Ziellandungen, Geschwindigkeitsflüge, Geschicklichkeitswettbewerb, Hindernis-Ziellandung, Angelflug (Aufnehmen eines Nachrichtenbeutels im Fluge), Stafettenflug und Kunstfliegen. Einige dieser Disziplinen waren ausschließlich Jungfliegern vor-behalten.

Die Bewerberliste umfaßte 41 Nennungen, von denen aber nur 28 Flugzeuge am Start erschienen. Die Sportflug GmbH hatte insgesamt 12 Maschinen gemeldet, von denen dann 8 Stück tatsächlich antraten. Die Zahl der teilnehmenden Piloten war größer, weil in manchen Fällen ein und dasselbe Flugzeug in verschiedenen Disziplinen von unterschiedlichen Flugzeugführern gesteuert wurde.

Kennzeichen	Flugzeugtyp	gemeldet von	Wettb.-Nr.	Pilot
D-330	Udet U 6	Sportflug GmbH, München	18	Hochmuth
D-459	Udet U 10	Sportflug Würzburg	36	Huber
D-513	Dietrich DP II a	Sportflug Bamberg	14	von Conta
D-518	Udet U 10	Sportflug München	17	Hochmuth
D-537	Aero-Sport I	Luftreederei Magdeburg	5	v. L'Estocq, Ullbricht
D-595	Dietrich DS I	Sportflug Fürth	10	Maier, Haubner
?	Udet U 7 Kolibri	Sportflug Würzburg	39	Dittmar
D-676	Heinkel HD 21	Sportflug Hannover	13	Muschik, Rickleffs
D-779	Messerschmitt M 17	Messerschmitt Flugzeugbau, Bamberg	33	C. Croneiß, Th. Croneiß

Carl Hochmuth, Josef Huber, Willi Maier, Karl und Theo Croneiß sowie Eberhard von Conta sind bereits aus den vorangegangenen Kapiteln hinreichend bekannt. Die übrigen in der Tabelle genannten Teilnehmer waren fortgeschrittene Flugschüler bzw. Jungflieger bei den jeweiligen Sportflug-Gesellschaften: Christoph von L'Estocq und Gerhard Ullbricht in Magdeburg, Anton Haubner in Fürth, Edgar Dittmar in Würzburg, Erhard Muschik und W. Rickleffs in Hannover.

Auf die Ergebnisse in den Einzeldisziplinen näher einzugehen, würde an dieser Stelle zu weit führen. Herausragend war der Sieg im Höhenflug und beim Geschwindigkeitsflug, den Carl Croneiß auf der kleinen Messerschmitt M 17 errang. Ebenso bemerkenswert waren aber auch der zweite und dritte Platz im Höhenflug für Jungflieger, den Muschik und von L'Estocq erzielten, der zweite und vierte Preis im Angelflug für von Conta und Hochmuth sowie die jeweils vierten Plätze von Maier (Geschicklichkeitsflug), Huber (Hindernis-Ziellandung) und Haubner (Orientierungsflug für Jungflieger). Einen Trostpreis von 500 Mark erhielt Dittmar für besondere Leistungen.

(oben): Carl Croneiß belegte mit der Messerschmitt M 17 D-779 in den Disziplinen „Höhenflug" und „Geschwindigkeitsflug" jeweils den ersten Platz.

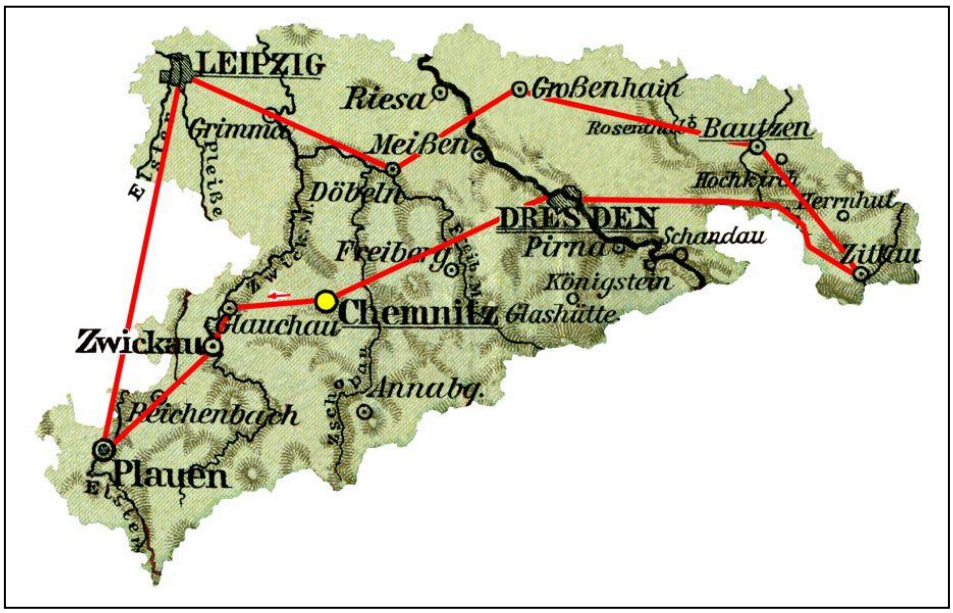
(rechts: Titelseite des Programmheftes für den Flugwettbewerb München 1925.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Sachsenrundflug 1925

Wenige Tage nach dem Münchener Flugwettbewerb begann ein weiteres Flugereignis des Jahres 1925, nämlich der Sachsenrundflug, der am Wochenende 19./20. September stattfand. Start und Zielpunkt war Chemnitz, ein 515 km langer Rundkurs führte über alle Bezirke des Freistaates. Die Flugzeuge wurden nach ihrer Motorleistung in die Klassen A bis D aufgeteilt, wobei D die stärkste Kategorie (bis 140 PS) darstellte. Die Gruppe A mußte den Rundkurs einmal durchfliegen, die Gruppen B und C zweimal, die Flugzeuge der Gruppe D sogar dreimal.

Die Nennungsliste umfaßte insgesamt 33 Flugzeuge, von denen 20 in Chemnitz am Start erschienen. Die Sportflug GmbH war lediglich mit einem Teilnehmer vertreten, nämlich dem Leiter der Sportflug GmbH Hannover, Martin Zander, auf der Heinkel HD 21 mit dem Kennzeichen D-685. Leider war ihm im Wettbewerb kein Glück beschieden: Zander erreichte den ersten Zwangslandeplatz Plauen als zweiter Flieger, wartete die vorgeschriebenen 15 Minuten Aufenthalt ab und ging wieder an den Start. Aber mitten in seinen Startanlauf hinein landete die Dietrich DP II a, D-753, Pilot Paul Knopf, und stieß mit ihrem Flügel gegen das Tragdeck der gerade im Abheben befindlichen Heinkel-Maschine. Zanders HD 21 wurde durch den Anprall aus dem Kurs geschleudert und bohrte sich mit voller Fahrt in den Sand des Plauener Flugplatzes. Zum Glück kam keiner der beiden Piloten bei dem Unfall zu Schaden, aber die Beschädigungen an den Flugzeugen waren so erheblich, daß beide aufgeben mußten.



(oben): Verlauf der Flugroute für den Überlandflug rund um Sachsen im Jahr 1925.

(unten): Die Heinkel HD 21 D-685, aufgenommen zu Beginn des Sachsenrundflugs 1925. Vor der Maschine steht rechts Pilot Major a.D. Martin Zander, links Begleiter Wessler. Die verkehrte Bildbeschriftung wurde vermutlich erst später aufgebracht und muß richtig lauten: Sachsenflug 19.9.1925.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Süddeutschlandflug 1926

Im Zeitraum 30. Mai bis 6. Juni 1926 veranstalteten die Luftfahrtvereine der Südwestgruppe des DLV den „Süddeutschlandflug“. Vom 30.05. – 04.06. fand eine sog. technische Vorprüfung aller teilnehmenden Flugzeuge in Mannheim statt. Dabei wurden der Benzinverbrauch, das Leergewicht, die maximale Nutzlast auf Kurzstrecken und die Höchstgeschwindigkeit gemessen sowie nach bestimmten Kriterien die Betriebsbereitschaft und die Startfähigkeit festgestellt und bewertet. Am 5. und 6. Juni schlossen sich dann zwei Streckenflüge an, die über die heutigen Bundesländer Baden-Württemberg, Bayern und Hessen hinwegführten und jeweils etwa 1.100 km umfaßten. Start- und Zielpunkt war Mannheim.

Insgesamt gingen 27 Bewerbungen ein, davon durchliefen 21 Flugzeuge die technische Vorprüfung und galten als „abgenommen“, d.h. durften am Streckenflug teilnehmen. Eine Maschine flog außer Konkurrenz mit, weil sie zu spät in Mannheim eingetroffen war.

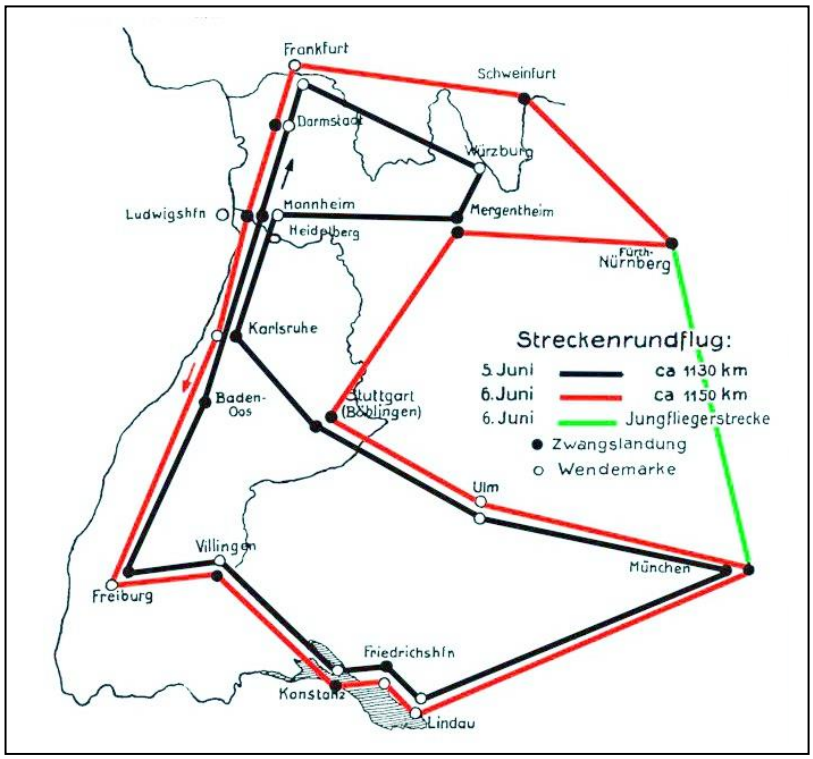
Die Sportflug GmbH war mit 3 Nennungen vertreten, von denen schließlich zwei Flugzeuge am Wettbewerb teilnahmen:

Kennzeichen	Flugzeugtyp	gemeldet von	Wettb.Nr.	Pilot
D-779	Messerschmitt M 17	Sportflug Fürth	19	Wilhelm Maier
D-847	Udet U 10	Sportflug München	22	Rudolf Schonger

Willi Maier hatte aus unbekannten Gründen seine M 17 nicht der technischen Vorprüfung unterzogen, sodaß er aus diesem Wettbewerbsteil keine Gutpunkte mitbrachte. Dann ereilte seine und noch eine weitere teilnehmende Messerschmitt M 17 am Vorabend des Streckenfluges das Pech, daß die DVL eine Flugsperre verhängte, weil der in Mannheim anwesende DVL-Ingenieur am Höhenleitwerk konstruktive Mängel festgestellt hatte. Als am 5. Juni um 5 Uhr morgens die ersten Flugzeuge auf Strecke gingen, mußten die beiden M 17 zunächst am Boden bleiben. Erst nach erfolgter Änderung des Höhenleitwerks und anschließenden Probeflügen wurde das Startverbot aufgehoben, sodaß Maier gegen 14.30 Uhr endlich den Streckenflug antreten konnte. Aufgrund der fortgeschrittenen Tageszeit schaffte er nur einen Teilabschnitt und übernachtete in Karlsruhe. Am folgenden Morgen ging es weiter nach Stuttgart, wo die M 17 bei der Landung leider Achsenbruch erlitt. Eine Reserveachse befand sich zwar an Bord der Maschine, aber die Reparatur war mit eigenen Mitteln nicht zu bewerkstelligen, deshalb mußte Maier gemäß Reglement aus dem Wettbewerb ausscheiden.

Rudolf Schonger widerfuhr ein ähnliches Mißgeschick. Seine Udet U 10 hatte in der technischen Vorprüfung ganz passabel abgeschnitten. Auch der erste Streckenflugtag, also der 5. Juni, lief zunächst recht gut: Schonger umflog auf dem Rückweg von Frankfurt – Würzburg – Mergentheim als erster die Wendemarke in Mannheim. Kurze Zeit später mußte er aber wegen eines Ölrohrbruchs bei Linkenheim (nördlich von Karlsruhe) herunter. Die Landung ging glatt vonstatten, und es gelang ihm auch, den Schaden mit Hilfe einer Lötlampe auszubessern – leider entstammte diese Lötlampe nicht dem eigenen Bordwerkzeug sondern war von hilfreichen Anwohnern ausgeliehen. Damit hatte Schonger gegen die Wettbewerbsregeln verstoßen und mußte ausscheiden. Trotzdem flog er die Strecke außer Konkurrenz zu Ende und landete immerhin als Achter im Zielort Mannheim.

Weitere überregionale Wettbewerbe fanden nicht mehr statt, an denen die Sportflug GmbH hätte teilnehmen können, bevor sie in Liquidation ging.



Werbeplakat und Streckenkarte Süddeutschlandflug 1926

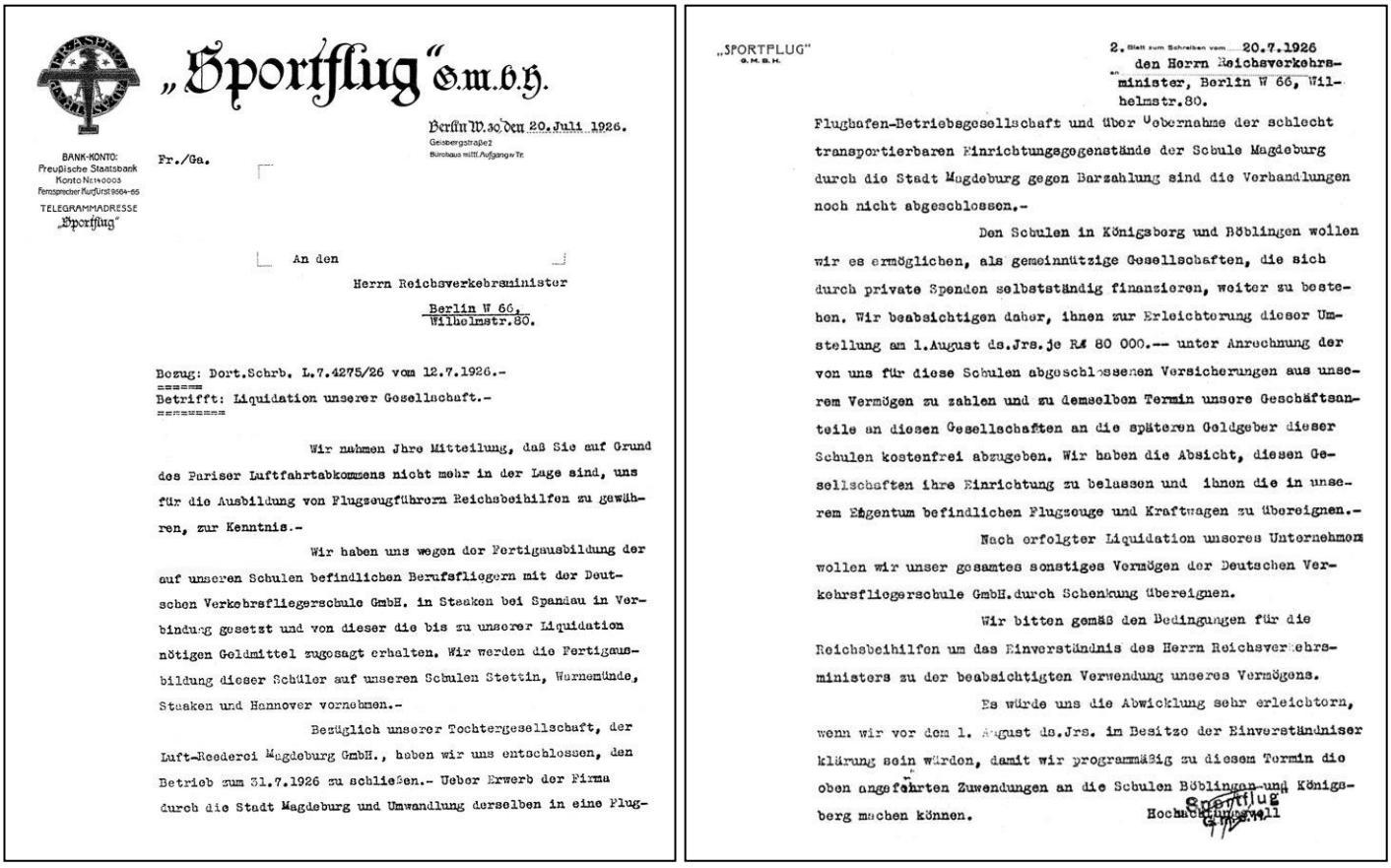
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Auflösung der Sportflug-Organisation

Mit Datum 20.7.1926 gab die Sportflug GmbH in einem Schreiben an das RVM unter dem Betreff „Liquidation unserer Gesellschaft“ folgende Abwicklungsplanung bekannt:

„Wir haben uns wegen der Fertigausbildung der auf unseren Schulen befindlichen Berufsflieger mit der Deutschen Verkehrsfliegerschule GmbH in Staaken in Verbindung gesetzt und von dieser die bis zu unserer Liquidation nötigen Geldmittel zugesagt erhalten. Wir werden die Fertigausbildung dieser Schüler auf unseren Schulen Stettin, Warnemünde, Staaken und Hannover vornehmen.
Bezüglich unserer Tochtergesellschaft, der Luft-Reederei Magdeburg GmbH, haben wir uns entschlossen, den Betrieb zum 31.7.1926 zu schließen...
Den Schulen in Königsberg und Böblingen wollen wir es ermöglichen, als gemeinnützige Gesellschaften, die sich durch private Spenden selbständig finanzieren, weiter zu bestehen. Wir beabsichtigen daher, ... am 1. August des Jahres ... unsere Geschäftsanteile an diesen Gesellschaften an die späteren Geldgeber dieser Schulen kostenfrei abzugeben. Wir haben die Absicht, diesen Gesellschaften ihre Einrichtung zu belassen und ihnen die in unserem Eigentum befindlichen Flugzeuge und Kraftwagen zu übereignen.
Nach erfolgter Liquidation unseres Unternehmens wollen wir unser gesamtes sonstiges Vermögen der Deutschen Verkehrsfliegerschule GmbH durch Schenkung übereignen.“

Nach diesem Plan wurde die Liquidation der Sportflug GmbH, Berlin, dann auch im Wesentlichen abgewickelt.



„Sportflug“ G.m.b.H.

Berlin W.30 den 20. Juli 1926.
Geisbergstraße 2
Bürohaus mittl. Aufgang v. Tr.

BANK-KONTO:
Preußische Staatsbank
Konto Nr. 140003
Fernsprecher Kurfürst 9664-66
TELEGRAMMADRESSE
„Sportflug“

Fr./Ga.

An den
Herrn Reichsverkehrsminister
Berlin W 66,
Wilhelmstr. 80.

Bezug: Dort.Schrb. L.7.4275/26 vom 12.7.1926.-
Betrifft: Liquidation unserer Gesellschaft.-

Wir nahmen Ihre Mitteilung, daß Sie auf Grund des Pariser Luftfahrtabkommens nicht mehr in der Lage sind, uns für die Ausbildung von Flugzeugführern Reichsbeihilfen zu gewähren, zur Kenntnis.-

Wir haben uns wegen der Fertigausbildung der auf unseren Schulen befindlichen Berufsfliegern mit der Deutschen Verkehrsfliegerschule GmbH. in Staaken bei Spandau in Verbindung gesetzt und von dieser die bis zu unserer Liquidation nötigen Geldmittel zugesagt erhalten. Wir werden die Fertigausbildung dieser Schüler auf unseren Schulen Stettin, Warnemünde, Staaken und Hannover vornehmen.-

Bezüglich unserer Tochtergesellschaft, der Luft-Reederei Magdeburg GmbH., haben wir uns entschlossen, den Betrieb zum 31.7.1926 zu schließen.- Ueber Erwerb der Firma durch die Stadt Magdeburg und Umwandlung derselben in eine Flug-

„SPORTFLUG“ G.M.B.H.

2. Blatt zum Schreiben vom 20.7.1926
den Herrn Reichsverkehrsminister, Berlin W 66, Wilhelmstr.80.

Flughafen-Betriebsgesellschaft und über Uebernahme der schlecht transportierbaren Einrichtungsgegenstände der Schule Magdeburg durch die Stadt Magdeburg gegen Barzahlung sind die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen.-

Den Schulen in Königsberg und Böblingen wollen wir es ermöglichen, als gemeinnützige Gesellschaften, die sich durch private Spenden selbstständig finanzieren, weiter zu bestehen. Wir beabsichtigen daher, ihnen zur Erleichterung dieser Umstellung am 1.August ds.Jrs. je RM 80 000.-- unter Anrechnung der von uns für diese Schulen abgeschlossenen Versicherungen aus unserem Vermögen zu zahlen und zu demselben Termin unsere Geschäftsanteile an diesen Gesellschaften an die späteren Geldgeber dieser Schulen kostenfrei abzugeben. Wir haben die Absicht, diesen Gesellschaften ihre Einrichtung zu belassen und ihnen die in unserem Eigentum befindlichen Flugzeuge und Kraftwagen zu übereignen.-

Nach erfolgter Liquidation unseres Unternehmens wollen wir unser gesamtes sonstiges Vermögen der Deutschen Verkehrsfliegerschule GmbH. durch Schenkung übereignen.

Wir bitten gemäß den Bedingungen für die Reichsbeihilfen um das Einverständnis des Herrn Reichsverkehrsministers zu der beabsichtigten Verwendung unseres Vermögens.

Es würde uns die Abwicklung sehr erleichtern, wenn wir vor dem 1. August ds.Jrs. im Besitze der Einverständniserklärung sein würden, damit wir programmäßig zu diesem Termin die oben angeführten Zuwendungen an die Schulen Böblingen und Königsberg machen können.

Hochachtungsvoll
Sportflug G.m.b.H.

Brief der Sportflug GmbH vom 20.7.1926 an das Reichsverkehrsministerium betr. Liquidation.

Ähnliche Überlegungen stellte man bei der Bayerischen Sportflug GmbH an. Nachdem am 4.6.1926 in einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung noch das Ziel formuliert worden war, bei den maßgeblichen Reichsstellen zu erreichen, daß Bayern mit dem Betrieb von Verkehrs-Anfängerschulen in Würzburg und Schleißheim beauftragt werden sollte, mußte man in der Folgezeit die Forderungen deutlich zurückschrauben: In der bereits erwähnten Besprechung am 16.6.1926 über die Neuorganisation der Sportfliegerschulen in Bayern, an der auch Oberregierungsrat Geyer vom RVM teilnahm, war nur noch die Rede von der Errichtung einer Verkehrs-Anfängerschule in Schleißheim. Für die Unterfränkische Sportflug GmbH in Würzburg sollte nunmehr angestrebt werden, sie mit Privatmitteln (die durch eine besondere Werbeorganisation aufzubringen waren) als Sportfliegerschule weiter zu betreiben.

In den folgenden Monaten konnte zwischen dem Bayerischen Handelsministerium und dem RVM soweit Übereinstimmung erzielt werden, daß die Nutzung des Platzes Schleißheim durch eine neu zu errichtende DVS-Zweigstelle gesichert war. Meinungsverschiedenheiten gab es aber nach wie vor über die Art der Schleißheimer Schule: Während Bayern weiterhin

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

eine Anfängerschule anstrebte, plante das Reich die Einrichtung einer Kunstfliegerschule in Schleißheim. Die vom RVM vorgesehene Anfängerschule sollte in jedem Fall in Staaken beheimatet werden.

Als Kompromiß schlug das RVM vor, an der künftigen DVS Schleißheim nicht nur die deutsche Kunstflug-Ausbildung zu konzentrieren sondern dort auch allgemeine Fortgeschrittenen-Schulung zu betreiben (die ursprünglich als „zweites Standbein" für Staaken vorgesehen war). Im September 1926 war die Meinungsbildung in Bayern soweit fortgeschritten, daß man zu einer Annahme des RVM-Kompromißvorschlags neigte. Andernfalls bestand nämlich die Gefahr, daß Schleißheim im Rahmen der neuen Reichsorganisation vollkommen unberücksichtigt bleiben würde. Daher stimmte die Bayerische Sportflug GmbH auch dem Vorhaben zu, im Laufe des Monats Oktober 1926 die Sportflug GmbH Hannover mit ihrem gesamten Betrieb nach Schleißheim zu verlegen.

Trotzdem gab es noch strittige Punkte, wobei es in erster Linie um die Übernahme des Personals der Oberbayerischen Sportflug GmbH und um den bayerischen Einfluß auf die künftige DVS Schleißheim ging. Bis hier eine Übereinkunft erzielt war, beließ die Bayerische Sportflug (in Abstimmung mit dem bayerischen Handelsministerium) zunächst einmal alles beim alten, d.h. die Oberbayerische Sportflug GmbH hielt bis auf weiteres ihren Betrieb voll aufrecht. So entstand ab Ende Oktober die kuriose Situation, daß auf ein und demselben Platz zwei Sportflug-Schulen nebeneinander tätig waren. Erst im November 1926 kam es zu einer Einigung zwischen Bayern und dem Reich, so daß zum 1.1.1927 die Deutsche Verkehrsflieger-Schule GmbH, Zweigstelle Schleißheim formal errichtet werden konnte. Sowohl Oberbayerische Sportflug GmbH als auch Sportflug GmbH Hannover brachten ihren kompletten Geschäftsbetrieb einschließlich aller Sachanlagen und fast ihr gesamtes Personal in die neue Gesellschaft ein. Zum Leiter der DVS Schleißheim wurde Martin Zander berufen, der bisherige Geschäftsführer der Hannoveraner Sportflugschule.

Die Oberbayerische Sportflug GmbH blieb als Firmenmantel vorläufig bestehen. Erst am 8.2.1927 wurde in einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung der Beschluß gefaßt, die Gesellschaft zu liquidieren. Die endgültige Auflösung fand entsprechend den gesetzlichen Vorschriften ein Jahr später statt; so lange war die Gesellschaft auf dem Papier noch existent, wenn auch mit dem Zusatz „i. Li." (in Liquidation).

Von den der Sportflug GmbH, Berlin, unterstellten Schulen schloß – wie in der Planung vorgesehen – als erste die Luftreederei Magdeburg zum 31.7.1926 ihre Pforten. Der größte Teil des Inventars und der Flugzeuge wurde nach Staaken zur dortigen Sportflug-Filiale überführt, auch das meiste Personal übersiedelte nach Staaken. Während des Umzugs erlitt Geschäftsführer Georg Meyer auf einer Dienstfahrt einen schweren Motorradunfall und verstarb am 15.9.1926.

Die Luftreederei Magdeburg GmbH ging nicht in Liquidation, sondern blieb als Gesellschaft bestehen. Sämtliche Geschäftsanteile wurden von der Stadt Magdeburg übernommen, ebenso das schwer transportierbare Inventar der Schule. Anschließend wandelte man die Firma in eine Betriebsgesellschaft für den Verkehrslandeplatz Krakauer Anger um, wobei der Name erhalten blieb.

Die Abwicklungsplanung der Berliner Sportflug-Zentrale hatte im nächsten Schritt vorgesehen, die Schulen Königsberg und Böblingen in gemeinnützige Gesellschaften umzuwandeln. Zum 1. August 1926 sollten die Anteile der Sportflug GmbH an diesen Gesellschaften kostenlos einer noch zu bestimmenden Trägerorganisation übereignet werden. Dazu gehörte auch das gesamte Inventar einschließlich der Flugzeuge und Kraftwagen. Das Problem war nur, eine geeignete Trägerorganisation zu finden, die ausreichend Gewähr bot, daß die ihr überlassenen Schulen ordnungsgemäß weiterbetrieben wurden und langfristig Bestand haben würden.

Es stellte sich bald heraus, daß der vorgesehene Termin 1.8.1926 viel zu optimistisch war. Tatsächlich dauerte es noch mehrere Monate, bis eine zufriedenstellende Lösung erreicht war. Wie diese Lösung aussah, darüber wird im folgenden Kapitel „Die Deutsche Luftfahrt GmbH" berichtet.

Der Rest der Sportflug-Organisation, also die Sportflug GmbH in Berlin sowie die Tochtergesellschaften in Staaken, Stettin und Warnemünde, trat im Laufe des Dezember 1926 in Liquidation. Den Anfang machte die Berliner Zentrale am 1.12.1926; zum Liquidator wurde ihr bisheriger Geschäftsführer Hermann Fricke bestellt. Es folgte die Flugsportschule Staaken GmbH in der ersten oder zweiten Dezemberwoche (am 15.12. führte sie bereits den Zusatz „i. Liqu."). Hinsichtlich der Stettiner Sportflug GmbH fehlen zwar entsprechende Unterlagen, aber man kann davon ausgehen, daß sie ebenso wie die anderen genannten Sportflug-Gesellschaften im Laufe des Dezember in Liquidation ging. Und schließlich wurde am 28.12.1926 der Liquidationsbeschluß für die Seeflug GmbH in das Handelsregister eingetragen, mit ihrem bisherigen Geschäftsführer Konrad Goltz als Liquidator. Es ist anzunehmen, daß in Staaken und Stettin gleichfalls die Geschäftsführer zu Liquidatoren bestellt wurden, eine definitive Bestätigung fehlt allerdings.

In Stettin und Warnemünde wurden der gesamte Geschäftsbetrieb einschließlich aller Sachanlagen und zumindest ein Teil des Personals in die neu errichteten DVS-Zweigstellen Stettin bzw. Warnemünde eingebracht, die offiziell zum 1. Januar 1927 ihre Tätigkeit aufnahmen. In Staaken erfolgte die Überleitung in die dortige, bereits seit 1925 existierende DVS-Zweigstelle; die Aufgabenstellung der DVS Staaken erweiterte sich dadurch um die Anfängerausbildung.

Das Vermögen der Sportflug GmbH, Berlin, wurde mit Zustimmung des RVM und des preußischen Ministeriums für Handel und Gewerbe durch Schenkung der DVS-Zentrale in Berlin übereignet. Wann die Abwicklung endgültig abgeschlossen war und die Gesellschaft formal aufgelöst wurde, konnte nicht in Erfahrung gebracht werden. Im April 1929 existierte sie jedenfalls noch, wie eine Unfallanzeige der Polizeiflugwache Osnabrück vom 6.4.1929 beweist: Hierin wurde für die Dietrich

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

DP II a, D-363, als Eigentümer „Sportflug GmbH in Liquidation“ genannt, während der Ring der Flieger e.V. Osnabrück als Halter fungierte.

Die Bayerische Sportflug GmbH trat am 9.2.1927 in Liquidation, zum Liquidator wurde der bisherige Geschäftsführer Albert Vierling bestellt. Am 1.6.1927 schloß man das Büro der Gesellschaft. Ihre endgültige Auflösung erfolgte im Frühjahr 1928. Der Liquidationserlös wurde nicht an die Gesellschafter ausgeschüttet, sondern – zusammen mit dem Erlös aus der Auflösung der Oberbayerischen Sportflug GmbH – auf die Unterfränkische Sportflug GmbH übertragen.

Die Sportflug-Filiale in Würzburg war nämlich, wie von der Bayerischen Staatsregierung vorgesehen, als eigenständige Gesellschaft bestehengeblieben und fungierte weiterhin als Sportfliegerschule. Ebenso wie die Schulen in Böblingen und Königsberg hatte sie allerdings eine neue Eigentümerstruktur bekommen. Näheres dazu findet sich in dem schon erwähnten, folgenden Kapitel „Die Deutsche Luftfahrt GmbH“.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Deutsche Luftfahrt GmbH

Das eigentliche Problem, das eine Fortführung der drei Sportflug-Schulen Böblingen, Königsberg und Würzburg so schwierig machte, bestand darin, für eine Deckung der laufenden Betriebskosten zu sorgen. Die wirtschaftlichen Aussichten für Fliegerschulen waren in Deutschland 1926 alles andere als rosig. Die zweijährige Praxis der Sportflug GmbH hatte gezeigt, daß man kaum mit zahlungskräftigen Schülern rechnen konnte. Staatliche Subventionen waren gemäß den Pariser Vereinbarungen künftig verboten, also mußten die drei Schulen allein über private Spenden und andere Zuwendungen finanziert werden.

Bereits kurze Zeit nach Bekanntwerden der Pariser Luftfahrtvereinbarungen und ihrer Auswirkungen waren auf örtlicher Ebene erste Initiativen entstanden, die sich zum Ziel gesetzt hatten, Spendengelder einzuwerben und damit die Fortsetzung des Schulbetriebs zu sichern. So wurde im Juni 1926 in Württemberg der „Württembergische Luftfahrt-Verband e.V." ins Leben gerufen, dessen vornehmlicher Zweck die Erhaltung der Fliegerschule Böblingen war. In Bayern faßte die schon im Kapitel „Der besondere Weg in Bayern" erwähnte „Hauptarbeitsgemeinschaft zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik in Bayern e.V." (HAG) den Beschluß, einen besonderen Werbeverein zu schaffen, um die benötigten Mittel für den Weiterbetrieb der Fliegerschule in Würzburg zu sammeln. Nach gründlicher Vorbereitung wurde dieser unter dem Namen „Bayerischer Luftverein e.V." am 16.12.1926 in München gegründet. Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß auch in Rheinland-Westfalen mit Unterstützung einiger regionaler DLV-Gruppierungen ein entsprechender Förderverein aus der Taufe gehoben wurde – unter dem schönen Namen „Beitragsgemeinschaft zur Förderung der fliegerischen Interessen in Rheinland und Westfalen e.V."

Trotz dieser erfreulichen Ansätze war aber klar, daß die örtlichen Spendenmittel nicht ausreichen würden, um die volle Finanzierung der genannten Flugschulen zu sichern. Ein solches Betreiberkonzept hatte nur Aussicht auf Erfolg, wenn man die Werbung auf das ganze Reich ausdehnte und überall in Deutschland Spenden sammelte. Hierzu bedurfte es natürlich einer deutschlandweit tätigen Organisation – und damit kam der Deutsche Luftfahrt-Verband (DLV) ins Spiel, die Dachorganisation der meisten im Deutschen Reich tätigen Luftfahrtvereine. Der DLV schien auch am ehesten als künftiges Trägerorgan für die bisherigen Sportflug-Gesellschaften in Böblingen, Königsberg und Würzburg geeignet.

In den Monaten August bis November 1926 muß es diverse Verhandlungen zwischen RVM, Sportflug GmbH und DLV gegeben haben, von denen aber leider keine Protokolle oder andere Schriftstücke überliefert sind. Auch die Veröffentlichungen des DLV aus dieser Zeit lassen nur wenige Rückschlüsse zu. Es steht lediglich fest, daß der Vorstandsrat des DLV am 13.11.1926 auf einer Sitzung in Berlin mit sofortiger Wirkung einen besonderen Ausschuß bildete, der aus sieben Mitgliedern bestand und sich mit der Reorganisation des Verbandes sowie den dafür notwendigen Satzungsänderungen befassen sollte. Ziel war unter anderem, den DLV für die praktische Förderung des Flugsports ausreichend zu rüsten. Dieser sog. Siebenerausschuß des DLV tagte erstmalig am 21. November.

Die monatelangen Bemühungen führten schließlich zu einem positiven Ergebnis: Am 18.12.1926 wurde in Berlin die **Deutsche Luftfahrt GmbH (DLG)** gegründet, gemäß ihren Statuten als gemeinnützige Gesellschaft zur Förderung der deutschen Luftfahrt. Im Rahmen des bewußt allgemein gehaltenen Geschäftszwecks war die DLG auch als Dachgesellschaft zur wirtschaftlichen und technischen Leitung für die Sportflug-Schulen Böblingen, Königsberg und Würzburg vorgesehen. Den Weg über eine gesonderte GmbH hatte man gewählt, um von Anfang an eine klare Trennung zwischen der Führung von Wirtschaftsunternehmen – was die Schulen ja waren – und den Aufgaben des DLV als Verein zu gewährleisten. Zu den Gründungsgesellschaftern gehörten unter anderem mehrere Vorstandsmitglieder des DLV; weitere Vorstandsmitglieder des Verbandes waren im Aufsichtsrat der DLG vertreten. Damit war der gewünschte Einfluß des DLV auf die Geschäftsführung der DLG gesichert und eine Kontrolle über die Verwendung der vom Verband laufend zugeführten Geldmittel gewährleistet.

Wann genau die Sportflug GmbH in Berlin ihre Geschäftsanteile an der Süddeutschen Sportflug GmbH und der Ostpreußischen Flugsport GmbH auf die DLG übertrug, war nicht zu ermitteln. Es muß irgendwann zwischen dem 18.12.1926 und dem 15.4.1927 geschehen sein, denn zum letztgenannten Datum eröffnete die Schule Böblingen unter der neuen Regie ihren Flugbetrieb; wenige Tage später nahm auch die Königsberger Schule ihre Tätigkeit auf.

Organisatorisch war Böblingen direkt in die DLG eingebunden, jedoch wurde der Firmenname Süddeutsche Sportflug GmbH zunächst weitergeführt. Auch in Königsberg blieb die Ostpreußische Flugsport GmbH als Gesellschaft bestehen, allerdings trat hier die DLG nicht unmittelbar als Betreiber auf. Vielmehr stellte man die vorhandenen Einrichtungen auf

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

dem Flugplatz Devau dem Ostpreußischen Verein für Luftfahrt leihweise zur Verfügung – verbunden mit der Auflage, dort eine Sportvorschule zur Sichtung aller angenommenen Fluganwärter und zur Prüfung ihrer Flugtauglichkeit zu betreiben, ähnlich wie es die Stettiner Sportflug GmbH zuvor getan hatte.

In gleicher Weise existierte in Bayern die Unterfränkische Sportflug GmbH als eigenständige Gesellschaft weiter. Die Übernahmeverhandlungen zwischen der Bayerischen Sportflug GmbH i.Liqu. und dem DLV bzw. der DLG verliefen allerdings recht zäh: Die Bayern forderten nicht nur eine vertragliche Verpflichtung zum Weiterbetrieb der Schule Würzburg, sondern bestanden auch auf einem Ernennungsrecht für den Geschäftsführer und der Berufung eines bayerischen Vertrauensmannes in den Aufsichtsrat der DLG.

Erst im Laufe des Frühjahrs 1927 gelang es, die Verhandlungen zu einem Abschluß zu bringen, so daß die Unterfränkische Sportflug GmbH am 15. April 1927 in die Regie der Deutsche Luftfahrt GmbH übernommen und der Schulbetrieb zum gleichen Zeitpunkt wieder eröffnet werden konnte. Künftig fungierte die Würzburger Schule zwar organisatorisch als Zweigstelle des DLG, blieb aber weiterhin als separate Gesellschaft bestehen, weil der Bayerischen Sportflug GmbH nach wie vor die Hälfte der Geschäftsanteile gehörte. Die Unterfränkische Sportflug GmbH behielt auch ihren eigenständigen Aufsichtsrat, in dem die bayerischen Belange durch eine entsprechende Zahl von Mitgliedern vertreten wurden.

Im Zuge ihrer endgültigen Auflösung übertrug die Bayerische Sportflug GmbH (i.Liqu.) etwa im Februar/März 1928 ihre Anteile an der Würzburger Gesellschaft auf den Bayerischen Luftverein (als Treuhänder für den bayerischen Staat). Und schließlich erfolgte am 4.7.1928 – in Erfüllung einer Auflage, die mit der Anteilsübertragung verknüpft war – eine Umbenennung der Unterfränkische Sportflug in „Bayerische Sportflug GmbH“, nachdem dieser Firmenname durch Auflösung des ersten Namensträgers frei geworden war.

Werbeanzeige der Deutschen Luftfahrt GmbH um 1931 für ihre drei Fliegerschulen in Staaken, Böblingen und Würzburg.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Bedeutung der Sportflug GmbH

Vor dem Aufbau der Sportflug-Organisation hatte es in Deutschland acht Werksfliegerschulen und acht private (unabhängige) Fliegerschulen gegeben, insgesamt also 16 Betriebe (Stand Mitte 1924). Die Qualität dieser Schulen war recht unterschiedlich und wurde vom RVM teilweise sehr kritisch gesehen. In einem vertraulichen Bericht betr. Luftfahrerschulen, den die Luftfahrtabteilung des RVM unter dem Datum 21.02.1926 an die zuständigen Ministerien der deutschen Länder sandte, wies Ministerialdirektor Ernst Brandenburg darauf hin:

„Die große Anzahl der deutschen Luftfahrerschulen, von denen ein erheblicher Teil ohne Nachteil für die Luftfahrt entbehrt werden könnte, wird von der Reichsregierung in außenpolitischer Hinsicht vielfach außerordentlich unbequem empfunden.

Bei der Prüfung der Anträge auf Genehmigung von Luftfahrerschulen habe ich mangels einer gesetzlichen Bestimmung die Bedürfnisfrage nicht mitsprechen lassen können. Ich habe daher trotz bestehender Bedenken in der Vergangenheit eine Anzahl von Luftfahrerschulen genehmigen müssen, deren Entstehung für die Entwicklung der Luftfahrt nicht eben von Vorteil gewesen Ist. Ein Teil dieser Genehmigungen mußte widerrufen werden, da sich der Betrieb einzelner Schulunternehmungen als unzuverlässig erwies. ...

Aus der Ausbildung von Luftfahrern erwächst diesen Unternehmungen kaum eine Geldeinnahme, da die allgemeine wirtschaftliche Notlage die Zahl derer, die sich völlig auf eigene Kosten ausbilden lassen können, fast auf Null herabgedrückt hat und diejenigen Mittel, welche von öffentlicher oder privater Hand für die Ausbildung eines Fliegernachwuchses für den deutschen Luftverkehr zur Verfügung gestellt werden, nach einheitlichen Grundsätzen bei den gemeinnützigen Schulgesellschaften Verwendung finden. ...

Heute bestehen in den gemeinnützigen Schulen der Sportflug-Gesellschaften gut geleitete, scharf beaufsichtigte und leistungsfähige Einrichtungen, die sich bei der Auswahl der Flugzeugführer nicht lediglich vom Erwerbsstandpunkte, sondern in erster Linie von dem Bestreben leiten lassen, einen körperlich, geistig und charakterlich besonders geeigneten Fliegernachwuchs zu schaffen. Obwohl diese Gesellschaften erst kurze Zeit bestehen, ist es ihnen gelungen, einen anerkannt guten Flugzeugführerstamm heranzubilden."

Tatsächlich holte man in Deutschland mit dem Aufbau der Sportflug-Organisation nur nach, was in anderen europäischen Ländern längst etabliert war und sich als effizient erwiesen hatte: Mit einigen wenigen, meist staatlich betriebenen oder zumindest staatlich geförderten und kontrollierten Fliegerschulen eine große Zahl von Piloten heranzubilden, deren Können einem allgemein erwünschten Standard entsprach.

Von diesem nun auch in Deutschland praktizierten Modell profitierte in jedem Fall – wie ja von vornherein geplant – die Reichswehr: Im Ernstfall würde der Aufbau eigener Luftstreitkräfte nicht bei Null beginnen müssen, sondern man hätte zumindest einen kleinen Pilotenstamm verfügbar, der „lediglich" die nötige militärische Ausbildung erhalten müßte. Auch die Sicherheitskräfte der deutschen Länder, also in erster Linie die Polizei, waren an gut ausgebildeten Fliegern interessiert: Im sog. „Unruhefall" (gemeint waren Aufstände, Putschversuche u.ä.) waren die Landespolizeiämter ermächtigt, private Flugzeuge zu beschlagnahmen und zivile Piloten zum Dienst zu verpflichten, um Aufklärungs- und Kurierflüge durchführen zu lassen – u.a. im sog. Bahnschutz in Zusammenarbeit mit den Reichsbahn-Direktionen. Dazu führten die Flugüberwachungen der Länder umfangreiche Listen mit allen in Frage kommenden Flugzeugen und Piloten, die ständig auf dem Laufenden zu halten waren. Und schließlich profitierte auch die aufblühende Verkehrsluftfahrt von dem gut ausgebildeten Fliegernachwuchs: Etliche der an den Schulen der Sportflug GmbH ausgebildeten Jungflieger wechselten später zur Deutschen Verkehrsflieger-Schule GmbH (DVS), um dort die Ausbildung zum Verkehrspiloten zu durchlaufen.

Neben der qualitativ hochwertigen Anfängerschulung bestand eine weitere Aufgabe der Sportflug-Organisation darin, fertig ausgebildeten Piloten Gelegenheit zu bieten, auf jeder ihrer Schulen den vorhandenen Flugzeugpark zum Training zu nutzen und sich dadurch in Übung zu halten. Das war insbesondere aus Sicht des Militärs und der Polizei ein unschätzbarer Vorzug gegenüber den privat und werksmäßig betriebenen Fliegerschulen.

Vermutlich weil der Sportflug GmbH kein langes Dasein beschieden war, wurde und wird ihre Bedeutung sowohl für die deutsche Luftfahrt insgesamt als auch für Reichswehr und Polizei heute oft unterschätzt. In der vorhandenen Literatur über die zivile und die getarnte Fliegerausbildung in den 20er Jahren wird meist nur die Rolle der DVS gewürdigt und anschließend der geheimen (Militär-) Fliegerausbildung in Lipezk (Sowjetunion) breiter Raum gewidmet.

Dabei leisteten die Schulen der Sportflug GmbH gute Arbeit: Im Zeitraum Oktober 1924 bis Ende 1926 wurden etwa 380 Flugschüler ausgebildet (also bis zum Flugzeugführerschein A gebracht). Die rekonstruierten Ausbildungslisten enthalten insgesamt 328 Namen und dürften bis April 1926 ziemlich komplett sein, weil sie Berichten des Interalliierten Luftfahrt-Garantiekomitees (ILGK) entstammen. Diese alliierten Daten beruhten wiederum auf deutschen Listen, welche quartalsweise den Alliierten übermittelt werden mußten. Mit dem Abschluß der Pariser Vereinbarungen und der Auflösung des ILGK entfiel jedoch der Zwang zur Berichterstattung an die Alliierten, sodaß die Quartale 2 bis 4 des Jahres 1926 sich nur lückenhaft rekonstruieren ließen. Geht man davon aus, daß zum 1. Juli 1926 noch neue Anfängerkurse an den Sportflug-Schulen begannen und diese Schüler bis zum Jahresende alle ihren Pilotenschein erwarben, kann man rund 50 Personen zu den namentlich erfaßten 328 hinzuzählen und kommt so auf die o.g. Gesamtzahl von etwa 380 fertig ausgebildeten Jungfliegern.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Unter den 328 namentlich nachweisbaren Flugschülern befanden sich mindestens 44 Reichswehrangehörige. Die tatsächliche Zahl war vermutlich größer, denn einige Schüler waren noch mit ihren Zivilberufen angegeben – entweder aus Tarnungsgründen oder weil sie erst nach Abschluß der Flugausbildung in die Reichswehr eintraten. Außerdem absolvierten 10 Polizeibeamte bei der Sportflug GmbH ihre Anfängerschulung.

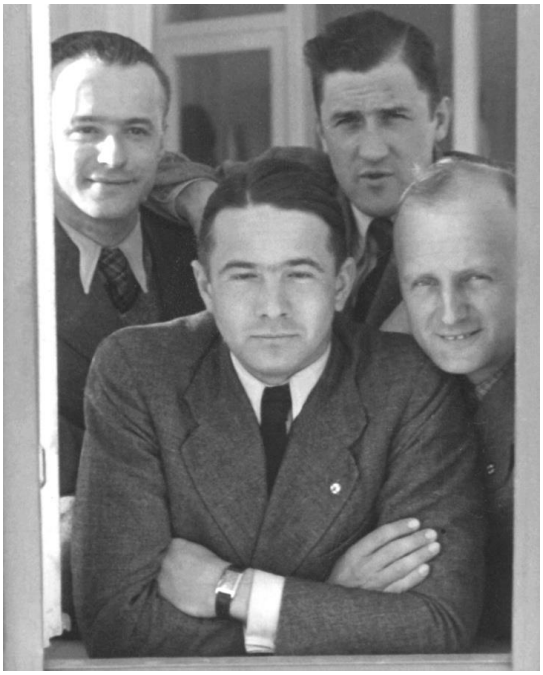
Zum Vergleich: In Lipezk wurden im Zeitraum von 8 Jahren (1925 bis 1933) rund 120 Jagdflieger ausgebildet (Quelle: Völker, Die Entwicklung der militärischen Luftfahrt in Deutschland 1920-1933, Seite 141). Natürlich ist ein direkter Vergleich der Ausbildungsleistung beider Einrichtungen nicht möglich, weil die Schulung in Lipezk einen völlig anderen Charakter und andere Ziele hatte als die Arbeit der Sportflug GmbH. Die genannten Zahlen sollen nur ein Gefühl für die Größenordnungen vermitteln.

Zum Ausbildungsergebnis der Sportflug-Organisation sind außerdem mehr als 148 sog. Umschüler hinzuzurechnen. Darunter verstand man ehemalige Militärflieger, die ihre Pilotenlizenz während des ersten Weltkriegs erworben hatten und nun eine kurze Auffrischungsschulung durchliefen, um anschließend den zivilen Flugzeugführerschein zu erwerben. Die tatsächliche Zahl der Umschüler bei den Sportflug-Schulen lag vermutlich um einiges über den namentlich erfaßten 148 Personen, weil sich heute nicht mehr alle Absolventen ermitteln lassen. Unter den 148 Umschülern befanden sich 11 Reichswehrangehörige und 14 Polizeibeamte.

Auf den Schulen der Sportflug GmbH vollführten ihre ersten „Luftsprünge“ viele angehende Piloten, die sich später einen bekannten Namen in der deutschen Fliegerei erwarben.

Dazu gehörten in der Verkehrsluftfahrt die Flugkapitäne der Lufthansa:
Wulf-Dieter Graf zu Castell-Rüdenhausen
Johannes Rathje
Siegfried Graf Schack von Wittenau
Walter Rutschow (zeitweilig bei DERULUFT).

Ebenso finden sich unter den Versuchspiloten und Erprobungsfliegern der deutschen Flugzeugwerke einige Absolventen der Sportflug-Schulen:
Gerhard Nitschke, Chefpilot der Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke
Helmuth Wasa Rodig, Chefpilot beim Hamburger Flugzeugbau/Blohm & Voss
Heinz Simon, Versuchspilot bei der E-Stelle See in Travemünde.



Gerhard Nitschke (Mitte), ab 1935 Chefpilot der Ernst Heinkel-Flugzeugwerke, umringt von seinen Kameraden Kurt Heinrich, Hans Jensen und Friedrich Ritz (v.l.n.r) am Fenster der Flugvorbereitung im Heinkel-Werk Rostock-Marienehe.
(Slg. Koos/ADL)

Und auch in den Reihen der Luftwaffe gab es etliche Offiziere, die ihre fliegerische Grundausbildung bei der Sportflug-Organisation erhalten haben, wie etwa:
Oskar Dinort, letzter Dienstrang Generalmajor, im 2. Weltkrieg Stukaflieger, Ritterkreuz.
Walter Marienfeld, letzter Dienstrang Oberst, letzte Dienststellung General der Kampfflieger, Ritterkreuz.
Dietrich Frhr. von Massenbach, Dipl.Ing., zeitweilig Leiter der Erprobungsstellen Staaken und Rechlin, letzter Dienstrang Oberstleutnant, Gruppenkommandeur beim KG 4, Ritterkreuz.
Gerd von Massow, 1939 Kommodore des JG 2 „Richthofen“, 1940 Jafü 3, dann Inspekteur der Jagd- und Schlachtflieger, letzter Dienstrang Generalleutnant.
Karl Mehnert, letzter Dienstrang Oberst, Kommodore des KG 2 und danach des KG 40.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Dr. Georg Pasewaldt, letzter Dienstrang Oberst, Kommodore des KG 40 und danach des KG 2,
dann Leiter der Amtsgruppe Entwicklung im Technischen Amt des RLM.
Hans Seidemann, letzter Dienstrang General der Flieger, langjähriger Kommandeur des VIII. Fliegerkorps
(Nahkampfkorps) der Luftwaffe, Ritterkreuz.

Hans Seidemann ca. 1943
als Generalmajor.

Oskar Dinort

Dietrich Frhr. von Massenbach

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

A N H A N G

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Kurzlebensläufe der Gesellschafter und leitenden Mitarbeiter

Carl Bolle,

Rittmeister a.D., Träger des „Pour-le-Meríte“, kam erst 1916 zur Fliegertruppe. Er war zunächst bei einem Kampfgeschwader im Einsatz, wechselte dann aber 1917 nach einer schweren Verwundung zur Jagdfliegerei. Im Februar 1918 übernahm er die Führung der berühmten "Jagdstaffel Boelcke" (Jasta 2) und erreichte bis Kriegsende insgesamt 36 Luftsiege. Nach der Demobilmachung wurde Bolle in die Inspektion der Fliegertruppe versetzt, Anfang 1920 wechselte er in den Stab der Luftfriedenskommission (Luftfriko) als Verbindungsoffizier zur ILÜK. Nach Auflösung der Luftfriko wurde er in die Reichswehr übernommen und diente als Führer einer Schwadron bei einem Kavallerie-Regiment in Potsdam. Er blieb aber stets der Fliegerei verbunden, wurde Mitglied im „Ring der Flieger" und nahm ohne zu zögern seinen Abschied aus der Reichswehr, als sich ihm in der Zentrale der Sportflug GmbH ein neues Betätigungsfeld bot. Nach Auflösung der Sportflug-Gesellschaft wurde er im Januar 1927 in die Geschäftsführung der DVS berufen. 1932 wechselte Bolle in den Vorstand der DVL, 1933 wurde er in das RLM übernommen und war im Stabe von Staatssekretär Milch tätig. Im August 1939 hatte er den Rang eines Oberstleutnants der LW d. Res. erreicht.

v.l.n.r.:
Friedrich Wilhelm Siebel,
Carl Bolle, Wilhelm Schwartz.
Aufnahme Magdeburg 28.6.1925
(Slg. Ott/ADL)

Carl Braun,

Rittmeister a.D., hatte sich bereits vor dem 1. Weltkrieg fliegerisch betätigt und war als Leutnant Angehöriger des 4. Fliegerbataillons in Straßburg (Führer: Major Siegert) gewesen. Bei einer Fernpatrouille vor Verdun war er verwundet worden und hatte dann bis zum Kriegsende der Fliegertruppe im Westen angehört, zuletzt als Leiter einer Militärfliegerschule. Nach dem Krieg arbeitete er tatkräftig am Aufbau der bayerischen Sportfliegerei mit und blieb weiterhin aktiver Flieger, selbst nachdem er bei einem Flugbetriebsunfall ein Auge verloren hatte. 1924/25 übernahm Braun zeitweilig den Posten des Geschäftsführers der Oberbayerischen Sportflug GmbH, außerdem gehörte er jahrelang zum Vorstand des Bayerischen Luftvereins. 1933 wurde er Führer der Landesgruppe X im Deutschen Luftsportverband.

Alfred Brocke,

Leutnant a.D., war im 1. Weltkrieg zunächst als Fluglehrer mit der Ausbildung von Militärpiloten befaßt gewesen und dann ab 1916 zu den Nahaufklärern versetzt worden. Er hatte sich besonders in der Abwehrschlacht um Verdun verdient gemacht und im Dezember 1917 als Vizefeldwebel das goldene Militär-Verdienstkreuz (den sog. "Unteroffziers-Pour-le-mérite") erhalten. Kurz vor Kriegsende wegen besonderer Tapferkeit noch zum Offizier befördert, hatte Brocke 1919 beim Grenzschutz Ost im Freikorps-Einsatz gestanden. Im Frühjahr 1925 tauchte er als Fluglehrer bei der Sportflug GmbH Hannover auf, um dann im Herbst 1925 die Geschäftsführung der Ostpreussischen Flugsport GmbH in Königsberg zu übernehmen. Brocke blieb auch nach Liquidation der Sportflug-Organisation und Umwandlung der Königsberger Schule in eine selbständige gemeinnützige GmbH deren Leiter. 1930 übernahm er die Führung der sog. „Propagandastaffel“ der DLG, danach war er einige Zeit als Fluglehrer bei der DVS in Schleißheim tätig. 1935 als Hauptmann der Luftwaffe reaktiviert, wurde Brocke bald zum Kommandeur einer Flugzeugführerschule ernannt; 1942 erhielt er seine Beförderung zum Oberst.

Eberhard von Conta,

Leutnant a.D., hatte im 1. Weltkrieg der Fliegertruppe als aktiver Pilot angehört. Er zählte zu den Gründungsgesellschaftern der Oberfränkischen Sportflug GmbH, Bamberg, und übernahm auch das Amt des Geschäftsführers. In Personalunion führ-

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

te er außerdem die Geschäfte der „Arbeitsgemeinschaft zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik in Oberfranken e.V." Bekannt wurde er im September 1926 durch einen Flug von Bamberg über die Alpen nach Rom in dem Messerschmitt-Leichtflugzeug M 17, gemeinsam mit dem Fachschriftsteller und Sportflieger Dr. Ing. Werner v. Langsdorff.

Theodor „Theo" Croneiß,

Leutnant a.D., nicht zu verwechseln mit seinem Bruder Carl, hatte 1915 die Ausbildung zum Jagdflieger auf der Jagdfliegerschule Schwerin (Fokker) erhalten. Einige Zeit später wurde er an die Dardanellen-Front versetzt und blieb für den Rest des 1. Weltkrieges in der Türkei. Er brachte es bis zum Führer einer Jagdstaffel und errang 7 anerkannte Luftsiege. Im Spätsommer 1924 übernahm Croneiß die Geschäftsführung der neugebildeten „Arbeitsgemeinschaft zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik in Mittelfranken e.V.". Im Dezember 1924 gehörte er zu den Gründungsgesellschaftern der Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz in Fürth und wurde zu ihrem ersten Geschäftsführer bestellt. Über die Grenzen Bayerns hinaus bekannt wurde Croneiß zwei Jahre später als Initiator und Geschäftsführer der „Nordbayerischen Verkehrsflug GmbH"(später „Deutsche Verkehrsflug GmbH"). Croneiß übernahm das Einfliegen vieler Neukonstruktionen der Bayerischen Flugzeugwerke (BFW) und beteiligte sich ab 1925 erfolgreich an verschiedenen Flugwettbewerben. 1933 wurde er Vorsitzender des Aufsichtsrats der BFW AG (später Messerschmitt AG). Diesen Posten hatte er bis zu seinem Tode am 07.11.1942 inne.

Eberhard von Conta

Carl Braun

Theodor Croneiß

Hans Dostler,

Hauptmann a.D., hatte die Prüfung zum Militärpiloten schon 1913 abgelegt und vom Beginn des 1. Weltkriegs an bei verschiedenen Feldfliegerabteilungen im Fronteinsatz gestanden. 1916 war er durch Flak abgeschossen worden und in französische Kriegsgefangenschaft geraten. 1919 nach Deutschland zurückgekehrt, trat er in die Reichswehr-Fliegertruppe ein, schied aber nach Auflösung der militärischen Fliegerei wieder aus dem Militärdienst aus. Dostler übernahm im April 1925 die Position des Geschäftsführers der Oberbayerischen Sportflug und damit auch die Leitung der Fliegerschule Schleißheim. Er bekleidete dieses Amt bis zur Auflösung der Gesellschaft Ende 1926.

Hermann Fricke,

Hauptmann a.D., Träger des „Pour-le-Meríte", hatte im Juli 1914 in Johannisthal sein Pilotenexamen abgelegt und gehörte im ersten Weltkrieg den Aufklärungsfliegern an. Er trug wesentlich zum systematischen Auf- und Ausbau der Lichtbild-Erkundungstechnik bei und hatte maßgeblichen Anteil an der Entwicklung der Höhenfernaufklärung. Zuletzt war er Führer der Fliegerabteilung 3, einer besonderen Reihenbildaufklärungseinheit. Für seine Verdienste auf dem Gebiet der fliegerischen Lichtbilderkundung erhielt er im Dezember 1917 den höchsten deutschen Orden verliehen. Nach dem Krieg gehörte Fricke für kurze Zeit einem Freikorps an und wurde dann Führer einer technischen Hundertschaft der damaligen Sicherheitspolizei in Berlin. Als Mitglied im „Ring der Flieger", einer national orientierten Vereinigung ehemaliger Angehöriger der Fliegertruppe, bekleidete er jahrelang die Position eines der drei Vorsitzenden. Im Juni 1924 zum Geschäftsführer der Sportflug GmbH bestellt, hatte er diesen Posten bis zur Auflösung der Gesellschaft inne und führte auch bis 1927 deren Liquidation durch. Ab 1928 leitete Fricke die Abteilung Luftfahrt der Staatlichen Hauptstelle für den naturwissenschaftlichen Unterricht in Preußen und lernte einige Jahre später sogar noch selbst das Segelfliegen – unter der fachmännischen

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Anleitung von Wolf Hirth in der Segelfliegerschule Grunau im Riesengebirge. 1935 wurde Hermann Fricke in die Luftwaffe übernommen und stand bei Ende des 2. Weltkriegs im Range eines Generalmajors.

Konrad Goltz,

Korvettenkapitän a.D., erhielt als aktiver Seeoffizier bereits 1911 seine Ausbildung zum Flugzeugführer, war von 1914 bis 1916 Kommandeur verschiedener Marine-Fliegereinheiten und übernahm dann die Führung des Seeflugzeug-Sonderkommandos Flensburg (Ausbildung und Aufstellung von Torpedofliegerstaffeln). 1917 zum Kommandeur der Seeflieger in der Türkei ernannt, war Goltz ab 1918 zugleich Inspekteur der osmanischen Marine-Luftwaffe und Abteilungschef im türkischen Marineministerium. Ende 1918 kehrte er in die Heimat zurück und arbeitete bis März 1919 noch beim Stab des Marine-Flugchefs. Im Juni 1925 wurde Goltz zum Geschäftsführer der Seeflug GmbH in Warnemünde bestellt. Die Leitung der Seefliegerschule behielt er auch nach Überführung in die DVS-Organisation, nur daß seine Dienstbezeichnung ab Januar 1927 Leiter der DVS-Zweigstelle Warnemünde lautete. Goltz war ab 1933 als Gruppenleiter im RLM tätig, wurde 1935 reaktiviert und in die Luftwaffe übernommen. Im Mai 1943 erhielt er als Generalleutnant aus Altersgründen seinen Abschied.

Erich Jerzembski,

Oblt. a.D., war im 1.Weltkrieg zunächst Kampfflieger gewesen, wurde 1916 schwer verwundet und kam nach seiner Entlassung aus dem Lazarett 1917 zum Bombergeschwader Bogohl 3 (Kommandeur Hptm. Brandenburg). Er nahm an vielen Bombereinsätzen nach England teil und wurde mit mehreren Orden ausgezeichnet. Als es 1924 an den systematischen Aufbau der deutschen Sportfliegerei ging, war er von Anfang an dabei und übernahm die Position des Geschäftsführers der Stettiner Sportflug GmbH. Nach 1926 war er in der Luftfahrt-Versicherungsbranche tätig. Jerzembski nahm 1930 als Navigator am Europarundflug teil und verunglückte während des Wettbewerbs tödlich am 26.7.1930 durch Absturz in Lyon, gemeinsam mit seinem Piloten Erich Offermann.

Georg Meyer,

Leutnant a.D., war seit 1916 bei der Fliegertruppe gewesen, zuletzt als Führer der Jagdstaffel 37, und hatte insgesamt 24 Luftsiege errungen. Er wurde im Juni 1925 zum Geschäftsführer der Luftreederei Magdeburg bestellt und führte die Ausbauarbeit seines Vorgängers Schwartz erfolgreich fort. Meyer blieb auf diesem Posten bis zur Auflösung der Magdeburger Schule per Ende Juli 1926. Er organisierte noch den Umzug nach Staaken, erlitt dabei während einer Dienstfahrt einen schweren Motorradunfall und verstarb am 15.9.1926.

Erich Jerzembski

Georg Meyer

Wilhelm Schwartz

Karl Johann Mossner,

Oberleutnant a.D., hatte im 1. Weltkrieg der Luftschiffertruppe angehört und beteiligte sich nach dem Krieg aktiv an der Organisation der ersten Rhön-Segelflugwettbewerbe, unter anderem fungierte er als Sportleiter auf der Wasserkuppe. Mossner war im Zivilberuf Architekt und entwarf u.a. das im August 1923 eingeweihte Fliegerdenkmal auf der Wasserkuppe. Er wurde 1924 in den Deutschen Luftrat (die oberste Luftsportkommission) berufen, war Mitglied der WGL (Wis-

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

senschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt) und des Aero-Clubs von Deutschland. Auch nach seiner Sportflug-Tätigkeit blieb Mossner mit der Luftfahrt verbunden: Im Auftrag der Stadt München zeichnete er in den Jahren 1927/29 verantwortlich für den Ausbau des Flughafens Oberwiesenfeld, einschließlich der neuen Abfertigungsgebäude und Flugzeughallen.

Heinrich Nopitsch,

aktiver Hauptmann der Reichswehr, hatte im 1. Weltkrieg als Pilot bei der Fliegertruppe gedient. Er war 1920 in die Reichswehr übernommen worden und im Zeitraum 1923 - 1925 Kompaniechef bei der Kraftfahr-Abteilung 7, stationiert in Würzburg. Im Einvernehmen mit Hauptmann Wimmer engagierte sich Nopitsch stark in der örtlichen Segel- und Motorflugbewegung und hatte den Vorsitz in der „Arbeitsgemeinschaft zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik in Unterfranken e.V." inne. Im Oktober 1924 übernahm er die Position des Geschäftsführers der Unterfränkischen Sportflug GmbH, Würzburg, zunächst auf nebenamtlicher Basis. Als Flugleiter stand ihm Oberleutnant a.D. Carl Drechsel zur Seite. Allerdings zeigte sich bald, daß die dienstliche Inanspruchnahme als Kompaniechef und das notwendige Engagement für den Aufbau der Würzburger Fliegerschule zeitlich nicht in Einklang zu bringen waren. Auf Drängen des Aufsichtsrats der Unterfränkischen Sportflug und nach Abstimmung mit dem RWM reichte Nopitsch daher im März 1925 seinen Abschied von der Reichswehr ein, um die Geschäftsführung der Würzburger Gesellschaft hauptamtlich zu übernehmen. Dabei sicherte ihm das RWM zu, binnen 2 Jahren wieder in die Reichswehr eintreten zu können, wenn der Aufbau der Flugschule abgeschlossen war (!) Soweit kam es allerdings nicht, denn am 16.08.1925 stürzte Nopitsch in Würzburg mit der Udet U 7 Kolibri D-620 tödlich ab.

Hermann Palmer,

Major a.D., war im 1. Weltkrieg Kommandeur der Flieger der 2. Armee. Nach dem Krieg stand er zunächst im Polizeidienst, 1924 gründete er gemeinsam mit Hermann Weller die „Erste Württembergische Fliegerschule" in Böblingen. 1925 wurde Palmer zum Geschäftsführer der Süddeutschen Sportflug GmbH bestellt, außerdem fungierte er als Vorsitzender der Ortsgruppe Böblingen des Württembergischen Fliegervereins. 1933 wurde er zum Führer der Landesgruppe IX (Württemberg) des Deutschen Luftsport-Verbandes ernannt. Palmer verstarb überraschend am 18. Juni 1933.

Otto Regendanz

Über diesen Sportflug-Gesellschafter waren keine näheren Informationen in Erfahrung zu bringen.
Vgl. allerdings Flug Günther Wirtschaft !

Werner Riezler,

Hauptmann a.D., war ebenfalls ein alter Kriegsflieger, der seinen Militärpilotenschein im Januar 1915 erworben hatte. Im September 1925 – nach dem Unfalltod von Nopitsch – wurde er zum Geschäftsführer der Unterfränkischen Sportflug GmbH in Würzburg bestellt. Er behielt diese Position bis zur formalen Überführung der Fliegerschule Würzburg zu Beginn des Jahres 1927 unter die Zuständigkeit der frisch gegründeten Deutsche Luftfahrt GmbH (DLG). Anschließend fungierte er bis Mitte 1927 als Direktor der DLG-Zweigstelle Würzburg.

Karl Ritter,

Hauptmann a.D., hatte bereits 1911 als Leutnant sein Pilotenzeugnis in Oberwiesenfeld auf einem Euler-Doppeldecker erworben. Er gehörte bis zum Kriegsende der bayerischen Fliegertruppe an. Ritter bekleidete seit Anfang 1924 das Amt des 1. Vorsitzenden der HAG (Hauptarbeitsgemeinschaft zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik in Bayern) und wurde darüber hinaus im August 1924 zum Geschäftsführer der Bayerischen Sportflug GmbH berufen. Diese Doppelfunktion hatte er bis Januar 1926 inne, anschließend widmete er sich wieder ausschließlich der HAG.

Wilhelm Schwartz,

Leutnant a.D., hatte seine Pilotenausbildung bei der Fliegertruppe erhalten und war ab November 1917 als Jagdflieger im Einsatz. Er gehörte verschiedenen Jagdstaffeln an, zuletzt als Führer der Jasta 73. Bis zum Kriegsende erreichte er noch 8 Luftsiege. Nach dem Krieg beendete Schwartz sein Jurastudium und war anschließend als Reichswirtschaftsrichter tätig. 1924, nach Übernahme der Luftreederei Magdeburg GmbH durch die Sportflug-Organisation, wurde Schwartz zum Geschäftsführer der Gesellschaft bestellt. Er gab den Richterberuf auf und widmete sich voll dem Um- und Ausbau der Magdeburger Schule. Offenbar leistete er dabei so gute Arbeit, daß man sich wieder auf ihn besann, als es darum ging, in Staaken eine neue Fliegerschule aufzubauen. Deshalb wechselte Schwartz im Juni 1925 als Geschäftsführer zu der in Gründung befindlichen Flugsportschule Staaken GmbH.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Mitte 1926 gab er die Leitung der Staakener Schule an Hans Zeyssig ab, um sich anderen Aufgaben in der Sportflug-Zentrale zu widmen. Anfang 1927 ging er zum Deutschen Luftfahrtverband (DLV) und übernahm dort die Führung der sogenannten „Jungfliegerstaffel“ des DLV. 1934 trat Schwartz in das Allgemeine Luftamt (LB) des RLM ein, 1939 war er bereits Ministerialrat und Gruppenleiter für den Fluglinienverkehr.

Friedrich Wilhelm („Fritze“) Siebel,

Leutnant a.D., war 1914 in die kaiserliche Fliegertruppe eingetreten und hatte dort seine Pilotenausbildung erhalten. Er stand fast den ganzen Weltkrieg hindurch als Kampfflieger im Fronteinsatz, wurde 1918 an die Prüfanstalt der Fliegertruppe nach Berlin-Adlershof versetzt und leitete für kurze Zeit die physikalische Abteilung der DVL. Nach dem 1. Weltkrieg eröffnete er eine Werkzeugfabrik, blieb der Fliegerei aber stets verbunden. Er war Mitbegründer und Vorstandsmitglied des „Rings der Flieger“, Mitglied des Beirates für das Luftfahrwesen und auch Mitbegründer der Rhön-Rossitten Gesellschaft, die sich in der Folgezeit um den deutschen Segelflug außerordentlich verdient machte. 1933 wurde Siebel zum Präsidenten des Deutschen Aero-Clubs ernannt. Er war als Sportflieger im In- und Ausland bekannt und nahm an vielen Flugwettbewerben teil. Zunächst Mitgesellschafter im Klemm-Flugzeugbau, übernahm er 1934 die Betriebsleitung des Klemm-Zweigwerks Halle und wurde schließlich 1936 dessen Inhaber – unter der neuen Firmierung Siebel-Flugzeugwerke.

Friedrich Wilhelm Siebel

Martin Zander

Dr. Günther Ziegler

Albert Vierling,

Hauptmann a.D., war 1911 an der Militärfliegerschule in Döberitz zum Piloten ausgebildet worden. Ab April 1914 gehörte er dem bayerischen Fliegerbataillon als technischer Offizier und Fluglehrer an. 1915 als Pilot bei der bayerischen Flieger-Abteilung 1 verwundet, hatte Vierling nach seiner Genesung verschiedene Referenten- und Adjutanten-Stellungen beim bayerischen Ingenieurkorps und beim bayerischen Inspekteur des Luftfahrwesens inne. Bei Kriegsende war er Führer des Armeeflugparks 6. Nach dem Krieg gehörte Vierling bis zum Herbst 1920 der Luftfahrt-Friedenkommission (Luftfriko) an und schied dann im Dezember 1920 aus dem Militärdienst aus. Einige Jahre war Vierling in Berlin tätig, bevor er im Februar 1926 nach München übersiedelte und neuer Geschäftsführer der Bayerischen Sportflug GmbH wurde. Im Zuge der Auflösung der Sportflug-Organisation übertrug man ihm im Januar 1927 zunächst die stellvertretende Leitung der DVS-Filiale Schleißheim, ab Juni 1928 wurde er dann deren Leiter. 1934 trat Vierling in die Luftwaffe ein und erreichte 1942 den Dienstrang eines Generals der Flieger.

Friedrich Wilhelm Frhr. von Willisen,

Oberstleutnant a.D., Träger des Ordens Pour-le-meríte, war nach dem Krieg zunächst Chef der Zentralstelle des Grenzschutzes Ost (Zegrost) gewesen und damit der militärische Kopf der sog. Grenzschutzbewegung in den deutschen Ostgebieten. Außerdem hatte er jahrelang das Amt des zweiten Vorsitzenden beim „Deutschen Schutzbund für das Grenz- und Auslandsdeutschtum“ inne (einer Dachorganisation aller grenz- und auslandsdeutschen Verbände, der jedoch auch der Ruf anhaftete, eine Versorgungsstelle für ehemals aktive Offiziere zu sein). In den Jahren 1919 und 1920 gehörte von Willisen zum engeren Mitarbeiterkreis des Reichswehrministers Gustav Noske und organisierte u.a. die Beschaffung von Geldern aus militärischen Fonds für den „Deutschen Schutzbund“. 1923, während der Ruhrkrise, leitete er in ständiger Abstim-

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

mung mit General Hans von Seeckt, dem Chef der Heeresleitung im Reichswehrministerium, einen sog. „kleinen Generalstab“, welcher außerhalb der Reichswehr gebildet worden war, um für den Eventualfall eine kriegerische Auseinandersetzung mit Frankreich zu planen. Freiherr von Willisen gehörte mehrere Jahre dem Beirat für das Luftfahrwesen an – einer Institution, die der Abteilung Luftfahrt des RVM beratend zur Seite stand. Außerdem war er Mitglied im Aufsichtsrat der Deutschen Luft Hansa sowie Vorsitzender des Kuratoriums der Deutschen Verkehrsfliegerschule (DVS). Von Willisen verstarb am 4. Januar 1933.

Martin Zander,

Major a.D., war im 1. Weltkrieg Führer einer Jagdstaffel, dann Leiter der Jagdfliegerschule Vincennes. 1924 wurde er zum Geschäftsführer der Sportflug GmbH Hannover bestellt und organisierte den Aufbau der Fliegerschule. Im Zuge der Liquidation der Sportflug GmbH siedelte er mit Personal und Maschinenpark aus Hannover nach Schleißheim über und wurde im Januar 1927 Leiter der neugeschaffenen DVS-Zweigstelle Schleißheim. Im Juni 1928 wechselte Zander von der DVS zur Lufthansa. Er stürzte am 6.9.1928 auf einem Streckenflug mit dem Fokker F III-Passagierflugzeug D-180 bei Heroldsbach tödlich ab.

Hans Zeyssig,

Leutnant d.R., hatte ebenfalls der kaiserlichen Fliegertruppe angehört und war bei Kriegsende Leiter der Fliegerschule Golm gewesen. Nach dem Krieg absolvierte er ein Studium zum Dipl.Ing. und wurde ab Mitte 1926 Geschäftsführer der Flugsportschule Staaken GmbH. Im Zuge der Überleitung dieser Schule in die DVS ernannte man ihn ab Januar 1927 zum stellvertretenden Leiter der DVS-Zweigstelle Staaken. Nach 1933 war Zeyssig im RLM tätig.

Günther Ziegler,

Leutnant d. Res. a.D., Dr. rer.pol., erhielt gleich nach Kriegsausbruch seine Ausbildung zum Militärpiloten und war ab Dezember 1914 bei verschiedenen Feldflieger-Abteilungen im Einsatz. Er wechselte im Januar 1917 zur Jagdfliegerei und wurde ab Oktober 1917 Führer einer Kampfeinsitzerstaffel. Nach dem Krieg beendete Ziegler sein Studium und promovierte 1921 zum Dr. rer.pol. Am 01.07.1924 wurde er zum Prokuristen der frischgegründeten Sportflug GmbH bestellt. Fliegerisch blieb Ziegler aktiv und absolvierte 1926 sogar eine Ausbildung zum Seeflugzeugführer in Warnemünde. Nach Liquidation der Sportflug GmbH wechselte er im Januar 1927 als Prokurist zur DVS und rückte später in den Vorstand der Gesellschaft auf. 1930/31 gab Ziegler in kurzes Gastspiel bei der Argus-Motoren GmbH in Berlin. Im April 1931 wurde er hauptamtlicher Referent Fl (Flieger) im Stab der Obersten SA-Führung und stellvertretender Führer des (frühen) NS-Fliegerkorps. Außerdem war Ziegler zwei Wahlperioden hindurch Mitglied des Reichstags. Im März 1933 wurde er erneut Vorstandsmitglied der DVS, ließ sich im Januar 1934 als Major reaktivieren und durchlief dann verschiedene Führungspositionen bei der Luftwaffe. 1935 – 1937 war er Gruppenkommandeur im KG 153 in Finsterwalde, 1937/38 dann Kommandeur der Kampffliegerschule Tutow. Am 1.10.1938 hatte er den Dienstrang eines Obersten erreicht. Während des Krieges war Ziegler in verschiedenen Stabsstellungen tätig. Im Februar 1941 erfolgte seine Beförderung zum Generalmajor, sein letzter Dienstrang war Generalleutnant. Er geriet 1945 in sowjetische Kriegsgefangenschaft und gilt seitdem als verschollen.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Fluglehrer der Sportflug-Filialen im Bild

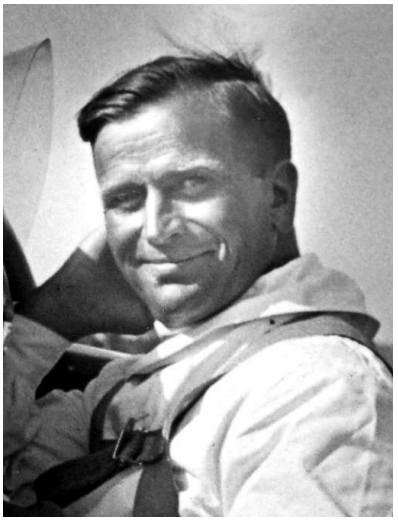
Böblingen: Alfred King (Foto 1930 als Dr.-Ing. und Einflieger bei Heinkel).

Böblingen: Walter Spengler.

Fürth: Carl Croneiß

Fürth: Wilhelm (Willy) Maier

Hannover, Magdeburg, Warnemünde: Robert Förster



Hannover: Wilhelm Stör (ca. 1934)

Königsberg: Willy Lorenz

Magdeburg: Otto Fruhner

Magdeburg: Georg Gerick

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Magdeburg: Gerhardt Hans

Magdeburg: Hausmann

Magdeburg: Werner Junck

Schleißheim: Karl (Carl) Hochmuth

Staaken: Arndt Benzler

Staaken: Alfred Edler

Staaken: Hermann Stutz

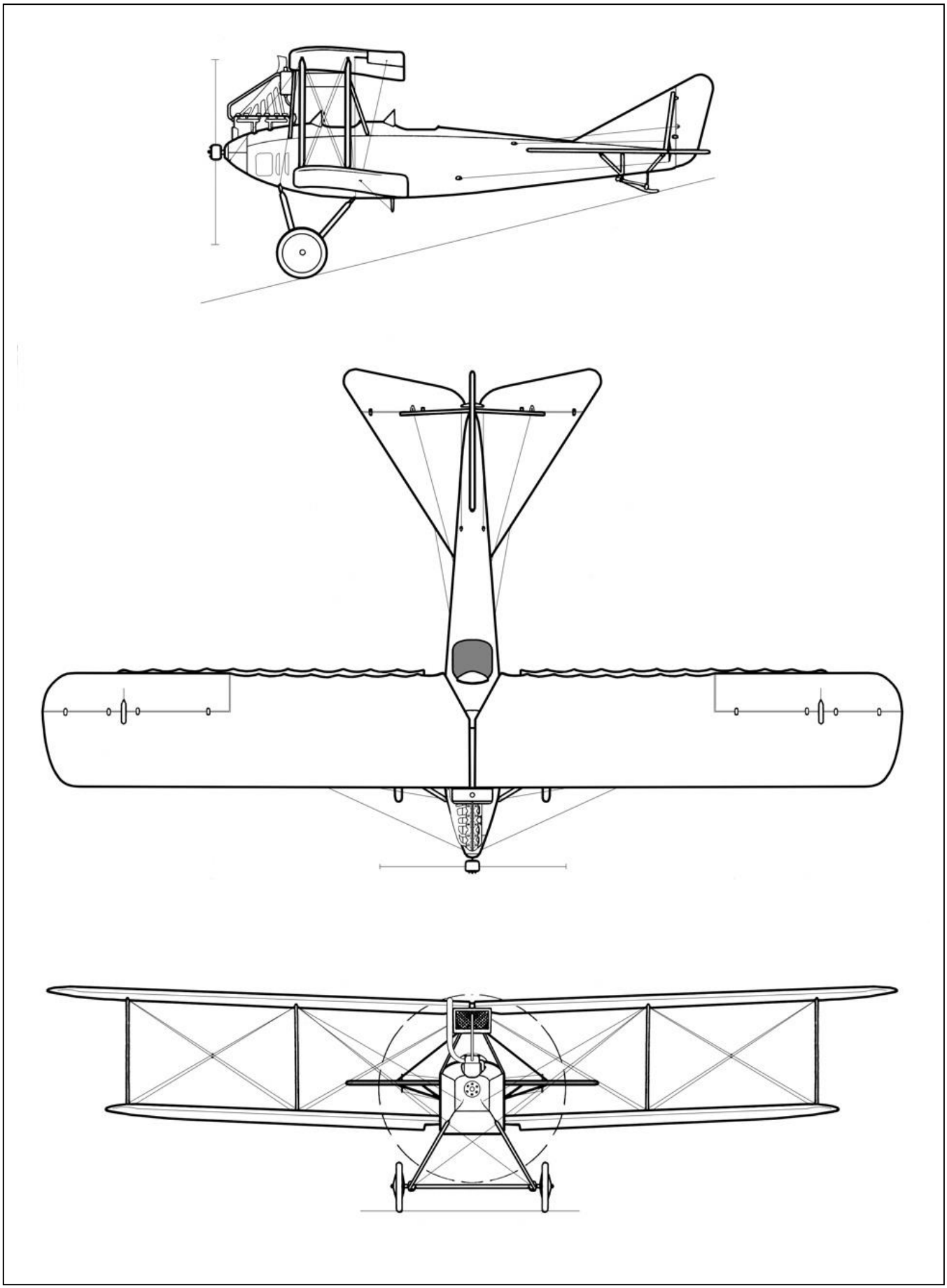
Stettin: Reinhold Tiling

Warnemünde: Fritz Haase

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

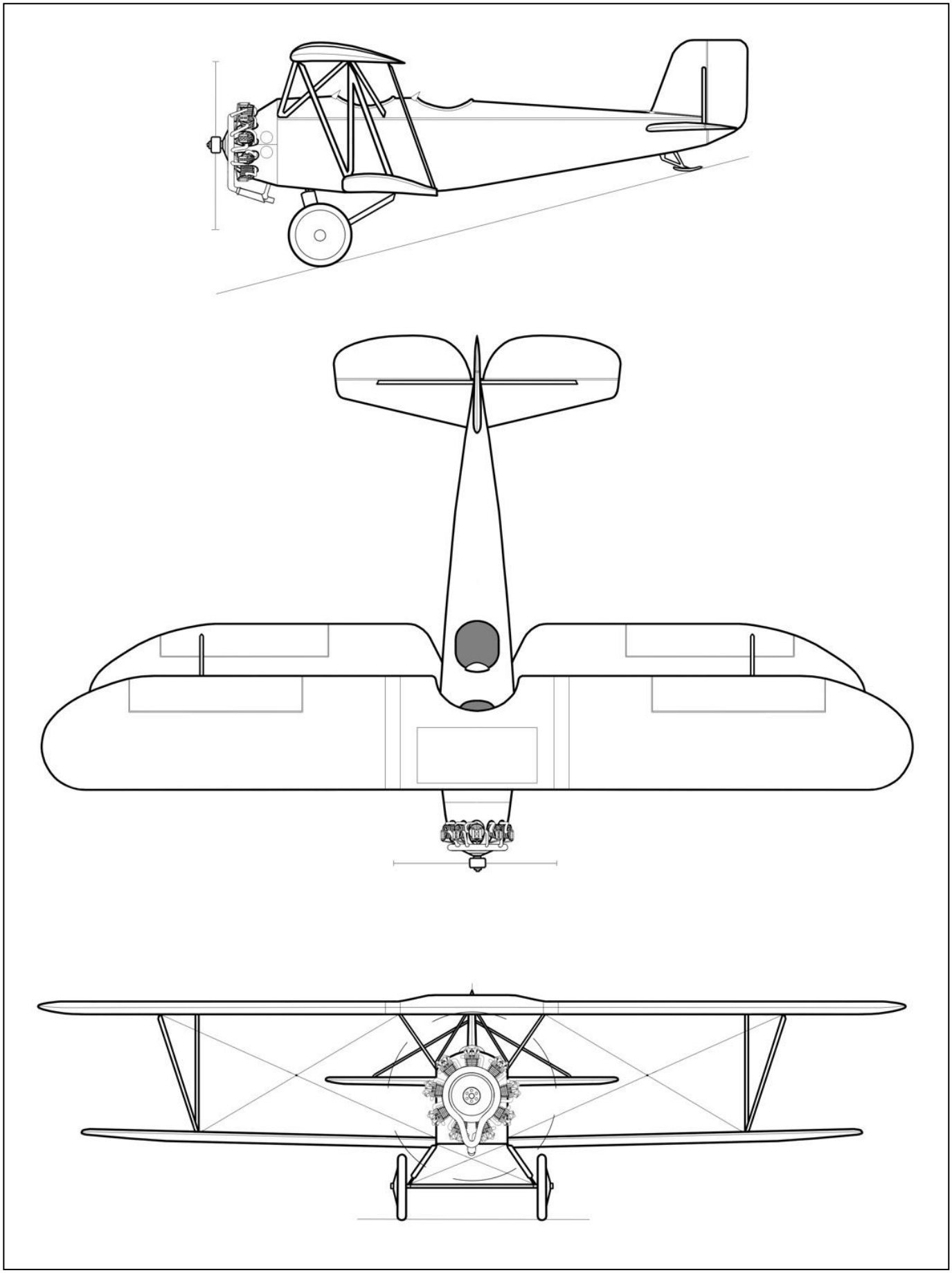
Dreiseiten-Ansichten der wesentlichen Sportflug-Muster

Albatros B II



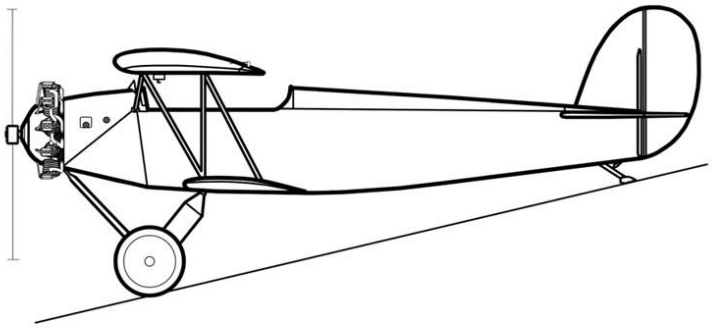
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

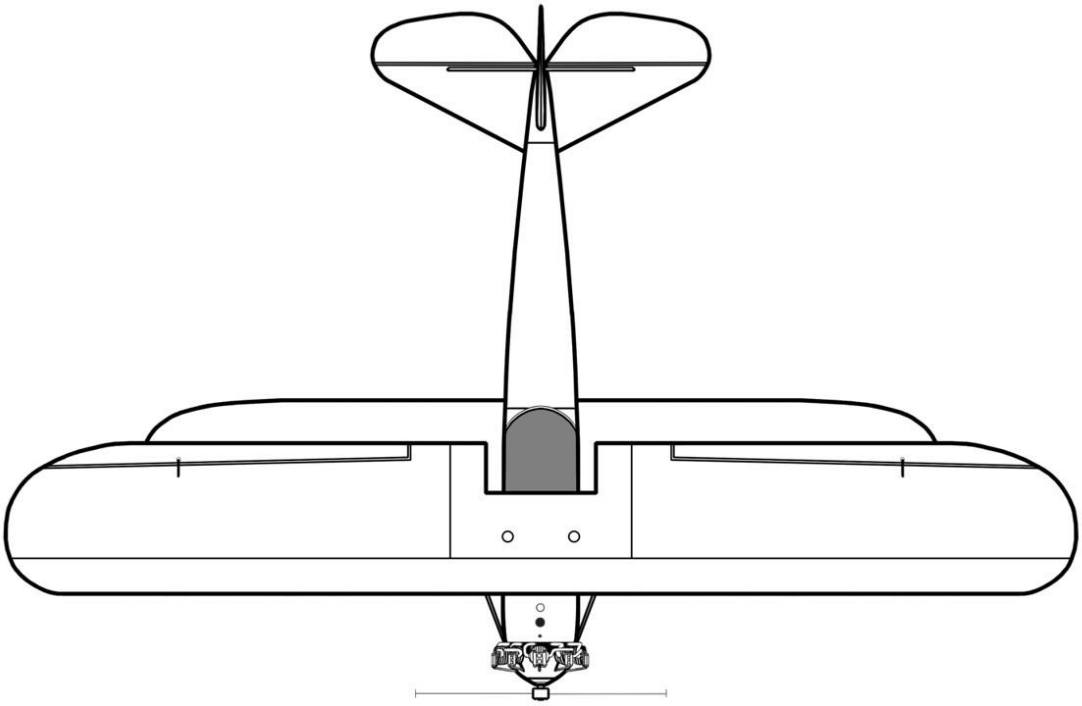
Albatros L 68 a

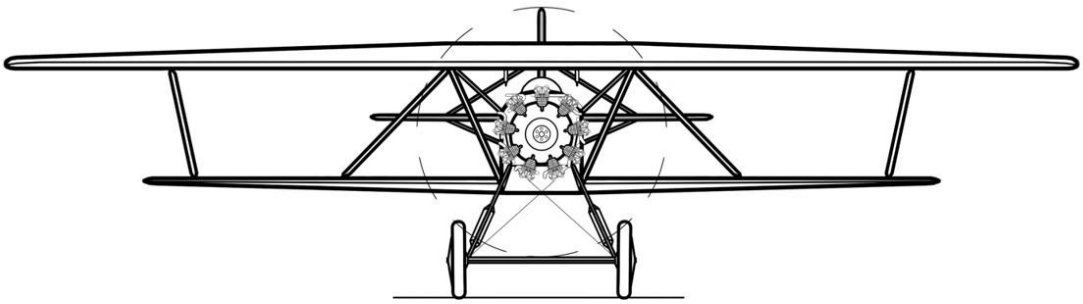


Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Arado S I

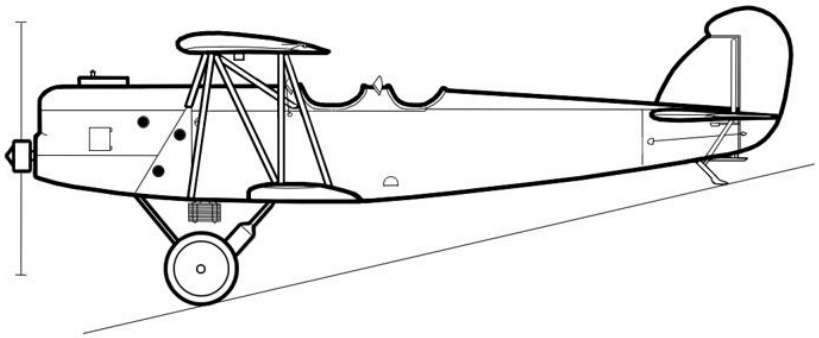


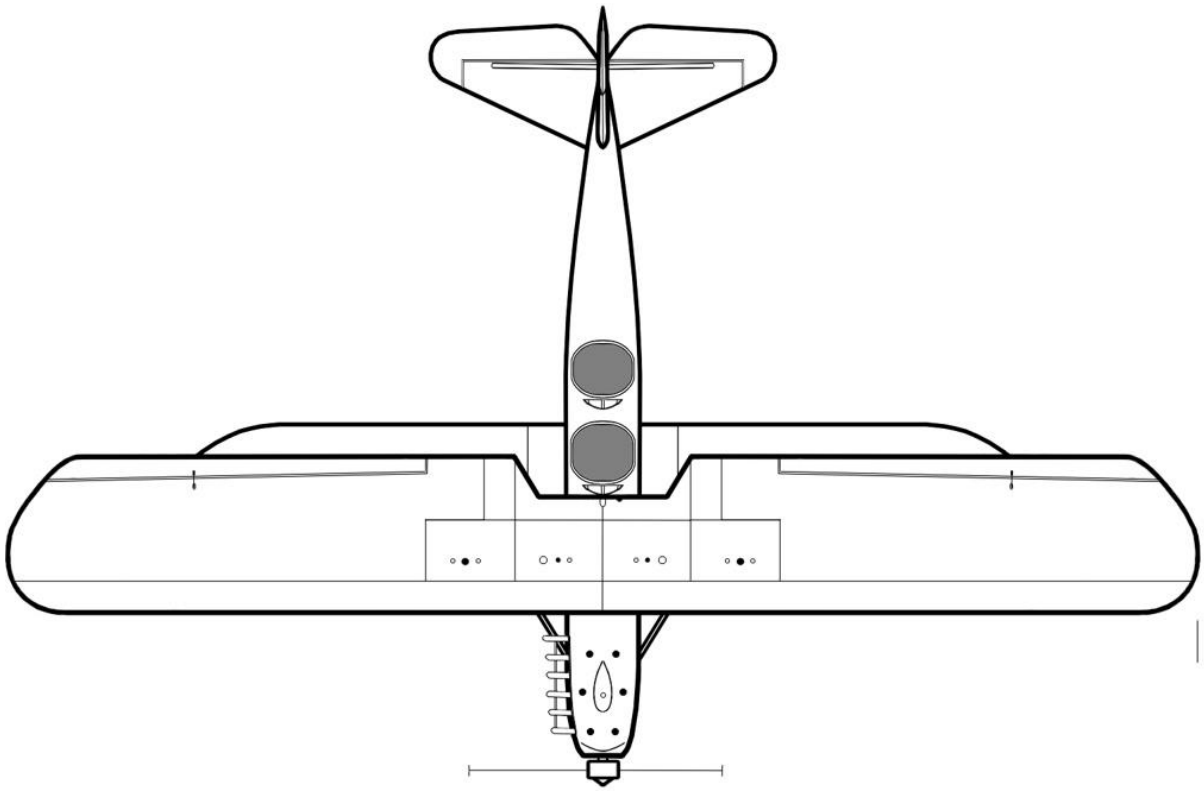


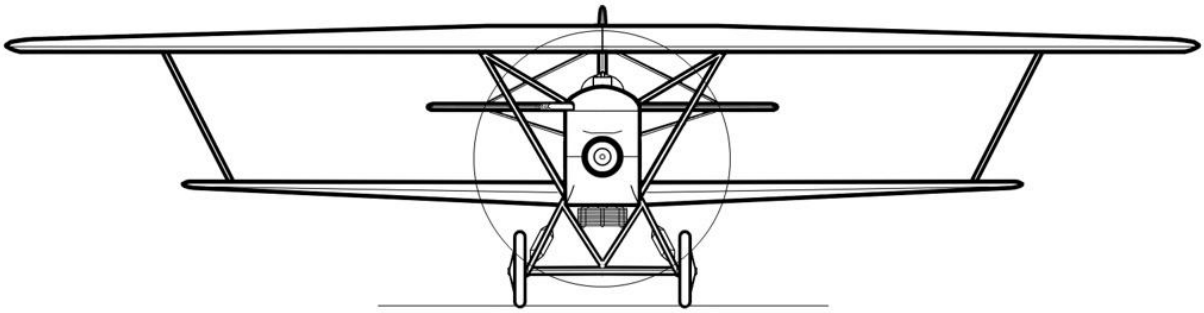


Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Arado SC 1

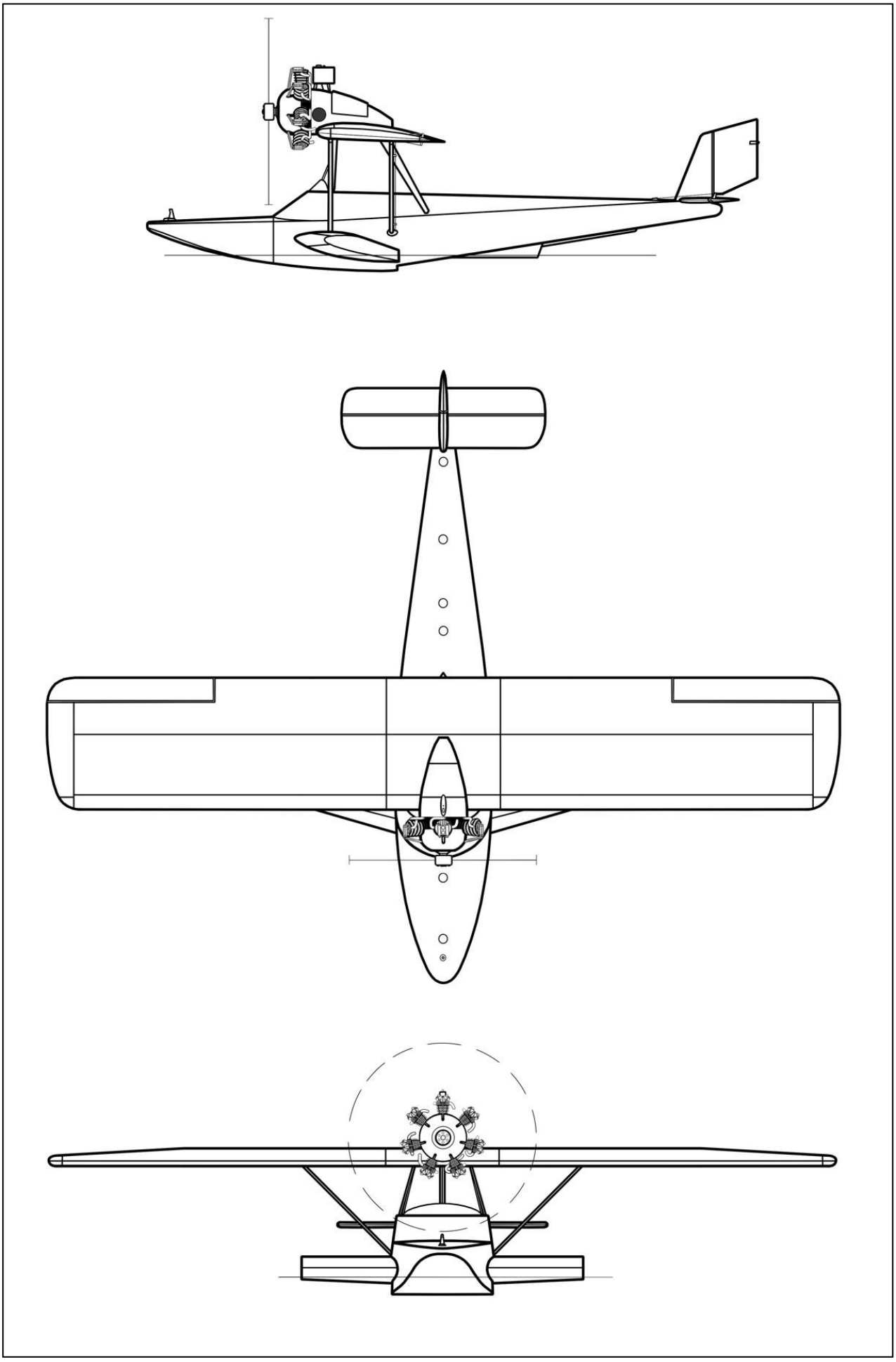






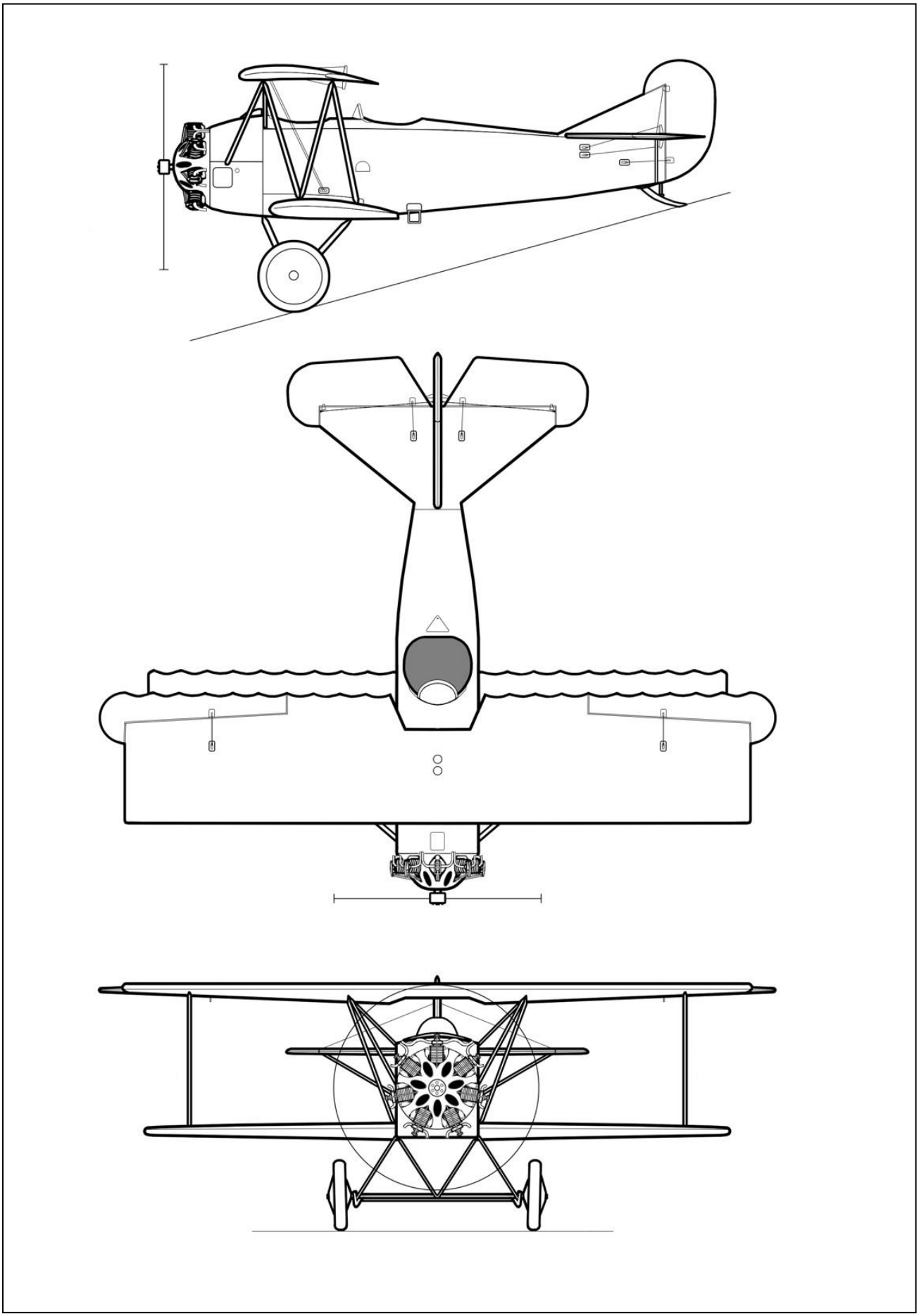
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Dornier Do A „Libelle”



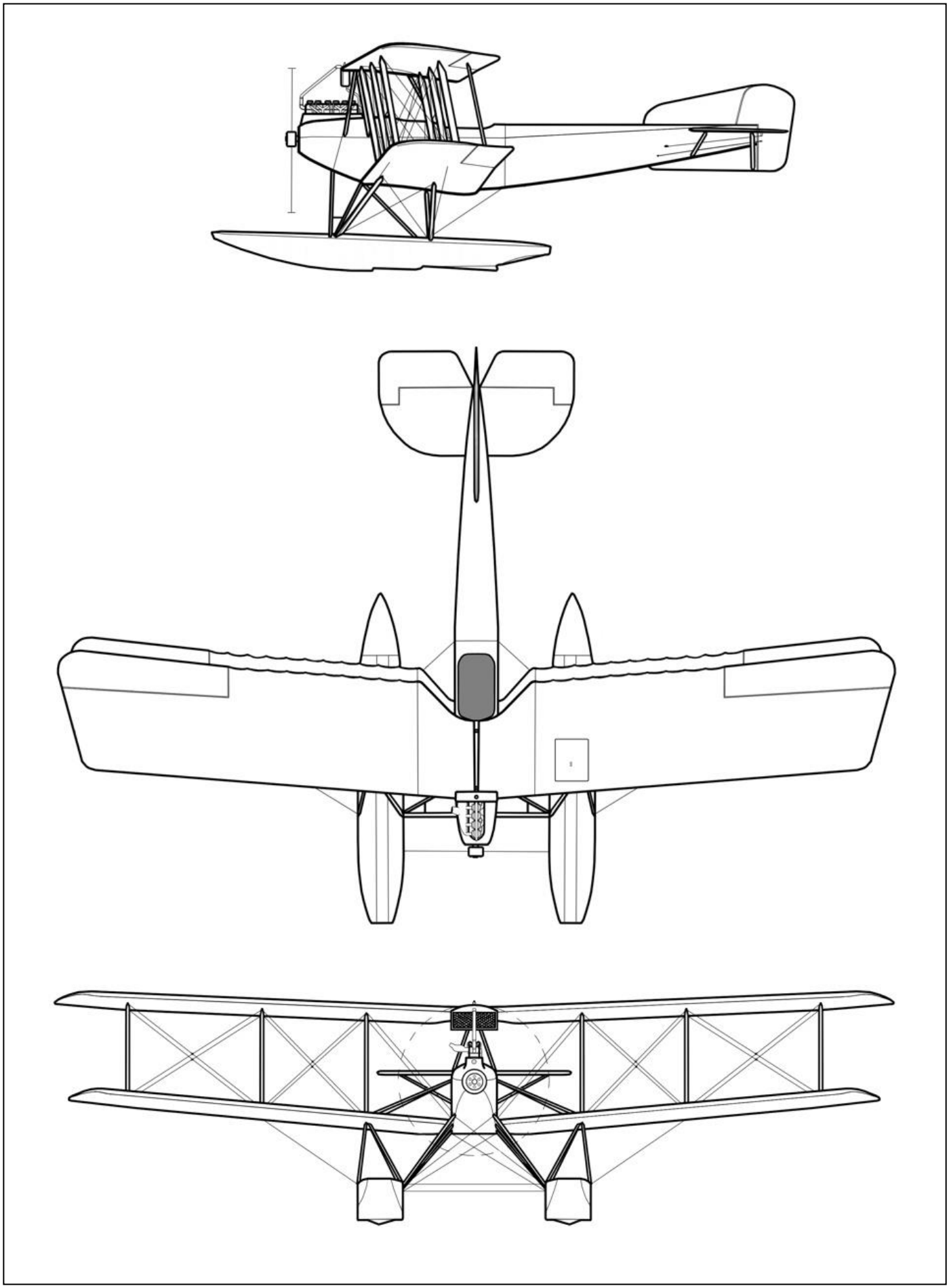
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Dietrich DP II a



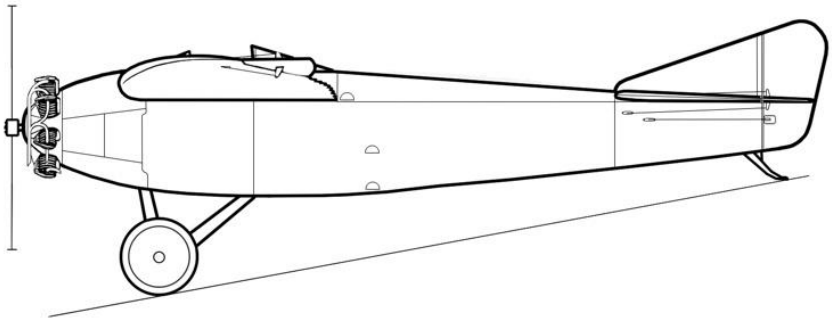
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

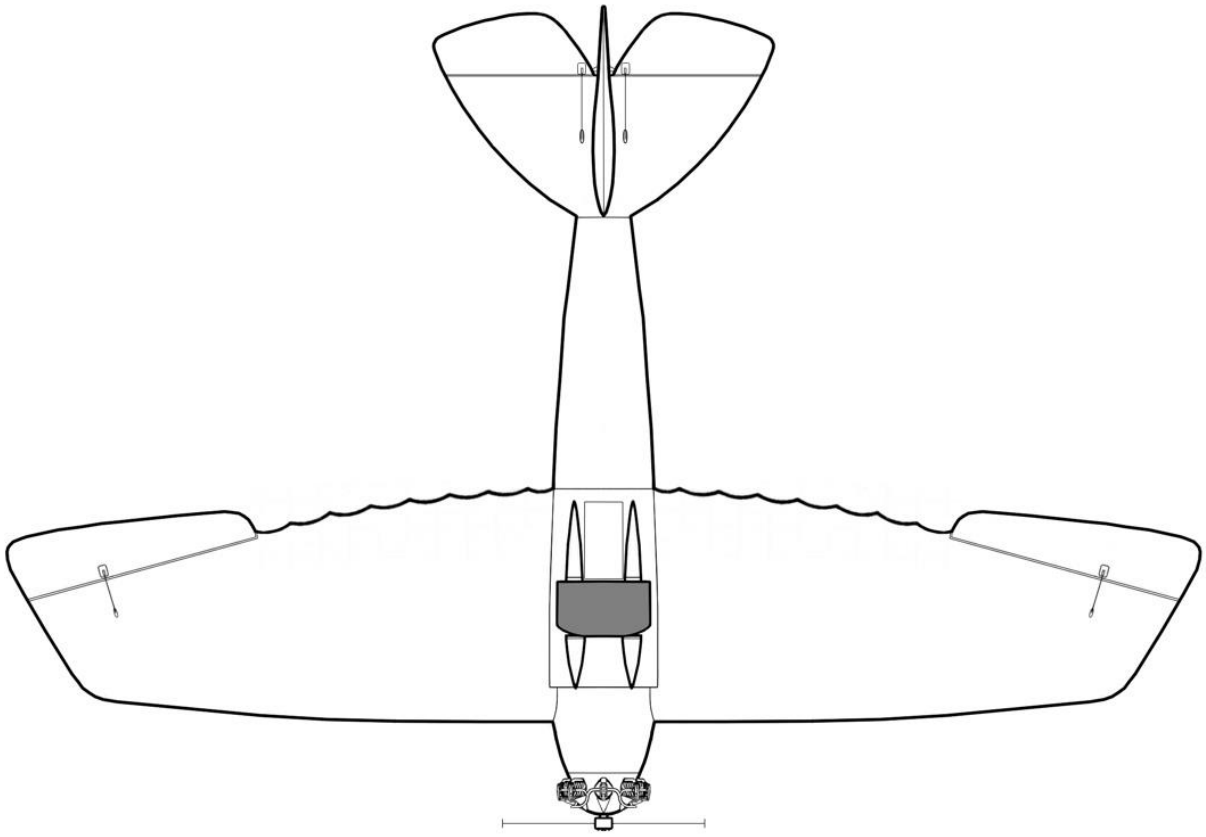
Friedrichshafen FF 49 c

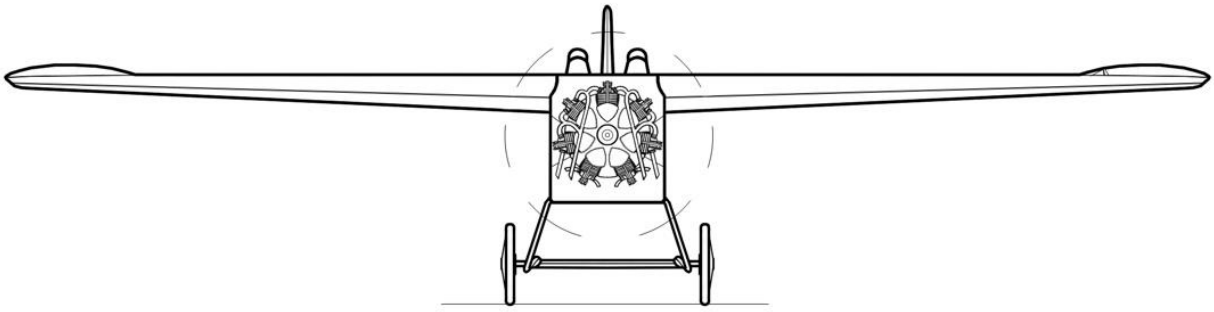


Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Focke-Wulf S 1

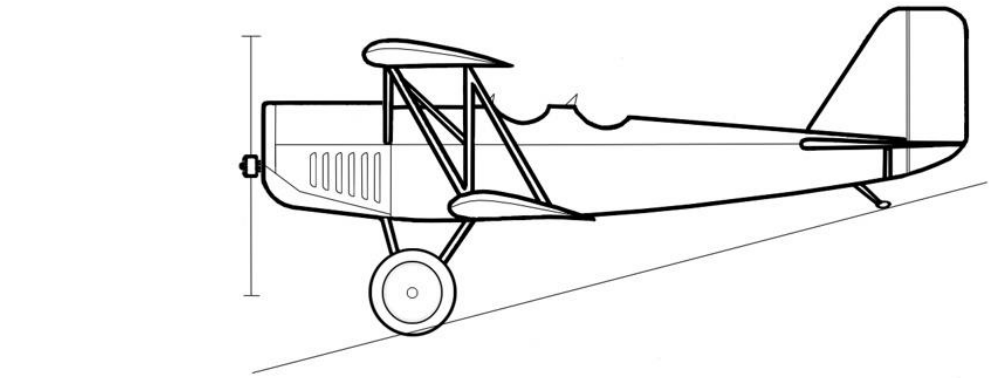


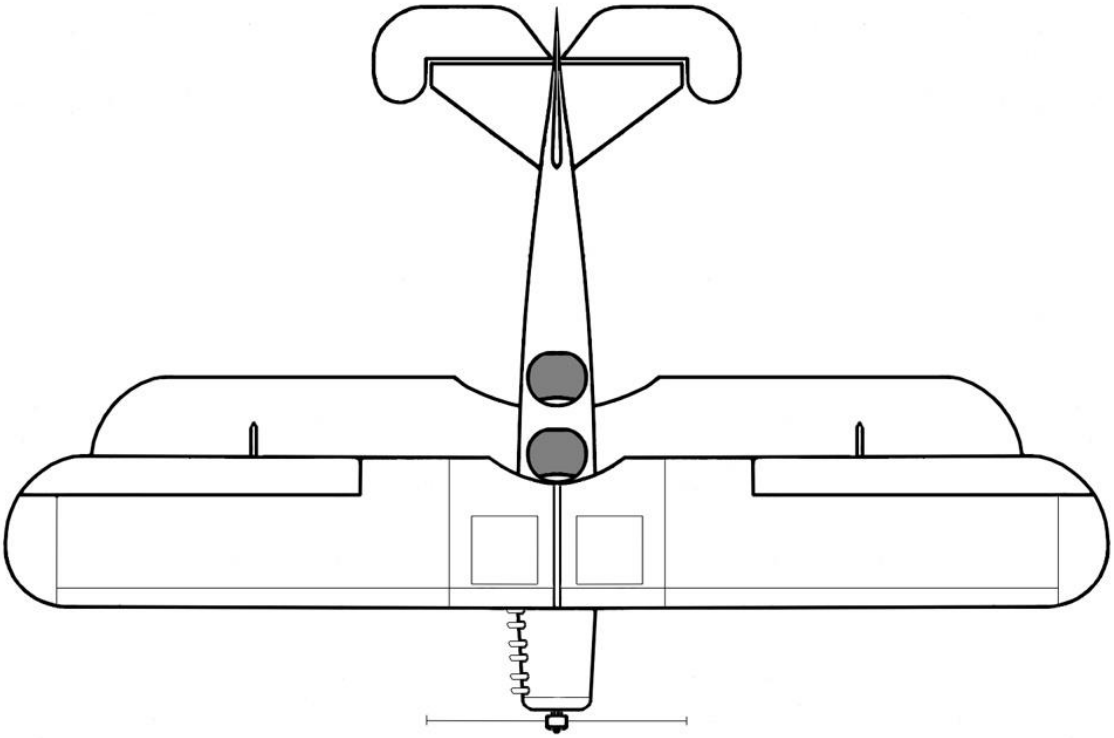


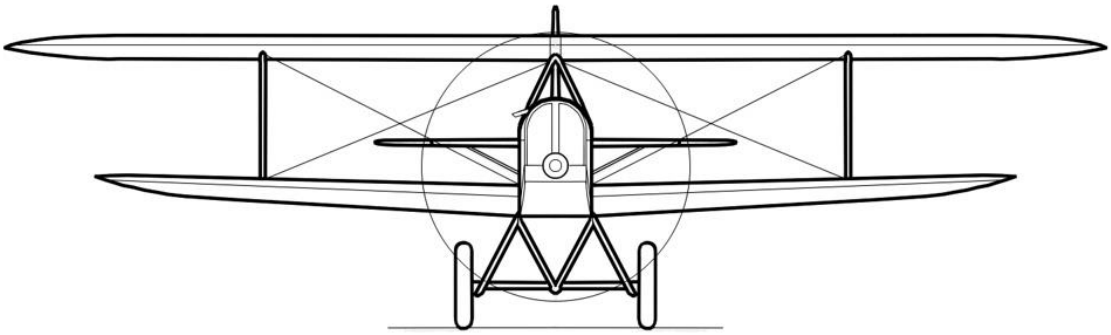


Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Heinkel HD 21

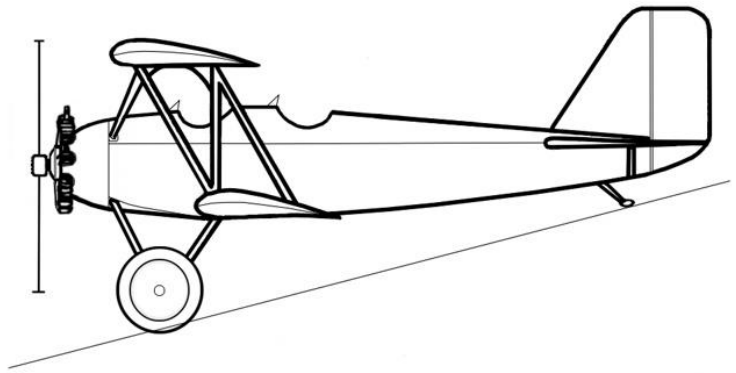


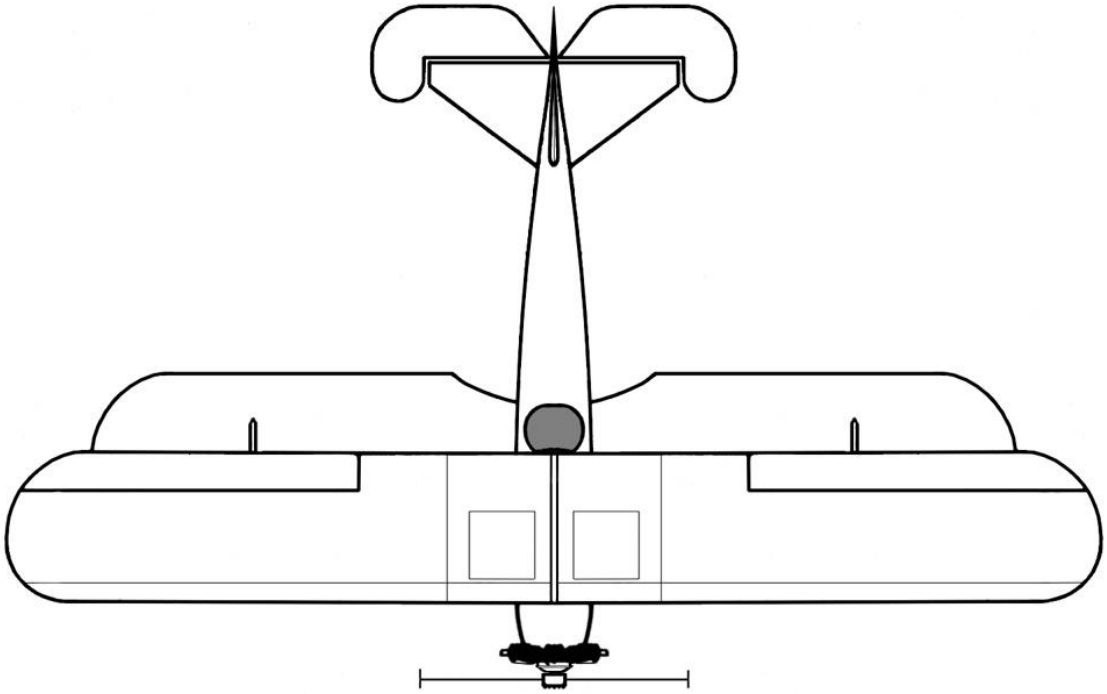


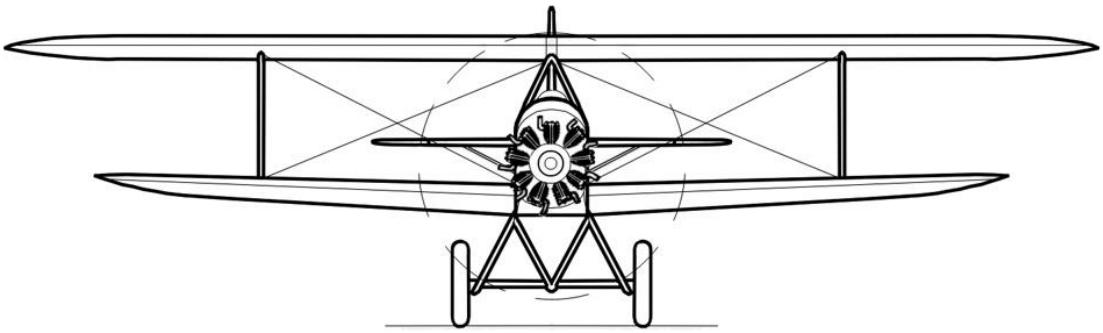


Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Heinkel HD 32

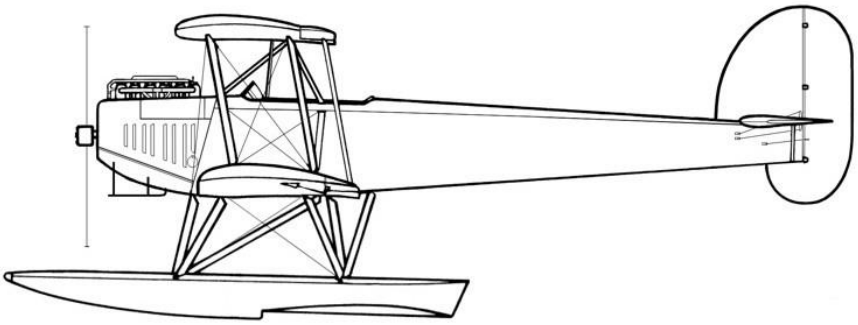


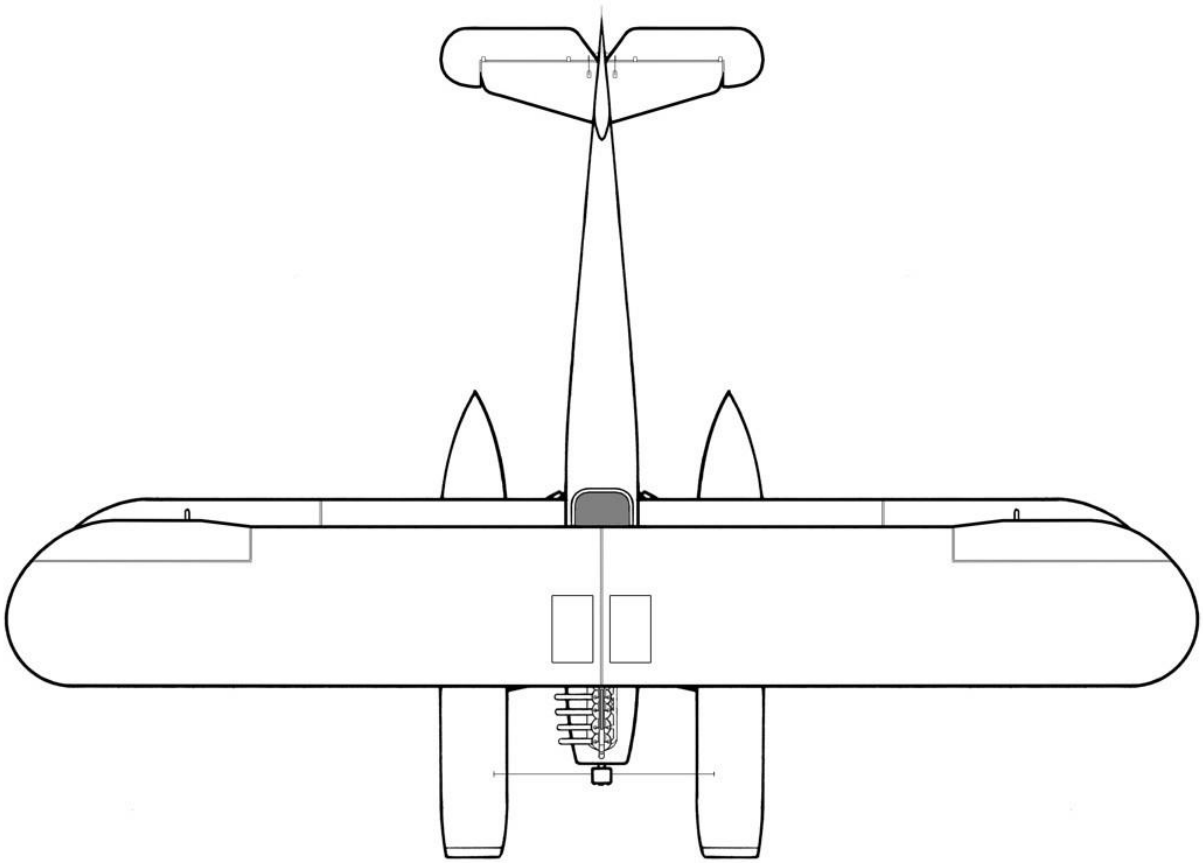


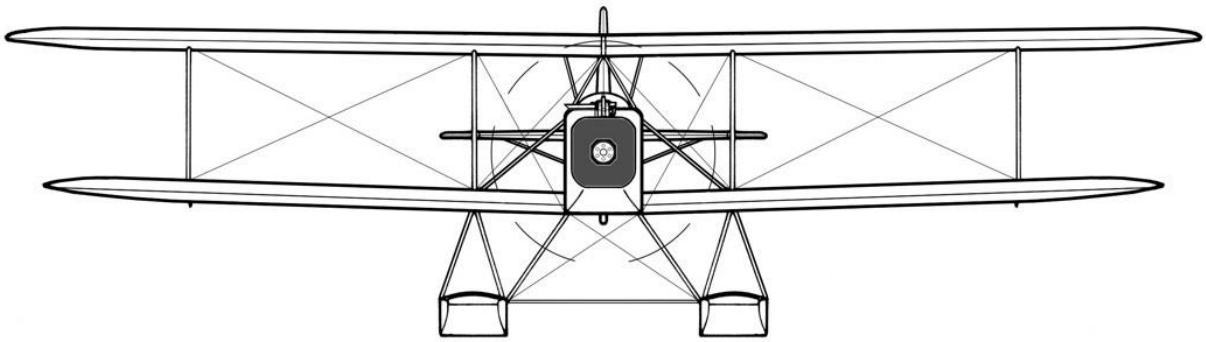


Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

LFG V 60

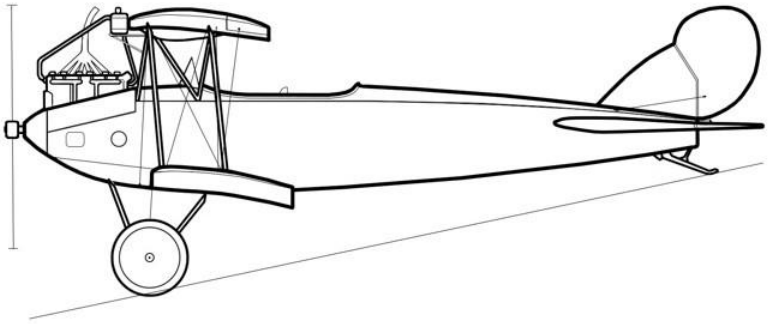


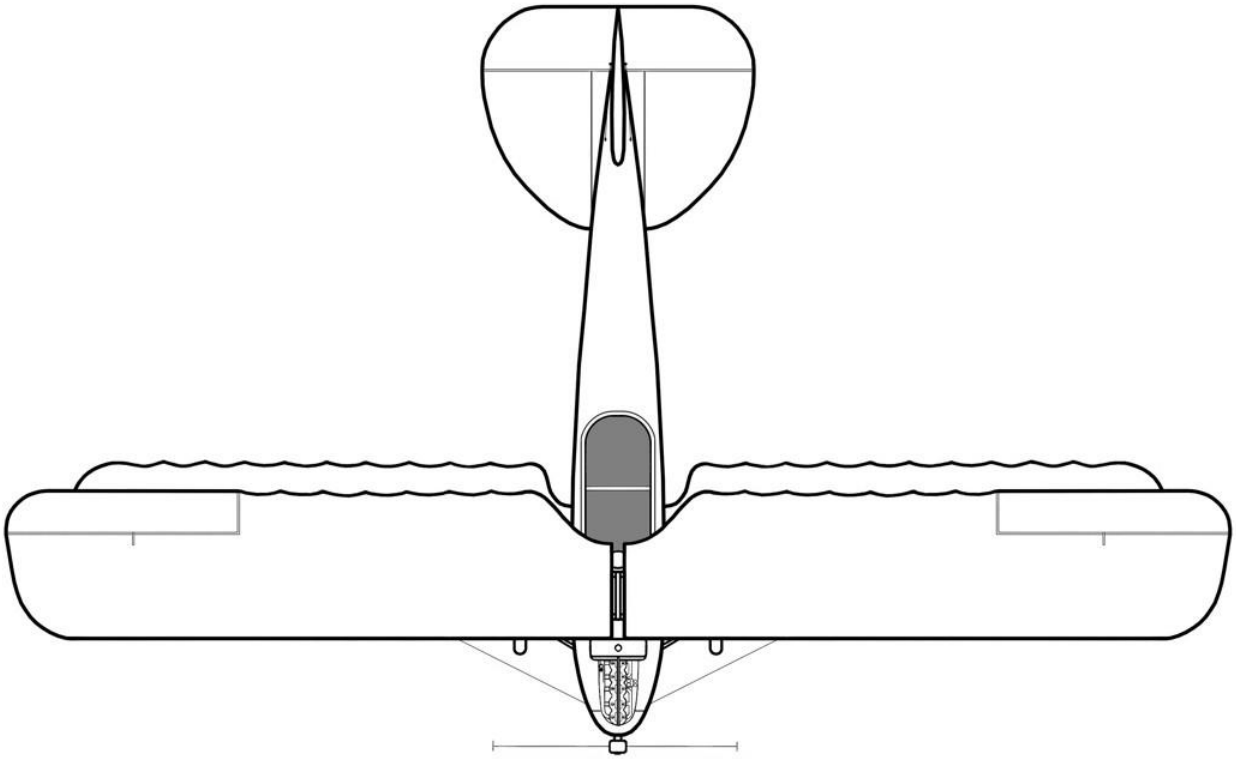


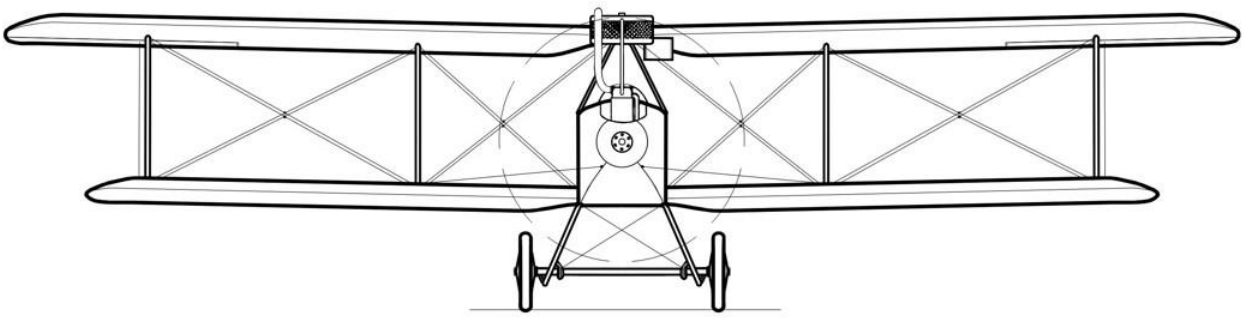


Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

LVG B III

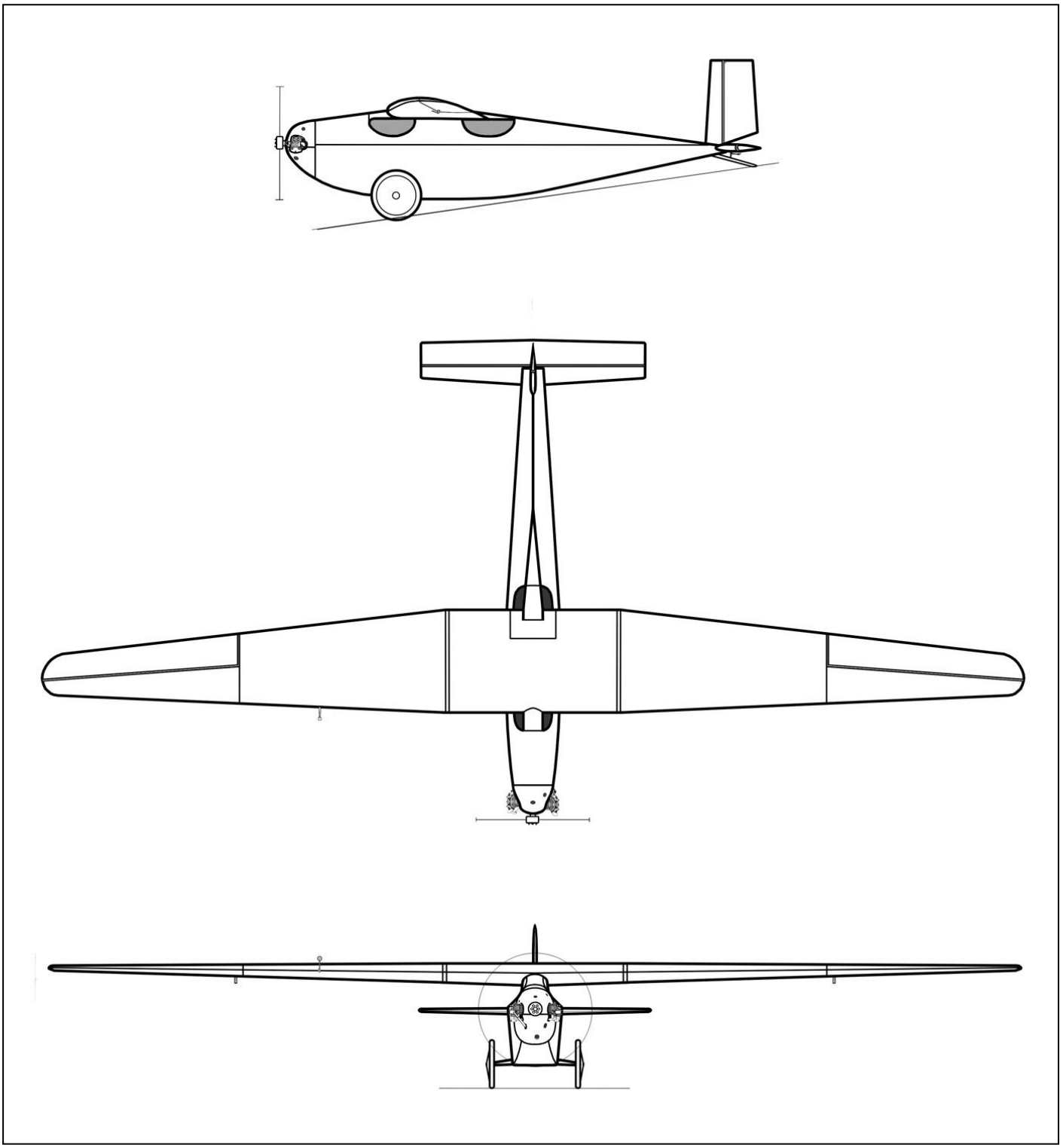






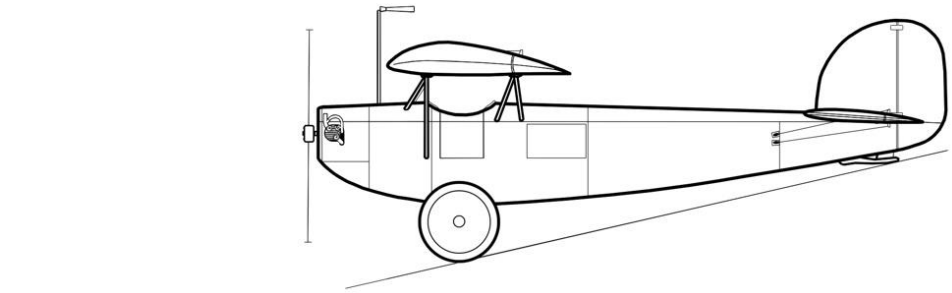
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

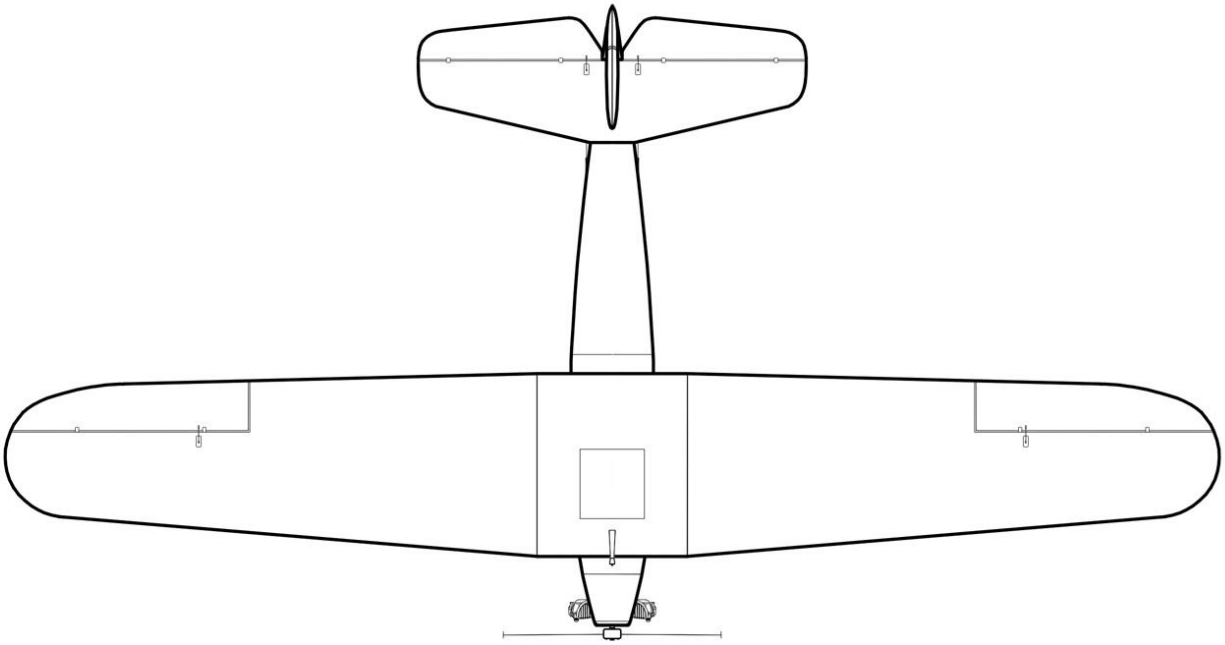
Messerschmitt M 17

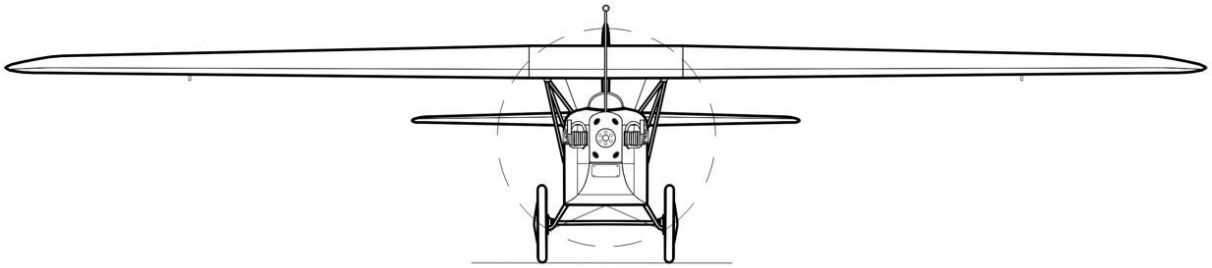


Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Udet U 7 „Kolibri”

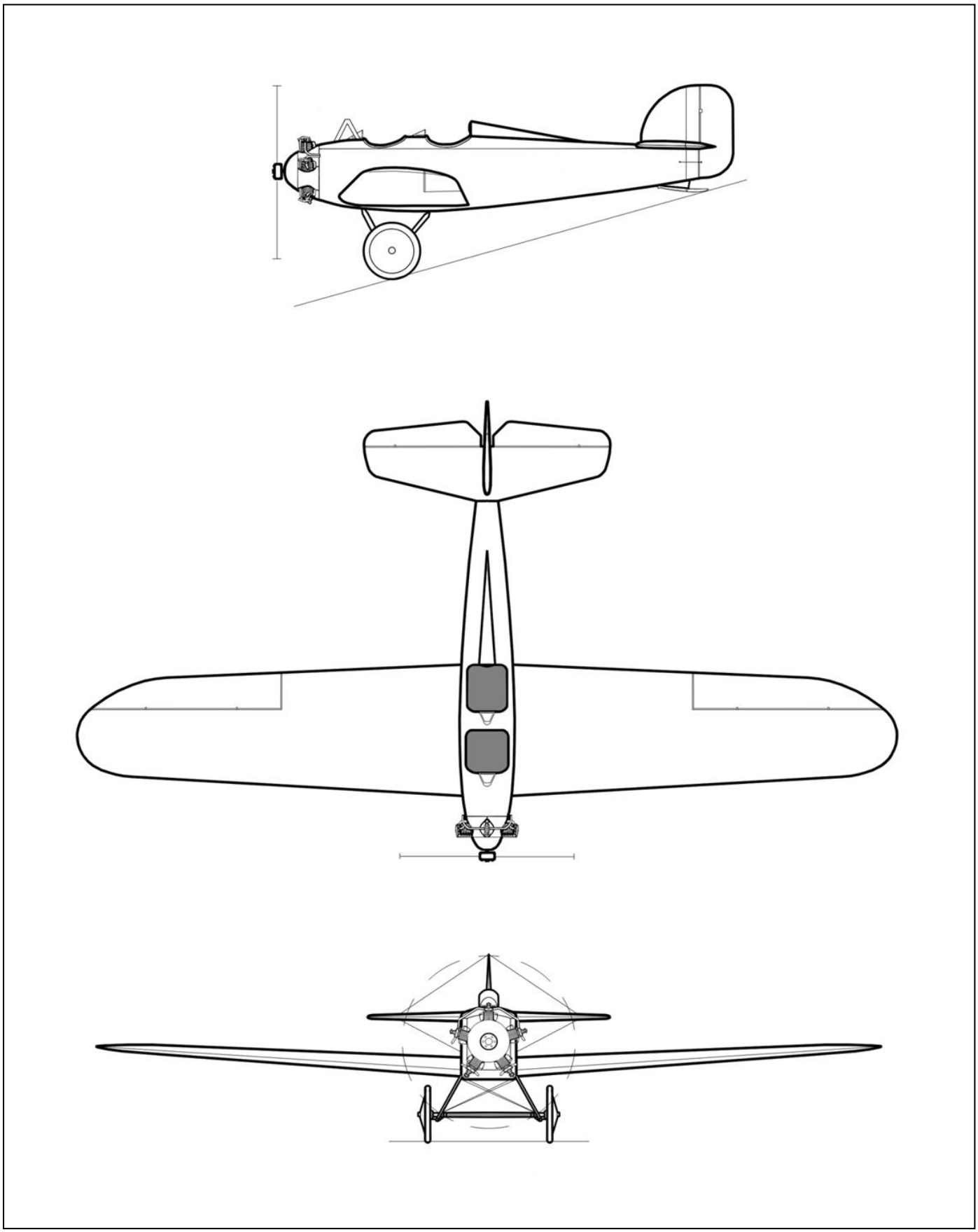






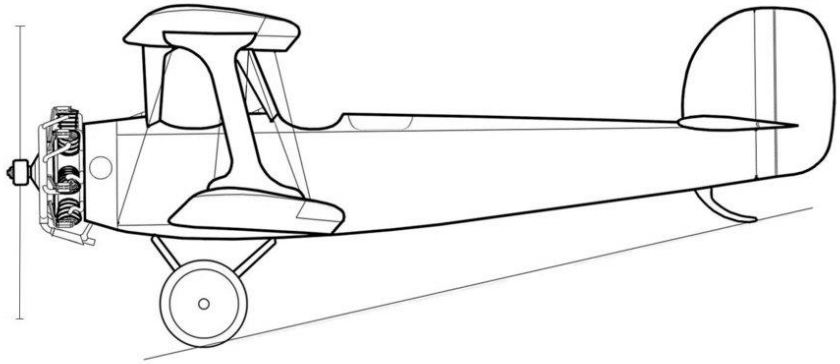
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

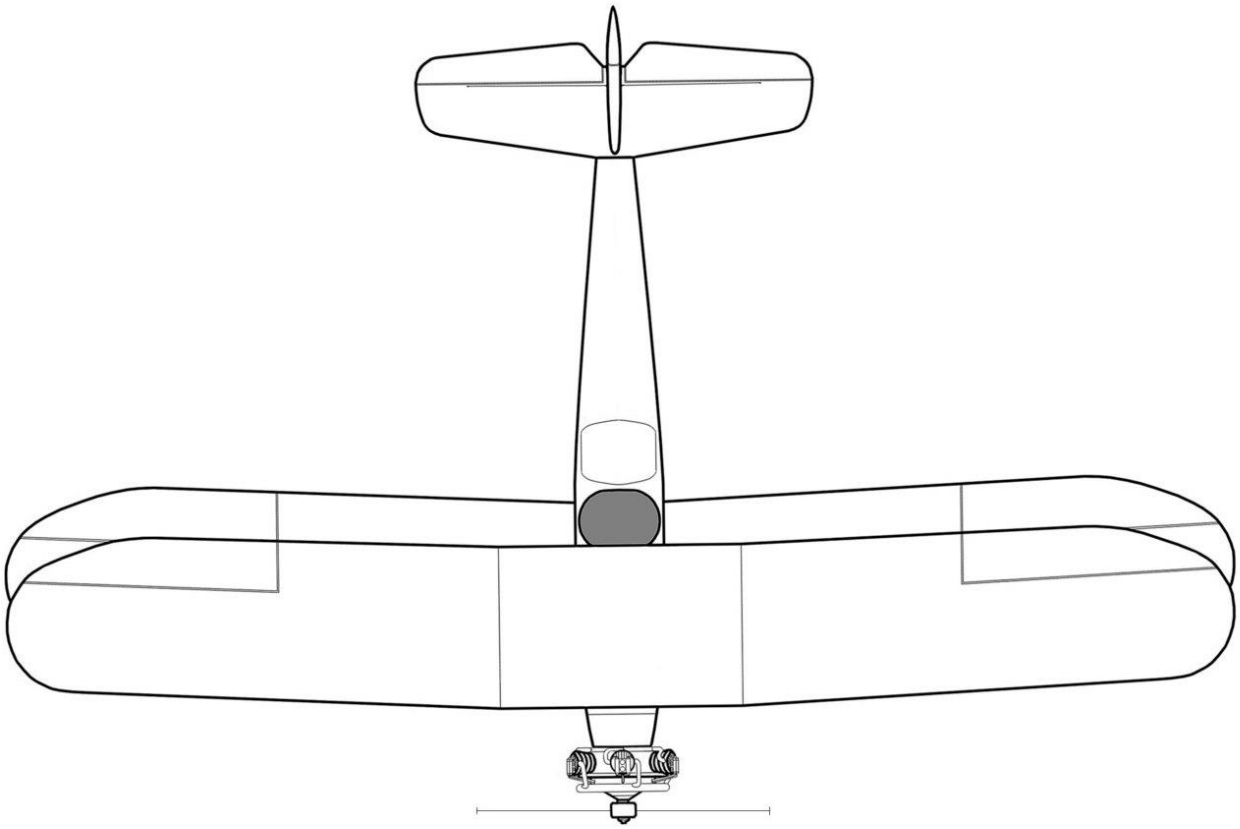
Udet U 10 a

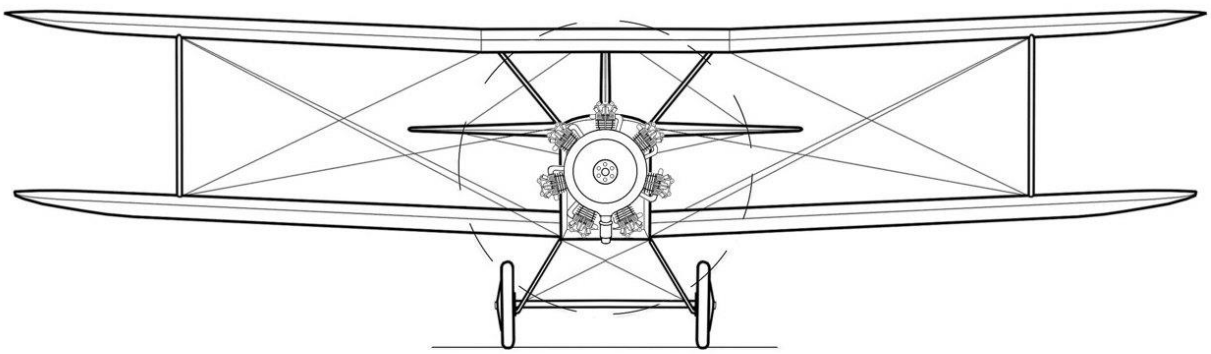


Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Udet U 12 „Flamingo“







Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Unfälle und Notlandungen

Natürlich ging der Schulbetrieb nicht ohne Unfälle ab – gemäß dem Motto: „Wo gehobelt wird, da fallen Späne“. Zum Glück handelte es sich meistens um simple Notlandungen (z.B. wegen Navigationsfehler, Motorstörung, Treibstoffmangel und ähnlichem), bei denen häufig ein Rückstart von der Landestelle möglich war, oder es ging um einfache Brüche, bei denen zwar Kleinholz am Flugzeug produziert wurde aber den Insassen nicht viel passierte.

Weitaus seltener waren Unfälle, die mit einem Totalschaden des Flugzeugs endeten und bei unglücklichen Umständen sogar Todesopfer forderten. Diese Vorfälle sollen im Folgenden ausführlicher betrachtet werden – nicht zuletzt zum Andenken an alle diejenigen, die im Ausbildungsbetrieb der Sportflug-Organisation ihr Leben ließen.

Alle Schilderungen sind, ungeachtet der Unfallschwere, in chronologischer Folge der Ereignisse angeordnet.

Daß einige Sportflug-Filialen besonders häufig in der nachfolgenden Zusammenstellung auftauchen und andere fast gar nicht, hat in erster Linie mit der Datenverfügbarkeit zu tun und stellt keinesfalls ein Qualitätsmerkmal dar.

1924

1.9.1924, bei Bückeburg und Lohnde (Raum Hannover) **Sportflug GmbH Hannover**

Fluglehrer Wilhelm Stör, der am 1.9.1924 in Münster eine **DLFW B II (Kennzeichen D-351)** abholte, traf erst am nächsten Tag in Hannover ein, weil der Motor eine unfreiwilligen „Zwischenlandung“ zwei Kilometer nordöstlich des Flugplatzes Bückeburg erzwang. Offenbar steckte in dem Triebwerk der D-351 „der Wurm“, denn am 9.9. war bereits die nächste Notlandung fällig, diesmal bei Lohnde (zwischen Wunstorf und Hannover). Zum Glück verlief auch hierbei alles glatt, Schäden waren nicht zu verzeichnen.

17.10.1924, Flugplatz Hannover **Sportflug GmbH Hannover**

Bei der Landung auf dem Platz Vahrenwalder Heide überschlug sich die **D-351**. Verletzt wurde niemand, an der Maschine entstand leichter Sachschaden.

19.10.1924, Flugplatz Stettin **Stettiner Sportflug GmbH**

Fluglehrer Arthur Schultz stürzte am 19. Oktober 1924 mit der **Albatros L 30, D-497**, bei der Landung in Stettin aus etwa 120 m Höhe ab. Das Flugzeug wurde vollständig zertrümmert, Schultz erlitt tödliche Verletzungen. Als Unfallursache ermittelte die Flugwache, daß die Maschine beim Landeanflug offensichtlich übersteuert worden war.

08.11.1924, Flugplatz Magdeburg **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Die **Albatros L 30 D-478** wurde auf dem Flugplatz Magdeburg durch Vergaserbrand am Boden zerstört.

07.12.1924, Flugplatz Magdeburg **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Glimpflich verlief ein Kolbenfresser am Motor der **Albatros L 30, D-494**. Dem Flugzeug gelang eine glatte Notlandung auf dem Platz Krakauer Anger.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

1925

19.01.1925, Flugplatz Magdeburg **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Am 19. Januar 1925 stürzte die **Albatros L 30, D-494**, bei einem Schulflug über dem Flugplatz Krakauer Anger ab und wurde vollständig zerstört. Die beiden Insassen, Fluglehrer Gerhardt Hans und Flugschüler Rudolf Rüdiger, erlitten tödliche Verletzungen. In dem amtlichen Unfallbericht heißt es zum Hergang des Unglücks:

„Bei dem fraglichen Fluge, bei dem der Schüler hinter dem Lehrer saß, machte Hans eine gewöhnliche Schulrunde in geringer Höhe und wollte von Osten her in den Platz hereinlanden. In ungefähr 50 bis 80 Meter Höhe wurde der Motor auf Leerlauf gedrosselt und das Flugzeug setzte zum Gleitflug an. Der Gleitflug verlief zunächst normal, wurde dann aber gleichmäßig immer steiler. Wie Augenzeugen berichteten, ist ein ruckartiges oder wiederholtes Ausschlagen der Steuer bei diesem Gleitflug nicht beobachtet worden. Infolge dieses gleichmäßig steiler werdenden Gleitens ist bestimmt anzunehmen, daß das Flugzeug steuerlos zur Erde kam.

Mit den Rädern und dem Motor berührte es gleichzeitig die Erde und überschlug sich. Der Motor drückte sich in den vorderen Sitz und zerquetschte den Fluglehrer Hans, der außerdem noch mit dem Schädel auf den Motor aufschlug. Hans war sofort tot. Rüdiger war mit dem Kopf und der Brust gegen die Windschutzscheibe und Karosserie geschlagen. Flugschüler, Angehörige der Luftreederei und Beamte der Flugwache waren sofort an der Unglücksstelle. Durch Heben des Rumpfendes wurde Rüdiger aus seinem Sitz hervorgeholt. Seine erlittenen Verletzungen waren so schwer, daß er 10 Minuten später starb, ohne das Bewußtsein wieder erlangt zu haben.“

Bei einem Schulflug am 19.1. 1925 stürzte die Albatros L 30, D-494, auf dem Magdeburger Flugplatz Krakauer Anger ab. Die beiden Insassen, Fluglehrer Gerhardt Hans und Flugschüler Rudolf Rüdiger, kamen dabei ums Leben.
(Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die Unfalluntersuchung ergab folgende Absturzursache: An der Höhensteuer-Stoßstange hatte sich ein Kugelkopfbolzen aus seinem Gewinde herausgedreht und dadurch die Funktion der Höhensteuerung lahmgelegt. Wie die Spuren an dem Bolzen zeigten, mußte dieser offenbar bei den letzten Überholungsarbeiten in der Magdeburger Werkstatt bis auf wenige Windungen herausgedreht und anschließend nicht wieder festgezogen worden sein. Durch die Erschütterungen des Flugzeugs im laufenden Betrieb lockerte sich der Bolzen selbständig immer weiter und sprang schließlich während des Unglücksfluges gänzlich heraus. Der Untersuchungsbericht schloß mit der Feststellung:

„Es liegt jedenfalls eine grobe Fahrlässigkeit von Seiten des Betriebspersonals der Magdeburger Luftreederei vor. Der verantwortliche Werkmeister ist mit dem 20.1.1925 fristlos entlassen worden."

31.01.1925, Schneefernerkopf (nahe der Zugspitze) Sportflug GmbH, Fürth

Theo Croneiss, der Leiter der Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz, nahm am 31. Januar 1925 mit seiner **DP II a, D-505**, am „Zugspitzflug" teil (siehe auch Kapitel „Teilnahme an Flugwettbewerben"). Er hatte, von Schleißheim kommend, in guter Zeit die Zugspitze erreicht. Beim Umkreisen des Gipfels packte aber eine heftige Fallböe das Flugzeug und drückte es hinunter auf den Schneefernerkopf. Zwar blieben Maschine und Insassen bei der unfreiwilligen „Landung" unversehrt, aber ein Rückstart war unmöglich. Deshalb mußte das Flugzeug aufgegeben werden.

12.02.1925, Flugplatz Stettin-Kreckow Stettiner Sportflug GmbH

Flugschüler Dietrich Frhr. von Massenbach führte am Nachmittag auf dem Stettiner Flugplatz Kreckow mit der **Albatros L 30 D-479** fünf Ziellandungen durch (als Bedingung zur Erlangung des Flugzeugführerscheins). Seine letzte Landung erfolgte in einem engen Spiralgleitflug ohne das vorgeschriebene wiederholte Gasgeben. Die Maschine kam zu hoch ins Zielgelände und wurde vom Startdienst durch ein rotes Signal zum Durchstarten angewiesen. Als v. Massenbach Gas geben wollte, kam der Motor nicht mehr auf Touren. Statt dann in einer leichten Rechtskurve zu landen, führte er eine volle Linkskurve aus und drehte dabei in den Rückenwind. Das Flugzeug verlor vollkommen an Fahrt und schmierte aus ca. 5 m Höhe ab. Beim Berühren des Bodens brach das Fahrgestell weg und die Maschine überschlug sich. Außer dem Fahrgestell wurden auch das Seitensteuer restlos zerstört sowie das linke untere Tragdeck und weitere Teile der Zelle beschädigt. Von Massenbach kam unverletzt davon.

24.4.1925, Flugplatz Würzburg Sportflug GmbH, Würzburg

Der Flugschüler Josef Zenk führte mit der **Albatros L 30 (Werknummer 10027, nur vorläufige Zulassung D-569)** seine ersten Alleinflüge durch und stürzte dabei auf dem Flugplatz Würzburg-Galgenberg ab. Die amtliche Unfallanzeige schildert den Hergang wie folgt:

„Der Pilot machte seinen 3. Alleinflug, der 1. und 2. Alleinflug waren tadellos. Beim 3. Flug wurde er frech, kurvte sehr stark und überzog dabei die Maschine. Diese ging wegen zu geringer Fahrt auf den Kopf und trudelte aus etwa 350 m Höhe senkrecht in den Boden.

Die Prüfung des Bruchs ergab keinerlei Schäden an der Maschine, auf welche die Ursachen des Absturzes zurückzuführen wären; sie bestätigte die Ansicht der Augenzeugen, daß lediglich der Führer die Schuld daran trägt."

Zenk erlitt außer einem Beckenbruch keine schwerwiegenden Verletzungen, am Flugzeug kam es zu Brüchen am Fahrgestell, an den Flügeln und am Motorbock.

07.05.1925, Flugplatz Hannover Sportflug GmbH Hannover

Fluglehrer Alfred Brocke hatte gemeinsam mit dem Flugschüler Willy Hesse über dem Flugplatz Hannover Vahrenwalder Heide einen Probeflug mit der **Sellhorn HSS 1, D-539**, durchgeführt. Zur Landung mußte Brocke weiter ausholen, um einen landenden Flugschüler nicht zu stören. Als er schließlich in die Landerichtung einschwenken wollte, nahm der Motor kein Gas an. Es kam zum Zusammenstoß mit einem Hindernis (Schalenkreuz-Anemometer auf dem Kasernendach). Trotz Flügelbeschädigung konnte Brocke aber durch seine Geistesgegenwart einen Absturz verhindern. Das Flugzeug landete mit schweren Beschädigungen auf dem Flugplatz. Pilot und Begleiter blieben unverletzt, die Maschine wurde wieder aufgebaut.

26.5.1925, nahe Flugplatz Bad Oeynhausen Sportflug GmbH Hannover

An diesem Tag um 19.28 Uhr machte sich auf dem Flugplatz Bad Oeynhausen der Flugschüler Heinrich Nörthen mit dem Flugzeug **Albatros B II D-351** auf den Rückflug nach Hannover. Kurz nach dem Start setzte in ungefähr 100 m Höhe der Motor aus. Ursache war Treibstoffmangel wegen unzureichenden Drucks der Benzinpumpe. Der Pilot mußte im freien Gelände notlanden, weil es ihm wegen der geringen Flughöhe nicht möglich war, in Richtung des Flugplatzes einzukurven.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Nörthen brachte die Maschine ohne jeglichen Bruch herunter und konnte nach Beseitigung der Störung zurück zum Flugplatz Oeynhausen starten. Hier übernachtete er und kehrte am 27. Mai 1925 nach Hannover zurück.

06.06.1925, Flughafen Fürth **Sportflug GmbH, Würzburg**

Heinrich Nopitsch, der Leiter der Sportflug-Filiale Würzburg, beteiligte sich mit der **Udet U 7 „Kolibri", D-620**, am Deutschen Rundflug 1925 (siehe Kapitel „Teilnahme an Flugwettbewerben"). Bei der vorgeschriebenen Zwischenlandung im Flughafen Fürth erwischte eine heftige Bodenböe die kleine Maschine und warf sie wie ein Spielball aus der Bahn. Das Ergebnis war ein schwerer Bruch, das Rumpfvorderteil samt Fahrwerk wurde bis zum Pilotensitz komplett zerstört, der Propeller ging in Splitter. Nopitsch hatte Glück: Außer einer Fleischwunde oberhalb des linken Auges passierte ihm nichts. Die D-620 wurde wieder aufgebaut, ging aber zwei Monate später durch Absturz verloren – und dieses Mal kostete es Heinrich Nopitsch das Leben! (siehe Kapitel „Unfälle und Notlandungen")

24.06.1925, Exerzierplatz bei Pasewalk **Stettiner Sportflug GmbH**

Flugschüler Dr. Walter Brieger hatte den Auftrag, mit der **D-476, einer Albatros L 30**, einen sog. kleinen Überlandflugflug von Stettin-Kreckow nach Pasewalk durchzuführen, mit einer Außenlandung in oder beim Zielort. Die Landung auf dem Exerzierplatz bei Pasewalk endete leider mit einem Bruch, bei dem Fahrgestell, Propeller und unteres Tragdeck beschädigt wurden.

28.06.1925, beim Flugplatz Magdeburg **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Am Sonntag, dem 28. Juni 1925, fand die offizielle Einweihung des neugeschaffenen Flugplatzes auf dem Krakauer Anger in Magdeburg statt. Während der dabei veranstalteten Flugschau wurde die von Fluglehrer Werner v. Fichte gesteuerte **Aero Sport S I, D-535**, infolge Motorstörung etwa 1 km südlich des Flugplatzes zu einer Notlandung gezwungen. Er landete glatt zwischen Berliner Chaussee und dem Damm des Umflutkanals. Nach erfolgter Reparatur scheiterte jedoch der Versuch, von dort wieder zu starten, weil die Anlaufstrecke zu kurz war. Der Pilot mußte die Maschine zu früh hochreißen, um nicht gegen den Damm zu stoßen; infolge zu geringer Fahrt schmierte sie über einen Flügel ab, prallte auf den Damm und überschlug sich. Fahrgestell, Rumpf und Tragflächen gingen dabei in Trümmer, wirkten aber zugleich als Federung, sodaß die beiden Insassen mit leichten Verletzungen davonkamen.

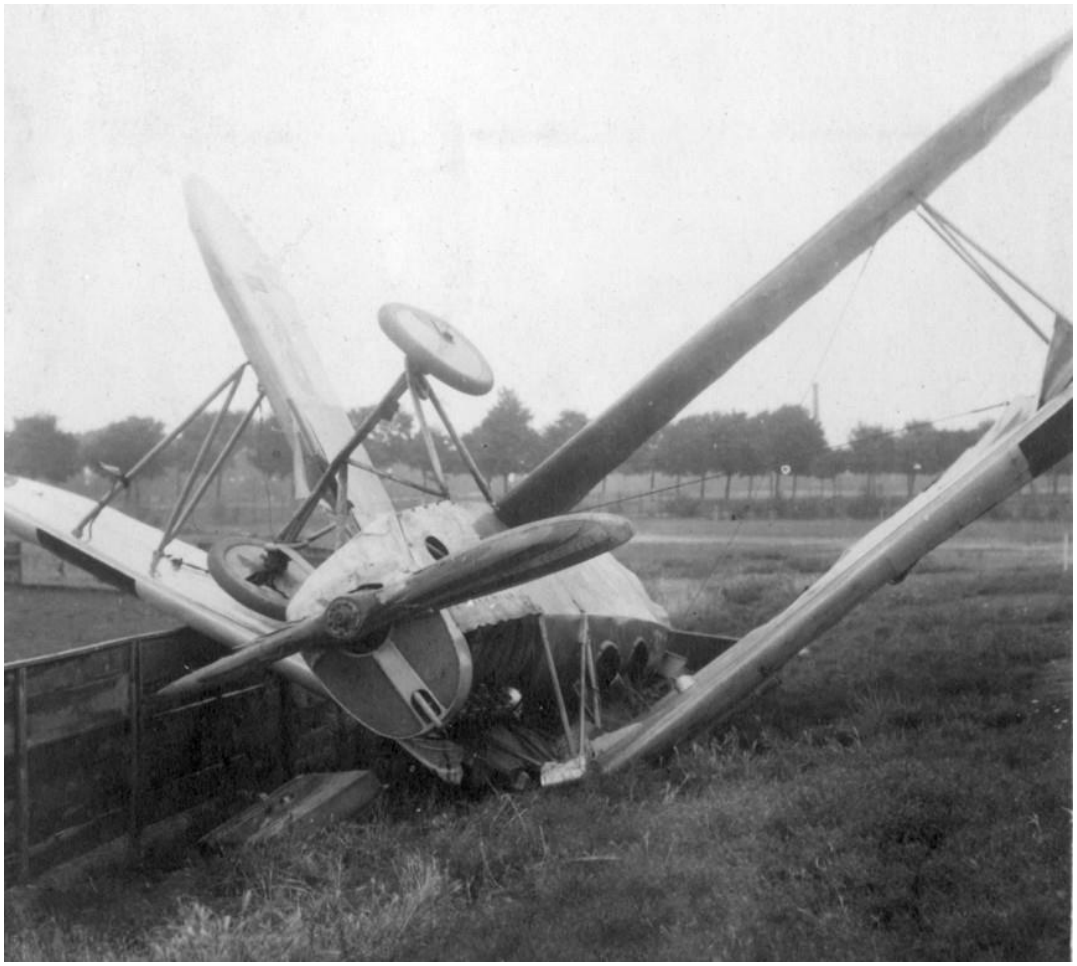
Am 28.6.1925 mußte die Aero Sport S I, D-535, unweit des Magdeburger Flugplatzes Krakauer Anger wegen Motorstörung notlanden. Leider mißglückte der Wiederstart nach erfolgter Reparatur, weil die verfügbare Startstrecke zu kurz war. Die Maschine ging in Trümmer, zum Glück kamen die beiden Insassen mit leichten Verletzungen davon. *(Slg. Ott/ADL)*

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

04.07.1925, beim Flugplatz Magdeburg **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Beim Start zu einem Platzflug setzte der Motor der **Heinkel HD 21, D-691**, aus. Flugzeugführer Theobald Vetter mußte auf dem nahegelegenen Sportplatz des Magdeburger Fußball- und Cricketclubs Viktoria notlanden. Die Maschine wurde zerstört, der Pilot erlitt zum Glück nur einige Hautabschürfungen.

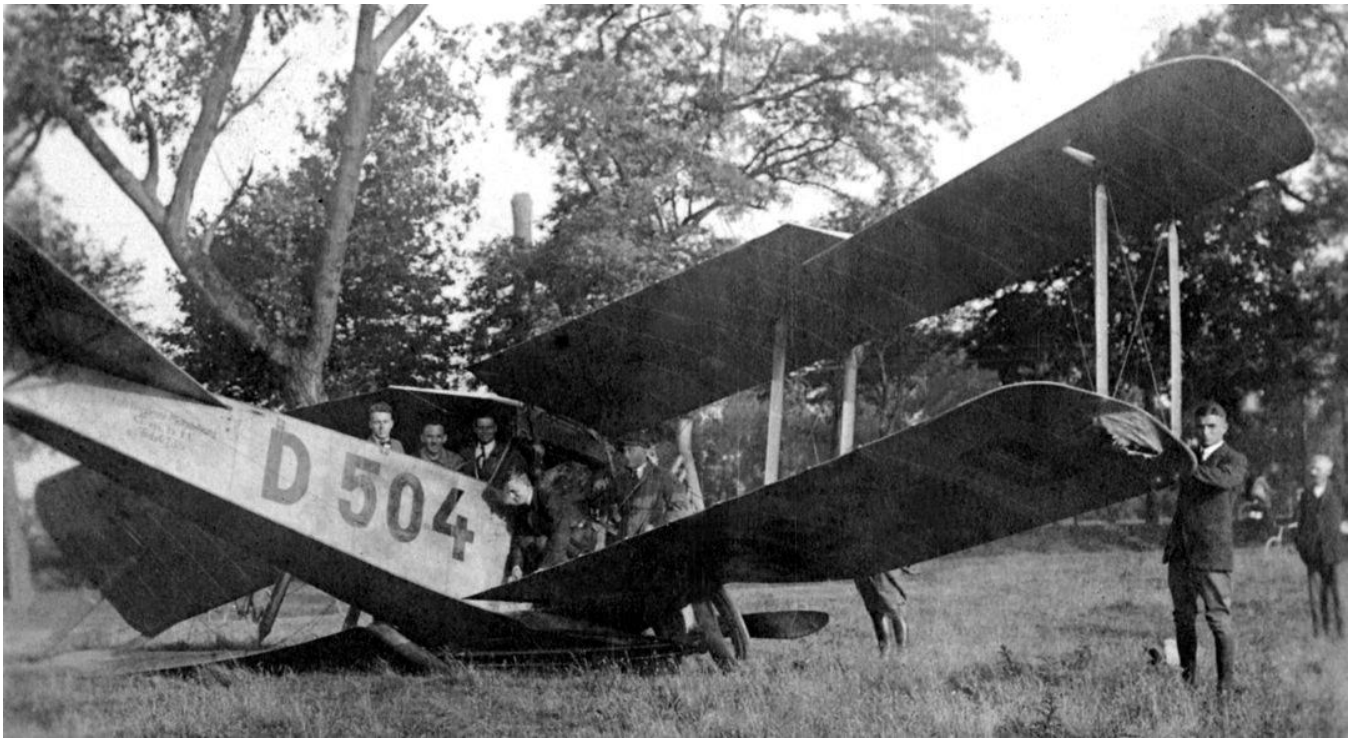
Am 4.7.1925 mußte die Heinkel HD 21, D-691, wegen Motorstörung auf dem Sportplatz des Magdeburger Fußball- und Cricketclubs notlanden. Während das Flugzeug zerstört wurde, kam der Pilot nahezu unverletzt davon.
(Foto oben Slg. Ott/ADL, Foto unten: Slg.Werner)



Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

04.07.1925, beim Flugplatz Magdeburg **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Während eines Schulflugs mit der **Albatros L 30, D-504**, blieb Flugschüler Karl Mehnert in der Nähe des Flugplatzes Magdeburg der Motor stehen, weil die Benzinzufuhr versagte. Bei der Notlandung kam es zu einem Bruch des Fahrgestells und die untere Fläche der Maschine wurde stark beschädigt.



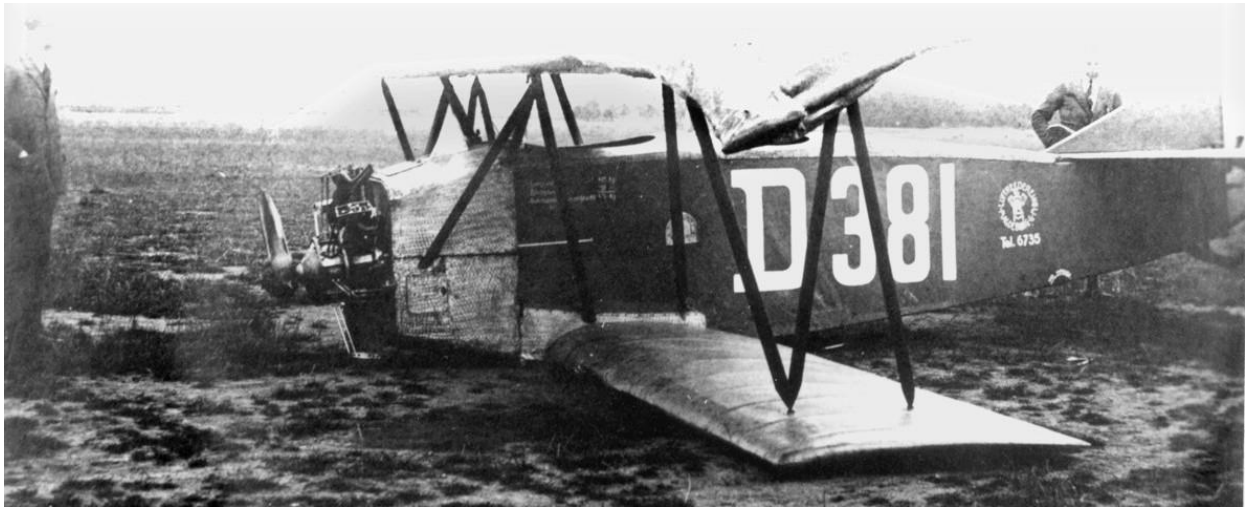
04.07.1925, Albatros L 30, D-504
(Foto oben: Slg.Werner, unten: Slg. Ott/ADL)

27.07.1925, Flugplatz Magdeburg **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Auf dem Flugplatz Magdeburg brach die **Dietrich DP II a, D-381**, von Flugschüler Felix Riedel während des Startanlaufs unvermittelt aus und erlitt infolge Überbeanspruchung der Streben einen Fahrgestellbruch.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Dietrich DP II a, D-381, Flugschüler Felix Riedel, nach Fahrgestellbruch infolge Überbeanspruchung.
(Slg. Werner)



30.07.1925, bei Isernhagen (Raum Hannover) **Sportflug GmbH Hannover**

Am 30. Juli 1925 startete Flugschüler Joachim Bormann gegen 6 Uhr morgens mit der **DLFW B II, Kennzeichen D-351**, auf dem Flugplatz Vahrenwalder Heide zu einem Übungsflug. In etwa 1000 m Höhe geriet Bormann in dichte Wolken und verlor nach kurzer Zeit ohne Sicht das Gleichgewichtsgefühl. Blindfluginstrumente waren damals noch nicht installiert und regelrechte Blindflugübungen wurden erst Jahre später zum Standard. Bormann geriet jedenfalls unfreiwillig in die Rükkenlage und kam bei Isernhagen in steilem Sturz wieder aus den Wolken heraus. Augenzeugen berichteten, daß sich in etwa 600 m Höhe ein menschlicher Körper aus dem Flugzeug löste und im freien Fall zu Boden stürzte. Ob Bormann absichtlich herausgesprungen war oder herausgeschleudert wurde, weil die Anschnallgurte sich gelöst hatten, konnte nicht eindeutig geklärt werden. Der Flugschüler war sofort tot, die Maschine schlug 500 m nördlich Fahrenkrug auf und wurde völlig zerstört.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

02.08.1925, Bayreuth **Sportflug GmbH, Fürth**

Theodor Croneiss, der Leiter der Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz, war am Sonntag, dem 2. August 1925, mit der **Dietrich DP II a, D-744**, kurz nach dem Mittagessen in Fürth gestartet, um die Maschine nach Bayreuth zu überführen und dort an einer Flugveranstaltung teilzunehmen. Mit an Bord befand sich der Flugschüler Schenk. In Bayreuth angekommen, setzte Croneiss nicht gleich zur Landung an, sondern vollführte über dem Flugplatz zwei Loopings, von denen der zweite aber mißlang. Dabei verlor die Maschine so viel an Höhe, daß sie, ohne abgefangen zu sein, auf den Boden prallte, sich heftig überschlug und dann in ihre Einzelteile zerlegte. Beide Insassen wurden zum Glück nur leicht verletzt, aber der Dietrich-Doppeldecker mußte als Totalschaden abgeschrieben werden.

Die Dietrich DP II a, D-744, nahm am 02.08.1925 an einer Flugveranstaltung in Bayreuth teil. Nach der Ankunft, aber noch vor seiner Landung, vollführte Pilot Theodor Croneiss zwei Loopings, von denen der zweite daneben ging. Die Maschine prallte, ohne abgefangen zu sein, auf den Boden und zerlegte sich in ihre Einzelteile. Die beiden Insassen wurden zum Glück nur leicht verletzt.

16.08.1925, Flugplatz Würzburg **Sportflug GmbH, Würzburg**

Anläßlich des bayerischen Fliegergedenktags fanden vom 15. bis 17. August 1925 diverse Flugveranstaltungen auf dem Würzburger Flugplatz am Galgenberg statt. Bei einem der Wettbewerbe wurde dem Leiter der Unterfränkischen Sportflug GmbH, Heinrich Nopitsch, eine zu steil geflogene Kurve zum Verhängnis. Sein Leichtflugzeug **Udet U 7 Kolibri, D-620**, rutschte aus etwa 25 m Höhe ab und schlug mit voller Wucht auf dem steinigen Boden auf.

Absturz der Udet U 7 Kolibri D-620 am 16.8.1925 auf dem Flugplatz Würzburg-Galgenberg. Der Leiter der Unterfränkischen Sportflug GmbH, Heinrich Nopitsch, erlitt so schwere Verletzungen, daß er am Abend des Unfalltages im Krankenhaus verstarb.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

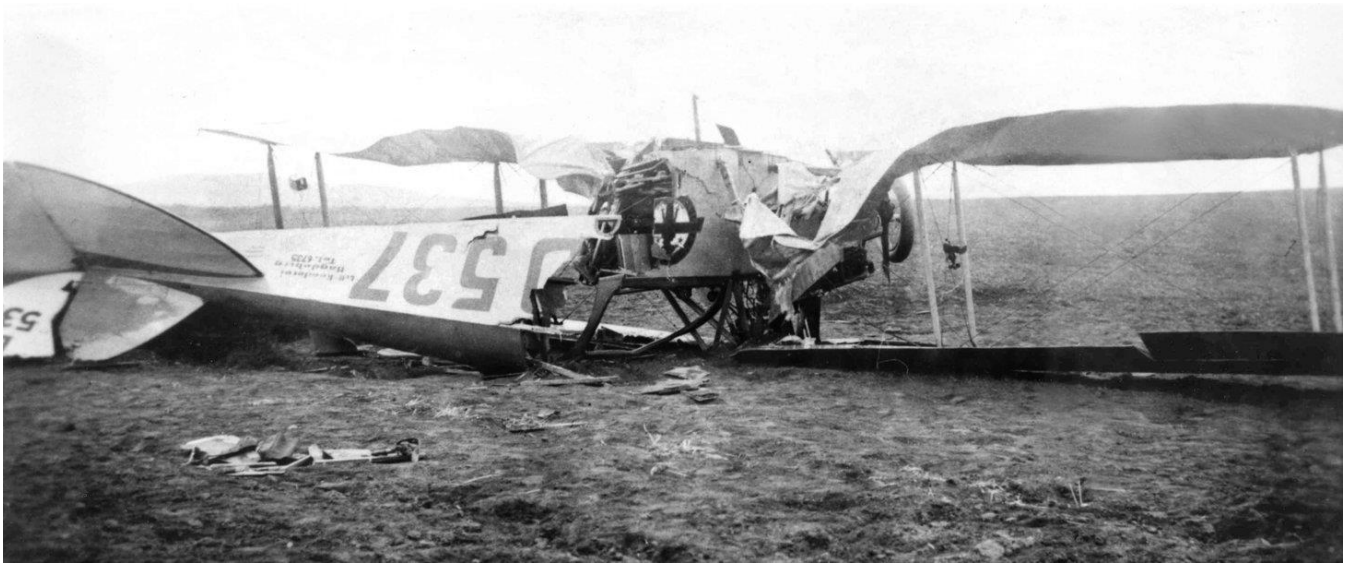
Der amtliche Unfallbericht schildert den Ablauf der Ereignisse wie folgt:

„Während des Flugturniers startete um 4 Uhr nachmittags als drittes Flugzeug ... Hauptmann a.D. Nopitsch zu einem im Programm vorgesehenen Angelflug mit Abwurfwettbewerb. Die Bedingungen waren, mit einem an einem 10 m langen Seil hängenden vierarmigen Haken eine an einer Schlinge aufgehängte Posttasche zu angeln, wobei auch die Zeit gewertet wurde. Der Abwurfplatz befand sich ungefähr 100 m links von der Angelstelle. ... Unmittelbar nach dem Angeln der Posttasche riß [Nopitsch] die Maschine in die Höhe und machte eine steile Linkskurve, um die Abwurfstelle zu erreichen... Durch die Fahrtverminderung ging dann die Maschine auf den Kopf, und der Versuch des Führers, sie abzufangen, mißlang infolge zu geringer Höhe. Nopitsch wurde sofort von der am Platz weilenden freiwilligen Sanitätskolonne ins Luitpoldkrankenhaus gebracht, wo er abends um 7.00 Uhr seinen Verletzungen, ohne das Bewußtsein wiedererlangt zu haben, erlag. ...

Das Flugzeug, U 7 Kolibri D-620 mit 24 PS A.B.C. Scorpion-Motor, ist vollständig zertrümmert. Der Motor, der vollkommen vom Motorbock getrennt war, verursachte die vielen Beinbrüche des Piloten. Derselbe war zwischen Motor und Führersitz eingeklemmt. Einwandfrei war festzustellen, daß die Zündung nicht weggenommen und auch die Gashebel noch offen waren. Schäden an den Kabeln und Steuerorganen, die den Absturz etwa hätten verursachen können, waren nicht festzustellen. Die Wetterlage während des Unfalls war etwa Wetterlage II (ziemlicher Westwind)“

17.09.1925, bei Halle **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Auf einem Übungsflug Magdeburg - Wernigerode verlor Flugschüler Rudolf John die Orientierung. Etwa 8 km nördlich von Halle setzte er mit seiner **Aero Sport S I, D-537**, zur Notlandung an, überzog die Maschine aber in einer Kurve und rutschte ab. Bei dem Aufschlag wurde das Flugzeug bis auf Motor zerstört.



Absturz der Aero Sport S I, D-537, am 17.9.1925 in der Nähe von Halle durch Überziehen. Die Zelle wurde durch den Aufschlag zerstört, nur der Motor war noch halbwegs gebrauchsfähig. (Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

19.09.1925, Flugplatz Plauen **Sportflug GmbH Hannover**

Der Leiter der Sportflug GmbH Hannover, Martin Zander, nahm auf der **Heinkel HD 21, D-685**, am Sachsenflug 1925 teil (s. auch Kapitel „Teilnahme an Flugwettbewerben“). Als er gerade den ersten Zwangslandeplatz Plauen verlassen wollte, landete mitten in seinen Startanlauf hinein ein anderes Flugzeug und stieß mit seinem Flügel gegen das Tragdeck der gerade im Abheben befindlichen Heinkel-Maschine. Die HD 21 wurde durch den Anprall aus dem Kurs geschleudert und bohrte sich mit voller Fahrt in den Sand des Plauener Flugplatzes. Zum Glück kam Zander bei dem Unfall nicht zu Schaden, aber die Beschädigungen an seinem Flugzeug waren so erheblich, daß er aufgeben mußte.

28.09.1925, beim Flugplatz Staaken **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Nach dem Start auf dem Flugplatz Staaken rutschte die **Heinkel HD 32, D-663**, des Flugschülers Kurt Gronau in einer Kurve ab und wurde beim Absturz restlos zertrümmert.

29.09.1925, Flugplatz Hannover **Sportflug GmbH Hannover**

Die **Sellhorn HSS 1, D-541**, verlor bei der Landung auf dem Flugplatz Hannover ein Rad. Dadurch wurden das Fahrgestell und der Propeller beschädigt.

10.10.1925, Flugplatz Hannover **Sportflug GmbH Hannover**

Flugschüler Arno Helling fing die **D-538, eine Sellhorn HSS 1**, bei der Landung auf dem Platz Vahrenwalder Heide zu spät ab. Durch das harte Aufsetzen wurden das Fahrgestell und ein Holm am linken unteren Flügel beschädigt sowie die Luftschraube demoliert.

24.10.1925, nahe Flugplatz Bremen **Sportflug GmbH Hannover**

Flugzeugführer Herbert Sonsalla unternahm mit der **Heinkel HD 21, D-685**, einen Überlandflug und mußte wegen eines Motordefekts 4 km östlich vom Flugplatz Bremen notlanden. Beim Ausrollen kam es zu einem Überschlag, die Maschine wurde leicht beschädigt.

05.11.1925, beim Flugplatz Magdeburg **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Flugzeugführer Arndt Benzler, später Fluglehrer bei der Flugsportschule Staaken GmbH, versagte kurz nach dem Start in Magdeburg der Motor seiner **Heinkel HD 29, D-689**. Die nachfolgende Notlandung an der Herrenkrugchaussee endete mit einem leichten Bruch.

20.11.1925, Gutshof der Zeppelinwerke Staaken
Flugsport Staaken GmbH

Am 20. November 1925 fand auf dem Berliner Invalidenfriedhof die feierliche Beisetzung der aus Frankreich überführten Gebeine des Jagdfliegers Manfred von Richthofen statt. Mehrere Flugzeuge gaben dabei ihr Ehrengeleit, darunter auch die werksneue **Udet U 12 a D-295**, gesteuert von dem Übungsschüler Hans Friedrich von Knobelsdorff. Beim Rückflug in der Nähe von Staaken überzog von Knobelsdorff in einer Kurve die Maschine, schmierte aus etwa 300 m Höhe ab und stürzte auf eine Scheune des Gutshofs der Zeppelinwerke Staaken. Beim Aufprall brach der Motor aus der Zelle heraus, Rumpf und Tragflächen blieben in mehr oder weniger demoliertem Zustand auf dem Dach des Gebäudes hängen. Pilot von Knobelsdorff wurde aus der Maschine geschleudert und erlitt beim Aufschlag auf den Boden einen Wirbelsäulenbruch. Der kurze Zeit später eintreffende Arzt konnte nur noch den sofortigen Tod feststellen.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Am 20. November 1925 schmierte die Udet U 12 a D-295 in einer Kurve über Staaken aus rund 300 m Höhe ab und stürzte auf eine Scheune des Gutshofs der Zeppelinwerke Staaken. Der Pilot, Übungsschüler Hans Friedrich von Knobelsdorff, erlitt einen Genickbruch und war sofort tot.

21.11.1925, bei Liebstadt (Ostpreußen) **Flugsport GmbH, Königsberg**

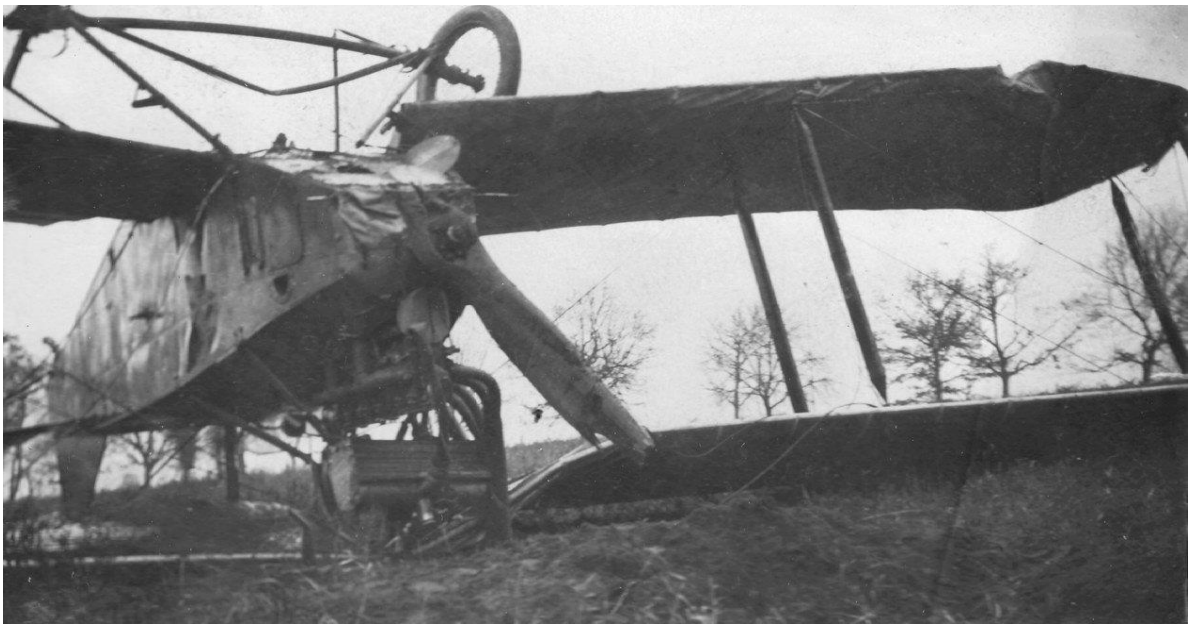
Flugschüler Willy Eichler geriet während eines Überlandflugs mit der **D-504, einer Albatros L 30**, bei Liebstadt (Ostpreußen) in dichten Nebel. Er setzte zur Notlandung an, mußte jedoch wegen eines plötzlich auftauchenden Hindernisses erneut Gas geben. Die Maschine hatte jedoch bereits soviel Fahrt verloren, daß sie durchsackte und restlos zu Bruch ging. Der Flugschüler erlitt nur geringe Verletzungen.

23.11.1925, bei Stettin **Sportflug GmbH, Stettin**

Bei einer Notlandung infolge Motorstörung westlich des Denkmals am Deutschen Berg bei Stettin wurde die **D-476, eine Albatros L 30**, schwer beschädigt. Der Flugzeugführer Dr. Joachim Seegert, der sich allein in der Maschine befand, erlitt schwere Knochenbrüche. Da die Maschine nach November 1925 nicht mehr auftaucht, ist anzunehmen, daß sie nicht wieder aufgebaut wurde.

(Fotos links und nächste Seite oben):
Zwei Bruchfotos der Albatros L 30, D-476. Dabei ist nicht ganz sicher, ob es sich tatsächlich um den Unfall vom 23.11.1925 handelt oder um einen früheren Überschlag.
(Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



30.11.1925, bei Bärenrod (Bez.Amt Marktheidenfeld) **Sportflug GmbH, Böblingen**

Am 30. November 1925 verursachte ein Flugzeug der Süddeutschen Sportflug GmbH, Böblingen, nach einer Notlandung im Schneesturm einen tödlichen Unfall mit einem Zuschauer. Es handelte sich um die **Albatros L 30, Kennzeichen D-498**, mit der Flugschüler Rudolf Doerr auf dem 300-km-Prüfungsflug für den Flugzeugführerschein A unterwegs war. In der amtlichen Unfallanzeige findet sich folgende Aussage des Piloten:

„Auf dem Überlandflug Böblingen – Darmstadt kam ich in einen Schneesturm, der eine Orientierung unmöglich machte. Um nicht ins besetzte Gebiet zu geraten, flog ich längere Zeit ostwärts und setzte dann zu einer Notlandung an. Diese verlief glatt auf einer großen Schneefläche bei Bärenrod (Bez.Amt Marktheidenfeld).

Nach ½ Stunde, während der sich eine etwa 100-köpfige Zuschauermenge angesammelt hatte, rollte ich etwa 100 m mit Hilfe von Leuten, die die Tragflächen rechts und links hielten, zurück und drehte dann um, um gegen den starken Wind zu starten. Die Menschenmenge stand 100 m vor mir und ging dann nach rechts, um den Start zu beobachten. Die Leute, die mir beim Rollen geholfen hatten, forderte ich nun auf, von der Maschine und den Tragflächen wegzugehen und fragte dann, ob alles frei sei. Darauf erhielt ich eine bejahende Antwort. Ich überzeugte mich, daß tatsächlich alles frei war, indem ich rechts und links vom Motor nach vorn sah und gab dann Vollgas.

Nach etwa 70 m sah ich rechts von mir Leute auf die Zuschauer zu weglaufen und riß daraufhin die Maschine vom Boden, weil ich nach dieser Beobachtung fürchtete, einzelne Personen vor mir zu haben. Die Maschine hatte aber infolge des etwa 30 – 40 cm tiefen Schnees noch nicht genügend Fahrt und sackte wieder durch, machte 2 Sprünge und hob sich dann ab. In etwa 1 m Höhe schwebend, verspürte ich plötzlich einen Ruck, Propellersplitter und Motorbleche flogen an mir vorbei, die Maschine zeigte Neigung, auf den Kopf zu gehen. Ich riß das Höhensteuer an, nahm Zündung heraus und zog den Brandhahn, da infolge Vergaserbrand die Flammen bis an den Vordersitz schlugen. Die Maschine rutschte auf dem Boden ungefähr 20 m nach rechts vorwärts weg. Ich stieg aus, um nach der Ursache des ganzen Vorgangs zu sehen. Erst durch Tumult der Zuschauermenge hinter mir wurde ich auf das Unglück aufmerksam."

Was war passiert? Doerr war bei dem Startversuch mit einer Person kollidiert, die in einiger Entfernung direkt in seiner Startrichtung gestanden hatte und für ihn vom Motor verdeckt gewesen war ! Es handelte sich um eine 26 jährige Dienstmagd, deren Körper durch Propellerschlag von der rechten Halsseite bis zum rechten Schenkel aufgerissen wurde und die sofort tot war.

05.12.1925, bei Hausbach (Mittelfranken) **Sportflug GmbH, Schleißheim**

Flugschüler Georg Betz hatte mit der **Udet U 12, D-681**, einen Überlandflug Schleißheim – Fürth absolviert und befand sich am frühen Nachmittag auf dem Heimflug. Bei Hausbach in Mittelfranken (4 km von Georgensmünd) mußte er wegen eines Bruchs der Ölleitung mit stehendem Propeller notlanden. Das Gelände war äußerst ungünstig, die ganze Gegend bot infolge der Hopfenfelder und Wälder nirgends eine gute Landemöglichkeit. Bei der Landung überschlug sich das Flugzeug, nachdem das Fahrgestell an einem Straßenrand weggerissen worden war. Dabei gingen Baldachin, linker Flügelholm, Fahrgestell und Luftschraube zu Bruch.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

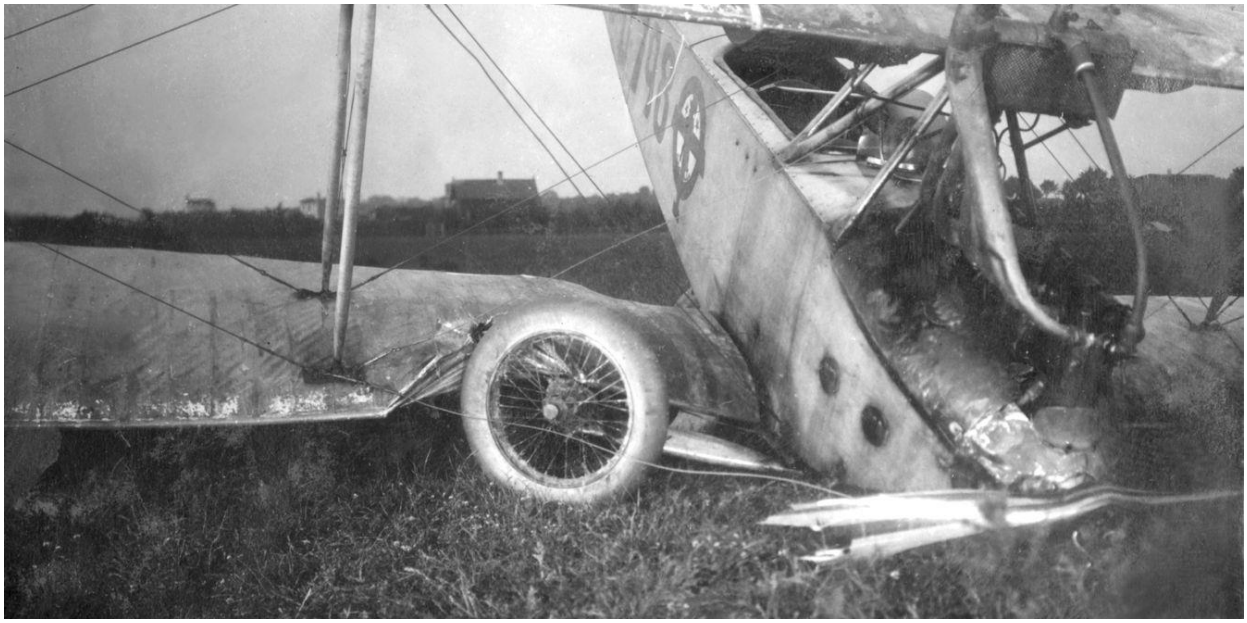
05./ 06.12.1925, bei Burgfarrnbach und bei Höfen (Raum Fürth) **Sportflug GmbH, Schleißheim**

Flugschüler Johann Eder startete am 5. Dezember mit der **Udet U 12 D-661** zu einem 300 km-Überlandflug Schleißheim – Fürth und zurück. Kurz vor dem Etappenziel Fürth verlor er die Orientierung und mußte bei Burgfarrnbach (3 km östlich des Flugplatzes Fürth) notlanden. Bei der Landung wurde die Luftschraube beschädigt. Nachdem ein Ersatzpropeller beschafft und montiert war, ging es weiter nach Fürth. Am nächsten Tag wollte Eder zurück nach Schleißheim fliegen, kam aber nicht weit, denn bei Höfen (2 km südlich der Stadt Fürth) zwang ein Motordefekt ihn zu einer erneuten Notlandung. Daraufhin wurde die Maschine abmontiert und per Lkw nach Fürth zurückgebracht. Erst am 19.12.1925, nach Einbau eines neuen Motors, erfolgte der Rückflug nach Schleißheim.

07.12.1925, Flugplatz Magdeburg **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Flugschüler Paul Huth sollte mit der **Aero-Sport S I, D-798**, seinen dritten Alleinflug absolvieren. Beim Start auf dem Flugplatz Magdeburg übersteuerte er die Maschine und legte einen schweren Bruch hin. Huth erlitt keine ernsthaften Verletzungen und das Flugzeug wurde trotz der großen Schäden wieder aufgebaut.

Am 07.12.1925 beim Start zum dritten Alleinflug auf dem Platz Magdeburg übersteuerte Flugschüler Paul Huth die Aero-Sport S I, D-798, und produzierte einen ansehnlichen Bruch hin. Huth erlitt zum Glück nur geringe Verletzungen und das Flugzeug wurde wieder aufgebaut. *(Slg.Werner)*



Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

08.12.1925, beim Flugplatz Hannover-Langenhagen **Sportflug GmbH Hannover**

Flugschüler Helmut Leinemann befand sich mit der **Sellhorn HSS 1, D-538**, auf einem 500 km-Überlandflug und mußte eine erste Außenlandung vornehmen, um sich zu orientieren. Die zweite Außenlandung gegen Ende des Fluges verlief weniger harmlos, denn östlich Hannover-Langenhagen ging ihm das Benzin aus (weil das vorangegangene orientierungslose Herumirren zu viel Treibstoff gekostet hatte). Beim Aufsetzen in unebenem Gelände verbog sich die Achse des Fahrgestells.

13.12.1925, Flugplatz Braunschweig **Sportflug GmbH Hannover**

Nach einem Überschlag der **Heinkel HD 21, D 676**, auf dem Flugplatz Braunschweig, verfaßte die Sportflug GmbH Hannover folgende Beschwerde:

„Am Sonntag, den 13. Dezember 1925, flog unsere Maschine HD 21, D 676, Führer Hanke, auf großem Überlandflug nachm. gegen 1 Uhr nach Braunschweig.

Beim Anfliegen des Braunschweiger Flugplatzes sah der Führer, daß auf dem Platze eine größere Hammelherde weidete. Er überflog den Platz zweimal, um damit seine Absicht zu landen, bekannt zu geben, ohne daß der Schäfer in irgendwelcher Form hiervon Notiz nahm. Der Führer landete dann neben der Herde auf einer Stelle des Platzes, die neu planiert war und Infolge des Regens stark aufgeweicht war. Durch den weichen Boden wurde trotz guter Landung ein Überschlag des Flugzeuges herbeigeführt, der den Bruch des Propellers und einer unteren Tragfläche zur Folge hatte.

Die Braunschweiger Sicherheitspolizei - eine Luftüberwachung besteht dort nicht - ist in der Nähe des Flugplatzes mit Überwachung des Obdachlosenasyls betraut und fertigt auch die Bordbücher ab. Eine eigentliche Wache auf dem Flugplatze gibt es nicht, vielmehr legt die dortige Feuerwehr (!) das Landekreuz aus, bzw. soll es auslegen.

Durch das Fehlen der Flugwache ist obiger Bruch entstanden; es wird gebeten, das Braunschweiger Staatsministerium dazu zu veranlassen, eine ständige Luftüberwachung auf dem Platz einzurichten, damit dieser, der unseres Wissens auch von Luftverkehrslinien berührt wird, als Flugplatz überhaupt noch in Betracht gezogen werden kann."

14.12.1925, beim Flugplatz Bremen **Sportflug GmbH Hannover**

Die **Heinkel HD 21, D-680**, gesteuert von Flugschüler Karl Hörtel, nahm bei Bruckhuchting (an der Straße Bremen – Delmenhorst) eine Notlandung vor und wurde dabei beschädigt.

16.12.1925, Flugplatz Hannover **Sportflug GmbH Hannover**

Flugschüler Walter Jellinghaus legte auf dem Flugplatz Hannover mit der **Heinkel HD 21, D-676**, zwei Fehllandungen hin; bei der letzten ging das Fahrgestell zu Bruch und die Maschine stellte sich auf den Kopf.

22.12.1925, nahe Weißenburg **Sportflug GmbH, Schleißheim**

Bei der Wiederholung seines Überlandfluges (vgl. 05.12.1925) mußte Flugschüler Georg Betz seine **Udet U 12 D-661** auf dem Rückflug von Fürth nach Schleißheim wegen eines heftigen Sturmes nahe Weißenburg notlanden. Nach Wetterbesserung kehrte Betz noch am gleichen Tag mit der Maschine nach Fürth zurück und flog dann am 24. Dezember heim nach Schleißheim.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

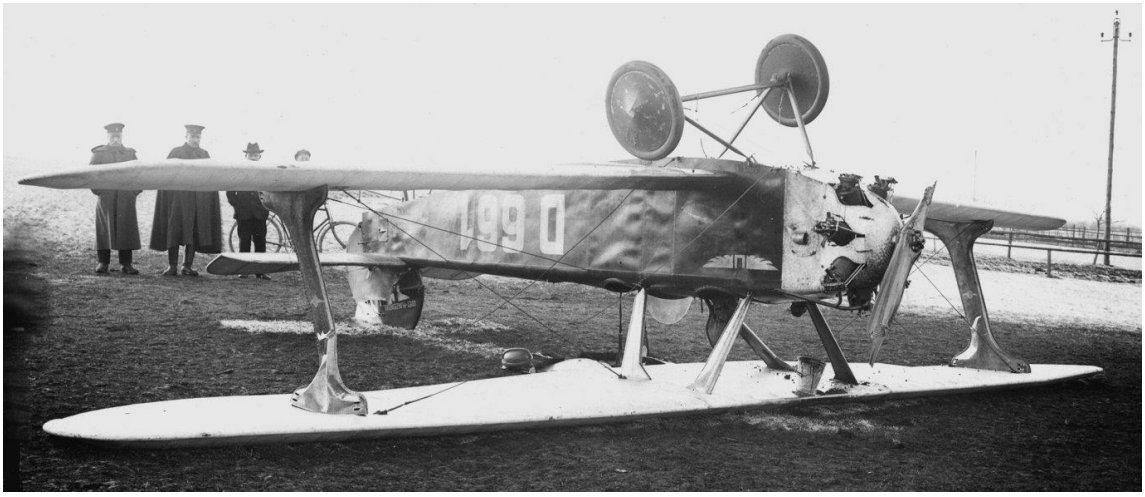
1926

06.01.1926, Flugplatz München-Oberwiesenfeld **Sportflug GmbH, Böblingen**

Flugschüler Wolfgang Frhr. von Feilitzsch hatte mit der **Albatros L 30 D-498** einen Überlandflug von Böblingen nach München durchgeführt. Bei der Landung auf dem Flugplatz Oberwiesenfeld wurde seine Maschine beim Ausschweben durch Seitenwind, dessen Richtung rasch wechselte, aus der beabsichtigten Landerichtung abgetrieben und setzte so unglücklich auf, daß der Pilot es nicht vermeiden konnte, beim Auslaufen über einen Haufen Dachpappe zu rollen. Dabei wurde das Fahrgestell leicht beschädigt.

10.01.1926, bei Langenaltheim (nahe Weißenburg) **Sportflug GmbH, Schleißheim**

Der Flugschüler Rudolf Fischer führte mit der **Udet U 12, D-661**, ihm Rahmen der Prüfung zum FFS A einen Überlandflug von Schleißheim nach Fürth durch. Westlich von Solnhofen, in einer Flughöhe von 1500 m, setzte der Motor aus. Alle Versuche, ihn wieder in Gang zu bringen, waren erfolglos. Fischer hielt nach einem geeigneten Notlandeplatz Ausschau und entschied sich für ein Gelände in der Nähe von Langenaltheim. Im Näherkommen mußte er jedoch erkennen, daß der ausgesuchte Platz wenig geeignet für eine Notlandung war, und versuchte, eine etwas entfernter liegende Weide zu erreichen. Dies gelang ihm jedoch nicht, weil er im Ausschweben eine quer zur Flugrichtung verlaufende Hochspannungsleitung unterfliegen mußte und die Fahrt dann nur noch reichte, um unmittelbar dahinter auf einer ansteigenden Wiese aufzusetzen. Infolge der harten Bodenberührung wurde eine Fahrgestellstrebe aus der Kugelpfannenbefestigung am Rumpf gerissen und die Maschine überschlug sich. Die Beschädigungen an der Zelle waren gering und der Flugschüler kam mit dem Schrecken davon.

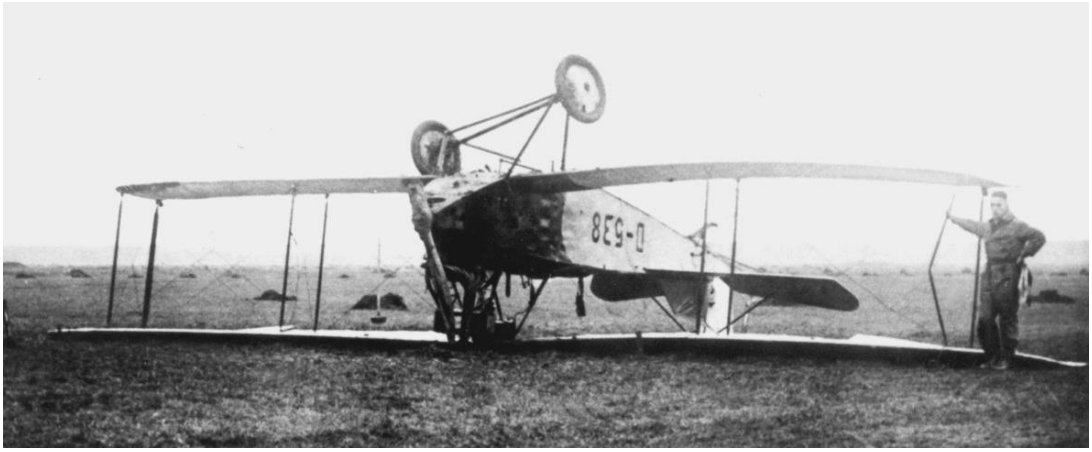


Überschlag der Udet U 12, D-661, am 10.01.1926 während eines Überlandflugs von Schleißheim nach Fürth bei einer Notlandung infolge Motoraussetzers in der Nähe von Langenaltheim (Mittelfranken).

12.01.1926, Flugplatz Königsberg-Devau **Flugsport GmbH, Königsberg**

Beim Einschweben zur Landung auf dem Flugplatz Königsberg-Devau verlor Flugschüler Fritz-Tessen von Heydebreck am Steuer der **Sellhorn HSS I, D-538**, so viel Fahrt, daß er abschmierte und eine saubere Bruchlandung mit abschließendem Überschlag hinlegte. Der Schaden hielt sich in Grenzen und der hoffnungsfrohe Jungpilot blieb unverletzt.

Ergebnis einer Bruchlandung mit Kopfstand der Sellhorn HSS 1 D-538 auf dem Flugplatz Königsberg-Devau am 12.1.1926. Pilot war der Flugschüler Fritz-Tessen von Heydebreck.



Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

13.01.1926, Flugplatz Magdeburg **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Bei der von Fluglehrer Robert Förster gesteuerten **Heinkel HD 32, D-746**, versagte während eines Platzfluges in Magdeburg der Motor. Die Maschine konnte glatt notlanden.

19.01.1926, Flugplatz Königsberg-Devau **Flugsport GmbH, Königsberg**

Flugschüler Kurt Amme, im „Nebenberuf" Leutnant der Reichswehr, beendete seinen vierten Alleinflug mit einer zu harten Landung. Seine **Albatros L 30, D-479**, kam nicht ganz ohne Blessuren davon, dem Piloten wurde dagegen kein Haar gekrümmt.

28.01.1926, bei Reichfelde (nahe Marienburg/Westpreußen) **Flugsport GmbH, Königsberg**

Eine gute Woche später befand sich die wieder **reparierte D-479** auf einem Überlandflug, als bei Reichfelde (in der Nähe von Marienburg/Westpreußen) der Motor streikte. Die anschließende Notlandung schaffte Flugschüler Willy Eichler leider nicht ohne Bruch.

09.02.1926, Flugplatz Magdeburg **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Flugschüler Peter-Paul Pietrusky fing die **wieder aufgebaute D-798 (Aero-Sport S I)** nach einem Alleinflug bei der Landung auf dem Platz Magdeburg zu hoch ab und produzierte einen Bruch, allerdings ohne schwerwiegende Beschädigungen.

Am 09.02.1926 wurde die Aero-Sport S I (Nachbau der LVG B III), Zulassung D-798, bei der Landung in Magdeburg von einem Flugschüler zu hoch abgefangen und beschädigte ihr Fahrwerks. Personen kamen zum Blück nicht zu Schaden. *(Slg. Ott/ADL)*

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

19.02.1926, bei Hohenschönhausen **Flugsportschule Staaken GmbH**

Flugschüler Hermann von Oertzen mußte mit der **Heinkel HD 21 D-680** bei Hohenschönhausen notlanden, weil der Motor streikte, und produzierte dabei einen Überschlag.

23.02.1926, beim Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Walter Schmidt-Coste (Pilot) und Heinz-Rupert Baumgart (Begleiter) führten mit der **Heinkel HD 32 D-92** einen 500 km-Überlandflug nach Hamburg und zurück durch. Im Raum Hamburg angekommen, verloren sie durch Regen und Nebel die Orientierung. Da das Benzin zur Neige ging, mußten sie etwa 2 km nordöstlich des Flughafens Fuhlsbüttel auf einem Saatfeld notlanden. Beim Ausrollen setzten sich die Räder in dem weichen Boden fest und führten zu einem Überschlag der Maschine. Die Beschädigungen der Zelle hielten sich in Grenzen, die beiden Flieger blieben gänzlich unverletzt.

Am 23.02.1926 verlor die Besatzung der Heinkel HD 32 D-92 auf einem Überlandflug nach Hamburg die Orientierung durch Schlechtwetter und mußte etwa 2 km vom Flughafen Fuhlsbüttel entfernt wegen Benzinmangel notlanden. Dabei kam es zu einem Überschlag der Maschine. Die Bilder zeigen das Flugzeug nach dem Wiederaufrichten, wie sich aus der gestauchten Oberkante des Seitenruders schließen läßt. *(Slg.Werner)*

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

26.02.1926, Flugplatz Staaken **Flugsportschule Staaken GmbH**

Auch am Boden konnte man vor den Unfallgefahren des Luftverkehrs nicht absolut sicher sein: Flugschüler Dietrich Karsten hatte seine **Udet U 12a, D-792**, gerade sicher auf dem Flugplatz Staaken gelandet und rollte in Richtung Sportflug-Halle, als das Aerolloyd-Verkehrsflugzeug Fokker F II, Dz 3, seine Maschine mit ziemlicher Fahrt rammte und zerstörte.

Die Udet U 12a, D-792, wurde während des Rollens auf dem Flugplatz Staaken von der -Fokker F II, Dz 3, des DAL gerammt. Die Aerolloyd-Maschine hatte noch so viel Fahrt drauf, daß der Udet-Doppeldecker Totalschaden erlitt. Menschenleben waren zum Glück nicht zu beklagen.

03.03.1926, Flugplatz Magdeburg **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Die **Heinkel HD 32, D-92**, machte beim Start in Magdeburg schweren Bruch, weil Flugschüler Oskar Dinort die Maschine übersteuerte.

03.03.1926, Barsikow (bei Neuruppin) **Flugsportschule Staaken GmbH**

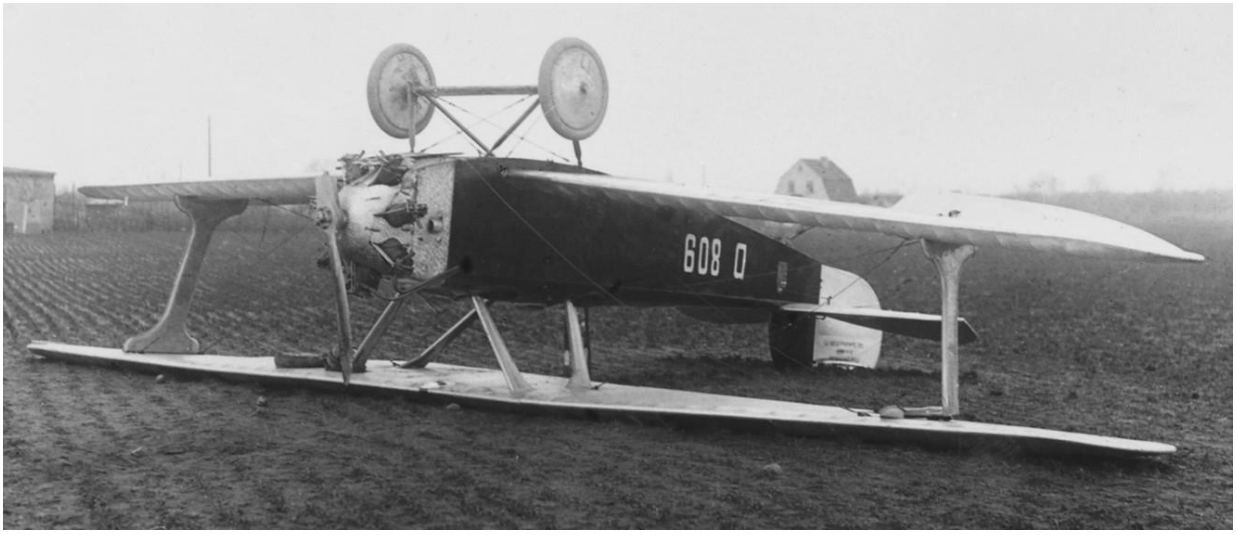
Bei dem Versuch, über Barsikow (bei Neuruppin) einen Looping zu fliegen, überzog Flugschüler Traugott von Kriegsheim seine **Udet U 12a, D-795**, und stürzte ab. Die Maschine ging restlos zu Bruch, der Pilot wurde getötet.
Anmerkung: Barsikow war der Heimatort des Piloten. Deshalb liegt die Annahme nahe, daß es sich um einen „Verwandtenbesuch“ handelte und von Kriegsheim mit einer Flugfigur glänzen wollte, die er noch nicht voll beherrschte.

In Barsikow (bei Neuruppin) stürzte am 03.03.1926 die Udet U 12a, D-795, ab. Unfallursache war der Versuch des Flugschülers, einen Looping zu fliegen, wobei er die Maschine überzog. Der Pilot wurde getötet, der Udet-Doppeldecker erlitt Totalschaden.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

05.03.1926, in der Nähe Mahlsdorf **Flugsportschule Staaken GmbH**

Flugschüler Horst-Heinrich von Bornstedt verlor auf einem Überlandflug mit der **Udet U 12 a D-809** die Orientierung und nahm in der Nähe Mahlsdorf eine Notlandung vor, die aber nicht glatt verlief sondern mit einem Bruch endete.



Überschlag der Udet U 12 a D-809 unweit Mahlsdorf bei einer Notlandung wegen Orientierungsverlust.

17.03.1926, Flugplatz Hannover **Sportflug GmbH Hannover**

Fluglehrer Willi Stör führte einen Probeflug mit der **Udet U 12 a D-811** durch. Dabei bekam die sehr niedrig fliegende Maschine infolge zu starken Slippens rechts und links Bodenberührung und wurde um 180^0 herumgeworfen. Die Schäden an der Zelle waren erheblich, Stör wurde an der Unterlippe verletzt.

Am 17.03.1926 erlitt die Udet U 12 a D-811 während eines Probeflugs in niedriger Höhe ungewollt Bodenberührung und wurde um 180^0 herumgeworfen. Die Schäden an der Zelle waren erheblich.

18.03.1926, beim Flugplatz Würzburg **Sportflug GmbH, Würzburg**

Beim vierten Alleinflug des Flugschülers Hans Seeor setzte in einer Flughöhe von etwa 80 m das Triebwerk seiner **Albatros L 30, D-568**, aus. Die Maschine befand sich gerade über dem am Flugplatz angrenzenden Kirschenwäldchen und mußte in einer Schneise zwischen den Bäumen notlanden. Leider stoppte die in der Schneise stehende Unterkunftsbaracke der Flugwache nach etwa 30 m unsanft den Auslauf der D-568. Seeor versuchte zwar noch, sich zwischen Baracke und Kirschbäumen „hindurchzumogeln“, aber das gelang ihm nicht und das Flugzeug rammte mit ziemlicher Fahrt das Gebäude. Dabei wurde der Motorbock stark beschädigt und das Triebwerk etwa 20 cm nach hinten geschoben. Seeor selbst, der im hinteren Pilotensitz saß, kam ungeschoren davon.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Das Foto zeigt eine Havarie der Albatros L 30, D-568. Allerdings ist nicht sicher, ob es sich um den Unfall vom 18.03.1926 handelt, denn einige Details des Begleitberichts passen nicht zu diesem Bild des Vorfalls, sondern eher zu einem Unfall der D-568 am 14.9.1927, ebenfalls in Würzburg, aber erst nach der Sportflug-Ägide. (Slg. Heinz Gräf)

19.03.1926, Flugplatz Hannover **Sportflug GmbH Hannover**

Flugzeugführer Walter Rutschow, der zur Kunstflugschulung in Hannover weilte, setzte gerade zur Landung auf dem Flugplatz Vahrenwalder Heide an, als sich in etwa 10 m Höhe kurz vor dem Aufsetzen der Propeller seiner **Udet U 12 b, D-449**, löste. Zum Glück erlitten weder Maschine noch Pilot ernsthaften Schaden.

19.03.1926, in der Stolper Heide **Flugsportschule Staaken GmbH**

Gerhard Nitschke, der spätere Chefpilot der Heinkel-Flugzeugwerke, verlor als Flugschüler der Flugsportschule Staaken während eines Höhenfluges mit der **Udet U 12 D-813** die Orientierung und machte schließlich in der Stolper Heide eine Notlandung. Leider endete die Aktion mit einem Überschlag.

22.03.1926, Wusterwitz (bei Brandenburg/Havel) **Flugsportschule Staaken GmbH**

Flugschüler Horst-Heinrich von Bornstedt befand sich mit der **Udet U 12 a D-813** auf einem Überlandflug, als südwestlich von Wusterwitz (bei Brandenburg/Havel) der Motor seinen Geist aufgab. Bei der anschließenden Notlandung überschlug sich die Maschine.

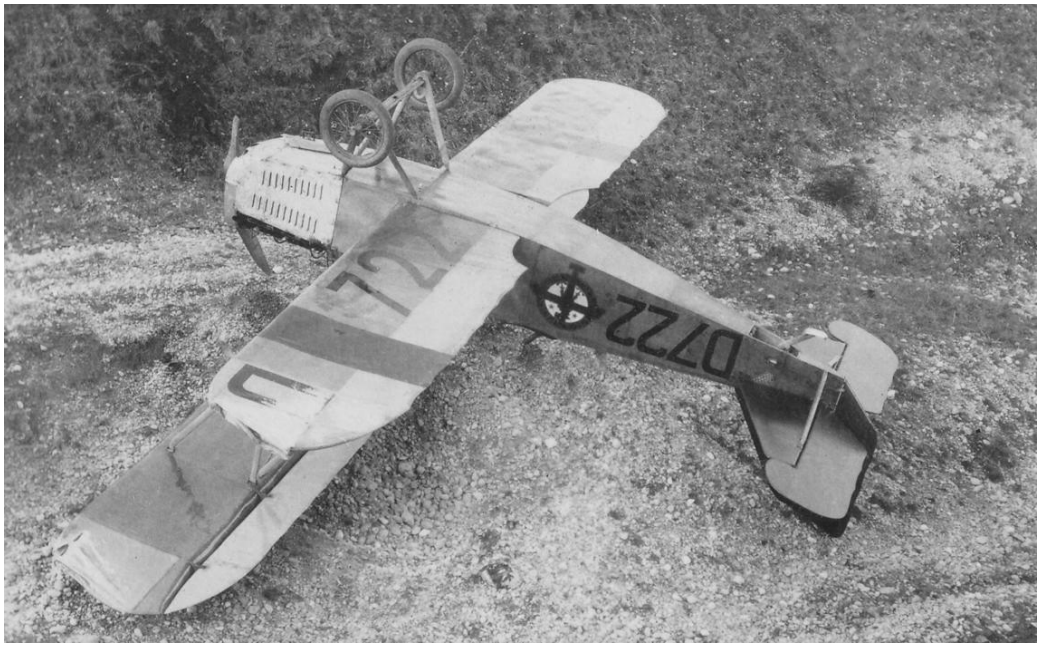
23.03.1926, bei Schleißheim **Sportflug GmbH, Böblingen**

Flugschüler Ernst Emminghaus absolvierte an diesem Tag mit der **Heinkel HD 21, D-722**, seinen Überland-Prüfungsflug auf der Strecke Böblingen – München und war glatt in Schleißheim gelandet. Beim Start zum Rückflug nach Böblingen setzte kurz nach dem Abheben der Motor aus (verursacht durch verölte Zündkerzen). Emminghaus mußte die Maschine westlich der Milbertshofener Kirche in einer Kiesgrube aufsetzen, dabei kam es zu einem Überschlag. An der D-722 wurden die beiden rechten Tragflächen beschädigt, außerdem ging der Propeller in Splitter. Der Pilot blieb unverletzt.

(links und nächste Seite):

Am 23.03.1926 mußte die Heinkel HD 21, D-722, auf dem Überland-Prüfungsflug München – Böblingen wegen Motorstörung bei Milbertshofen in einer Kiesgrube notlanden und überschlug sich dabei. An der Maschine entstand leichter Sachschaden, der Pilot blieb unverletzt.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de



(Foto Ott/ADL)

25.03.1926, Flugplatz Schleißheim **Sportflug GmbH, Schleißheim**

Flugzeugführer Johann Eder führte vom Flugplatz Schleißheim aus mit dem **Udet-Tiefdecker U 10 D-518** einen Übungsflug durch. Nach der Landung rammte er beim Ausrollen aus Unachtsamkeit die Schwestermaschine **D-517**, die mit dem Flugschüler Fritz Westendorf an der Startposition auf die Freigabe zum Start wartete. An beiden Flugzeugen kam es zu Beschädigungen der Flügel und der Rumpfbeplankung

Zusammenstoß der beiden Udet U 10-Tiefdecker D-517 und D-518 am 25.03.1926 beim Rollen auf dem Flugplatz Schleißheim, verursacht durch Unachtsamkeit des Flugzeugführers der D-518.

25.03.1926, Gut Wulfshöfen (bei Nautzken) **Flugsport GmbH, Königsberg**

Wieder traf es die **Albatros L 30, D-479**. Wegen einer Motorstörung unweit des Gutes Wulfshöfen (in der Nähe von Nautzken) mußte die Maschine notlanden und ging dabei teilweise zu Bruch.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

25.03.1926, in der Nähe von Stendal **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Flugschüler Walter Boehnke befand sich auf einem Überlandflug mit der **Heinkel HD 32, D-746**, als in der Nähe von Stendal das Triebwerk streikte. Als Notlandegelände diente ein unweit gelegener Exerzierplatz. Bei der Landung gab es leider Bruch, die Maschine trug erheblichen Schaden davon, Boehnke und sein Begleiter wurden verletzt.

31.03.1926, Flugplatz Schleißheim **Sportflug GmbH, Schleißheim**

Der Flugschüler Fritz Westendorf hatte am 23. März 1926 alle für den FFS A erforderlichen Prüfungen auf dem Doppeldekker Udet U 12 a erfolgreich abgeschlossen und schulte in der Folgezeit auf den Eindecker Udet U 10 um. Bis zum Unfalltag hatte er bereits sechs Alleinflüge mit der U 10 durchgeführt.

Am 31.3.1926 absolvierte er zunächst einen weiteren Übungsflug auf der **U 10, D-518**, ohne jegliche Probleme und startete dann kurz nach 15.30 h erneut mit derselben Maschine. In der amtlichen Unfallanzeige Nr. 6/26 ist folgende Schilderung des Augenzeugen Rudolf Fischer (ebenfalls Flugschüler) aufgeführt:

„Das Flugzeug hatte nach einer halben Runde um den Flughafen in einer mäßig starken Rechtskurve die Richtung zur Landung gegen den Wind und gegen die Flughafenmitte zu aufgenommen. Es überquerte hierbei den im Südosten dem Flughafen vorgelagerten Wald. Die Kurve war bereits beendet, als das Flugzeug plötzlich stark nach abwärts kippte und aus einer Höhe von etwa 100 m zu Boden stürzte. Das Flugzeug glitt nicht über einen Flügel ab und trudelte auch nicht, sondern stieß nach vorwärts senkrecht abwärts."

Die Feststellungen der Flugwache bestätigten den Augenzeugenbericht:

„Der Umstand, daß das Flugzeug unmittelbar neben der ersten Aufschlagstelle des Motors mit seinen Trümmern zusammengedrängt zu liegen kam, läßt den vom Augenzeugen als senkrecht bezeichneten Absturz als richtig beobachtet annehmen. Der herbeigerufene Arzt stellte den wohl sofort durch Fraktur des Hinterkopfes und Rückgratbruch eingetretenen Tod fest."

Zur Unfallursache vermerkte die Unfallanzeige:

„Die Ursache des Unfalls ist wohl auf den Führer selbst zurückzuführen, der vermutlich durch eine starke Böe die Führung über das Flugzeug verlor. Das Flugzeug U 10 D-518 war kopfschwer und kippte bei losem Höhensteuer nach vorne abwärts. Mit der Zunahme des Gleitwinkels zieht der Tiefdecker U 10 immer stärker nach abwärts und ist aus einem senkrechten Sturz für einen Schüler wohl schwer aufzurichten. Der vom Augenzeugen geschilderte Absturz legt die Möglichkeit nahe, daß Westendorf vielleicht infolge einer Böe den Steuerknüppel verlor oder auch das Steuer unbeabsichtigt drückte."

Absturz des Udet-Eindeckers U 10, Kennzeichen D-519, am 31.3.1926 unweit des Flugplatzes Schleißheim. Der Flugzeugführer Fritz Westendorf kam dabei ums Leben. Die Unfallursache konnte nicht mit letzter Sicherheit geklärt werden. Wahrscheinlich handelte es sich um einen Steuerungsfehler des Piloten.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Interessant im Hinblick auf die Umstände, die möglicherweise zu dem Absturz führten, ist noch ein Gutachten der Flugüberwachung Bayern-Süd „über die am 1.7.1926 vorgenommene Nachprüfung der Fliegerschule Schleißheim der Oberbayerischen Sportflug GmbH“. Darin hieß es u.a.:

„Sämtliche im Schulbetrieb zur Verwendung kommenden Flugzeuge sind mit Anschnallgurten zu versehen, die nicht nur als einfache Leibgurte, sondern auch als Schultertragegurte zu wirken geeignet sind. Der tödliche Unfall des Schülers Westendorf am 31.3.1926 mit U 10 D-518, dessen Ursache nicht einwandfrei geklärt werden konnte, legt die Möglichkeit nahe, daß Westendorf durch einen weiten einfachen Leibgurt möglicherweise den festen Halt im Flugzeug und hierdurch die Führung über das Flugzeug verlor.“

09.04.1926, Flugplatz Staaken **Flugsportschule Staaken GmbH**

Flugschüler Gerhard Nitschke, der spätere Chefpilot der Heinkel-Flugzeugwerke, produzierte mit der **Udet U 12, D-809**, einen restlosen Bruch. Er selbst blieb unverletzt.

10.04.1926, Flugplatz Hannover **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Am 10. April 1926 führten die Flugschüler Carl Erich Schott (Pilot) und Walter Finger mit der **Aero Sport S I, D-169**, einen Überlandflug von Magdeburg nach Hannover durch. Beim Landeanflug auf den Hannoveraner Flugplatz Vahrenwalder Heide geriet die Maschine in einen extrem heftigen Wolkenbruch, der schlagartig jegliche Bodensicht nahm.

Der Pilot verlor nach wenigen Augenblicken die Orientierung, da er keine Blindflugerfahrung besaß und das Flugzeug auch nicht mit entsprechenden Instrumenten ausgerüstet war. In einer Vollgas-Linkskurve schmierte die Maschine aus etwa 20 m Höhe ab und wurde beim Aufschlag auf das Flugfeld restlos zerstört. Die beiden Besatzungsmitglieder erlitten schwere, glücklicherweise aber nicht lebensgefährliche Verletzungen.

Die Flugwache Hannover schrieb die eigentliche Schuld an dem Absturz der Fliegerschule zu: Die Luftreederei Magdeburg habe es unterlassen, sich nach der Wetterlage in Hannover zu erkundigen, und so hätte man die Flugschüler auf die Reise geschickt, obwohl das Wetter für eine unerfahrene Besatzung viel zu schwierig gewesen sei.

(oben und nächste Seite):
Absturz der Aero Sport S I, D-169, am 10.4.1926 auf dem Flugplatz Hannover-Vahrenwalder Heide. Die Ursache war ein extrem heftiger Wolkenbruch, der mitten im Landeanflug schlagartig jegliche Bodensicht nahm.
(Slg.Werner)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

15.04.1926, Flugplatz Würzburg **Sportflug GmbH, Würzburg**

Am Abend gegen 19 Uhr startete der Flugschüler Wilhelm Schulze mit der **LVG B III, D-760**, auf dem Flugplatz Würzburg zu mehreren Alleinflügen. Die Flugüberwachung Bayern-Nord meldete in ihrem Monatsbericht April 1926:

„Bei der dritten Landung setzte Schulze das Flugzeug auf das rechte Rad auf. Diesen starken Druck hielt dasselbe nicht aus, sodaß das Fahrgestell weggerissen wurde. Das Flugzeug kam dabei auf dem Kopf zu stehen und der Propeller wurde vollständig zersplittert. Weiterer Schaden entstand nicht. Schulze selbst erlitt keine Verletzungen."

20.04.1926, bei Gardelegen **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Der Motor der **Heinkel HD 32, D-672**, mit welcher Jungflieger Andreas Nielsen zu einem Überlandflug unterwegs war, erlitt unweit Gardelegen einen Kurbelwellenbruch. Dem Piloten gelang eine glatte Notlandung.

22.04.1926, Flugplatz Würzburg **Sportflug GmbH, Würzburg**

Fluglehrer Josef Huber führte gemeinsam mit Flugschüler Rudolf Englert über dem Flugplatz Würzburg-Galgenberg einen Probeflug mit der **LVG B III D-739** durch. Als in geringer Höhe der Motor unvermittelt an Drehzahl nachließ, mußte Huber bei starkem Rückenwind eine scharfe Linkskurve ausführen, um den Flugplatz zu erreichen, ohne die Unterkunftsbaracke der Flugwache zu rammen. Dabei rutschte die Maschine über den linken Flügel ab und schlug hart auf den Boden auf. Das Rumpfvorderteil und die linken Tragflügel wurden erheblich beschädigt. Der Pilot und sein Begleiter kamen mit unbedeutenden Verletzungen davon. Da die D-739 nach April 1926 nirgendwo mehr auftaucht, ist anzunehmen, daß sie nicht wieder aufgebaut wurde.

23.04.1926, Westheim (südlich von Würzburg) **Sportflug GmbH, Schleißheim**

Flugzeugführer Georg Betz befand sich in Begleitung von Flugschüler Walter Dau mit der **Udet U 12, D 681**, auf einem Übungsflug von München nach Würzburg, als sie ungefähr 16 km südlich von Würzburg in ein dichtes Nebelgebiet gerieten und auf einem Feld bei Westheim notlandeten. Im Ausrollen stieß das Flugzeug gegen eine auf dem Felde stehende Stange. Der Propeller wurde zersplittert und am linken unteren Tragdeck gingen einige Holme zu Bruch. Die Insassen erlitten keine Verletzungen. Die Maschine wurde durch die Unterfränkische Sportflug GmbH zum Flugplatz Würzburg geschleppt und dort repariert.

24.04.1926, Adelschlag (Bez. Eichstätt) **Sportflug GmbH, Schleißheim**

Die Flugüberwachung Bayern-Nord meldete in ihrem Monatsbericht April 1926:

*„Am 24.4.1926 landete wegen schlechten Wetters das Flugzeug **D-825 (Type Dietrich S I)** Führer Arthur Wiehler, in Adelschlag Bez.Amt Eichstätt, not. Am 25.4.1926 vorm. 5.30 Uhr startete das Flugzeug zum Weiterflug nach München. Beschädigungen bei der Zwischenlandung kamen nicht vor."*

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

27.04.1926, in Reuth (bei Erbendorf/Oberpfalz) **Sportflug GmbH Hannover**

Fluglehrer Ernst Deutsch holte die nagelneue **Udet U 12 a, D-849**, im Herstellerwerk ab. Beim Überführungsflug München – Hannover mußte er wegen einer Motorstörung in Reuth (bei Erbendorf) notlanden. Nach Behebung des Defekts erfolgte der Weiterflug am 28. April.

29.04.1926, Flugplatz Schleißheim **Sportflug GmbH, Böblingen**

Flugzeugführer Heinz Axel von Henning auf Schönhoff befand sich mit der **Heinkel HD 21 D-685** auf einem Übungsflug von Böblingen nach München und zurück. Während der Landung in Schleißheim drückte ihn beim Ausschweben eine seitliche Windböe aus der Richtung, bei der nachfolgenden Kurskorrektur sackte die Maschine durch und setzte reichlich hart auf. Dabei wurde das linke Rad zerdrückt und die beiden unteren Holme am Schwanzkufenbock gingen zu Bruch. Der Pilot blieb unverletzt.

29.04.1926, in Babenhausen (Hessen) **Sportflug GmbH, Würzburg**

Flugschüler Wilhelm Schulze war mit der inzwischen wieder reparierten **LVG B III, D-760**, zu einem Überlandflug unterwegs. Bei der Landung in Babenhausen (Hessen) blieb die Maschine in den Bäumen hängen. Dabei wurden die Tragflächen erheblich beschädigt.

30.04.1926, bei Crailsheim **Sportflug GmbH, Würzburg**

Flugschüler Hans Seeor mußte bei einem Überlandflug mit der **LVG B III D-805** wegen Motordefekts bei Crailsheim notlanden. Nach erfolgter Reparatur versuchte Seeor einen Start von der Notlandestelle, dabei rutschte das Flugzeug ab und wurde erheblich beschädigt. Da die D-805 nach April 1926 nirgendwo mehr auftaucht, ist anzunehmen, daß sie nicht wieder aufgebaut wurde.

03.05.1926, bei Vöhrum (Kreis Peine) **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Die Flugschüler Heinrich Schneehage (Pilot) und Werner Hannebohn (Begleiter) befanden sich mit der **Heinkel HD 32, D-672**, auf dem Flug von Magdeburg nach Hannover, als in der Nähe von Vöhrum (Kreis Peine) der Motor versagte. Die Notlandung auf einem sehr unebenen Acker unweit des Rangierbahnhofs Vöhrum fand nach kurzer Rollstrecke ein abruptes Ende durch eine große Ackerfurche, die quer zur Landerichtung verlief. Die Maschine vollführte einen heftigen Sprung, überschlug sich und zerbrach in hunderte von Teilen.

Die Flieger hatten bei dem Unfall gewaltiges Glück: Pilot Schneehage kam mit einigen Hautabschürfungen davon, während Beobachter Hannebohn eine Kopfverletzung erlitt.

Nach Rücksprache mit der Magdeburger Schulleitung wurden die massiven Metallteile wie Motor, Fahrgestellstreben usw. per Bahn verladen. Alle übrigen Trümmer schichtete die Besatzung an Ort und Stelle zu einem Scheiterhaufen auf und zündete sie an. Auf diese Weise entsorgte man damals das zerstörte hölzerne Wrack und sparte so die teuren Transportkosten!

06.05.1926, bei Herdorf (Kreis Altenkirchen/Westerwald) **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Die Flugschüler Heinz Rupert Baumgart (Pilot) und Oskar Dinort (Begleiter) befanden sich mit der **Aero Sport S I, D-536**, auf einem Überlandflug und mußten bei Herdorf (Landkreis Altenkirchen/Westerwald) eine Außenlandung durchführen, die glatt verlief.

07.05.1926, Flugplatz Königsberg-Devau **Flugsport GmbH, Königsberg**

Die **Sellhorn HSS I, D-539**, machte in Königsberg eine Bruchlandung. Weitere Einzelheiten sind nicht überliefert.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Bilder zu 03.05.1926, bei Vöhrum (Kreis Peine), Luftreederei Magdeburg GmbH

Am 3.5.1926 mußte die Heinkel HD 32, D-672, auf dem Flug von Magdeburg nach Hannover bei Vöhrum (Kreis Peine) notlanden, weil das Triebwerk versagte. Infolge sehr ungünstigen Geländes überschlug sich die Maschine und ging in Trümmer. Beide Insassen hatten Glück und wurden nur leicht verletzt.
Die Reste der zerstörten Zelle wurden aus Kostengründen an Ort und Stelle verbrannt – wie das untere Foto zeigt.
(alle 3 Fotos: Slg.Werner)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

18.05.1926, Flugplatz Hannover **Sportflug GmbH Hannover**

Flugschüler Friedrich Mark produzierte mit seiner **Udet U 12 a, D-803**, beim Ausrollen nach der Landung in Hannover einen Kopfstand, weil der Boden völlig aufgeweicht war. Der Propeller ging dabei zu Bruch.

Schäden an der Motorsektion und am linken unteren Tragflügel der Udet U 12 a, D-803, die am 18.05.1926 bei einem Landeunfall auf dem Flugplatz Hannover entstanden.

21.05.1926, bei Schönhausen/Elbe **Flugsportschule Staaken GmbH**

Die **Udet U 12 a, D-871**, kurvte während eines Überlandfluges bei Schönhausen/Elbe in niedriger Höhe (20 – 30 m), um heimlich einen Wimpel abzuwerfen. Dabei schmierte die Maschine ab und wurde total zerstört. Die beiden Insassen, die Flugschüler Erwin Roll und Hans Schurr, überlebten schwerverletzt das Unglück. Am 1. Juni 1926 erlag jedoch Schurr seinen Verletzungen.

22.05.1926, bei Dipbach (Bezirk Würzburg) und bei Markt Bibart **Sportflug GmbH, Fürth**

Flugschüler Friedrich Fecher, welcher sich mit der **Dietrich DS I, D-768**, auf einem 300 km-Überlandflug befand, wurde durch eine Motorstörung zur Notlandung bei Dipbach (Bezirk Würzburg) gezwungen. Nachdem der Defekt behoben war, setzte die Maschine ihren Flug in Richtung Fürth fort. Damit war das Abenteuer aber noch nicht zu Ende: Fecher verlor unterwegs die Orientierung und mußte erneut notlanden, dieses Mal bei Markt Bibart (an der Bahnstrecke Würzburg – Fürth), um seine Position festzustellen. Um 16.34 Uhr erreichte er schließlich wohlbehalten den Heimatflugplatz Fürth.

22.05.1926, bei Ansbach **Sportflug GmbH, Fürth**

Am gleichen Tag absolvierte auch Flugschüler Paul Laubenthal einen 300 km-Überlandflug, und zwar mit der **Dietrich DS I, D-595**. Sein Ziel war Babenhausen (zwischen Aschaffenburg und Darmstadt). Allerdings mußte Laubenthal unterwegs bei Ansbach notlanden, weil er sich „verfranzt“ hatte. Nachdem auf sicherem Boden die nötige Orientierung wiederhergestellt war, ging es weiter Richtung Babenhausen. Am Nachmittag um 15.25 Uhr landete Laubenthal ohne weitere Abstecher wieder in Fürth.

24.05.1926, bei Bückeburg **Sportflug GmbH Hannover**

Fluglehrer Wilhelm Stör war mit der **Albatros L 68, D-651**, unterwegs und mußte bei Bückeburg wegen einer Motorstörung notlanden. Dabei wurden Motor und Triebwerk beschädigt.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

26.05.1926, bei Gifhorn **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Die beiden **Aero Sport S I D-508 und D-714** unternahmen zusammen einen Überlandflug, als an einem der Flugzeuge eine Motorstörung auftrat. Südwestlich von Gifhorn führten beide Maschinen eine glatte Notlandung durch. Weitere Einzelheiten sind nicht überliefert.

28.05.1926, bei Baiersdorf (Bez. Amt Forchheim) **Sportflug GmbH, Böblingen**

Die Flugüberwachung Bayern-Nord berichtete:
*„Am 28.5.26 landete das Flugzeug **Albatros L 30 D-512**, Führer Hermann v. Oertzen der Sportflug GmbH Böblingen 10.30 Uhr Vorm. bei Baiersdorf, Bez. Amt Forchheim, auf einer Wiese wegen Versagens der Benzindruckpumpe des Haupttankes not. Nach Behebung des Schadens startete das Flugzeug um 11.00 Uhr zum Weiterflug nach Fürth."*

30.05.1926, bei Prenzlau **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Der weiter oben schon genannte Flugschüler Peter-Paul Pietrusky verflog sich mit der **Aero-Sport S I D-508** und mußte bei Prenzlau notlanden, wobei es an der Maschine einiges Kleinholz gab. Die Sache hatte übrigens noch ein verwaltungstechnisches Nachspiel, weil sich anläßlich der Unfallmeldung an das RVM herausstellte, daß die D-508 auf dem Papier immer noch zum Bestand der Seeflug GmbH in Warnemünde gehörte, tatsächlich aber schon am 29.03.1926 an die Luftreederei Magdeburg abgegeben worden war – man hatte lediglich vergessen, die Halteränderung dem RVM zu melden.

Die Aero-Sport S I D-508 mußte am 30.05.1926 in der Nähe von Prenzlau notlanden, weil der Flugschüler die Orientierung verloren hatte. Leider ging die Landung nicht glatt vonstatten, es gab an der Maschine einiges Kleinholz.
(Slg. Ott/ADL)

01.06.1926, bei Wendisch-Bleckede (an der Elbe) **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Die Flugschüler Kurt Amme und Walter Weidling absolvierten am 1. Juni 1926 mit der **Aero Sport S I, D-714**, einen Überlandflug Magdeburg – Hamburg – Magdeburg. Sie befanden sich nach der Zwischenlandung in Hamburg-Fuhlsbüttel schon wieder auf dem Rückflug, als in der Nähe von Wendisch-Bleckede (an der Elbe) der Vergaser des Mercedes-Motors in Brand geriet.

Augenzeugen berichteten, daß aus der Maschine plötzlich Rauchwolken hervorquollen und wenige Augenblicke später hell-lodernde Flammen auf das ganze Flugzeug übergriffen. Aus einer Höhe von etwa 500 m stürzte die D-714 brennend ab und schlug in einer Brackwassermulde dicht am Elbufer auf. Einer der Insassen hatte noch versucht, sich durch Absprung zu retten, aber leider ohne Erfolg. Beide Flugschüler konnten nur als Leichen geborgen werden. Das Flugzeug wurde völlig zerstört.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Am 1. Juni 1926 geriet während eines Überland-Schulflugs der Vergaser der Aero Sport S I, D-714, in Brand. Im Nu stand die ganze Maschine in Flammen und stürzte unweit Wendisch-Bleckede (an der Elbe) in eine Brackwassermulde dicht am Elbufer. Das Flugzeug wurde völlig zerstört, beide Flugschüler kamen ums Leben.
(Foto oben: Slg.Werner, unten: Slg. Ott/ADL)

07.06.1926, Berlin-Lankwitz **Flugsportschule Staaken GmbH**

Die **D-883, eine Udet U 12 a**, legte in Berlin-Lankwitz eine spektakuläre Bruchlandung hin. Die Luftpolizei stufte in ihrem Unfallbericht die Angelegenheit zwar als „restlosen Bruch" ein, tatsächlich wurde das Flugzeug aber repariert und flog später bei der DLG noch bis mindestens Oktober 1929.

09.06.1926, Flugplatz Würzburg **Sportflug GmbH, Würzburg**

Flugschüler Carl Fleischmann kehrte am Nachmittag mit seiner **Albatros L 30, D-745**, von einem Überlandflug aus Fürth zurück und landete auf dem Flugplatz Würzburg. Beim Rollen zur Flugzeughalle „verhungerte" der Motor und der Propeller blieb stehen. Fleischmann stieg aus und versuchte, das Triebwerk wieder zu starten, indem er den Propeller selbst durchdrehte. Durch Selbstzündung machte die Luftschraube einige unerwartete Umdrehungen und brachte dem Piloten leichte Verletzungen bei. Fleischmann war nach einigen Tagen wiederhergestellt.

13.06.1926, bei Häussern (Bez. Hipoltstein) **Sportflug GmbH, Würzburg**

Vier Flugzeuge der Unterfränkischen Sportflug GmbH führten an diesem Tag einen 500 km-Überlandflug durch, und zwar:

D-740 LVG B III	Fluglehrer August Heinzinger,
D-745 Albatros L 30	Flugzeugführer Josef Englert,
D-760 LVG B III	Flugzeugführer Pius Wagner,
D-852 LVG B III	Flugzeugführer Claus Frhr. von Suchocki.

Auf dem Rückflug von München nach Würzburg mußte die Staffel wegen schlechten Wetters und Benzinmangels auf einer Wiese bei Häussern (Bez. Hipoltstein) notlanden. Nach Beschaffung von Treibstoff flogen die vier Maschinen nach Fürth weiter. Der entstandene Flurschaden wurde durch Fluglehrer Heinzinger bezahlt.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

14.06.1926, Flugplatz Fürth **Sportflug GmbH, Fürth**

Fluglehrer Wilhelm Maier hatte nach einem Probeflug die **LVG C VI D-12** glatt gelandet, als kurz nach dem Aufsetzen das linke Rad der Maschine brach. Die LVG wurde aus der Landerichtung nach links herumgeschleudert, aber der Pilot konnte zum Glück einen Überschlag verhindern. Abgesehen von einem verbogenen Fahrgestell ging der Propeller in Splitter, die linke untere Tragfläche wurde stark und die Rumpfunterseite leichter beschädigt. Die Reparatur der Maschine erfolgte in Bamberg beim Messerschmitt-Flugzeugbau.

21.06.1926, Erbachshof (6 km von Würzburg entfernt) **Sportflug GmbH, Schleißheim**

Die Flugüberwachung Bayern-Nord gab in ihrer Unfallanzeige Nr. 7 folgenden Bericht:

*„Flugschüler Rudolf Fischer der Oberbayer. Sportflug GmbH, Schleissheim, befand sich am 21.6.26 mit dem Flugzeug **U 12 D-681** auf einem Überlandflug von Schleissheim über Böblingen nach Würzburg. Auf der Strecke Böblingen – Würzburg musste Fischer schon zweimal wegen Motorstörungen notlanden, und zwar bei Königshofen (Baden) und bei Neunstetten. Nach Behebung der Motorstörungen startete Fischer jeweils wieder zum Weiterfluge. 6 km von Würzburg entfernt, bei Erbachshof (bei Eisingen) blieb infolge Motorstörung der Propeller plötzlich stehen und Fischer musste in ein Getreidefeld notlanden, wobei sich das Flugzeug überschlug. Fischer blieb unverletzt. Beim Überschlagen des Flugzeuges wurden die beiden hinteren Baldachinstreben geknickt, die Kielflosse, das Seitenruder und das Leitwerk beschädigt. Der Propeller hatte einen Riss. Ob der Motor Schaden gelitten hatte, konnte äusserlich nicht festgestellt werden.*

Beim Transport des Rumpfes von der Notlandestelle zum Flugzeugtransportwagen an der Strasse brach der hintere Rumpfteil mit den Dämpfungsflächen etc. ab. Die Beanspruchung dabei war nicht so gross, um das völlige Abbrechen des Rumpfes zu rechtfertigen. Es muss daher angenommen werden, dass der Rumpf bereits beim Überschlag erheblich gelitten hatte."

Trotz der vielen Beschädigungen wurde die D-681 aber wieder aufgebaut.

22.06.1926, beim Flugplatz Fürth **Sportflug GmbH, Fürth**

Beim Anschweben zur Landung auf dem Flugplatz Fürth verfing sich das Fahrgestell des Schulflugzeugs **Dietrich DS I D-768** in den Halmen eines angrenzenden Kornfelds. Bei dem nachfolgenden Überschlag wurde die Maschine am Schwanzende und am Höhenleitwerk beschädigt. Die Instandsetzung der Zelle übernahm die Junkers-Werft Fürth.

23.06.1926, Flugplatz Coburg **Sportflug GmbH, Böblingen**

Die Polizeiflugwache Coburg meldete in ihrem Monatsbericht Juni 1926:

*„Am 23.6.1926 landete das Flugzeug **Heinkel HD 21 D-722** (Flugzeugführer Pol. Hauptmann Glöcklen) um 7.40 Vorm. in Coburg. Von Seiten der Flugwache Coburg bekam Flugzeugführer Glöcklen Startverbot, da der Fallbenzintank in der oberen Tragfläche so leck geworden, daß dauernd Benzin aus dem Tank tropfte und die obere und untere Tragfläche stark mit Benzin getränkt war. Nach Instandsetzung des Tanks konnte der Weiterstart um 11.00 Vorm. nach Würzburg erfolgen."*

24.06.1925, Flugplatz Fürth **Sportflug GmbH, Fürth**

Flugschüler Josef Reichl übersteuerte bei der Landung auf dem Flugplatz Fürth die **Dietrich DS I (mit telegrafischer Zulassung, späteres Kennzeichen D-595)** und produzierte einen Überschlag. Dabei wurden das Fahrgestell, die Flügel und das Seitenleitwerk beschädigt sowie der Propeller zersplittert. Der Flugschüler blieb unverletzt.

03.07.1926, im Flurbezirk Hasslach (Oberfranken) **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Die Flugüberwachung Bayern-Nord meldete in ihrem Monatsbericht Juli 1926:

*„Am 3.7.26 mußten die beiden Flugzeuge **Udet U 12 D-909 und D-917**, Führer Deutsch und Rudolph, welche die Flugzeuge von München nach Magdeburg überführen sollten, wegen starken Nebels eine Notlandung im Flurbezirk Hasslach (Oberfranken) ausführen. Nach Besserung der Wetterlage starteten die beiden Flugzeuge 19.30 Uhr zum Rückflug nach Bamberg zwecks Unterstellung in einer Flughalle und setzten am nächsten Tag ihren Flug nach Magdeburg fort."*

06.07.1926, Flugplatz Schleißheim **Sportflug GmbH, Schleißheim**

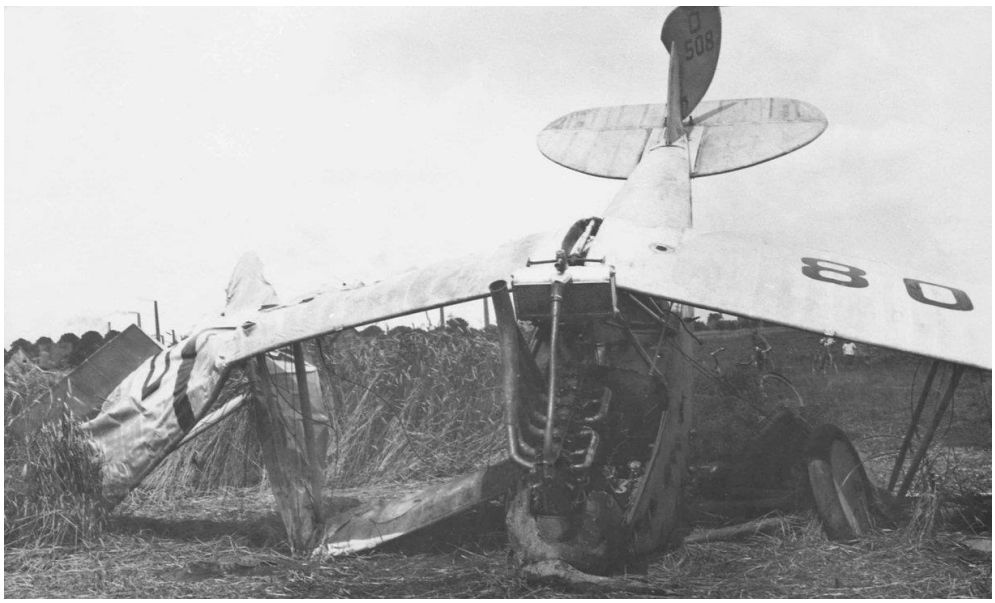
Bei der Landung auf dem Flugplatz Schleißheim nach einem Übungsflug unter Flugzeugführer Berthold Friedrich wurde die Spornkufen-Lagerung der **Udet U 12 D-661** ausgerissen. Laut Untersuchung des technischen Sachverständigen Dipl.Ing. Rau lag die Ursache nicht beim Piloten sondern an Abnutzung im ständigen Schulbetrieb.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

07.07.1926, bei Nienburg a.d. Weser **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Flugzeugführer Herbert Zuckert führte am Spätnachmittag auf der **Aero-Sport S I, D-508**, einen Streckenflug Hannover – Bremen im Rahmen seiner Schulung für den FFS B durch. Als Begleiter flog Bruno Theis mit. Das Wetter war an diesem Tag alles andere als gut, obwohl die Wetterwarte Hannover noch um 18.25 h eine Sicht von 10 km und gute Wolkenhöhe vorausgesagt hatte, eine Gewitterwarnung gab es nicht. Durch tiefhängende Wolken wurde der Pilot gezwungen, in 10 – 20 m Höhe zu fliegen. Südlich Nienburg a.d. Weser kam die Maschine in einen derartigen Starkregen, daß Zuckert nach einem Notlandegelände Ausschau hielt, jedoch ringsum keine geeigneten Stellen finden konnte. Angesichts auftauchender Schornsteine versuchte der Flugzeugführer eine Notlandung auf einem Feldweg. Im Ausschweben wurde das Flugzeug durch Böen auf ein Roggenfeld geworfen. Die linke untere Tragfläche berührte zuerst den Boden, dadurch wurde die Maschine um 180° herumgerissen, sodaß sie entgegengesetzt zur ursprünglichen Flugrichtung auf den Boden schlug.

Durch den Aufprall wurden beide rechten und der linke untere Flügel zerstört, das Fahrgestell zerbrochen und der Propeller zersplittert. Am Motor wurde die Kurbelwelle verbogen. Der Rumpf blieb unbeschädigt. Die Besatzung erlitt wie durch ein Wunder keine Verletzungen. Das Flugzeug wurde auf Grund der schweren Schäden nicht wieder aufgebaut.



Schwerer Bruch der Aero-Sport S I, D-508, am 7. Juli 1926 nahe Nienburg/Weser bei einer Notlandung infolge extremen Schlechtwetters. Die beiden Insassen blieben zum Glück unverletzt. (Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

07.07.1926, Neu-Buchhorst (bei Erkner) **Flugsportschule Staaken GmbH**

Flugzeugführer Ludwig Graf von Schaesberg mußte mit der **Heinkel HD 29, D-689**, unweit von Neu-Buchhorst (bei Erkner) wegen eines Triebwerksausfalls notlanden. Dabei erlitt die Maschine leichte Beschädigungen.

09.07.1926, Flugplatz Magdeburg **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Flugleiter Georg Meyer rollte mit der **Udet U 12, D-917**, bei der Landung in Magdeburg gegen die Flugplatzumzäunung. Dabei wurden zwei Zuschauer, die hinter dem Zaun standen, leicht verletzt.

12.07.1926, Flugplatz Hannover **Sportflug GmbH Hannover**

Fluglehrer Ulrich Neckel setzte nach mehreren Platzrunden mit Dr. Jungclaus in der **Udet U 12 a D-905** zur Landung auf dem Flugplatz Hannover an. Weil er einigen in der Landerichtung befindlichen wassergefüllten Löchern ausweichen wollte, kam eine falsche Landerichtung zustande – quer zum Landekreuz. Bei der herrschenden Windstille rollte die Maschine zu lange aus und rammte den Unfallwagen der Sportflug GmbH. Am Flugzeug wurden beide Holme der linken unteren Tragfläche eingedrückt.

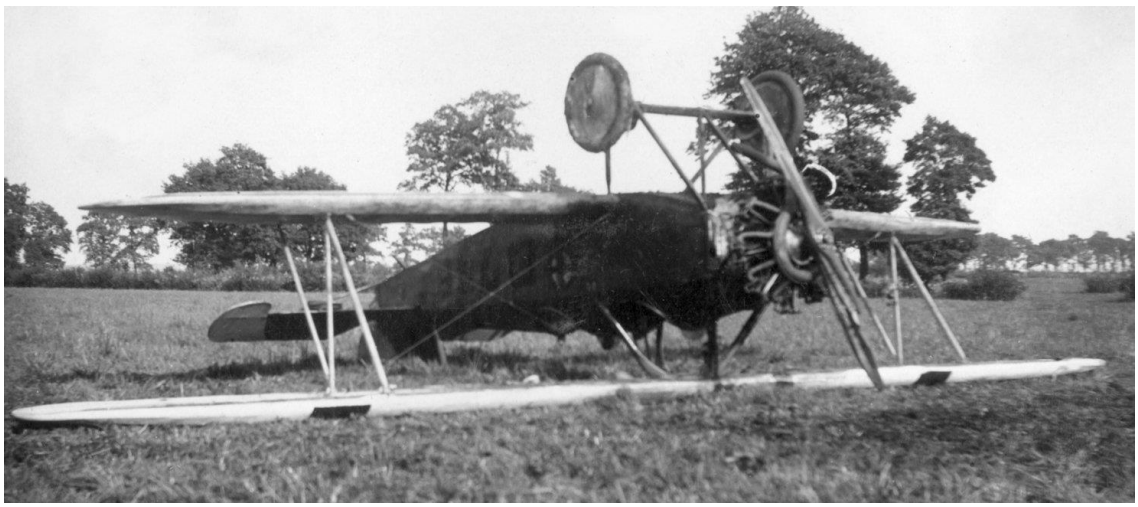
14.07.1926, bei Güntersleben (20 km nördlich Würzburg) **Sportflug GmbH, Schleißheim**

Die Flugüberwachung Bayern-Nord meldete in ihrem Monatsbericht Juli 1926:

*„Jungflieger Rudolf Fischer ... startete am 14. Juli Vorm. 6 Uhr mit **U 10 D-848**, zur Fortsetzung seines 2000 km-Überlandfluges von Würzburg nach Cassel. Ungefähr 20 km nördlich Würzburg bei Güntersleben blieb in einer Höhe von 700 m infolge Pleuelstangenbruchs der Propeller stehen. Fischer landete auf einem Kleefelde glatt. Das Flugzeug wurde abmontiert und durch die Unterfränkische Sportflug nach Würzburg eingeschleppt. Nach Einbau eines anderen Motors setzte Fischer am 19. Juli seinen Überlandflug fort."*

14.07.1926, Oyten (bei Bremen) **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Flugschüler Heinrich Schneehage mußte auf einem Überlandflug seine **Heinkel HD 32, D-746**, wegen einer Motorstörung am Oyterdamm in Oyten (in der Nähe von Bremen) notlanden. In dem weichen Boden des Notlandegeländes überschlug sich das Flugzeug. Dabei brach das Seitenleitwerk und der Propeller wurde zersplittert. Die Besatzung blieb unverletzt.



Die Heinkel HD 32, D-746, mußte am 14.07.1926 auf einem Überlandflug in Oyten (Großraum Bremen) wegen einer Motorstörung notlanden. Auf dem weichen Boden überschlug sich das Flugzeug, der Schaden war zum Glück nur gering und die Besatzung blieb unverletzt. (Slg.Werner)

17.07.1926, Gut Adolphshof (Kreis Peine) **Luftreederei Magdeburg GmbH**

Am 16. Juli 1926 startete der Flugschüler Albert Lindau gegen 17 Uhr in Magdeburg mit dem Udet-Doppeldecker **U 12 a, D-917**, zum Höhenflug (für die Prüfung zum FFS A) und anschließenden Überlandflug nach Hannover. Über dem Gut Adolphshof (Kreis Peine) setzte der Motor aus, dem Schüler gelang aber eine glatte Notlandung auf einer nahegelegenen Wiese.

Am Morgen des 17. Juli trafen zwei Monteure der Luftreederei Magdeburg vor Ort ein und wechselten den Motor aus. Am Nachmittag war die Maschine wieder flugklar, sodaß Lindau um 16.25 Uhr nach Hannover weiterfliegen konnte. Kurz nach Start, in etwa 80 m Höhe, flog er mehrere extrem enge Linkskurven und gab dabei starke Gegenverwindung.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Infolge der sehr heißen und sonnenböigen Luft rutschte die D-917 zunächst erkennbar ab und schob seitlich weg, stellte sich dann aber auf den Kopf, kam ins Trudeln und stürzte senkrecht nach unten. Erst in 30 m Höhe nahm Lindau das Gas weg – zu spät, um den Absturz noch irgendwie aufzuhalten. Das Flugzeug wurde beim Aufschlag auf den Boden bis zum Führersitz zertrümmert, der Motor drang 30 cm tief in den Erdboden ein, nur das Rumpfende blieb heil.

Lindau erlitt einen Beinbruch sowie Gesichtsverletzungen und wurde von einem der anwesenden Monteure in das Krankenhaus verbracht. Die Luftpolizei urteilte, daß der Absturz noch zu verhindern gewesen wäre, wenn der Pilot gleich das Gas weggenommen und die Steuer gerade gestellt hätte.

Am 16.07.1926 befand sich die Udet U 12 a, D-917, auf einem Überlandflug nach Hannover. Unweit von Gut Adolphshof (Kreis Peine) mußte Flugschüler Albert Lindau eine Notlandung vornehmen, weil der Motor streikte. Am folgenden Tag tauschten zwei Monteure der Luftreederei Magdeburg den Motor aus, anschließend setzte der Schüler den Flug fort. Kurz nach dem Start von der Notlandestelle flog er mehrere extrem enge Kurven, kam dabei ins Trudeln und stürzte nahezu senkrecht ab. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt, der Pilot erlitt mittlere Verletzungen.

(Slg. Ott/ADL)

17.07.1926, Hämeler Wald (bei Lehrte) **Flugsportschule Staaken GmbH**

Flugschüler Herbert Wolferts war mit der **Udet U 12 a D-883** zu einem 500 km-Überlandflug Richtung Hannover unterwegs. Wegen schlechter Sicht und niedriger Wolkenhöhe versuchte er eine Notlandung in der Nähe des Hämeler Waldes. Die ausgewählte Wiese bot mit etwa 100 m Länge und 30 m Breite eigentlich genügend Raum, aber Wolferts kam beim Ausschweben zu weit und geriet in das dahinterliegende Getreidefeld. Schließlich stoppte ein Graben die rollende Maschine. Beim unvermeidlichen Kopfstand zersplitterte der Propeller und es entstanden leichte Beschädigungen an der Zelle.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

28.07.1926, Flugplatz Würzburg **Sportflug GmbH, Würzburg**

Der Flugzeugführer Josef Englert, der erst kurze Zeit im Besitz des FFS A war, schulte am 28. Juli 1926 auf den Tiefdecker Udet U 10 um. Er hatte an diesem Tag auf der **U 10, D-459**, schon drei Schulflüge mit dem Fluglehrer Huber und zwei Übungsflüge allein ausgeführt. Beim dritten Alleinflug erfolgte der Absturz, und zwar infolge Flügelbruchs (Überbeanspruchung durch zu rasches Abfangen aus steilem Gleitflug).

Am 28. Juli 1926 stürzte der Übungsschüler Josef Englert mit der Udet U 10, D-459, auf dem Flugplatz Würzburg ab. Im Landeanflug klappten beide Flügel infolge Flügelbruch (verursacht durch eine Überbeanspruchung nach zu raschem Abfangen aus steilem Gleitflug) nach oben und trennten sich vom Rumpf. Der Pilot verstarb noch auf dem Weg ins Krankenhaus, die Maschine erlitt Totalschaden – wie die Fotos zeigen.

In der amtlichen Unfallanzeige finden sich folgende Einzelheiten:

„Er hatte nach vollendeter Platzrunde in etwa 200 m Höhe den Motor abgestellt und war in den Gleitflug übergegangen, um zu landen. Der anfänglich normale Gleitflug wurde immer steiler, ... In etwa 25 m Höhe fing Englert die Maschine rasch ab, im nächsten Augenblick klappten beide Flügel nach oben und trennten sich vom Rumpf.

Die Trümmer waren auf etwa 50 m in der Landerichtung verteilt, in der Reihenfolge Tragflächen, Rumpfhinterteil mit Seiten- und Höhenleitwerk, Fahrgestell, Brennstoffbehälter, Motor, rechts seitwärts vom Motor der Führer. Der Mittelteil des Rumpfes liegt völlig zersplittert zwischen Rumpfende und Fahrgestell.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Englert erlitt Schädel-, Bein- und Armbrüche. Er wurde da noch Puls vorhanden war, ins Luitpoldkrankenhaus eingeliefert, starb aber noch auf dem Transport.

Die beiden Flügelhälften lassen erkennen, daß der durchlaufende vordere Kastenholm beiderseits beim Austritt aus dem Rumpf glatt abgebrochen ist, während der Hinterholm von der Mitte aus zersplittert ist."

28.07.1926, Flugplatz Magdeburg **Flugsportschule Staaken GmbH**

Flugschüler Ernst Edler war auf einem Überlandflug mit der **Udet U 12 a D-883** in Magdeburg gelandet und produzierte beim Abbremsen des Motors vor dem Rückstart nach Staaken einen Kopfstand.

28.07.1926, bei Klein-Elbe (Landkreis Wolfenbüttel) **Flugsportschule Staaken GmbH**

Flugzeugführer Heinrich Simon, unterwegs auf einem Übungsflug von Staaken nach Hannover mit der **Focke-Wulf S I a, D-866**, mußte wegen einer Störung bei Klein-Elbe (Landkreis Wolfenbüttel) notlanden. Nach erfolgreicher Reparatur ging es weiter nach Hannover, wo Simon glatt landete.

01.08.1926, Heidenheim (an der Brenz) **Sportflug GmbH, Böblingen**

Am 1. August 1926 kam es zu einem schweren Unfall während einer Flugvorführung auf dem Sportplatz von Heidenheim (an der Brenz), in dessen Folge 5 Zuschauer getötet und 7 verletzt wurden. Der Unfallverursacher war die **Heinkel HD 21, D-722**, der Süddeutschen Sportflug GmbH mit dem Piloten Drechsler am Steuer. Der Hergang war folgender:

Die Maschine schwebte, nachdem sie ihre Flugvorführungen beendet hatte, im Gleitflug zur Landung an, als eine Fallböe sie plötzlich von etwa 25 m Höhe fast bis zum Boden durchsacken ließ. Der Pilot gab sofort Vollgas und es gelang ihm, erneut auf eine Flughöhe zu steigen, die ausgereicht hätte, um über das in Flugrichtung liegende Hindernis hin-wegzukommen – eine 2,20 Meter hohe Bretterwand, die das als Landeplatz dienende Gelände des Heidenheimer Vereins für Rasenspiele an seiner östlichen Seite begrenzte. Aber kurz vor dem Hindernis drückte eine weitere Fallböe das Flugzeug erneut herunter, sodaß es mit dem Fahrwerk gegen den oberen Rand der Bretterwand stieß und sie auf ihrer gesamten Länge umriß.

Diejenigen Zuschauer, die sich auf der dem Platz zugewandten Seite der Wand befanden, wurden unter der umstürzenden Holzkonstruktion begraben beziehungsweise gegen die etwa 2 Meter vor der Wand befindliche innere Absperrungsbarriere des Sportplatzes gedrückt. Das Flugzeug selbst prallte etwa 12 m von den Zuschauern entfernt nahezu senkrecht auf der Rasenfläche des Platzes auf und überschlug sich, wobei sie hinter dem Führersitz auseinanderbrach. Pilot Drechsler erlitt nur geringe Verletzungen, aber unter den Zuschauern gab es insgesamt 5 Tote, 1 Schwerverletzten sowie 6 leichter verletzte Personen.

Die nachfolgende Unfalluntersuchung ergab eindeutig, daß es sich um eine Verkettung unglücklicher Umstände gehandelt hatte. Dem Flugzeugführer Drechsler, der bereits seit zwei Jahren im Besitz des FFS A war, konnte man kein Verschulden zuschreiben. Der Sportplatz entsprach als Behelfsflugfeld vollauf den behördlichen Anforderungen; es stand eine Start- und Landebahn von über 500 m Länge zur Verfügung, und das Landekreuz war immerhin 118 m von der Unglücksstelle entfernt. Auch an den Absperrmaßnahmen ließ sich nichts bemängeln. Die heftigen Fallböen, die letzten Endes zu dem Unglück geführt hatten, waren nicht vorhersehbar gewesen.

Bei einer Flugvorführung der Heinkel HD 21, D-722, auf dem Sportplatz von Heidenheim (an der Brenz) am kam es am 01.08.1926 durch unglückliche Umstände (heftige Fallböen) zu einem Absturz der Maschine, wobei es unter den Zuschauern insgesamt 5 Tote, 1 Schwerverletzten sowie 6 leichter verletzte Personen gab.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

04.08.1926, bei Staaken **Flugsportschule Staaken GmbH**

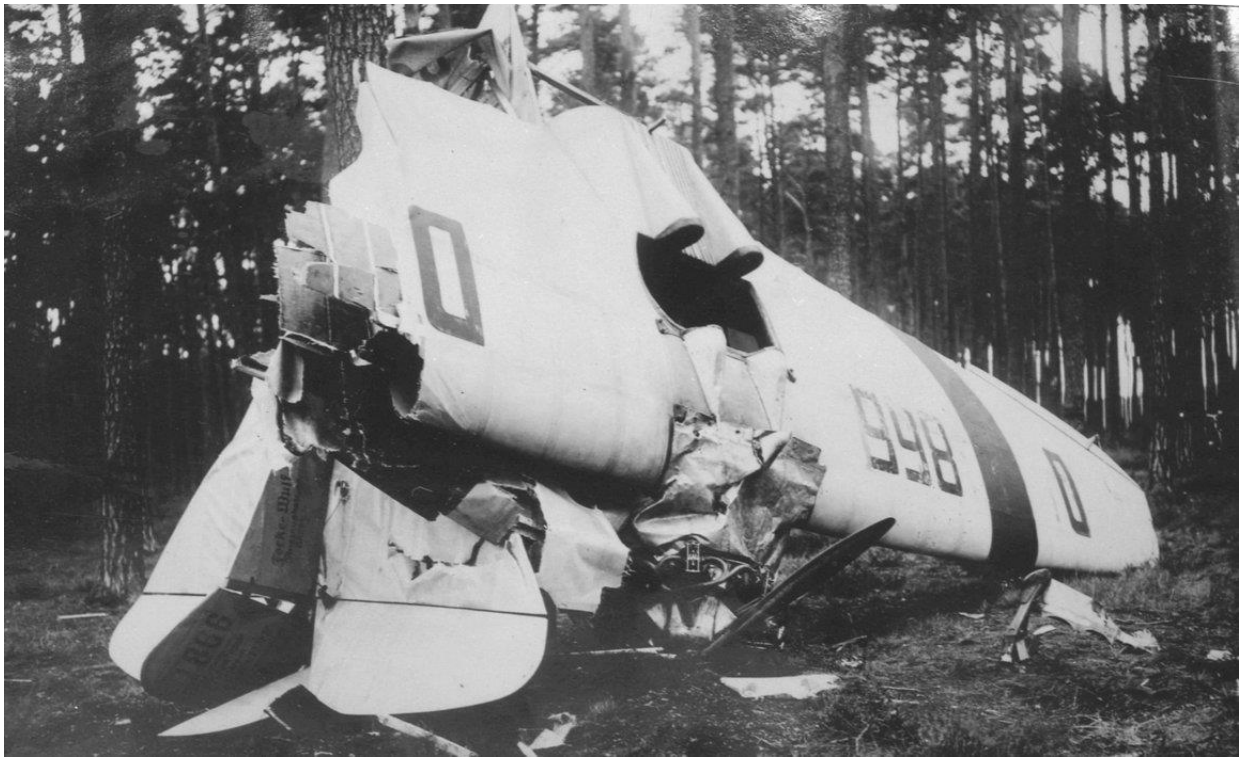
Flugzeugführer Hermann Enke mußte während eines Übungsflugs auf der **Heinkel HD 29, D-689**, wegen einer Motorstörung in Staaken auf offenem Felde notlanden. Dabei kam es zu einem Überschlag, das Flugzeug wurde beschädigt.

Die Heinkel HD 29, D-689, mußte am 04.08.1926 wegen einer Motorstörung auf offenem Felde notlanden, dabei kam es zu einem Überschlag.
(Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

12.08.1926, bei Rädel (nahe Potsdam) **Flugsportschule Staaken GmbH**

Die **Focke-Wulf S 1 a, D-866**, mit der Besatzung Heinz Simon (Pilot) und Alfred Steenholdt (Beobachter), wurde durch eine Motorstörung in der Nähe von Rädel (bei Kloster Lehnin, westlich von Potsdam) zu einer Notlandung in einem 14 m hohem Hochwald gezwungen. Das Flugzeug ging dabei total zu Bruch, die Flieger blieben unverletzt.



Die Focke-Wulf S 1 a, D-866, mußte am 12.08.1926 wegen einer Motorstörung in der Nähe von Rädel (westlich Potsdam) zu einer Notlandung gezwungen – leider über einen ausgedehnten Fichten-Hochwald. Das Ergebnis war ein Totalschaden des Flugzeugs, die Besatzung blieb unverletzt.

(unteres Foto Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

12.08.1926, Flugplatz Schleißheim **Sportflug GmbH, Schleißheim**

Flugzeugführer Sigmunt von Grundherr startete in Schleißheim mit der **LVG B III D-461** zu einem Übungsflug. Während sich die Maschine noch im Steigflug befand, leitete der Pilot schon eine Rechtskurve ein. Da diese Kurve zugleich ein Drehen in den Seitenwind bedeutete, verlor das Flugzeug soviel Fahrt, daß es an die Grenze seiner Flugfähigkeit kam. Als der Pilot dies bemerkte, wollte er vermutlich instinktiv die Maschine aus der Kurve zurück in gerade Richtung bringen. Bei diesem Waagerechtlegen und zugleich links Drehen rutschte das Flugzeug über die linken Flügel aus etwa 50 m Höhe in sich verengender Spirale ab.

Am 12.08.1926 rutschte die LVG B III D-461 in Schleißheim kurz nach dem Start in einer Kurve ab. Beim Aufschlag auf den Boden verlor die Maschine ihr Fahrgestell. Tragflächen und Rumpfvorderteil wurden erheblich beschädigt, der Motor brach heraus (auf dem unteren Foto deutlich erkennbar am rechten Bildrand liegend).
Die Besatzung blieb zum Glück unverletzt, das Flugzeug wurde trotz der Schäden wieder aufgebaut.

Beim Auftreffen auf den Boden wurden das linke untere Tragdeck zertrümmert und das Fahrgestell abgeschert. In diesem Zustand sprang die Maschine über ein etwa 10 m breites und 3 m tiefes Wasserloch und schlug am jenseitigen Rand auf. Dabei brach der Motor heraus und verschwand im Wasser, außerdem wurden die anderen Tragdecks mehr oder weniger stark beschädigt. Das Flugzeugwrack vollendete die Linksdrehung und blieb schließlich entgegen der Landerichtung liegen, ohne sich zu überschlagen.

Pilot von Grundherr und sein Begleiter blieben wie durch ein Wunder unverletzt. Die D-461 wurde trotz der schweren Beschädigungen wieder aufgebaut und absolvierte am 19.10.1926 ihren ersten Probeflug.

12.08.1926, Flugplatz Staaken **Flugsportschule Staaken GmbH**

Auf dem Flugplatz Staaken machte die **Udet U 12 a D-813** infolge eines Bedienungsfehlers durch den Flugschüler Hans Johann Stephan eine Bruchlandung. Der Schaden erreichte keine kritische Größenordnung, die Maschine wurde wieder aufgebaut.

Die Udet U 12 a D-813 machte am 12.08.1926 auf dem Flugplatz Staaken eine Bruchlandung. Der Schaden hielt sich in Grenzen, das Flugzeug wurde wieder instandgesetzt.
(Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

12.08.1926, unweit Isenbüttel (bei Gifhorn) **Flugsportschule Staaken GmbH**

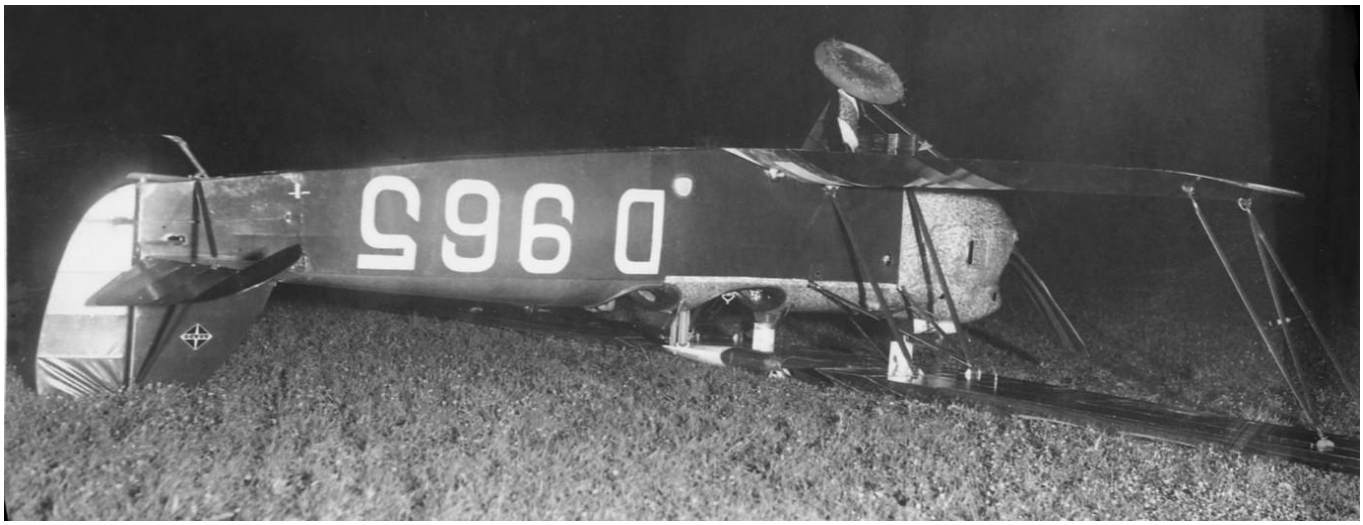
Flugzeugführer Heinrich Simon, unterwegs auf einem Überlandflug wieder mit der **Focke-Wulf S I a, D-866**, mußte wegen Treibstoffmangels unweit Isenbüttel (bei Gifhorn) notlanden. Nach erfolgreicher Benzinbeschaffung ging es weiter nach Hannover.

17.08.1926, Seeflugstation Kiel-Holtenau **Seeflug GmbH, Warnemünde**

Der frischgebackene Flugzeugführer Otto Brix rammte mit seinem Schwimmerflugzeug **LFG V 60, D-850**, beim Ablegen von der Seeflugstation Kiel-Holtenau einen Dalben. Die Maschine wurde leicht beschädigt.

19.08.1926, Flugplatz Staaken **Flugsportschule Staaken GmbH**

Fluglehrer Ulrich Neckel führte mit der am Vortag frisch in Staaken eingetroffenen **Arado SC I, D-965**, einen Probeflug durch. Bei der Landung setzte er das Flugzeug zu hart auf, die Folge war ein Fahrgestellbruch mit anschließendem Überschlag. Die Arado wurde erheblich beschädigt.



Die Arado SC I, D-965, gerade neu vom Werk in Staaken eingetroffen, erlitt durch eine zu harte Landung einen Fahrgestellbruch. Bei dem anschließenden Überschlag wurde die Maschine erheblich beschädigt. (Slg. Ott/ADL)

19.08.1926, bei Dinkelsbühl (Mittelfranken) **Sportflug GmbH, Schleißheim**

Auf einem Überlandflug mit der **Dietrich DS I, D-825**, ging Flugzeugführer Siegmunt von Grundherr das Benzin aus und er mußte bei Dinkelsbühl, Kreis Mittelfranken, notlanden. Nach der Beschaffung von Treibstoff und dem Auftanken erfolgte der Weiterflug nach Fürth.

26.08.1926, Tarnow (bei Fehrbellin) **Flugsportschule Staaken GmbH**

Flugschüler Peter Riedel, der spätere Rekordsegelflieger, mußte mit der **Heinkel HD 21, D-686**, in der Nähe von Tarnow (bei Fehrbellin) notlanden, weil das Flugzeug nach einem Kurbelwellenbruch seinen Propeller verloren hatte. Die Landung verlief glatt.

27.08.1926, beim Flugplatz Frankfurt/M. **Sportflug GmbH, Würzburg**

Flugzeugführer Pius Wagner und sein Begleiter Erich Schulte unternahmen mit der **LVG B III D-740** einen Überlandflug von Würzburg nach Frankfurt und zurück. Der Hinflug klappte problemlos. Kurz nach dem Start auf dem Flugplatz Frankfurt-Rebstock, in einer Höhe von etwa 60 m, geriet die Maschine nach einer starken Kurve ins Trudeln. Wagner gelang es zwar noch, das Flugzeug kurz über dem Boden aus dem Trudeln zu bringen, er konnte aber einen Aufschlag nicht mehr verhindern. Die LVG mußte als Totalschaden abgeschrieben werden, Wagner erlitt einen komplizierten Nasenbeinbruch und Schulte trug drei Rippenbrüche davon.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Am 27.08.1926 geriet die LVG B III D-740 kurz nach dem Start auf dem Flugplatz Frankfurt-Rebstock ins Trudeln und stürzte ab. Das Flugzeug erlitt Totalschaden, die Insassen kamen mit leichteren Verletzungen davon.

28.08.1926, Flugplatz Warnemünde **Sportflug GmbH, Würzburg**

Jungflieger Rudolf Hellmann befand sich von Würzburg aus mit der **Albatros L 30 D-745** auf einem 2000 km-Überlandflug, als Begleiter flog Tassilo Graf von Schaumburg mit. Bei der Landung in Warnemünde rammte das Flugzeug einen Sandhaufen, dabei wurde das Fahrgestell weggerissen und der Propeller zersplittert. Die beiden Insassen erlitten keine Verletzungen.

30.08.1926, bei Gunzenhausen (Kreis Mittelfranken) **Sportflug GmbH, Fürth**

Flugschüler Josef Metschl, unterwegs mit der **Dietrich DS I D-769**, hatte sich „verfranzt“ und mußte wegen Benzinmangel bei Gunzenhausen (Kreis Mittelfranken) notlanden. Nach Auffüllen des Treibstofftanks erfolgte der Weiterflug nach Fürth.

03.09.1926, Flugplatz Staaken **Flugsportschule Staaken GmbH**

Am 3. September kam es auf dem Flugplatz Staaken gleich zu zwei schweren Unfällen von Maschinen der Flugsportschule Staaken GmbH. Als erstes stürzte die **Albatros L 68 a (ohne Zulassung, Werknummer 10083)** ab. Der Pilot, Polizei-Oberleutnant Reinhold Jörke, der bereits im Besitz des FFS A war und Übungsflüge für den FFS B machte, erlitt schwere innere Verletzungen. Die Flugwache Staaken berichtete folgende Einzelheiten:

„Am 3.9.26, 7.35 Uhr vormittags, startete der Flugschüler Jörke mit dem Flugzeug Albatros L 68, Werknummer 10083, der Flugsportschule Staaken zu einem Übungsflug. 7.40 Uhr brachte Jörke das Flugzeug in etwa 800 m Höhe und 100 m nördlich der Chaussee Staaken – Dallgow ins Rechtstrudeln. Während des Trudelns blieb der Motor stehen.

Jörke gelang es nicht, das Flugzeug wieder aufzurichten, und stürzte etwa 150 m nördlich der Fliegerschule Bornemann zu Boden, wobei Jörke anscheinend innere Verletzungen erlitt und das Flugzeug restlos zerstört wurde. Jörke wurde dem Staatskrankenhaus überwiesen.“

Im Albatros-Doppeldecker, Werknummer 10083, der noch keine Zulassung trug, machte Pol. Oberltn. Reinhold Jörke am 3.9.1926 auf dem Flugplatz Staaken Übungsflüge für den Flugzeugführerschein B. Während einer Trudelübung blieb unvermittelt der Motor stehen und die Maschine stürzte auf das Flugplatzgelände. Jörke erlitt schwere innere Verletzungen, das Flugzeug mußte als Totalschaden abgeschrieben werden.

(Slg. Ott/ADL)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

03.09.1926, Flugplatz Staaken **Flugsportschule Staaken GmbH**

Der zweite Absturz des Tages betraf ebenfalls eine **Albatros L 68a**, und zwar die Werknummer 10082, vorläufige Zulassung **D-989**, gesteuert von Flugzeugführer Friedrich Mack. Das Berliner Tageblatt schrieb in seinem Bericht über den Unfall:

„Gegen 9 Uhr startete der Flugschüler Mack mit dem Flugzeug D.989 von der Sportfliegerschule in Staaken. Das Flugzeug befand sich in einer Höhe von 500 m, als Mack den Motor abstoppte und die Maschine abtrudeln lassen wollte. Dieses Manöver mißlang, und der Flieger stürzte ab. Mit schweren Verletzungen wurde der Verunglückte in das Spandauer Krankenhaus gebracht. Das Flugzeug ist völlig zertrümmert."

Tatsächlich handelte es sich um einen Motorausfall beim Rechtstrudeln und nachfolgendem Absturz aus 600 m Höhe. Außerdem war Mack kein Flugschüler mehr, sondern bereits im Besitz des FFS A.

Dieses Foto zeigt gut erkennbar die Anbringung der provisorischen Zulassung D-989 auf der im Text beschriebenen Albatros L 68 a. Es handelt sich aber wohl nicht um den erwähnten Totalschaden, sondern um eine Notlandung kurze Zeit vor dem obengenannten Datum 3.9.1926, bei der nur das Fahrgestell abgeschert wurde. (Slg. Ott/ADL)

04.09.1926, bei Limmer (unweit Alfeld/Leine) **Sportflug GmbH, Böblingen**

Flugzeugführer Hans Fritz überführte die von Kassel nach Alfeld a.d.Leine. Laut Aussage des Piloten war eine Landung in Alfeld wegen der dortigen Platzverhältnisse nicht möglich. Deshalb landete er bei Limmer (unweit von Alfeld) auf einem abschüssigen Stoppelfeld. Durch böigen Seitenwind kam die Maschine allerdings nicht glatt herunter, sondern schlug mit der linken Tragfläche auf dem Boden auf. Dabei erlitt die Zelle leichte Beschädigungen.

04.09.1926, Flugplatz Hannover **Sportflug GmbH Hannover**

Jungflieger Kurt Putzler kam bei einem Formationsflug über der Flugplatzzone Hannover mit seiner, der neben ihm fliegenden **U 12 a, D-449** (gesteuert von Fluglehrer Wilhelm Stör), in einer Kurve so nahe, daß der Propeller von Störs Maschine die Zelle der D-803 leicht beschädigte. Zum Glück konnten beide „Kontrahenten" unversehrt landen.

07.09.1926, Flugplatz Breslau-Gandau **Flugsportschule Staaken GmbH**

Als Flugzeugführer Werner Cyrus auf dem Flugplatz Breslau-Gandau landete, brach an der **Heinkel HD 32, D-746**, der rechte vordere Rumpfbeschlag. Weitere Schäden waren nicht zu verzeichnen.

10.09.1926, Flugplatz Staaken **Flugsportschule Staaken GmbH**

Bei der Landung auf dem Flugplatz Staaken überschlug sich durch einen Steuerungsfehler die **Udet U 12 D-813** von Flugschüler Wolfgang Berthold. Die Maschine wurde schwer beschädigt, der Pilot blieb unverletzt.

19.09.1926, Flugplatz Hannover **Sportflug GmbH Hannover**

Bei einem Staffelflug der Sportflug GmbH Hannover mit insgesamt 6 Flugzeugen von Hannover nach Münster mußte die **Udet U 12 a D-803** wegen eines Motordefekts in der Gemeinde Westerenger (Kreis Herford) notlanden. Nach erfolgter Reparatur konnte die Maschine etwa anderthalb Stunden später ihren Flug fortsetzen. Der Name des Piloten wurde in den Meldungen der Polizeiflugwache Bad Oeynhausen nicht genannt.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

29.09.1926, bei Vietznitz (Bahnstrecke Berlin – Hamburg) **Flugsportschule Staaken GmbH**

Flugschüler Günther Klotz führte bei Vietznitz (an der Bahnstrecke Berlin – Hamburg) eine Außenlandung durch. Dabei überschlug sich seine **Udet U 12 a D-909** und wurde leicht beschädigt.

Die Udet U 12 a D-909 mußte bei Vietznitz (an der Bahnstrecke Berlin – Hamburg) eine Notlandung vornehmen. Bei dem unvermeidlichen Überschlag trug die Maschine leichte Schäden davon.

(Slg. Ott/ADL)

08.10.1926, bei Neu-Isenburg **Sportflug GmbH, Böblingen**

Über diesen Unfall lassen sich aus dem Gießener Anzeiger vom 9.10.1926 folgende Einzelheiten entnehmen:

„Frankfurt a. M., 8. Okt. Das Flugzeug D 676 der Süddeutschen Sportflug GmbH in Böblingen (Württemberg), das vor einigen Tagen wegen Motorbrandes in der Nähe von Neu-Isenburg niedergehen mußte, erlitt heute einen neuen Unfall. In einer Höhe von 200 Meter setzte der Motor plötzlich aus, so daß eine Notlandung vorgenommen werden mußte, wobei das Flugzeug erheblich beschädigt wurde und abtransportiert werden mußte. Die Insassen, die gerade die Heimreise antreten wollten, kamen mit leichteren Verletzungen davon."

Die Namen der beiden Besatzungsmitglieder sind leider nicht überliefert. Bei dem Flugzeug **D-676** handelte es sich um eine **Heinkel HD 21**.

08.10.1926, Flugplatz Staaken **Flugsportschule Staaken GmbH**

Fluglehrer Otto Fruhner strapazierte bei einer harten Landung auf dem Flugplatz Staaken das Fahrgestell seiner **Arado SC I, D-1015**, so sehr, daß es zu Bruch ging. Die Maschine kam abrupt zum Stillstand und stellte sich auf den Kopf. An der Zelle entstand einiger Schaden, Fruhner blieb unverletzt.

08.10.1926, beim Bahnhof Kleefeld **Sportflug GmbH Hannover**

Flugzeugführer Walter Dau befand sich auf einem Übungsflug, als unvermittelt der Motor aussetzte und er mit Rückenwind auf einem Acker in der Nähe des Bahnhofs Kleefeld notlanden mußte. Beim Aufsetzen stießen die Räder gegen die Böschung eines Feldweges, die Folge war ein „klassischer" Überschlag. Das Flugzeug wurde leicht beschädigt. Leider ist nicht überliefert, um welche Maschine es sich gehandelt hat.

16.10.1926, nahe Flugplatz Fürth **Sportflug GmbH, Fürth**

Das Schulflugzeug **Dietrich DS I, D-595**, war gezwungen, wegen einer Motorstörung im Regnitz-Wiesengrund (ca. 2 km nordöstlich des Flugplatzes Fürth) niederzugehen. Die Landung verlief glatt, nach Behebung des Defekts erfolgte der Rückflug zum Fürther Flugplatz.

24.10.1926, bei Klein-Hollwedel (Krs. Syke) **Flugsportschule Staaken GmbH**

Die Flugschüler Alfred Steenholdt (Pilot) und Gerhard Steinert (Begleiter) befanden sich auf dem Überlandflug Berlin – Bremen und mußten wegen einer Motorpanne ihrer **Heinkel HD 21, D-680**, bei Klein-Hollwedel (Krs. Syke) notlanden.

09.11.1926, Raum Erkner (östlich von Berlin) **Flugsportschule Staaken GmbH**

Wegen starken Gegenwindes ging Flugzeugführer Erich Weingärtner, unterwegs mit der **Albatros L 68 a D-988**, im Raum Erkner (östlich von Berlin) der Treibstoff aus. Er suchte sich zum Notlanden die Buchhorster Wiesen aus, ein sumpfiges Gelände südlich des Flüßchens Löcknitz. Auf Grund der Bodenbeschaffenheit ließ sich ein Kopfstand nicht vermeiden, bei dem die Maschine leicht beschädigt wurde.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

16.11.1926, Markt-Einersheim (Mittelfranken) **Sportflug GmbH, Würzburg**

Flugschüler Richard Leibrock befand sich mit der **LVG B III D-760** auf einem 100 km-Übungsflug von Würzburg nach Fürth, als in der Gegend von Markt-Einersheim (Mittelfranken) das Kühlwasser des Motors zu kochen begann und er notlanden mußte. Nach Behebung des Schadens startete Leibrock glatt von der Notlandestelle und setzte seinen Flug nach Fürth fort.

16.11.1926, bei Vilseck/Oberpfalz **Sportflug GmbH, Fürth**

Während eines Höhenfluges hatte ein Flugschüler in der **Dietrich DS I D-595** die Orientierung verloren und nahm schließlich bei Vilseck/Oberpfalz eine Notlandung vor. Nach erfolgter Positionsbestimmung ging es zurück zum Flugplatz Fürth.

10.12.1926, Flugplatz Stettin-Kreckow **Stettiner Sportflug GmbH**

Nach der Rückkehr von einem Übungsflug schwebte der Flugzeugführer Alfred Steenholdt mit so wenig Fahrt auf den Flugplatz Kreckow ein, daß seine **Albatros L 68, D-1030**, durchsackte, hart auf dem Boden prallte und sich dann auf den Kopf stellte. Die Schäden an der Zelle waren zum Glück nur leichter Natur, der Pilot blieb unverletzt.

15.12.1926, Buchholz (bei Treuenbrietzen) **Flugsportschule Staaken GmbH**

Flugzeugführer Ernst Schleburg mußte seine **Udet U 12 a, D-883**, während eines Übungsflugs auf einer Wiese unweit von Buchholz (bei Treuenbrietzen) wegen Motorausfall notlanden. Auf dem sumpfigen Untergrund überschlug sich das Flugzeug und erhielt einige Blessuren.

16.12.1926, Flugplatz Schleißheim **Sportflug GmbH, Schleißheim**

Bei der Landung nach seinem 10. Alleinflug setzte der Flugschüler Hans von Boltenstern seine **Udet U 12 a D-681** mit zu hoher Geschwindigkeit auf dem Flugplatz Schleißheim auf. Um das Heck der Maschine (und damit die Schwanzkufe) so schnell wie möglich auf den Boden zu bringen, zog er leicht am Steuerknüppel, bewirkte damit aber nur ein Steigen des ganzen Flugzeugs auf etwa 6 m Höhe. Beim nachfolgenden Durchsacken streifte der linke Flügel den Boden und die D-681 überschlug sich. Dabei wurden die oberen Tragdecks und die Seitenflosse beschädigt, außerdem ging der Propeller zu Bruch. Der Pilot kam mit dem Schrecken davon.

Am 16.12.1926 erlitt die Udet U 12 a D-681 auf dem Flugplatz Schleißheim einen Landeunfall, bei dem sich die Maschine überschlug. Die Schäden hielten sich sehr in Grenzen, der Flugschüler blieb zum Glück unverletzt.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Ausbildungsleistung und Flugschüler der Sportflug-Zweigstellen

Die folgenden Listen enthalten alle bei den diversen Regionalgesellschaften der Sportflug GmbH geschulten Personen, soweit die verfügbaren Quellen entsprechende Informationen liefern.

Zeichenerklärung:

>	mindestens seit
~	wahrscheinlich

Süddeutsche Sportflug GmbH, Böblingen

1) Jungschüler

Name	Vorname	Beruf	Schulungs-beginn	Bemerkungen
Aichele	Erwin	Student	~03.1925	
Bader	Karl	Stud.mach.	1926	
Calles	Mathias	--	1926	
Doerr	Rudolf	Pol.Offz.Anwärter	>11.1925	
Dojmi	von		>11.1926	
Dörr	Richard	Kaufmann	>01.07.1925	
Drechsler	?	?	>08.1926	
Emminghaus	Ernst	Leutnant der RW	~03.1925	
Feilitzsch	Wolfgang von	Kaufmann	>01.07.1925	>04.1926 Übungsflüge
Fink	Johannes	Oberltn. der RW	1926	Ausbildung abgebrochen
Heimsch	Erwin	Stud.mach.	>01.07.1925	>08.1926 Übungsflüge
Hepp	Rudolf	Leutnant der RW	~03.1925	
Hertel	Walter	Dipl.Ing.	1926	
Hesse	?	?	>09.1926	
Hettrich	Josef	Mechaniker	>01.07.1925	>10.1926 Übungsflüge
Knott	Heinrich	Cand.mach.	>01.07.1925	>03.1926 Übungsflüge
Koch	Helmuth	Cand.mach.	1926	
Kull	Adolf	Student	~10.1925	
Liebing	Oscar	Stud.mach.	~03.1925	
Mack	Friedrich	Mechaniker	~10.1925	03.1926 noch in Böblingen
Metzler	Wilhelm	Cand.mach.	~03.1925	01.1926 noch in Böblingen
Plocher	Hermann	Leutnant der RW	~03.1925	
Ritz	Friedrich	Cand.mach.	~03.1925	
Schulz	?	?	>11.1926	
Seyerle	Wilhelm	Dipl.Ing.	>01.07.1925	
Tetzmann	?	?	>11.1926	
Vieck	Karl	Leutnant der RW	~03.1925	
Völcker	Kurt	--	1926	
Winheim	?	?	>11.1926	

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

2) Umschüler und Übungspiloten

Name	Vorname	Beruf	Wohnort	Bemerkungen
Biechteler	Kurt	?	Berlin	>10.1926 Übungsflüge
Daldrop	Rudolf	Kaufmann	Bingen	>09.1926 Übungsflüge
Drechsel	Walter	Kaufmann	Oberlichtenau	>05.1926 Übungsflüge
Dungern	Wolf Frhr. von	Techn.Referent	Berlin	>10.1926 Übungsflüge
Glöcklen	Hilmar	Pol. Hauptmann	Stuttgart	>09.1925 Umschulung
Henning auf Schönhoff	Heinz Axel von	Student	Berlin	>03.1926 Übungsflüge
Hesselbach	Peter	Cand.med.	Darmstadt	>09.1926 Übungsflüge
Marzinek	Hans	Kaufmann	Niederwangen/Allgäu	~10.1925 Umschulung
Oertzen	Hermann von	Kaufmann	Berlin	>06.1926 Übungsflüge
Riedheim	Erich Frhr. von	Kaufmann	Berlin	>06.1926 Übungsflüge
Riehm	Erich	Kaufmann	Herrenberg	>04.1926 Umschulung
Schmitt	?	?	?	>09.1926 Übungsflüge
Schultheiss	Paul	Rittmeister der RW	Cannstadt	~10.1925 Umschulung
Spöhrle	Karl	Chauffeur	Stuttgart	>09.1925 Umschulung
Staniszewski	Martin	Pol.Oberleutnant	Böblingen	>04.1926 Umschulung
Steiner	Philipp	Kaufmann	Worms	>04.1926 Umschulung
Strecker	Albert	Pol.Oberwachtmstr.	Böblingen	~10.1925 Umschulung

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz, Fürth

1) Jungschüler

Name	Vorname	Beruf	Schulungs-beginn	Bemerkungen
Bader	Ernst		11.05.1925	mangels fliegerischen Könnens nur zur theoret. Prüfung zugelassen
Bayer	Emil		11.05.1925	mangels fliegerischen Könnens nur zur theoret. Prüfung zugelassen
Bogendörfer	Hans		15.09.1925	Zurückgetreten, weil Bedingungen für DVS nicht erfüllt
Canstein	Ernst	Ingenieur	1926	
Friedrich	Karl	Stud.ing.	11.05.1925	>12.1925 FFS A
Grauf	Hans	Mechaniker	11.05.1925	>12.1925 FFS A
Habereder	Paul	Werkmeister	15.09.1925	>12.1925 FFS A
Haubner	Anton	Cand.med.	11.05.1925	>12.1925 FFS A
Heckelmann	Hellmuth	Ing.Praktikant	15.09.1925	>12.1925 Zwischenschein A
Heckl	Heinrich	Pol.Wachtmeister	11.05.1925	>12.1925 FFS A
Held	Georg	Kaufmann	11.05.1925	>12.1925 FFS A
Hofmann	Ernst	Pol.Rottmeister	15.09.1925	>12.1925 Zwischenschein A
Horn	Fritz	Dipl.Ing.	11.05.1925	>12.1925 FFS A
Kiessling	Georg	Hilfsmonteur	11.05.1925	>12.1925 FFS A
Klitzsch	Albrecht	Kaufmann	1926	02.12.1926 FFS A, >09.1926 Übungsflüge
Layritz	Fritz	Ingenieur	11.05.1925	>12.1925 FFS A
Mebert	Heinrich	Pol.Rottmeister	15.09.1925	>12.1925 Zwischenschein A
Messerschmitt	Willy	Dipl.Ing.	28.10.1925	12.1925 noch Schulflieger
Metschl	Josef	Schlosser	>05.1926	>12.1926 FFS A
Michel-Raulino	Alfred Baron von	Stud.ing.	15.09.1925	>12.1925 FFS A
Pappenheim	Ludwig Graf zu		11.05.1925	mangels fliegerischen Könnens nur zur theoret. Prüfung zugelassen
Pappenheim	Jutta Gräfin zu		11.05.1925	mangels fliegerischen Könnens nur zur theoret. Prüfung zugelassen
Pöppl	Josef	Flaschner	11.05.1925	>12.1925 FFS A
Randl	Alois	Stud.ing.	11.05.1925	>12.1925 FFS A
Reichl	Josef		11.05.1925	wegen Unwürdigkeit entlassen
Reichl	August	Pol.Rottmeister	15.09.1925	>12.1925 FFS A
Rogge	Walter	Schütze RW	11.05.1925	>12.1925 FFS A
Schenk	August	Mechaniker	11.05.1925	>12.1925 FFS A
Schörner	Arthur	Pol.Wachtmeister	11.05.1925	>12.1925 FFS A
Sieck	Karl	Mechaniker	11.05.1925	>11.1925 FFS A
Sörgel	Herbert		11.05.1925	Übernahme in 2. Kurs ab 15.09.1925
Theis	Bruno	Stud.rer.pol.	15.09.1925	>11.1925 FFS A
Uth	Anton	Mechaniker	15.09.1925	>12.1925 Zwischenschein A

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

2) Umschüler

Name	Vorname	Beruf	Wohnort	Bemerkungen
Baumgart	Arthur	Kaufmann	Bad Homburg	>09.1925 Umschulung
Beck	Paul	Kraftwagenführer	Fürth	>05.1925 FFS A
Bischoff	Konrad	Kaufmann	Erlangen	>05.1925 FFS A
Brückl	Franz Xaver	Lokomotivführer	Regensburg	>05.1925 FFS A
Conta	Eberhard von	Flugleiter	Bamberg	27.05.1925 FFS A
Croneiß	Theodor	Flugleiter	Fürth	>05.1925 FFS B
Croneiß	Carl		Nürnberg	>05.1925 FFS A
Dostler	Hans	Hauptmann a.D.	München	>08.1925 FFS A
Drenkhahn	Willi	Konditor	Coburg	>04.1926 Umschulung
Eder	Hubert	Kaufmann	Solln b. München	>09.1925 Umschulung
Eichenauer	Jakob	Maler	Cronberg/Taunus	>09.1925 Umschulung
Ertl	Hans	Feldwebel	Fürth	>05.1925 FFS A
Eyselein	Hans	Kaufmann	Fürth	>05.1925 FFS A
Friedewald	Ludwig	Chauffeur	Nürnberg	>09.1925 Umschulung
Fuchs	Otto		Darmstadt	>05.1925 FFS A
Fuchs	Dr. Rudolf	Physiker	Dessau	>08.1925 FFS A
Giegold	Hugo	Dipl.Ing.	Frankfurt/M.	>08.1925 FFS A
Goebel	Karl	Ingenieur	Nürnberg	>06.1925 FFS A
Gundlfinger	Friedrich Anton	Kaufmann	München	>05.1925 FFS A
Härtel	Wilhelm	Kaufmann	München	>09.1925 Umschulung
Hartwig	Walter	Werkmeister	Wien	>09.1925 Umschulung
Heinlein	Friedrich	Schlosser	Nürnberg	>09.1925 Umschulung
Hoffheinz	Alexander	Dipl.Ing.	Fürth	>08.1925 FFS A
Hofmann	Hans	Studienrat	Miesbach	>08.1925 FFS A
Hörger	Heinrich	Kaufmann	Neu-Ulm	>09.1925 Umschulung
Huber	Josef	Kaufmann	München	>05.1925 FFS A
Jäger	Jean	Schlosser	Fürth	>06.1925 FFS A
Käppner	Leonhard	Schreinermeister	Nürnberg	>05.1925 FFS A
Kempf	Fritz	Ingenieur	Fürth	>06.1925 FFS A
Kölbl	Otto	Schlosser	Fürth	>05.1925 FFS A
Königsreuther	Hans	Mechaniker	Erlangen	>09.1925 Umschulung
Köster	Reinhard	Kaufmann	Nürnberg	>05.1925 FFS A
Kröhl	Georg	Kaufmann	Coburg	>05.1925 FFS A
Listl	Albert	Maschinenschlosser	Simbach a.Inn	>09.1925 Umschulung
Lochner	Rudolf	Stud.ing.	München	>08.1925 FFS A
Loefen	Ferdinand von	Leutnant a.D.	Fürth	>05.1925 FFS A
Luitz	Josef	Pol.Oberwachtm.	München	>08.1925 FFS A
Maier	Willy	Oberfeldwebel	Fürth	>05.1925 FFS A
Müller	Willy	Kaufmann	Nürnberg	>05.1925 FFS A

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Name	Vorname	Beruf	Wohnort	Bemerkungen
Müller	Gottlob	Oberltn. der RW	Fürth	>08.1925 FFS A
Pfannmüller	Christian	Ingenieur	Nürnberg	>05.1925 FFS A
Pilartz	Ernst	Landwirt	Bad Kissingen	>09.1925 Umschulung
Rothhaar	Paul	Pol.Wachtmeister	Freital-Zankerode (Sachsen)	>08.1925 FFS A
Ruppel	Karl	Hauptwachtmeister	Fürth	>05.1925 FFS A
Schleich	Eduard Ritter von	Major a.D.	Kohlgrub	>05.1925 FFS A
Schmid	Franz	Kaufmann	Germersheim	>08.1925 FFS A
Schnabel	Helmuth	Kaufmann	Nürnberg	>08.1925 FFS A
Schonger	Rudolf	Hauptmann a.D.	Schleißheim	>08.1925 FFS A
Schütz	Hans	Hauptmann a.D.	München	>05.1925 FFS A
Schwartz	Georg	Angestellter	München	>06.1925 FFS A
Sebald	Josef	Eisenbahnassistent	Kufstein	>05.1925 FFS A
Seit	Karl	Dr., Zahnarzt	Nürnberg	>08.1925 FFS A
Seitz	Hans	Dr., Zahnarzt	Amberg	>08.1925 FFS A
Sepperl	Anton	Kaplan	Augsburg	>08.1926 Umschulung >12.1926 FFS A
Stettin	Eduard von	Gutsbesitzer	Tafertingen b. Augsburg	>04.1926 Umschulung
Stumpf	Fred	Cand.rer.pol.	Würzburg	>05.1925 FFS A
Veith	Max	Kaufmann	Nürnberg	>08.1925 FFS A
Vielstich	Fritz	Kaufmann	München	>08.1925 FFS A
Weldin	Franz	Ingenieur	Fürth	>09.1925 Umschulung
Wengler	Ernst	Ingenieur	Bamberg	>05.1925 FFS A
Werzinger	Karl	Ingenieur	Nürnberg	>09.1925 Umschulung
Wiesner	Heinrich	Kaufmann	München	>09.1925 Umschulung

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Sportflug GmbH, Hannover

1) Jungschüler

Name	Vorname	Beruf	Schulungs-beginn	Bemerkungen
Balfanz	Joachim	Stud.ing.	~03.1925	
Bauck	Gerhard	Student	~03.1925	
Berg	Ernst Frhr. von	Leutnant der RW	~10.1925	
Bitzmann	Werner	Ingenieur	~10.1925	
Blumensaat	Albert	Fahnenjunk. der RW	>01.07.1925	>04.1926 FFS A
Bollmann	Gustav	Zimmermann	1926	~1926 FFS A
Bormann	Joachim	Stud.ing.	~03.1925	23.07.1925 getötet bei Flugunfall
Buss	Heinrich	Student	~03.1925	Schulung abgebrochen
Daldrop	Rudolf	Kaufmann	~10.1925	
Dettmar	Werner	Student	~03.1925	
Dick	Wolfram	Student	~03.1925	
Dierichs	Robert	Landwirt	1926	
Dölling	Heinrich	Student	~03.1925	
Drechsel	Walter	Kaufmann	~10.1925	
Eschenauer	Arthur	Student	~03.1925	
Evers	Wilhelm	Leutnant der RW	~03.1925	
Eyring	Joachim	Stud.ing.	>01.07.1925	
Falke	Otto	Ingenieur	~03.1925	
Fischer	Willi	--	~10.1925	
Förtsch	Friedrich	Leutnant der RW	~03.1925	
Fritsch	Claus Frhr. von	Student	1926	~1926 FFS A
Goze	Günther	Student	~03.1925	Schulung abgebrochen
Hanke	Helmuth	Pol.Wachtmeister	>01.07.1925	
Hannebohn	Werner	Stud.mach.	10.1924	>09.1925 FFS A
Heithecker	Kurt	Student	10.1924	
Helling	Arno	Leutnant der RW	>01.07.1925	
Hesse	Willy	?	>05.1925	
Holle	Alexander	Leutnant der RW	10.1924	
Hörtel	Karl	Ingenieur	~10.1925	
Jellinghaus	Walter	Dipl.Ing.	~10.1925	
Kindscher	Wolfgang	Landwirt	10.1924	
Knocke	Bruno	Leutnant der RW	~03.1925	
König	Heinrich	Leutnant der RW	10.1924	
Kopp	Wilhelm	Ingenieur	~10.1925	
Korten	Günther	Leutnant der RW	~03.1925	
Kossmag	Franz	Leutnant der RW	~03.1925	
Kreutzkamp	Fridolin	Landwirt	11.11.1925	04.02.1926 Wechsel zu Luftreederei Magdeburg

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Name	Vorname	Beruf	Schulungs-beginn	Bemerkungen
Leinemann	Helmuth	Landwirt	>01.07.1925	
Lindau	Albert	Student	~10.1925	
Lühring	Alfred	Landwirt	>01.07.1925	
Mark	Friedrich	?	>05.1926	
Massow	Gerd von	Leutnant der RW	~03.1925	
Niehaus	Willi	Praktikant	10.1924	
Nörthen	Heinrich	Kaufmann	10.1924	
Riedheim	Erich Frhr. von	Kaufmann	1926	~1926 FFS A
Rodig	Helmuth Wasa	Landwirt	~10.1925	
Rudolph	Martin	Kaufmann	1926	~1926 FFS A
Schlüter	Hermann	Student	10.1924	
Schmidt	Erich	Leutnant der RW	>01.07.1925	
Scholz	Reinhold	Schlosser	10.1924	
Schröder	Kurt	Cand.med.	~10.1925	
Sonsalla	Herbert	Reg.Bauführer	>10.1925	
Stolberg	Hermann	Kaufmann	10.1924	
Ticklefs	Werner	Student	~03.1925	
Vollmecke	Albert	Student	10.1924	
Weidling	Walter	Stud.ing.	~03.1925	
Wessel	Karl	Kaufmann	>01.07.1925	
Westhoff	Walter	Landwirt	10.1924	
Willerding	Arnold	Praktikant	10.1924	
Wurmb	Lothar von	Leutnant der RW	~03.1925	

2) Umschüler und Fortgeschrittenenschulung

Name	Vorname	Beruf	Wohnort	Bemerkungen
Benz	Heinrich	Kaufmann	Stuttgart	~10.1925 Umschulung
Blumensaat	Albert	Fähnrich der RW	Paderborn	>10.1926 Fortgeschrittenenschulung
Borchers	Adolf	Lehrer	Hannover	>04.1926 Umschulung
Burwitz	Franz	Pol.Wachtmeister	Hamburg	~1924 Umschulung
Dau	Walter	Feinmechaniker	München	>10.1926 Fortgeschrittenenschulung
Fieseler	Gerhard	Kaufmann	Eschweiler	~10.1925 Umschulung
Kreutzkamp	Fridolin	Landwirt	Bochum	03.08.1926 von Luftreederei Magdeburg. Kunstflugschulung bis 18.10.1926
Lemke	Heinrich	Kaufmann	Braunschweig	~10.1925 Umschulung
Manteuffel	Eitelfritz Rodiger von	Fluglehrer	Königsberg	~1924 Umschulung
Muschik	Erhard	Student	Dresden	>10.1926 Fortgeschrittenenschulung
Putzler	Kurt	Student	Magdeburg	>10.1926 Fortgeschrittenenschulung

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Name	Vorname	Beruf	Wohnort	Bemerkungen
Rodig	Helmuth Wasa	Landwirt	Hamburg	>09.1926 Fortgeschrittenenschulung
Schwarz	Robert	Dipl.Ing.	Hannover	>04.1926 Umschulung
Siedschlag	Walter	Dreher	Bremen	~1924 Umschulung
Spengler	Walter	Stud.ing.	Torfhaus/ Harz	>09.1925 Umschulung
Suchocki	Claus Frhr. von	Stud.ing.	München	>10.1926 Fortgeschrittenenschulung
Zimmer	Hermann	Installateur	Hamburg	~1924 Umschulung

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Ostpreußischer Flugsport GmbH, Königsberg

1) Jungschüler

Name	Vorname	Beruf	Schulungs-beginn	Bemerkungen
Amme	Kurt	Leutnant der RW	>09.1925	
Baade	Joachim	Landwirt	>09.1925	
Bülowius	Klaus	Landwirt	>09.1925	Ausbildung abgebrochen
Burchard	Wilhelm von	Landwirt	>09.1925	
Eichler	Willy	Kaufmann	>09.1925	
Frentzel-Beyme	Edwin	Landwirt	>09.1925	Ausbildung abgebrochen
Grützbach	Hans-Hermann	Bankangestellter	>09.1925	
Heydebreck	Tessen von	Bankangestellter	>09.1925	
Janowski	Werner	Landwirt	1926	
Kramer	Ralf	Landwirt	1926	
Kriegsheim	Traugott von	Landwirt	>09.1925	
Lentzke	Eldor von	Kaufmann	1926	
Marienfeld	Walter	Cand.jur.	>09.1925	
Müller	Rudolf	Landwirt	>09.1925	Ausbildung abgebrochen
Rehder	Kurt	Dipl.Ing.	1926	
Reim	Nicolai von	russ. Offizier	>09.1925	Ausbildung abgebrochen
Salbstaedt	Hans	Kaufmann	~10.1925	
Vongehr	Karl	Landwirt	>09.1925	
Weimert	Richard	Stud.agr.	>09.1925	
Wiebe	Helmut	Landwirt	1926	
Wilke	Karl Eduard	Leutnant der RW	1926	

2) Umschüler

Name	Vorname	Beruf	Wohnort	Bemerkungen
Chamier-Glisczinski	Wolfgang von	Oberltn. der RW	Lötzen	>09.1925 Ausbildung unterbrochen
Huethe	Kurt	Pol.Oberleutnant	Insterburg	~10.1925 Umschulung

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Luftreederei Magdeburg GmbH

1) Jungschüler

Name	Vorname	Beruf	Schulungs-beginn	Bemerkungen
Arens	Hans	Leutnant der RW	~03.1925	
Amme	Kurt	Leutnant der RW	>05.1926	01.06.1926 getötet bei Flugunfall
Baumbach	Horst-Dietrich von	Forstwirt	~10.1925	
Baumgart	Heinz Rupert	Landw. Inspektor	>02.1926	
Benzler	Arndt	Kaufmann	>11.1925	
Berg	Ernst Frhr. von	Leutnant der RW	>04.1926	
Beughem	Rudolf von	Volontär	~10.1925	
Biallowons	Karl-August	Volontär	>01.07.1925	
Boehnke	Walter	Schlosser	~10.1925	
Bollmann	Gustav	Zimmermann	10.1924	
Breitfeld	Hellmuth	Student	~03.1925	>09.1925 FFS A
Claus	?	?	>04.1925	
Deutsch	Ernst	Kaufmann	10.1924	
Dierichs	Robert	Landwirt	>06.1925	
Dinort	Oskar	Leutnant der RW	>04.1926	
Dittmann	Werner	Student	>06.1925	
Finger	Walter	Kaufmann	>04.1926	
Fritsch	Claus Frhr. von	Student	>01.07.1925	
Fuchs	Robert	Oberleutn. der RW	1926	
Gabriel	Alois	Techniker	~10.1925	
Gericke	Friedrich	Dipl.Ing.	~10.1925	von Seeflug GmbH, Warnemünde
Gronau	Kurt	Student	>06.1925	
Haensel	August	?	>07.1926	
Helmers	Arnold	Kaufmann	>03.1926	
Hesse	Karl	Student	10.1924	
Hille	Joachim	Bankangestellter	~10.1925	
Hormann	Erich	Bankangestellter	~10.1925	
Houwald	Otto-Heinrich Frhr. von	Leutnant der RW	>01.07.1925	
Huth	Paul	Oberltn. der RW	~10.1925	
John	Rudolf	?	>09.1925	
Jost	Alois	Ingenieur	1925	Herbst 1925 zur DVS Staaken
Kaempf	Wilhelm	Volontär	>01.07.1925	
Kinne	Edmund	Techn. Kaufmann	~10.1925	
Klotz	Günther	Student	~10.1925	
König-Warthausen	Friedrich Karl Frhr. von	Stud.mach.	1926	
Kreutzkamp	Fridolin	Landwirt	03.08.1926	von Sportflug GmbH Hannover. 08.1926 FFS A
Krüger	Hans	Dipl.Ing.	~10.1925	von Seeflug GmbH, Warnemünde

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Name	Vorname	Beruf	Schulungs-beginn	Bemerkungen
l'Estocq	Christoph von	Leutnant der RW	10.1924	
Lange	Heinrich	Kaufmann	>01.07.1925	
Lindau	Albert	Student	>07.1926	
Linden	Willy Frhr. von	Student	~03.1925	
Lohmeyer	Herbert	Student	10.1924	
Ludwig	Friedrich	Ingenieur	>08.1925	1925 von Focke-Wulf-Fliegerschule Bremen gekommen
Lühmann	Erich	Landwirt	1926	>05.1926 FFS A
Maltzan	Joachim Karl Graf von	Student	~03.1925	
Marquardt	Ernst	Landwirt	~10.1925	
Mehnert	Karl	Leutnant der RW	>06.1925	
Merkel	Wolfgang	Dr.jur., Referendar	>06.1926	
Meyer	Hans	--	>01.07.1925	
Mittmann	Hans-Ulrich	Student	>01.07.1925	Ausbildung abgebrochen
Mühlhan	Fritz	Student	~03.1925	
Müller	Karl	Student	~03.1925	
Müller	Edgar	Pol.Hauptmann	>06.1925	
Nehring	Johannes	Student	~10.1925	
Nickoll	Kurt	Student	1926	
Nielsen	Andreas	Leutnant der RW	>04.1926	
Paschen	Wolfram	?	1926	
Pasden	August Wil-helm	Kaufmann	1926	
Pasewaldt	Georg	Dr., Angestellter bei Albatros	>01.07.1925	
Pierk	John Rudolf	Konstrukteur	>06.1925	
Pietrusky	Peter-Paul	Kaufmann	~10.1925	
Platz	Hanns	Leutnant der RW	>01.07.1925	
Porger	Viktor	Stud.mach.	>01.07.1925	
Prince	Hasso von	Landwirt	>06.1925	
Putzler	Kurt	Student	~10.1925	
Rademacher	R.	?	>04.1925	
Radke	Albert	Leutnant der RW	10.1924	
Rathje	Johannes	Techniker	1926	
Riedel	Peter	Student	~10.1924	
Riedel	Felix	Stud.rer.pol.	>06.1925	
Rüdiger	Rudolf	Student	10.1924	19.01.1925 getötet bei Flugunfall
Rudolph	Martin	Kaufmann	>06.1925	
Sachse	Herbert	Student	10.1924	
Salengre Drabbe	Arno de	Leutnant der RW	10.1924	
Salomon	Horst von	Kaufmann	>04.1926	
Schallmayer	Werner	Landwirt	~10.1925	

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Name	Vorname	Beruf	Schulungs-beginn	Bemerkungen
Schmidt	Max	Cand.mach.	~10.1925	
Schmidt-Coste	Walter	Gutsverwalter	>01.07.1925	
Schnarrenberger	Friedrich	Leutnant der RW	>01.07.1925	
Schneehage	Heinrich	Stud.mach.	>05.1926	
Schneider	Alexander	Dr., National-ökonom	>08.1925	
Schott	Carl Erich	Stud.jur.	>01.07.1925	04.1926 Ausbildung noch nicht abge-schlossen
Schwarz	Friedrich	Stud.mach.	1926	
Seibicke	Fritz	Student	~10.1925	
Seidemann	Hans	Leutnant der RW	10.1924	
Simon	Fritz	Student	~10.1925	
Tauscher	Hans	Stud.ing.	~10.1925	
Ullbricht	Gerhard	Student	10.1924	
Ullscheck	Felix	Student	~03.1925	
Vehmeyer	Karl	Stud.ing.	>01.07.1925	
Wechmar	Carl Frhr. von	Leutnant der RW	>04.1926	
Weidling	Walter	Stud.ing.	>05.1926	01.06.1926 getötet bei Flugunfall
Werner	Herbert	Feinmechaniker	>11.1925	Ausbildung ab >12.1925 in Leipzig beendet
Westphal	Hermann	Kaufmann	~10.1925	
Wichtingen	Hans Frhr. von	Leutnant der RW	>01.07.1925	
Wittermayer	Paul	Bankangestellter	~10.1925	
Woge	Kurt	Kaufmann	10.1924	
Wolfartz	Herbert	Volontär	~10.1925	

2) Umschüler und Übungspiloten

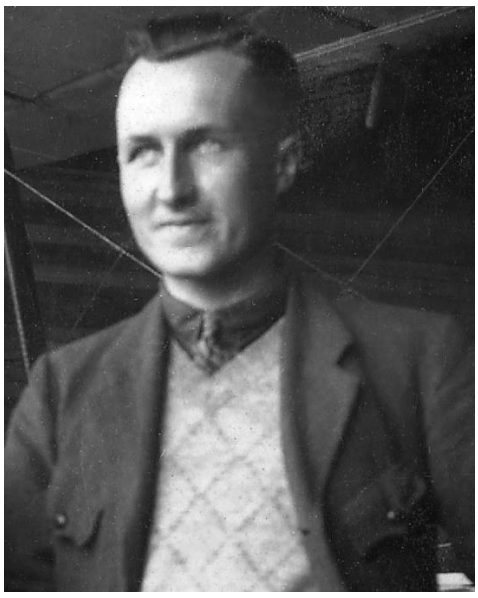
Name	Vorname	Beruf	Wohnort	Bemerkungen
Abel	Hans	Pol.Hpt.Wachtmstr.	Magdeburg	~1924 und ~10.1925 Umschulung
Behrendt	Hans	Kraftfahrer	Leipzig	~1924 Umschulung später Flugzeugführer bei JFA
Brzenk	Hans	Ingenieur	Schönlanke	~1924 Umschulung
Breitfeld	Hellmuth	Kaufmann	Grimma	06.1926 Übungsflüge
Clausen	Martin	Obltn.a.D.	Magdeburg	>04.1926 Umschulung
Ernst	Alfred	Kaufmann	Magdeburg	~1924 Umschulung
Förster	Otto	Professor	Magdeburg	>06.1925 Umschulung
Gabler	Richard	Pol.Wachtmeister	Berlin	~1924 Umschulung
Gottsauner	Wilhelm	Flugzeugführer	?	~1924 Umschulung später Flugzeugführer bei JFA
Grützbach	Hans-Herm.	Bankangestellter	Cranz (Ostpr.)	06.1926 Übungsflüge
Hannebohn	Werner	Stud.mach.	Plauen/V.	>05.1926 Übungsflüge
Hormann	Erich	Bankangestellter	Jade (Oldenbg.)	07.1926 Übungsflüge

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Name	Vorname	Beruf	Wohnort	Bemerkungen
Jaeger	Fritz	Feldwebel der RW	Magdeburg	~10.1925 Umschulung
Jahn	Fritz	Kaufmann	Magdeburg	~1924 Umschulung
Kelling	Wilhelm	Flugzeugführer	Dessau	~1924 Umschulung, später Flugzeugführer bei JFA
Knopf	Paul	Kaufmann	Lieskau bei Halle	>06.1925 Umschulung
Köhler	Karl	Monteur	Königsberg	~1924 Umschulung
Marcus	Johannes	Flugzeugführer	Ellwurden	~1924 Umschulung später Flugzeugführer bei JFA
Meyer	Georg	Kaufmann	Magdeburg	>06.1925 Umschulung
Peschke	Otto	Kaufmann	Frankfurt/O.	07.1926 Übungsflüge
Rüdiger	Alfred	Pol.Wachtmeister	Magdeburg	~1924 Umschulung
Scholz	Reinhold	Pol.Hpt.Wachtmstr.	Hannover	06.1926 Übungsflüge
Theis	Bruno	Stud.rer.pol.	Trier	>06.1926 Übungsflüge
Weichard	Robert	Kaufmann	Staßfurt	>06.1925 Umschulung
Weinert	Georg	Student	Dresden	>06.1925 Umschulung
Zuckert	Herbert	Kaufmann	Berlin	>07.1926 Schulung für den FFS B

Von der Luftreederei Magdeburg sind nicht nur die obigen Listen verfügbar, sondern auch Fotos von Flugschülern, die um 1925 dort fliegen lernten. Diese Bilder verdankt die Nachwelt den damaligen Mitschülern Martin Rudolph und Herbert Werner, die vermutlich begeisterte Hobbyfotografen waren und alle berichtenswerten Ereignisse bzw. Personen auf dem Flugplatz Magdeburg – Cracauer Anger abgelichtet haben. Die bei einigen Fotos etwas dürftige Bildqualität liegt daran, daß es sich vermutlich um einfache Kameras handelte (wie z.B. eine Box), die mit schwierigeren Lichtverhältnissen nur begrenzt zurechtkamen. Wir sollten aber froh sein, daß es diese Bilder überhaupt gibt und sie erhalten geblieben sind, denn sie vermitteln einen wertvollen Blick in die damalige Zeit und auf die handelnden Personen in ihrem Aussehen um 1925.

Robert Dierichs



Ltn. Otto-Heinrich Frhr. von Houwald

Friedrich Karl Frhr. von König-Warthausen

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Friedrich Ludwig

Joachim Karl Graf von Maltzan

Dr Wolfgang Merkel

Wolfram Paschen

Ltn. Hanns Platz

Hasso von Prince

Martin Rudolph

Walter Schmidt-Coste

Carl Erich Schott

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Dr. Alexander Schneider

Ltn. Carl Frhr von Wechmar

Herbert Werner

Ltn. Hans Frhr. von Wichtingen

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Oberbayerische Sportflug GmbH, Schleißheim

1) Jungschüler

Name	Vorname	Beruf	Schulungs-beginn	Bemerkungen
Baumann	Konrad	Student	03.08.1925	>12.1925 Schulflieger
Berthold	Fritz	Pol.Hauptmann	~10.1925	
Berthold	Mich.	?	03.08.1925	>12.1925 Zwischenschein A
Betz	Georg	Elektromonteur	03.08.1925	>12.1925 Zwischenschein A, >06.1926 Übungsflüge
Biechteler	Kurt	?	>11.1926	
Blitz	Wilhelm	?	>08.1926	
Dau	Walther	Feinmechaniker	03.08.1925	>12.1925 Zwischenschein A, 05.1926 noch in Schleißheim
Eder	Johann	Mechaniker	03.08.1925	>12.1925 Zwischenschein A, >05.1926 Übungsflüge
Escherich	Jürgen	Stud.ing.	>09.1925	03.1926 noch in Schleißheim
Fischer	Rudolf	Mechaniker	03.08.1925	>12.1925 Zwischenschein A
Grundherr	Siegmunt von	Student	03.08.1925	>12.1925 FFS A >09.1926 Übungsflüge
Haring	Günther	Student	03.08.1925	>12.1925 FFS A, >05.1926 Übungsflüge
Hoffmann	Wilhelm	Student	03.08.1925	>12.1925 FFS A, >09.1926 Übungsflüge
Ibel	Max	Oberleutn. der RW	~10.1925	zur Beendigung der Ausbildung von Würzburg nach Schleißheim versetzt. 12.1925 fast fertig.
Illersperger	Rudolf	Stud.ing.	~10.1925	>12.1925 Schulflieger. 07.1926 Ausbildung in Würzburg fortgesetzt.
Kacherich	Jürgen	?	03.08.1925	>12.1925 Alleinflieger
Osenberg	Egon	Student	03.08.1925	>12.1925 Alleinflieger, >08.1926 Übungsflüge
Rammensee	Richard	Student	03.08.1925	>12.1925 FFS A, >05.1926 Übungsflüge
Schütze	Eduard	Kaufmann	03.08.1925	>12.1925 FFS A, 05.1926 noch in Schleißheim
Westendorf	Fritz	Student	03.08.1925	>12.1925 Alleinflieger, 31.03.1926 getötet bei Flugunfall
Wiehler	Arthur	Cand.Ing.	03.08.1925	>12.1925 FFS A, >05.1926 Übungsflüge

2) Umschüler

Name	Vorname	Beruf	Wohnort	Bemerkungen
Braun	Karl	Rittmeister a.D.	München	>09.1925 Umschulung
Brenner	Moritz	Pilot bei TREU	Fürth	>09.1925 Umschulung
Dessloch	Otto	Rittmeister der RW	Ansbach	>09.1925 Umschulung
Stoisavljevic	Raoul	Leiter Süddt. Aero-lloyd Österreich	Innsbruck	>04.1926 Umschulung

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Flugsportschule Staaken GmbH

1) Jungschüler

Name	Vorname	Beruf	Schulungs-beginn	Bemerkungen
Bornstedt	Horst Hein-rich von	--	~10.1925	
Enckevort	Waldemar von	Landwirt	~10.1925	
Fehlinger	Paul	Kraftfahrer	~10.1925	
Flotow	Rolf von	--	~10.1925	
Heinrich	Kurt	Student	~10.1925	
Henning auf Schönhoff	Heinz Axel von	Student	~10.1925	
Janowski	Werner	Landwirt	>09.1926	
Karsten	Dietrich	Kaufmann	~10.1925	
Knust	Friedrich Karl	--	~10.1925	
Nitschke	Gerhard	Student	11.1925	
Oertzen	Hermann von	Kaufmann	~10.1925	
Pfarr	Alfred	Kaufmann	~10.1925	
Roll	Erwin	Landwirt	~10.1925	
Schurr	Hans	?	>05.1926	Verstorben 01.06.1926 nach Flugunfall
Simon	Heinz	?	>08.1926	
Spiegel	Wilhelm	Student	~10.1925	
Steenholdt	Alfred	?	>08.1926	
Witt	Kurt	Kaufmann	~10.1925	

2) Umschüler

Name	Vorname	Beruf	Wohnort	Bemerkungen
Bolle	Carl	Prokurist	Berlin	>04.1926 Umschulung
Fleischer	Richard	Pol.Hauptmann	Karlshorst	~10.1925 Umschulung
Gundel	Fritz	Kaufmann	Altenburg/Thür.	>04.1926 Umschulung
Meyer-Schäfer	Georg	Hilfsfluglehrer DVS Staaken	Borgsdorf	>04.1926 Umschulung
Reimann	Alfred	Kaufmann	Glogau	~10.1925 Umschulung
Schellhammer	Joseph	Kaufmann	Brieg b.Breslau	>04.1926 Umschulung
Stutz	Hermann	Prokurist	Potsdam	~10.1925 Umschulung
Thomas	Alex	Kaufmann	Breslau	~10.1925 Umschulung
Wilhelm	Alfred	Pol.Oberwachtmstr.	Berlin	~10.1925 Umschulung

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Stettiner Sportflug GmbH

1) Jungschüler

Name	Vorname	Beruf	Schulungs-beginn	Bemerkungen
Baumgart	Heinz Rupert	Landw. Inspektor	>01.07.1925	
Bürger	Karl-Heinz	Stud.jur.	10.1924	Schulung abgebrochen
Castell-Rüdenhausen	Wulf-Dieter Graf zu	Student	1924/25	
Cyrus	Werner	Techniker	10.1924	
Dinort	Oskar	Leutnant der RW	>01.07.1925	
Doerr	Rudolf	Pol.Offz.Anwärter	>06.1925	
Eschwe	Günther	Kaufmann	10.1924	Schulung abgebrochen
Friese	Heinz	Geflügelzüchter	10.1924	aus der Schule entlassen
Gerbach	Paul von	Student	10.1924	
Gierke	Hans	Ingenieur	10.1924	aus der Schule entlassen
Giese	Helmuth	Bankangestellter	~03.1925	Schulung abgebrochen
Haensel	August	--	~10.1925	
Hoffmann	Wilhelm	Student	>06.1925	03.08.1925 zur Oberbayer. Sportflug GmbH nach Schleißheim
Jansen	Heinrich	Landwirt	~03.1925	Schulung abgebrochen
Jarmer	Arthur	Referendar	>06.1925	
Kleinrath	Kurt	Kaufmann	10.1924	
Knobelsdorff	Hans Fried-rich von	Dr.jur., Referendar	10.1924	
Köster	Rudolf	Offizier der RW	~03.1925	
Kramer	Ralf	Landwirt	~03.1925	
Kupke	Walter	--	~10.1925	
Küster	Hellmuth	Dr.jur.	10.1924	Schulung abgebrochen
Langheld	Josef	Kaufmann	~03.1925	
Lühmann	Erich	Landwirt	>01.07.1925	
Lutz	Walter	Banklehrling	>06.1925	
Mackenroth	Werner	Kaufmann	10.1924	
Massenbach	Dietrich Frhr. von	Student	10.1924	
Merkel	Wolfgang	Dr.jur., Referendar	>06.1925	
Metz	Ewald	--	>06.1925	Schulung abgebrochen
Müller	Gerhard	--	~03.1925	
Nielsen	Andreas	Leutnant der RW	>06.1925	
Prieger	Walter	Dr. rer.pol., Kauf-mann	~03.1925	
Radbruch	Eberhard	Stud.jur.	~03.1925	
Rathje	Johannes	Techniker	>01.07.1925	
Rochow	Viktor von	Maschinenbau-Volontär	>06.1925	
Rutschow	Walter	Student	10.1924	
Schäfer	Hans	Landwirt	10.1924	

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Name	Vorname	Beruf	Schulungs-beginn	Bemerkungen
Schaffer	Hans	Techniker	10.1924	aus der Schule entlassen
Schmidt von Alten-stadt	Hans Georg	Student	10.1924	Schulung abgebrochen
Seegert	Joachim	Dr., Tierarzt	>01.07.1925	
Simonis	Hans Ludwig	Dr.jur., Referendar	10.1924	Schulung abgebrochen
Sonsalla	Herbert	Reg.Bauführer	10.1924	
Wiborg	Karl	Cand.chem.	~10.1925	
Witt	Kurt	Ingenieur	~03.1925	
Witt	Hans Hugo	Leutnant der RW	>06.1925	
Wossidlo	Erich	Kaufmann	10.1924	
Zuckert	Herbert	Kaufmann	~03.1925	

2) Umschüler

Name	Vorname	Beruf	Wohnort	Bemerkungen
Geiseler	Hans	Kaufmann	Berlin	>06.1925 Umschulung
Gillhausen	Eugen	Obltn.a.D.	Icking/Obb.	~10.1925 Umschulung
Gronau	Walter	Schuldirektor	Eldena b. Greifswald	>06.1925 Umschulung
Heyder	Walter	Leiter LFG Stralsund	Stettin	>09.1925 Umschulung
Hoht	Hans	Kaufmann	Berlin	~1924 Umschulung
Kästner	Erich	Kaufmann	Potsdam	~1924 Umschulung
Lorenz	Willy	Eisenbahn-Betriebsassistent	Werdau/Sa.	>09.1925 Umschulung, später Fluglehrer bei Ostpreuß. Sportflug GmbH, Königsberg
Müller	Bernhard	Offizier der RW	Jüterbog	~1924 Umschulung
Rahn	Arthur	Schlossermeister	Rosenberg/ Westpr.	>06.1925 Umschulung
Rittershofer	Friedrich	Flugzeugführer	Durlach	~1924 Umschulung
Rötter	Rudolf	Kaufmann	Travemünde	>06.1925 Umschulung
Schroeder	Herbert	Dipl.Ing.	Stettin	>09.1925 Umschulung
Siebel	Friedrich	Kaufmann	Berlin	>06.1925 Umschulung
Werder	Claus von	Bankangestellter	Stettin	~10.1925 Umschulung
Zühlke	Ernst	Oberzollsekretär	Lauenburg/P.	>06.1925 Umschulung

Wulf-Dieter Graf zu Castell-Rüdenhausen

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Seeflug GmbH, Warnemünde

1) Jungschüler

Name	Vorname	Beruf	Schulungs-beginn	Bemerkungen
Bertram	Hellmut	ohne Beruf	1926	
Brix	Otto	ohne Beruf	1926	
Ducoffre	Leo	ohne Beruf	1926	
Gericke	Friedrich	Dipl.Ing.	>01.07.1925	im 4. Quartal 1925 Wechsel zur Luft-reederei Magdeburg
Grotrian	Martin	ohne Beruf	>01.07.1925	
Heyn	Rupprecht	ohne Beruf	1926	
Ispel	Oskar von	ohne Beruf	1926	
Kolbe	Gerhard	ohne Beruf	>01.07.1925	
Krüger	Hans	Dipl.Ing.	>01.07.1925	im 4. Quartal 1925 Wechsel zur Luft-reederei Magdeburg
Laus	Hans-Bruno von	ohne Beruf	1926	
Palm	Fritz	Polizei-Volontär	1926	
Rakenius	Joachim	ohne Beruf	1926	
Rehder	Max	Student	1926	
Schroeder-Zollinger	Otto	Kaufmann	>01.07.1925	
Schüttel	Friedrich	Dipl.Ing.	>09.1925	
Stöve	Gerd	ohne Beruf	1926	
Tresckow	Hans Karl von	ohne Beruf	>01.07.1925	
Wiencke	Karl	Flugzeugmonteur	1926	
Wismar	Friedrich Franz	ohne Beruf	1926	
Wolter	Hans	ohne Beruf	1926	

2) Umschüler

Name	Vorname	Beruf	Wohnort	Bemerkungen
Dreyer	Otto	Kaufmann	Wolfenbüttel	>09.1925 Umschulung
Götte	Werner	Oberleutnant z.S.	Berlin	>04.1926 Umschulung
Gronau	Wolfgang von	Leutnant z.S.	Rittergut Schönwäldchen	~10.1925 Umschulung
Johanny	Johann	Weingutsbesitzer	Neuhagen a.d.Mosel	>04.1926 Umschulung
Kessel	Walter	Kaufmann	Altona	>09.1925 Umschulung
Köchy	Carl	Kaufmann	Zetel /Oldbg.	>09.1925 Umschulung
Tellgmann	Otto	Landwirt	Braunschweig	>09.1925 Umschulung
Voigt	Eduard	Ingenieur	Berlin	~10.1925 Umschulung
Ziegler	Günther	Dr., Ingenieur	Berlin	~10.1925 Umschulung

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Unterfränkische Sportflug GmbH, Würzburg

1) Jungschüler

Name	Vorname	Beruf	Schulungs-beginn	Bemerkungen
Albert	Michel	Techniker	07.01.1925	Entlassen wegen mangelnder Eignung
Asam	Max	Dr.phil.	01.07.1925	28.10.1925 Zwischenprüfung A >12.1925 FFS A
Assel	Leonhard	Techniker	15.02.1925 Kurs I	31.07.1925 mit FFS A entlassen >12.1925 in Ausbildung bei DVS
Aufsess	Theodor Frhr. von	Leutnant der RW	01.07.1925	11.1925 noch Schulflieger
Barth	Otto	Kaufmann	05.03.1925 Kurs I	Entlassen wegen mangelnder Eignung
Dames	Rudolf	Student	24.08.1925 = Kurs III	11.1925 Alleinflieger, >12.1925 FFS A
Dittmar	Edgar	Techniker	07.01.1925	31.07.1925 mit FFS A entlassen
Englert	Joseph	Masch.Praktikant	24.08.1925	12.1925 Alleinflieger, 28.07.1926 getötet bei Flugunfall
Englert	Rudolf	Masch.Praktikant	24.08.1925	12.1925 Alleinflieger 05.1926 Übungsflüge
Eyb	Karl Hugo Frhr. von	Student	24.08.1925	11.1925 Schulflieger
Fleischmann	Karl	Ingenieur	~03.1925	28.10.1925 Zwischenprüfung A >12.1925 FFS A, 05.1926 Übungsflüge
Gassner	Otto	Gutspraktikant	Kurs I	31.07.1925 mit FFS A entlassen >12.1925 in Ausbildung bei DVS
Götz	Werner	Cand.ing.	24.08.1925	11.1925 Schulflieger, >09.1926 Übungsflüge
Grundler	Karl	Kaufmann	24.08.1925	12.1925 Alleinflieger
Hederer	Norbert	Stud.ing.	01.07.1925	28.10.1925 Zwischenprüfung A 04.1926 noch in Würzburg
Hellmann	Rudolf	Stud.ing.	01.07.1925	28.10.1925 Zwischenprüfung A >12.1925 FFS A
Hoch	Hans	Student	>09.1926	>05.1927 FFS A
Ibel	Max	Leutnant der RW	Kurs II	Vom Wehrkreiskommando zeitweise abgerufen, zur Beendigung der Ausbildung nach Schleißheim versetzt.
Illersperger	Rudolf	Stud.ing.	24.08.1925	11.1925 Schulflieger, Ausbildung zeitweilig in Schleißheim fortgesetzt, 07.1926 Wiederaufnahme der Schulung in Würzburg, >12.1926 FFS A
Kirchner	Hans	Stud.Ing.	07.01.1925	Entlassen wegen mangelnder Eignung
Kropf	Emil	Stud.ing.	>07.1926	>12.1926 FFS A
Leibrock	Richard	Student	>09.1926	>05.1927 FFS A
Luckner		Unteroffz. der RW		
Michel	Albert	Referendar	>06.1925	
Müller	Fritz	Stud.ing.	01.07.1925	12.1925 Alleinflieger
Mummenhoff	Wolf	Dipl.Landwirt	07.01.1925	Entlassen wegen mangelnder Eignung

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Name	Vorname	Beruf	Schulungs-beginn	Bemerkungen
Naumann	Walter	Leutnant z.S. a.D.	Kurs I	31.07.1925 mit FFS A entlassen
Notz	Oskar	Leutnant der RW	18.01.1925	11.1925 noch Alleinflieger, >12.1925 FFS A
Popp	Fritz	Leutnant der RW	01.07.1925	12.1925 fast fertig, >03.1926 Übungsflüge
Reinhardt	Günther	Stud.ing.	Kurs II	12.1925 Schulflieger
Riedmann	Hans	Ingenieur	02.03.1925 Kurs I	Entlassen wegen mangelnder Eignung
Roth	Otto	Kunstschreiner	24.08.1925	12.1925 Alleinflieger
Schaumburg	Tassilo Graf von	Student	>08.1926	>05.1927 FFS A
Schmidt	Reinhold	Elektro-Ingenieur	~03.1925	
Schmitt	Rudolf		Kurs I	Entlassen wegen mangelnder Eignung
Schulte	Erich		>07.1926	
Schulze	Wilhelm	Stud.ing.	01.07.1925	>12.1925 FFS A, >04.1926 Übungsflüge
Seeor	Johann	Student	01.07.1925	28.10.1925 Zwischenprüfung A, >12.1925 FFS A
Stanglmeyr	?	?	>07.1926	
Suchocki	Claus Frhr. von	Stud.ing.	24.08.1925	12.1925 Alleinflieger, >05.1926 Übungsflüge
Wagner	Ernst	Student	01.07.1925	11.1925 noch Alleinflieger, >05.1926 Übungsflüge
Wagner	Pius	Student	01.07.1925	11.1925 noch Alleinflieger, >12.1925 FFS A
Wald	Paul	Stud.ing.	>07.1926	>12.1926 FFS A
Waltenberger	Eduard	Leutnant der RW	01.07.1925	11.1925 noch Alleinflieger, 03.1926 noch in Würzburg
Weidinger	Ernst	Maschinenbauer	24.08.1925	28.10.1925 Zwischenprüfung A, >12.1925 FFS A
Weigand	Anton	Techniker	07.01.1925	31.07.1925 mit FFS A entlassen, >12.1925 in Ausbildung bei DVS
Woller	Konrad	Masch.Techniker	24.08.1925	11.1925 Schulflieger

2) Umschüler und Übungspiloten

Name	Vorname	Beruf	Wohnort	Bemerkungen
Amschl	Ludwig	Kaufmann	Hof	>05.1925 FFS A
Drechsel	Karl	Flugleiter Bamberg	Bayreuth	>05.1925 FFS A
Geim	Ludwig	Kaufmann	Berch-tesgaden	>05.1925 FFS A
Grauf	Hans	Mechaniker	Ansbach	>09.1926 Übungsflüge
Heinzinger	August	Fluglehrer Würzburg	Bamberg	>05.1925 FFS B
Huber	Josef	Fluglehrer Würzburg	München	>05.1925 FFS A

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Name	Vorname	Beruf	Wohnort	Bemerkungen
Jehle	Benedikt	?	?	>06.1926 Umschulung
Kraut	Josef	Kaufmann	Sinn/ Dill-kreis	>04.1926 Umschulung
Nopitsch	Heinrich	Geschäftsführer Würzburg	Hemau	>05.1925 FFS A
Obenaus	Erich	Oberingenieur	Würzburg	>05.1925 FFS A
Raithl	Hans	Oberleutnant der RW	Passau	>04.1926 Umschulung
Rösch	Rudolf	Hauptmann a.D.	München	>04.1926 Umschulung
Seywald	Heinrich	Oberltn. der RW	Würzburg	>05.1925 FFS A
Weiss	Georg	Werkführer	Hof	>05.1925 FFS A
Wild	Johann	Oberwachtmeister	München	>05.1925 FFS A
Wimmer	Wilhelm	Hauptmann der RW	München	>04.1926 Umschulung

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Flugzeugpark der Sportflug-Zweigstellen

Die folgenden Listen enthalten alle bei den diversen Regionalgesellschaften der Sportflug GmbH stationierten Flugzeuge, soweit die verfügbaren Quellen entsprechende Informationen liefern.

In schwarzer Farbe gehaltene Angaben sind gesichert. Eine blaue Formatierung bedeutet eine gesicherte Information, aber für ihre Zuordnung in der jeweiligen Werknummernfolge fehlt noch die letzte Bestätigung. Mit roter Farbe markierte Daten sind nur als vermutlich zu betrachten.

Zeichenerklärung:

>	mindestens seit
~	wahrscheinlich

Süddeutsche Sportflug GmbH, Böblingen

Kenn-zeichen	Muster	WerkNr.	Motor	Zeitraum	Bemerkungen
D-498	Albatros L 30		Mercedes D I	05.1925 - >08.1926	ex Luftreederei Magdeburg
D-512	Albatros L 30	10028	Mercedes D I	05.1925 - >02.1927	ex Luftreederei Magdeburg. 1927 von DLG, Böblingen übernommen.
D-513	Dietrich DP II a	132	Siemens Sh 5	>09.1926 – 1Q/1927	ex Oberfränk. Sportflug GmbH, Bamberg, und Wilhelm Niemann, Frankfurt/M.
D-541	Sellhorn HSS 1	3	Mercedes D I	10.1925	ex Sportflug Hannover
D-676	Heinkel HD 21	4	Mercedes D I	03.1926 - >11.1926	ex Sportflug Hannover. 1927 von DLG, Böblingen übernommen.
D-685	Heinkel HD 21	2	Mercedes D II	>1Q/1926 - >02.1927	ex Sportflug Hannover. 1927 von DLG, Böblingen übernommen.
D-722	Heinkel HD 21	5	Mercedes D II	>03.1926 - >08.1926	ex Flugsportschule Staaken. 1927 von DLG, Böblingen übernommen.
D-732	Heinkel HD 21	8	Mercedes D II	>10.1925 - >09.1927	1927 von DLG, Böblingen übernommen.
D-1026	Albatros L 68 a	10085	Siemens Sh 12	>10.1926 - >11.1926	Abgabe an DVS Schleißheim
D-1027	Albatros L 68 a	10086	Siemens Sh 12	>10.1926 - >11.1926	Abgabe an DVS Schleißheim

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz, Fürth

Kenn-zeichen	Muster	WerkNr.	Motor	Zeitraum	Bemerkungen
D-12	LVG C VI	4587/17	Benz Bz IV	>07.1925 - 09.1926	Verkauft an Süddeutsche Aerolloyd AG.
D-89	LVG C VI		Benz Bz IV	>06.1925 – 07.1925	Leihweise bei Sportflug Fürth, Eigentümer: Dietrich Flugzeugwerke GmbH, Kassel.
D-505	Dietrich DP II a	130	Siemens Sh 5	12.1924 - 01.1925	Maschine aufgegeben 31.01.1925 nach Notlandung auf dem Zugspitz-Ferner.
D-595	Dietrich DS I	162	Siemens Sh 5	09.1925 - >1933	In Fürth ab >06.1925. >10.1933 bei DLV LaGr. Bayern, HÜSt. Nord, Fürth.
D-744	Dietrich DP II a	170	Siemens Sh 5	>07.1925 - 08.1925	Totalschaden 02.08.1925 in Bayreuth
D-768	Dietrich DS I	143	Siemens Sh 5	>1Q/1926 - 11.1927	In Fürth ab >04.1925. Totalschaden 22.11.1927 in Augsburg-Haunstetten.
D-769	Dietrich DS I	148	Siemens Sh 11	>1Q/1926 - 1933	In Fürth ab >04.1925. >10.1933 bei DLV LaGr. Bayern, HÜSt. Nord, Fürth.
D-779	Messerschmitt M 17	25	ABC „Scorpion“	09.1925 - >12.1932	1926 umgerüstet auf Motor Bristol „Cherub“.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Sportflug GmbH, Hannover

Kenn-zeichen	Muster	Werk-Nr.	Motor	Zeitraum	Bemerkungen
D-351	DLFW B II		Mercedes D I	09.1924 - 07.1925	Absturz 30.07.1925 in Isernhagen.
D-449	Udet U 12 b	260	Siemens Sh 5	>03.1926 - 11.1926	Abgabe an DVS Schleißheim.
D-460	Udet U 10	229	Siemens Sh 4	08.1925 - >1Q/1926	
D-538	Sellhorn HSS 1	1	Mercedes D I	>03.1925 - >12.1925	Abgabe an Ostpreuss. Flugsport, Königs-berg.
D-539	Sellhorn HSS 1	2	Mercedes D I	>03.1925 - >12.1925	Abgabe an Ostpreuss. Flugsport, Königs-berg.
D-541	Sellhorn HSS 1	3	Mercedes D I	>03.1925 - >09.1925	Abgabe an Süddeutsche Sportflug, Böblingen.
D-651	Albatros L 68	10040	Siemens Sh 11	>1Q/1926 – 11.1926	Abgabe an DVS.
D-676	Heinkel HD 21	4	Mercedes D I	>05.1925 - 03.1926	Abgabe an Süddeutsche Sportflug, Böblingen.
D-680	Heinkel HD 21	220	Mercedes D I	>10.1925 - ~01.1926	Abgabe an Flugsportschule Staaken.
D-685	Heinkel HD 21	2	Mercedes D II	>05.1925 - >10.1925	Abgabe an Süddeutsche Sportflug, Böblingen.
D-686	Heinkel HD 21	1	Mercedes D II	>05.1925	Abgabe an Stettiner Sportflug.
D-787	Udet U 12	252	Siemens Sh 5	>10.1925 - >10.1926	Abgabe an DVS Schleißheim.
D-803	Udet U 12 a	255	Siemens Sh 5	>11.1925 - >10.1926	Abgabe an DVS Schleißheim.
D-811	Udet U 12 a	257	Siemens Sh 5	01.1926 - >03.1926	Schwerer Bruch 17.03.1926 in Hannover, evtl. nicht wieder aufgebaut.
D-849	Udet U 12 a	271	Siemens Sh 11	>04.1926 - 11.1926	Abgabe an DVS.
D-867	Udet U 12 a	273	Siemens Sh 11	>06.1926 - 11.1926	Abgabe an DVS Schleißheim.
D-905	Udet U 12 a	279	Siemens Sh 11	>06.1926 - >10.1926	Halter ab 1927: DLG, Eigner: Sportflug GmbH i.Liqu.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Ostpreußischer Flugsport GmbH, Königsberg

Kenn-zeichen	Muster	WerkNr.	Motor	Zeitraum	Bemerkungen
D-479	Albatros L 30	10021	Mercedes D I	>01.1926 - 06.1927	ex Stettiner Sportflug. Totalschaden 24.06.1927 bei Quednau.
D-504	Albatros L 30	10026	Mercedes D I	>11.1925	ex Luftreederei Magdeburg. Totalschaden 21.11.1925 bei Liebstadt/Ostpr.
D-538	Sellhorn HSS 1	1	Mercedes D I	>01.1926	ex Sportflug Hannover.
D-539	Sellhorn HSS 1	2	Mercedes D I	>1Q/1926 - 04.1927	ex Sportflug Hannover. Totalschaden 08.04.1927 bei Königsberg-Devau.
D-762	Heinkel HD 21	9	Mercedes D II	>1Q/1926	Übereignet an DLG.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Luftreederei Magdeburg GmbH

Kenn-zeichen	Muster	Werk-Nr.	Motor	Zeitraum	Bemerkungen
D-92	Heinkel HD 32	232	Siemens Sh 11	>02.1926 – 4Q/1926	Abgabe an DVS.
D-169	Aero Sport S I		Mercedes D II	1926 - >04.1926	Totalschaden 10.04.1926 in Hannover.
D-362	Dietrich DP II a	107	Siemens Sh 5	04.1924 - 06.1924	Absturz 16.06.1924 in Magdeburg.
D-363	Dietrich DP II a	111	Siemens Sh 5	04.1924 - 1925	~06.1925 übereignet an Fliegersport Osnabrück.
D-381	Dietrich DP II a	112	Siemens Sh 5	04.1924 - >07.1925	>11.1925 übereignet an Fliegersport Osnabrück.
D-478	Albatros L 30		Mercedes D I	1924 - 11.1924	Totalschaden 08.11.1924 (in Magdeburg).
D-494	Albatros L 30		Mercedes D I	10.1924 - 01.1925	Name „Gerd". Totalschaden 19.01.1925 in Magdeburg.
D-498	Albatros L 30		Mercedes D I	10.1924 - 05.1925	Name „Bolli". Abgabe an Süddeutsche Sportflug, Böblingen.
D-504	Albatros L 30	10026	Mercedes D I	>01.1925 - >07.1925	Name „Ernst". Abgabe an Ostpreuss. Flugsport, Königsberg.
D-508	Aero Sport S I	103/105	Mercedes D II	03.1926 - 07.1926	Schwerer Bruch 07.07.1926 bei Nienburg/Weser. Nicht wieder aufgebaut.
D-512	Albatros L 30	10028	Mercedes D I	02.1925 - 05.1925	Name „Arno". Abgabe an Süddeutsche Sportflug, Böblingen.
D-535	Aero Sport S I		Mercedes D II	>04.1925 – 06.1925	Name „Irmgard". Totalschaden 28.06.1925 bei Magdeburg.
D-536	Aero Sport S I		Mercedes D II	1925 - >07.1926	Name „Lisa".
D-537	Aero Sport S I		Mercedes D II	1925 - >09.1925	Totalschaden 17.09.1925 bei Halle.
D-663	Heinkel HD 32	228	Siemens Sh 11	05.1925 - >09.1925	Totalschaden 28.09.1925 in Staaken.
D-672	Heinkel HD 32	229	Siemens Sh 12	>1Q/1926 - 05.1926	Totalschaden 03.05.1926 bei Vöhrum.
D-689	Heinkel HD 29	227	Mercedes D II	06.1925 - >1Q/1926	Später als HD 21 bezeichnet. Abgabe an Flugsportschule Staaken.
D-691	Heinkel HD 21	3	Mercedes D I	>05.1925 - 07.1925	Totalschaden 04.07.1925 in Magdeburg.
D-714	Aero Sport S I	106	Mercedes D II	>03.1926 – 06.1926	Totalschaden 01.06.1926 bei Bleckede.
D-746	Heinkel HD 32	233	Siemens Sh 12	>01.1926 - >07.1926	Abgabe an Flugsportschule Staaken.
D-798	Aero Sport S I		Mercedes D I	>12.1925 - >06.1926	
D-909	Udet U 12 a	280	Siemens Sh 11	>07.1926 - >09.1926	Abgabe an Flugsportschule Staaken.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Oberbayerische Sportflug GmbH, Schleißheim

Kenn-zeichen	Muster	WerkNr.	Motor	Zeitraum	Bemerkungen
D-330	Udet U 6	215	Siemens Sh 4	09.1925 - >03.1926	
D-439	Udet U 6	219	Siemens Sh 4	>08.1925	
D-461	LVG B III	416	Mercedes D II a	1Q/1926 - >10.1926	12.1925 noch ohne Zulassung in Schleißheim eingesetzt.
D-517	Udet U 10	231	Siemens Sh 4	04.1925 - >06.1926	
D-518	Udet U 10	232	Siemens Sh 4	08.1925 - 03.1926	Totalschaden 31.03.1926 in Schleiß-heim.
D-660	Udet U 10	234	Siemens Sh 10	10.1925 - 04.1926	Abgabe an Udet Flugzeugbau GmbH.
D-661	Udet U 12 a	248	Siemens Sh 11	08.1925 - >10.1926	Abgabe an Unterfränkische Sportflug, Würzburg.
D-681	Udet U 12 d	247	Siemens Sh 12	09.1925 - >12.1926	>04.1926 umgerüstet auf Typ U 12 a mit Siemens Sh 11. Abgabe an DVS.
D-793	LVG B III	420	Mercedes D II	>10.1925 - >03.1927	Abgabe an Unterfränkische Sportflug, Würzburg.
D-795	Udet U 12 a	254	Siemens Sh 5	10.1925 - 10.1925	Abgabe an Flugsportschule Staaken.
D-825	Dietrich DS I	177	Siemens Sh 5	>1Q/1926 - >09.1926	12.1925 noch ohne Zulassung in Schleißheim eingesetzt. Abgabe an Unterfränkische Sportflug, Würzburg.
D-847	Udet U 10	241	Siemens Sh 4	>04.1926 - >06.1926	
D-848	Udet U 10	242	Siemens Sh 4	>05.1926 - >08.1926	
D-953	Udet U 12 a	284	Siemens Sh 11	>07.1926 - >11.1926	Abgabe an DVS Schleißheim

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Flugsportschule Staaken GmbH

Kenn-zeichen	Muster	WerkNr.	Motor	Zeitraum	Bemerkungen
D-66	Udet U 10	235	Siemens Sh 4	>1Q/1926	
D-295	Udet U 12 a	258	Siemens Sh 5	11.1925 - 11.1925	Geliefert 12.11.1925 (ab Werk). Totalschaden 20.11.1925 in Staaken.
D-680	Heinkel HD 21	220	Mercedes D I	>02.1926 - >10.1926	ex Sportflug Hannover. Abgabe an DVS Staaken.
D-686	Heinkel HD 21	1	Mercedes D II	>08.1926	ex Stettiner Sportflug GmbH. Abgabe an DLG, Böblingen
D-689	Heinkel HD 21	227	Mercedes D II	>1Q/1926 - >08.1926	ex Luftreederei Magdeburg.
D-722	Heinkel HD 21	5	Mercedes D II	>1Q/1926	ex Stettiner Sportflug. Abgabe an Süddeutsche Sportflug, Böblingen
D-746	Heinkel HD 32	233	Siemens Sh 12	>09.1926 – 1Q/1927	ex Luftreederei Magdeburg. Abgabe an DVS Stettin.
D-792	Udet U 12 a	253	Siemens Sh 5	09.1925 – 02.1926	Totalschaden 26.02.1926 in Staaken.
D-795	Udet U 12 a	254	Siemens Sh 5	>1Q/1926 - 03.1926	ex Oberbayer. Sportflug. Totalschaden 03.03.1926 in Barsikow (bei Neuruppin)
D-809	Udet U 12 a	256	Siemens Sh 5	>1Q/1926 - 04.1926	Totalschaden am 09.04.1926 in Staaken
D-811	Udet U 12 a	257	Siemens Sh 5	12.1925 – 01.1926	Abgabe an Sportflug Hannover.
D-813	Udet U 12 a	259	Siemens Sh 5	>03.1926 - >09.1926	1927 an DLG abgegeben.
D-865	Udet U 12 a	272	Siemens Sh 11	05.1926 - 11.1926	Abgabe an DVS Staaken.
D-866	Focke-Wulf S 1 a	23	Siemens Sh 5	05.1926 - 08.1926	Totalschaden 12.08.1926 in Rädel (bei Lehnin)
D-871	Udet U 12 a	274	Siemens Sh 11	05.1926 - 05.1926	Totalschaden 21.05.1926 bei Schönhausen/Elbe
D-883	Udet U 12 a	278	Siemens Sh 11	>06.1926 - >12.1926	1927 an DLG abgegeben.
D-909	Udet U 12 a	280	Siemens Sh 11	>09.1926	ex Luftreederei Magdeburg. 1927 an DLG abgegeben.
D-965	Arado SC I	23	BMW IV	>08.1926	Abgabe an DVS Staaken
D-966	Focke-Wulf S 1 a	27	Siemens Sh 5	>08.1926 – ~12.1926	Abgabe an DVS Staaken
D-988	Albatros L 68 a	10081	Siemens Sh 12	>11.1926	Abgabe an DVS Staaken
D-989	Albatros L 68 a	10082	Siemens Sh 12	>09.1926	Totalschaden 03.09.1926 in Staaken
D-994	Arado S I	21	Siemens Sh 12	1926	1927 an DLG abgegeben.
D-1015	Arado SC I	F 24	BMW IV	>10.1926	Abgabe an DVS Schleißheim
ohne	Albatros L 68 a	10083	Siemens Sh 12	>09.1926	Totalschaden 03.09.1926 in Staaken

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Stettiner Sportflug GmbH

Kenn-zeichen	Muster	WerkNr.	Motor	Zeitraum	Bemerkungen
D-476	Albatros L 30		Mercedes D I	11.1924 - 11.1925	23.11.1925 bei Stettin schwer beschädigt, vermutlich nicht wieder aufgebaut.
D-479	Albatros L 30	10021	Mercedes D I	>02.1925	Abgabe an Ostpreuss. Flugsport, Königsberg.
D-497	Albatros L 30		Mercedes D I	>10.1924	Totalschaden 19.10.1924 in Stettin
D-501	Albatros L 30	10025	Mercedes D I	11.1924 - ~1Q/1926	Abgabe an Seeflug, Warnemünde.
D-511	Albatros L 30	10029	Mercedes D I	>05.1925 - >04.1926	später bei DLG, Halter: Ostpreuss. Flugsport, Königsberg
D-686	Heinkel HD 21	1	Mercedes D II	>06.1925 - >1Q/1926	Abgabe an Flugsportschule Staaken.
D-722	Heinkel HD 21	5	Mercedes D II	>07.1925 - ~1Q/1926	Abgabe an Flugsportschule Staaken.
D-798	Aero Sport S I		Mercedes D I	1925	Abgabe an Luftreederei Magdeburg.
D-1030	Albatros L 68 a	10088	Siemens Sh 12	>12.1926	Abgabe an DVS Stettin.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Seeflug GmbH, Warnemünde

Kenn-zeichen	Muster	Werk-Nr.	Motor	Zeitraum	Bemerkungen
D-44	Friedrichshf. FF 49	3080	Benz Bz IV	>08.1925 - >07.1926	ex Aero-Sport GmbH Warnemünde.
D-86	Friedrichshf. FF 49	223	Benz Bz IV	~08.1925 - ~12.1926	
D-120	Friedrichshf. FF 71 a	225	Benz Bz IV	>1Q/1926 - ~12.1926	ex Aero Sport GmbH Warnemünde.
D-146	Friedrichshf. FF 49	1364	Benz Bz IV	~08.1925 - ~12.1926	ex DAL. Ab >01.1928 bei DVS Warnemünde.
D-169	Aero Sport S I		Mercedes D II	>1Q/1926	Weitergabe an Luftreederei Magdeburg.
D-501	Albatros L 30	10025	Mercedes D I	>08.1926 - 3Q/1927	ex Stettiner Sportflug. 1927 an DLG Königsberg abgegeben.
D-508	Aero Sport S I	103/105	Mercedes D II	>1Q/1926	Weitergabe an Luftreederei Magdeburg.
D-714	Aero Sport S I	106	Mercedes D II	>1Q/1926	Weitergabe an Luftreederei Magdeburg.
D-850	LFG V 60	114	BMW IV	>08.1926	Übertragen an DVS >03.1927.
D-907	Dornier Do A-Sos Libelle II	61	Siemens Sh 11	1926	1927 an DVS Warnemünde übertragen.

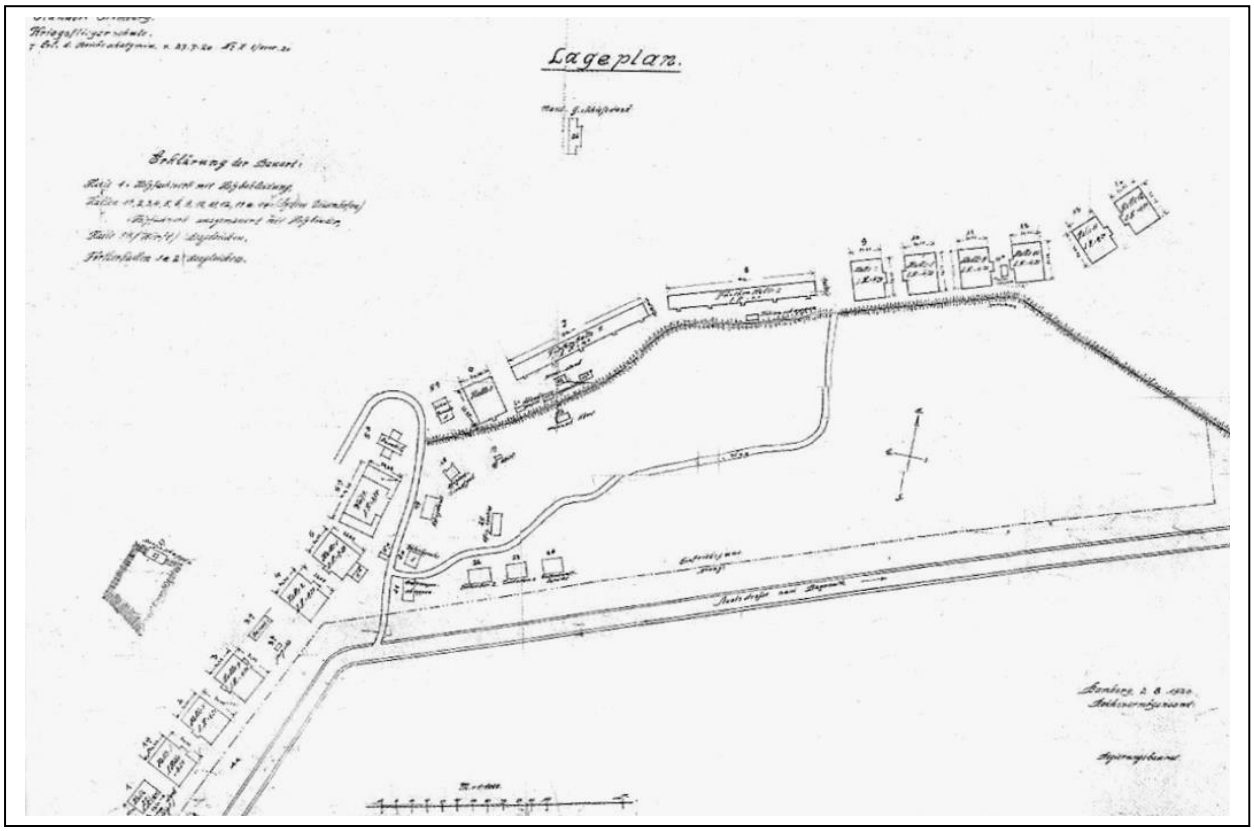
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Unterfränkische Sportflug GmbH, Würzburg

Kenn-zeichen	Muster	Werk-Nr.	Motor	Zeitraum	Bemerkungen
D-346	Udet U 10	(217)	Siemens Sh 4	Eintragung gelöscht	
D-358	Junkers F 13 ci	721	BMW IV	>10.1924 - >08.1925	Verkauft an DVS, seit >03.1926 bei DVS Staaken.
D-459	Udet U 10	228	Siemens Sh 4	>06.1925 - 07.1926	Absturz 28.07.1926 bei Gerbrunn.
D-568	Albatros L 30	10024	Mercedes D I	>06.1925 - 04.1929	Totalschaden 19.03.1929 bei Mechenhard.
D-569	Albatros L 30	10027	Mercedes D I	>01.1925 - 04.1925	Totalschaden 24.04.1925 in Würzburg
D-620	Udet U 7	225	ABC „Scorpion“	>06.1925 - 08.1925	Totalschaden 16.08.1925 in Würzburg
D-661	Udet U 12 a	248	Siemens Sh 11	02.1927 - 08.1927	ex Oberbayer. Sportflug, Schleißheim. Totalschaden 03.08.1927 in Würzburg
D-739	LVG B III		Mercedes D II	>1Q/1926 - 04.1926	Schwerer Bruch 22.04.1926 in Würzburg, vermutlich nicht wieder aufgebaut.
D-740	LVG B III		Mercedes D II	>08.1925 - 08.1926	Totalschaden 27.08.1926 in Frankfurt/M.
D-745	Albatros L 30		Mercedes D I	>08.1925 - 09.1927	Totalschaden 27.09.1927 in Würzburg
D-760	LVG B III	397	Argus-Stoewer As II	> I/1926 - 06.1928	Name „Olga". Ab 1927 Halter: DLG.
D-793	LVG B III	420	Mercedes D II	>04.1927 - 08.1928	ex Oberbayer. Sportflug, Schleißheim. Totalschaden 01.08.1928 in Würzburg.
D-805	LVG B III		Mercedes D II a	>11.1925 - 04.1926	Schwerer Bruch 30.04.1926 bei Crailsheim, vermutlich nicht wieder aufgebaut.
D-825	Dietrich DS I	177	Siemens Sh 5	>03.1927 - 12.1932	Abgabe an DVL.
D-851	LVG B III	362	Mercedes D II a	>06.1926 - >12.1927	
D-852	LVG B III	364	Argus As II	>06.1926 - 09.1929	Ab 1927 Halter: DLG. Verkauft nach Österreich, neue Zulassung A-71.
D-993	Udet U 12 a	285	Siemens Sh 11	09.1926 - 12.1927	Ab 1927 Halter: DLG. Totalschaden 07.12.1927 in Würzburg.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Bamberg: Oberfränkische Sportflug GmbH

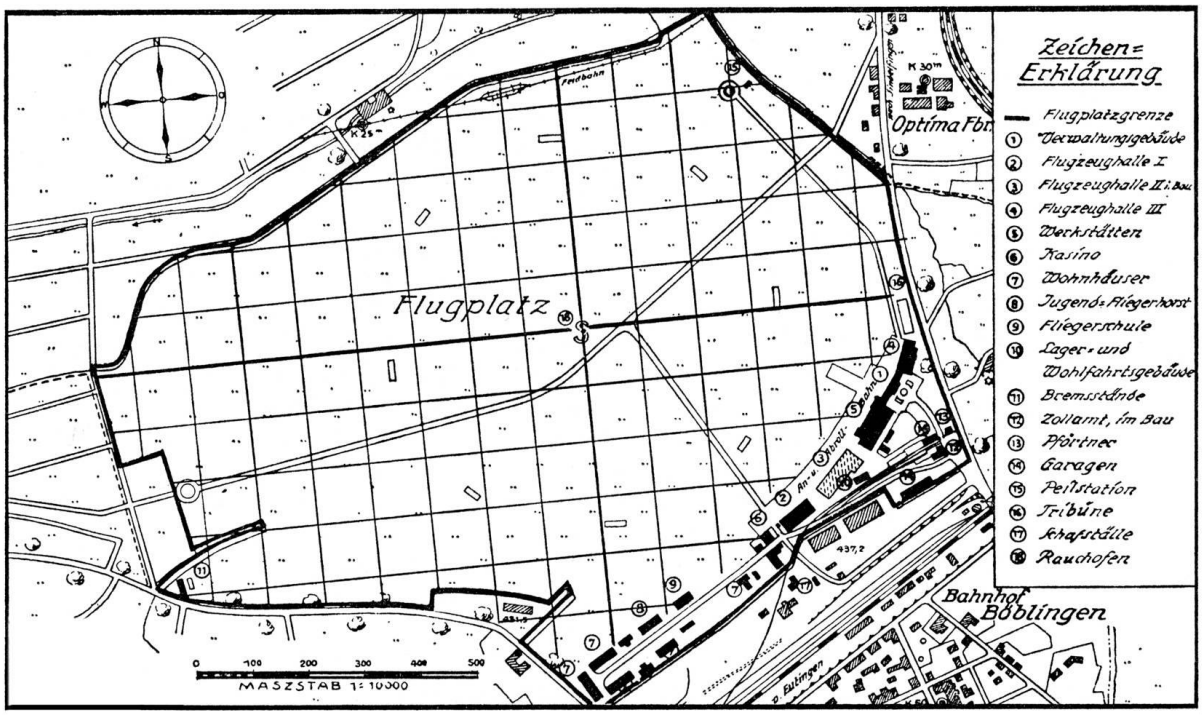


Lageplan des ehemaligen Militärflugplatzes Bamberg-Breitenau, erstellt vom Reichsvermögensamt 2.8.1920

Luftbild des Flugplatzes Bamberg-Breitenau um 1919. Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges wurde die Anlage sowohl für die zivile Luftfahrt als auch vom Militär für Übungen genutzt. 1920 riß man in Erfüllung der Auflagen des Versailler Friedensvertrags alle ehemals militärischen Gebäude (Flughallen und Unterkünfte) ab.
1925 wurde eine Segelflughalle errichtet und ab 1926 nutzte für kurze Zeit auch die kurzlebige Oberfränkische Verkehrsfluggesellschaft den Flugplatz.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

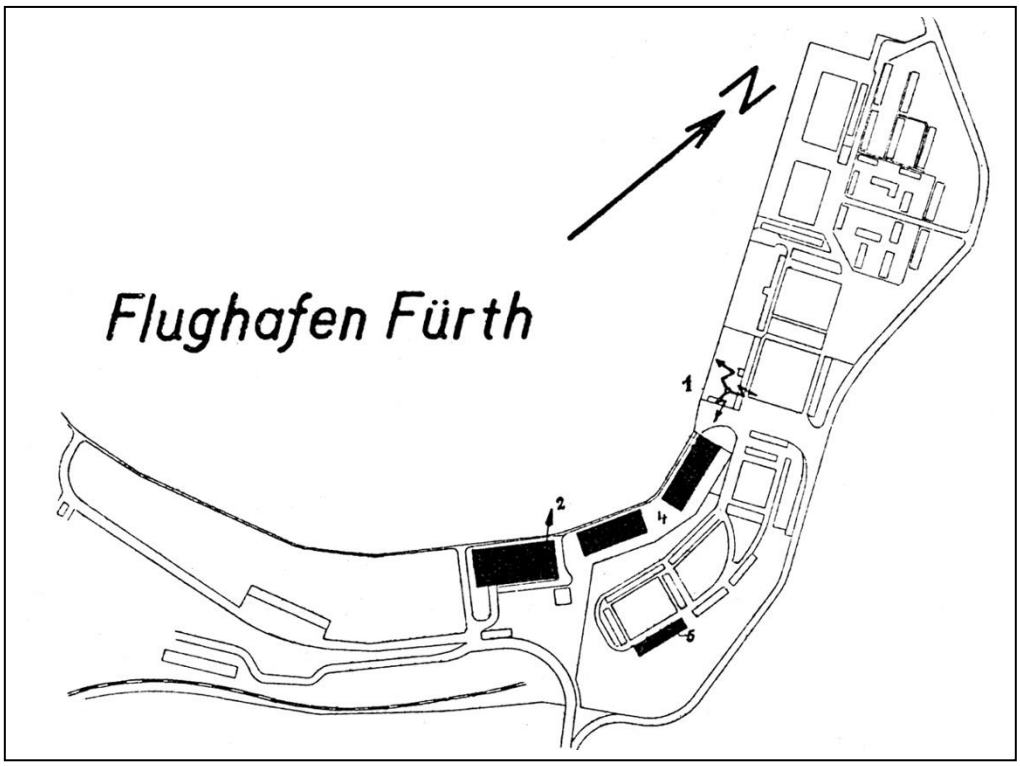
Böblingen: Süddeutsche Sportflug GmbH



(oben): Lageplan Flughafen Böblingen.
(Mitte): Flugzeughalle, Werkstätten, Verwaltungsgebäude und Kasino.
(unten): Gebäude der Süddeutschen Sportflug GmbH (auf dem Lageplan Nummer 9).
(alle 3 Abbildungen entstammen dem Buch „Böblingen – Fliegerstadt und Garnison" von Erwin Funk)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

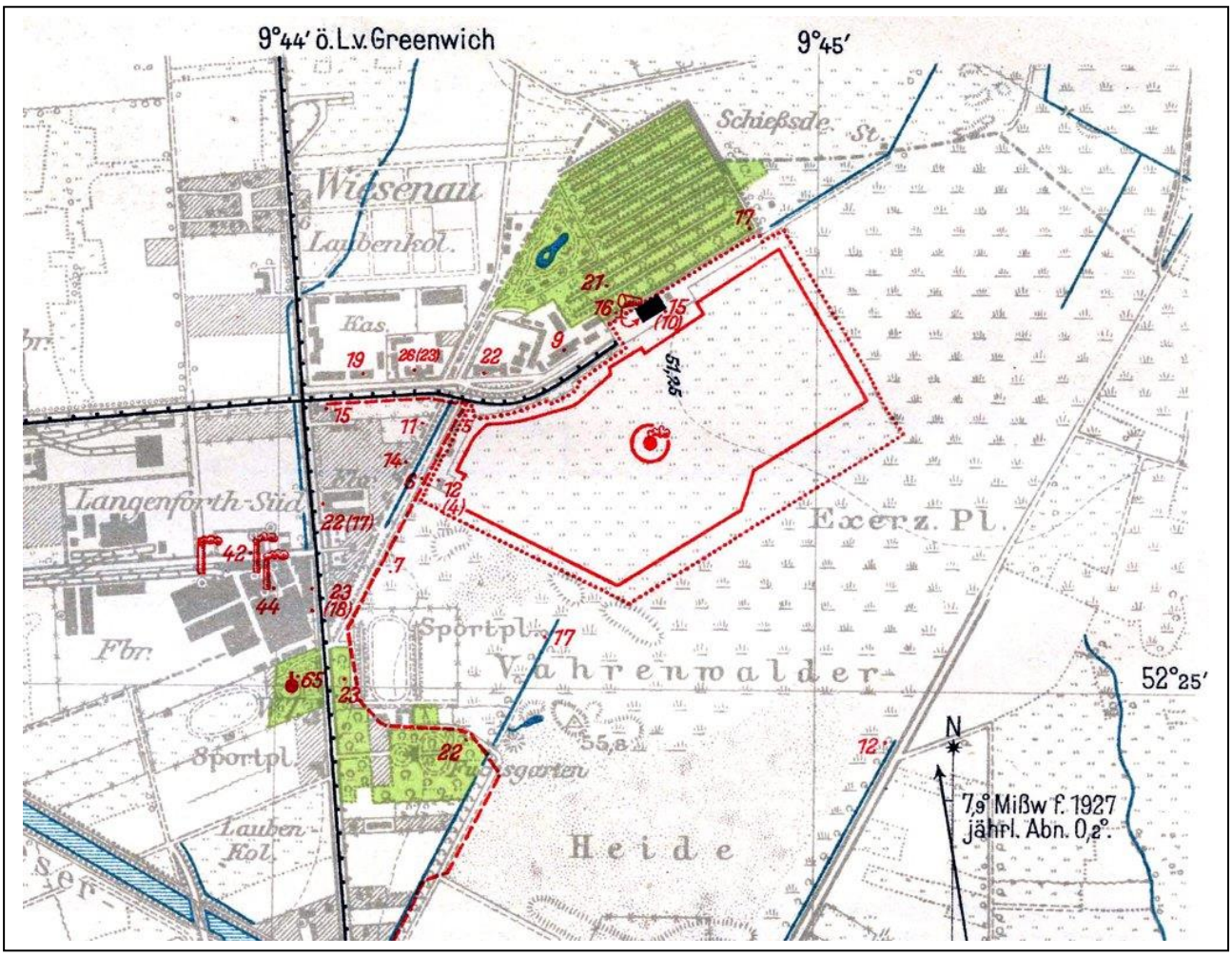
Fürth: Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz



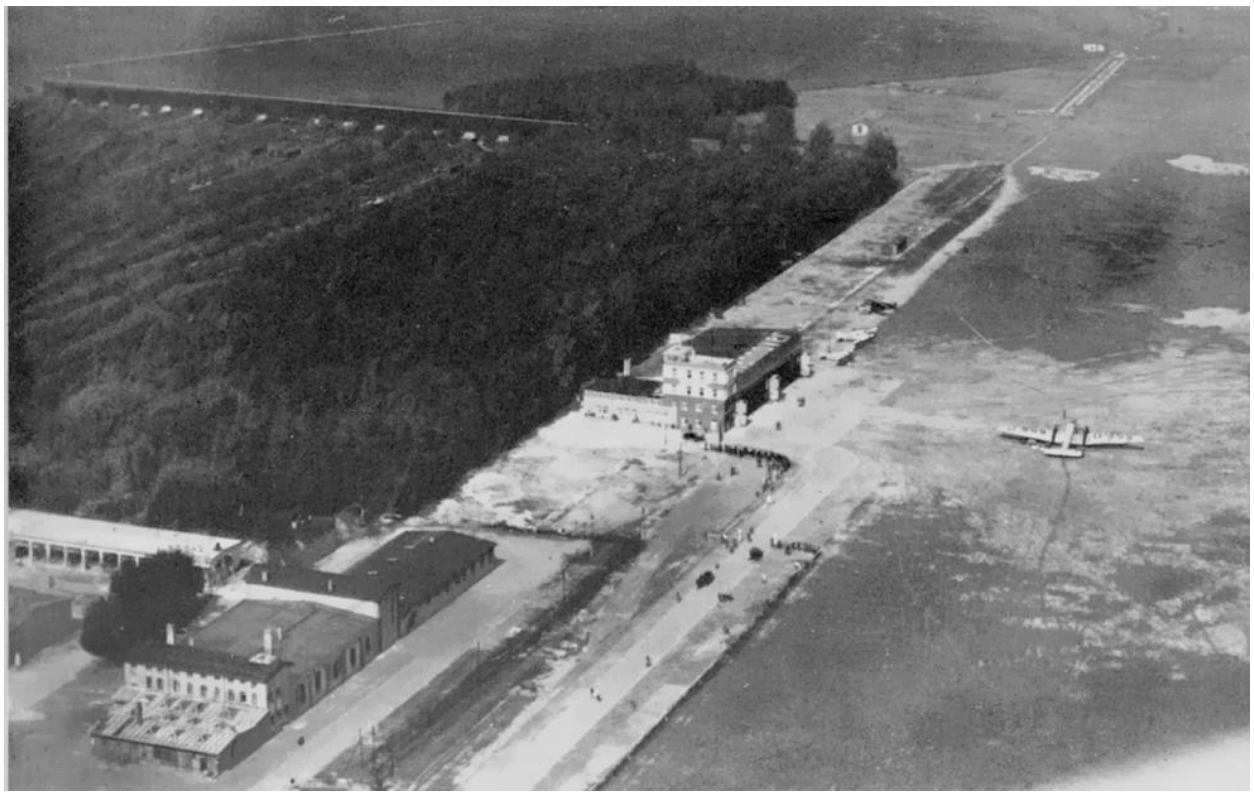
(oben): Lageplan Flughafen Fürth-Atzenhof um 1923
(unten): Luftbild Fürth-Atzenhof um 1925. (ETH Zürich Bildarchiv)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Hannover: Sportflug GmbH Hannover

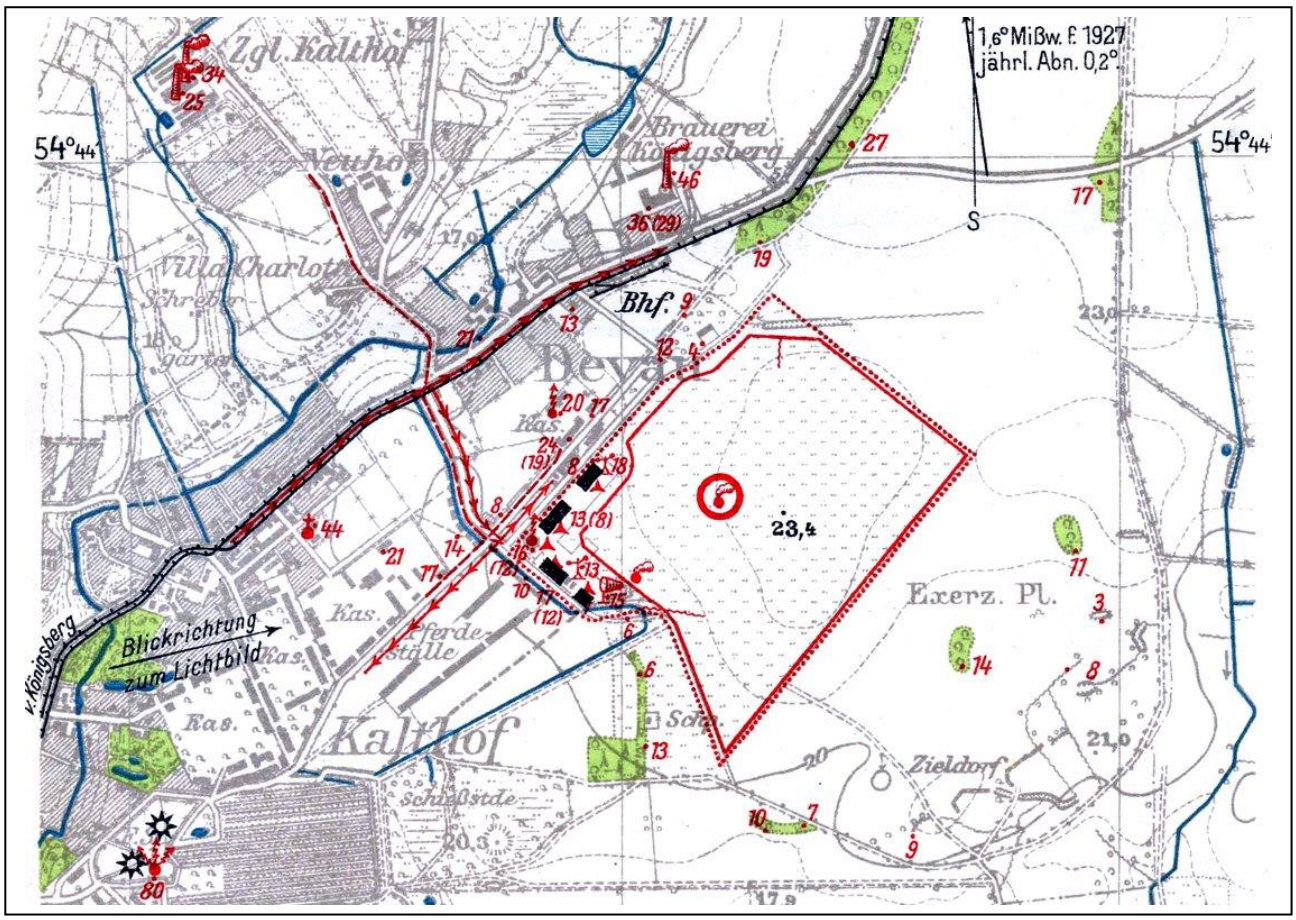


(oben): Lageplan Flughafen Hannover-Vahrenwald (entnommen dem Flughandbuch für das Deutsche Reich 1928).
(unten): Flughafen Hannover-Vahrenwald, Foto der Gebäude und Hallen um 1926.

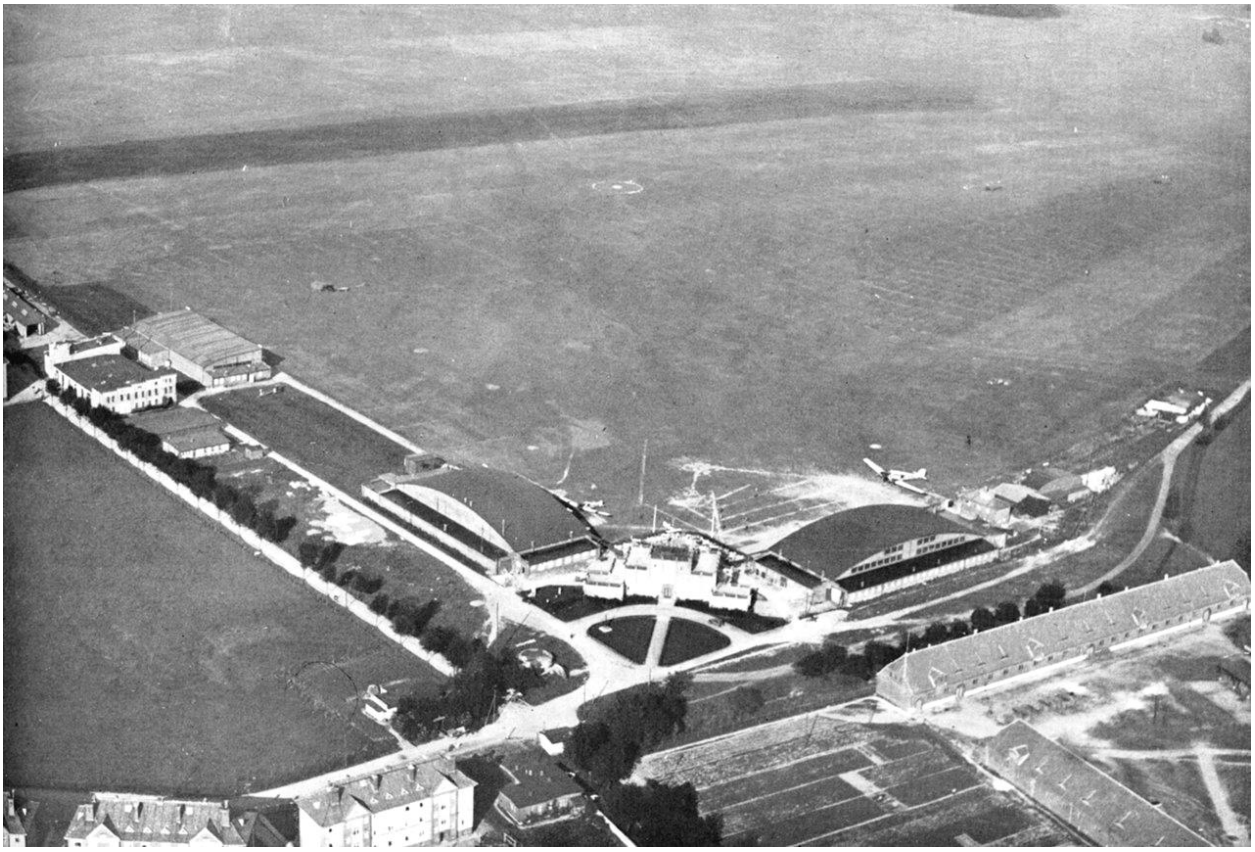


Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Königsberg: Ostpreußische Flugsport GmbH

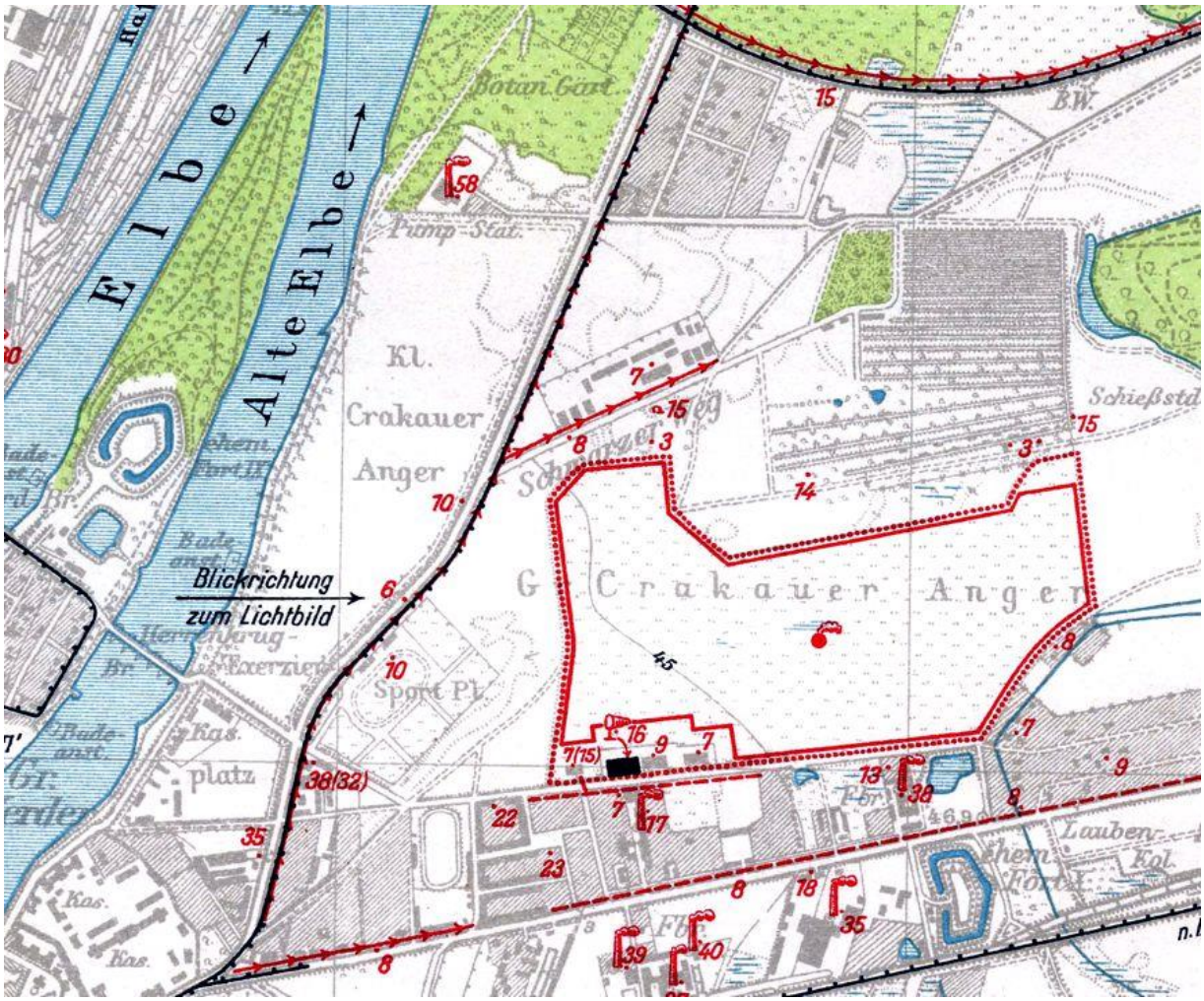


(oben): Lageplan Flughafen Königsberg-Devau (entnommen dem Flughandbuch für das Deutsche Reich 1928).
(unten): Flughafen Königsberg-Devau, Foto der Gebäude und Hallen. um 1926.

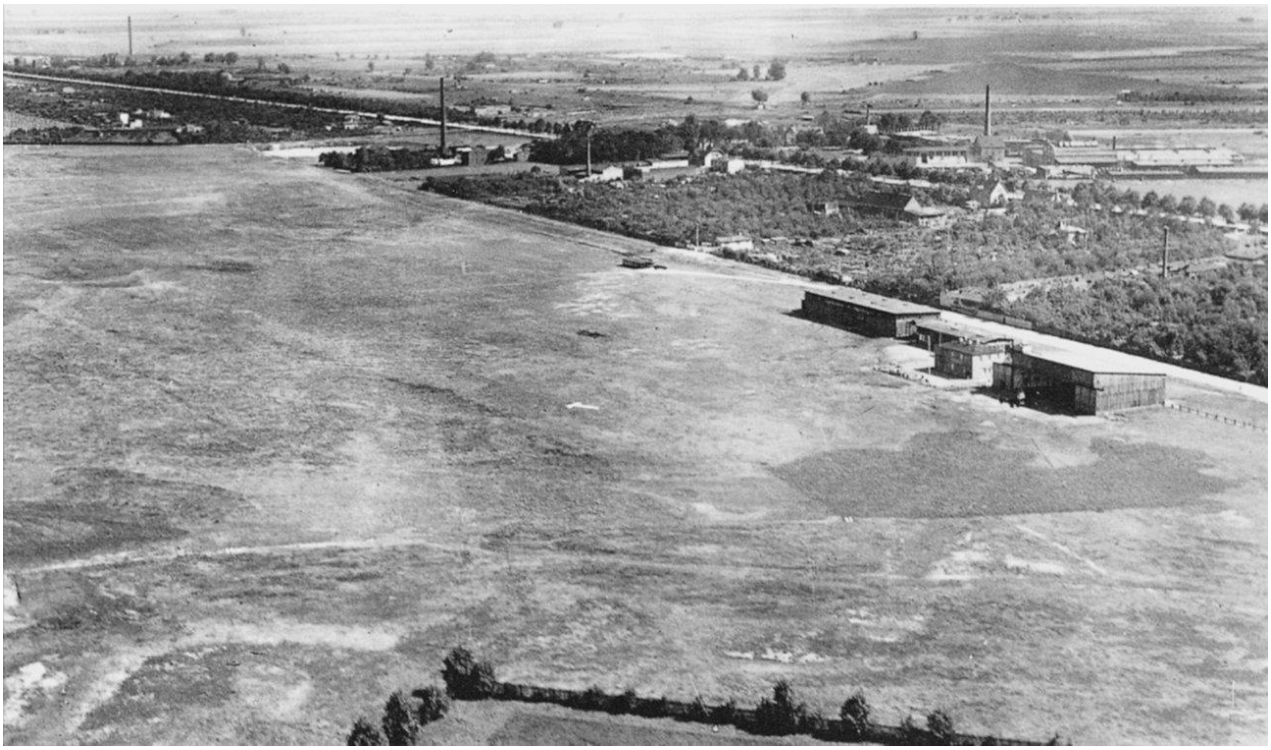


Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Magdeburg: Luftreederei Magdeburg

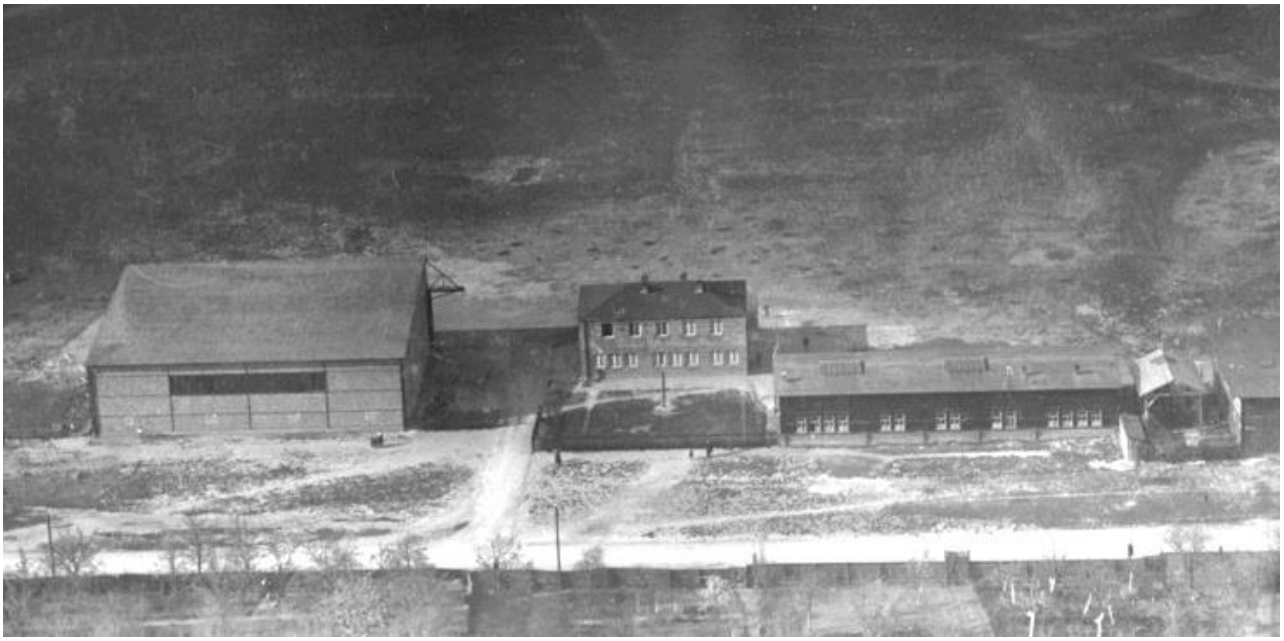


(oben): Lageplan Flughafen Magdeburg-Crakauer Anger (entnommen dem Flughandbuch für das Deutsche Reich 1928).
(unten): Flughafen Magdeburg-Crakauer Anger, Sicht auf die Gebäude von der Vorderseite, um 1926.



Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

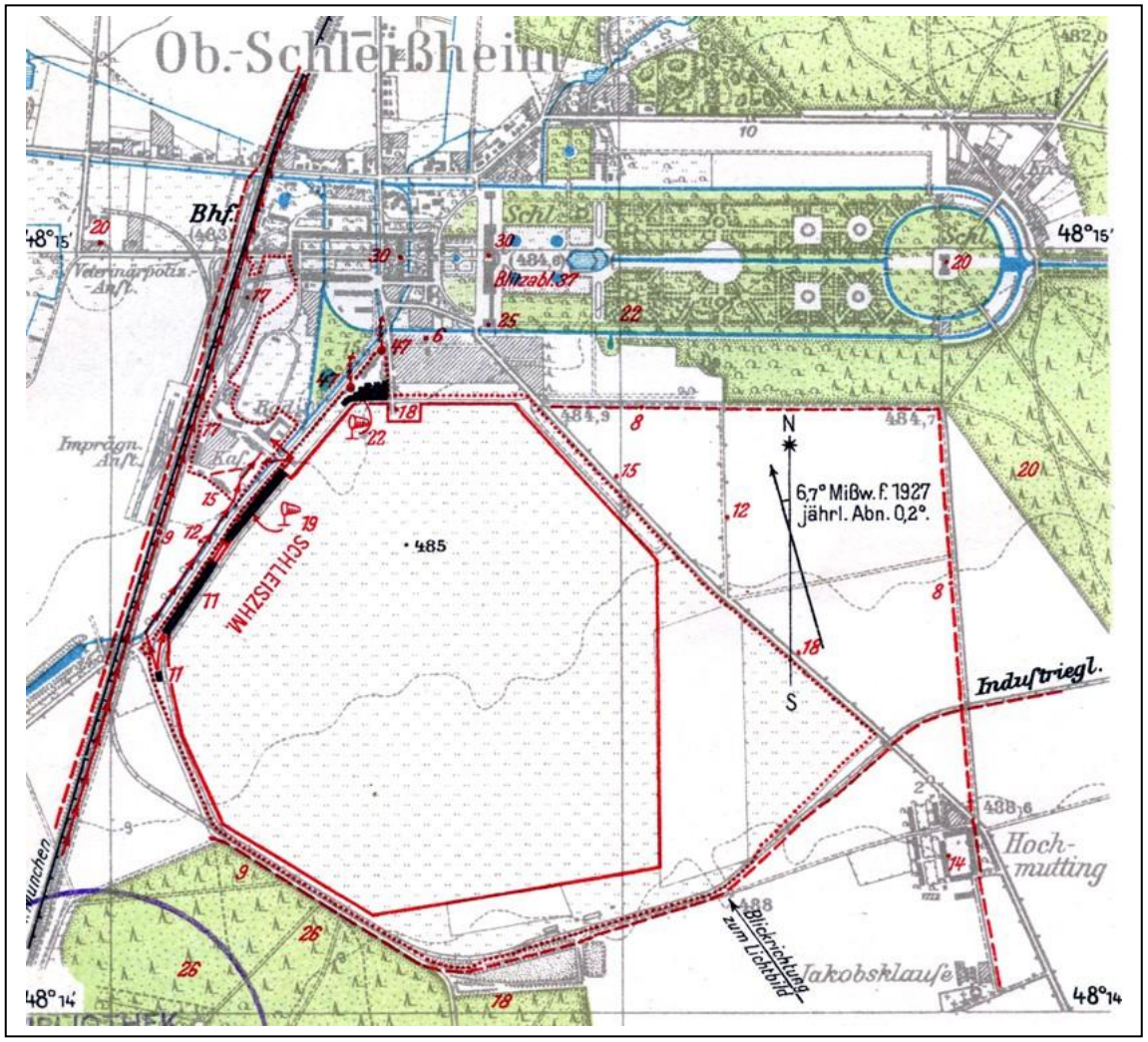
Flughafen Magdeburg-Crakauer Anger, Sicht auf die Rückseite der Gebäude, um 1926.



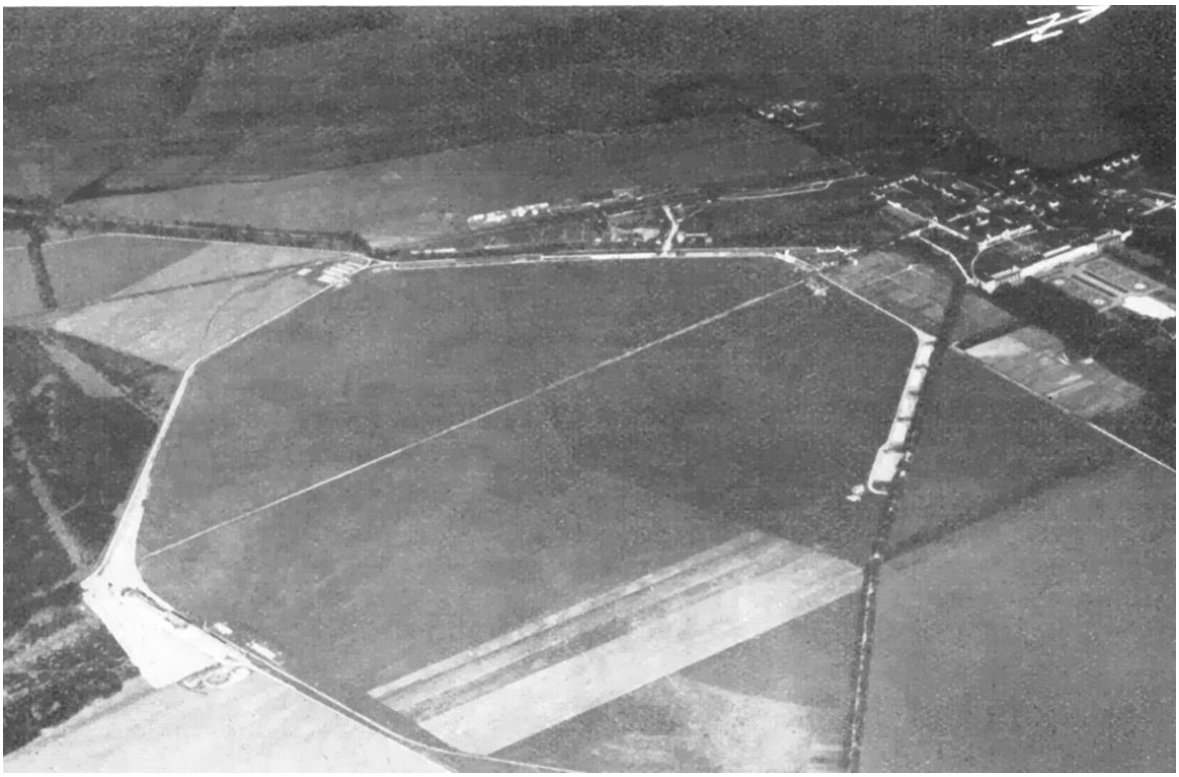
Flughafen Magdeburg-Crakauer Anger, Gebäude des Platzes in der Rückansicht. Links ist die Flugzeughalle erkennbar, in dem mittig stehenden Haus waren Lehrer und Schüler der Luftreederei Magdeburg untergebracht und in dem rechten Flachgebäude befanden sich u.a. Werkstatt und Lehrräume.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

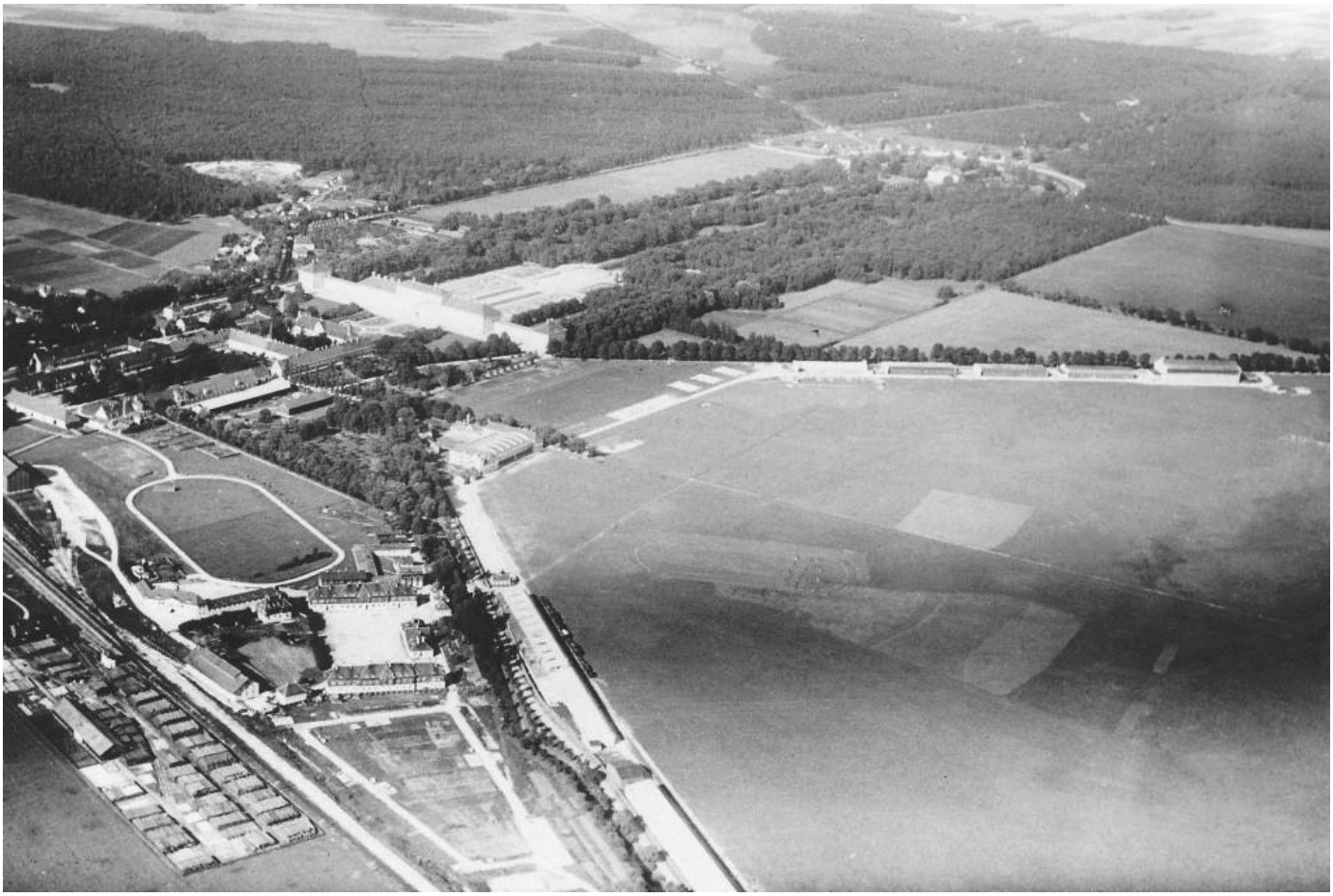
Schleißheim: Oberbayerische Sportflug GmbH



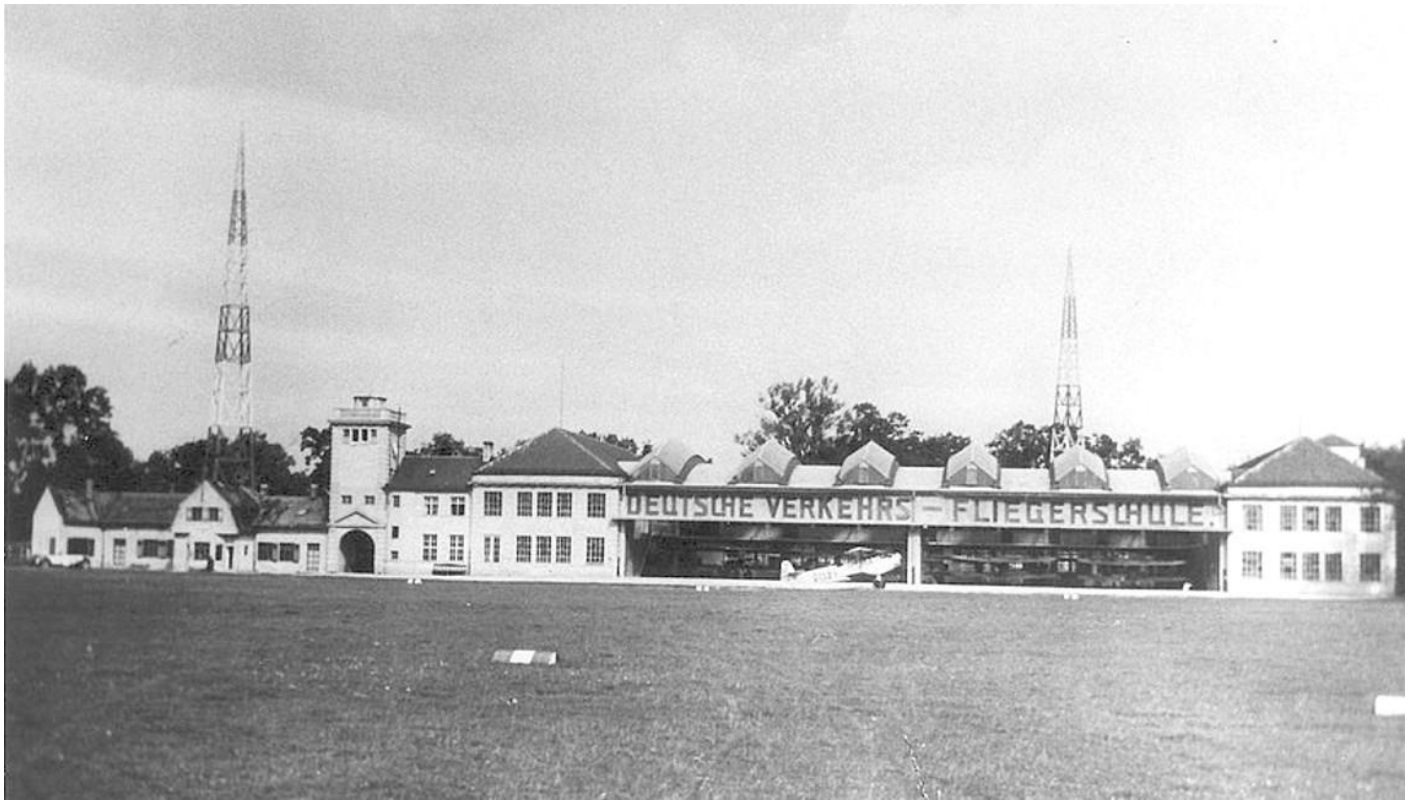
(oben): Lageplan Flughafen Schleißheim b. München (entnommen dem Flughandbuch für das Deutsche Reich 1928).
(unten): Flughafen Schleißheim, Luftbild des gesamten Areals aus Richtung SO, um 1920.



Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

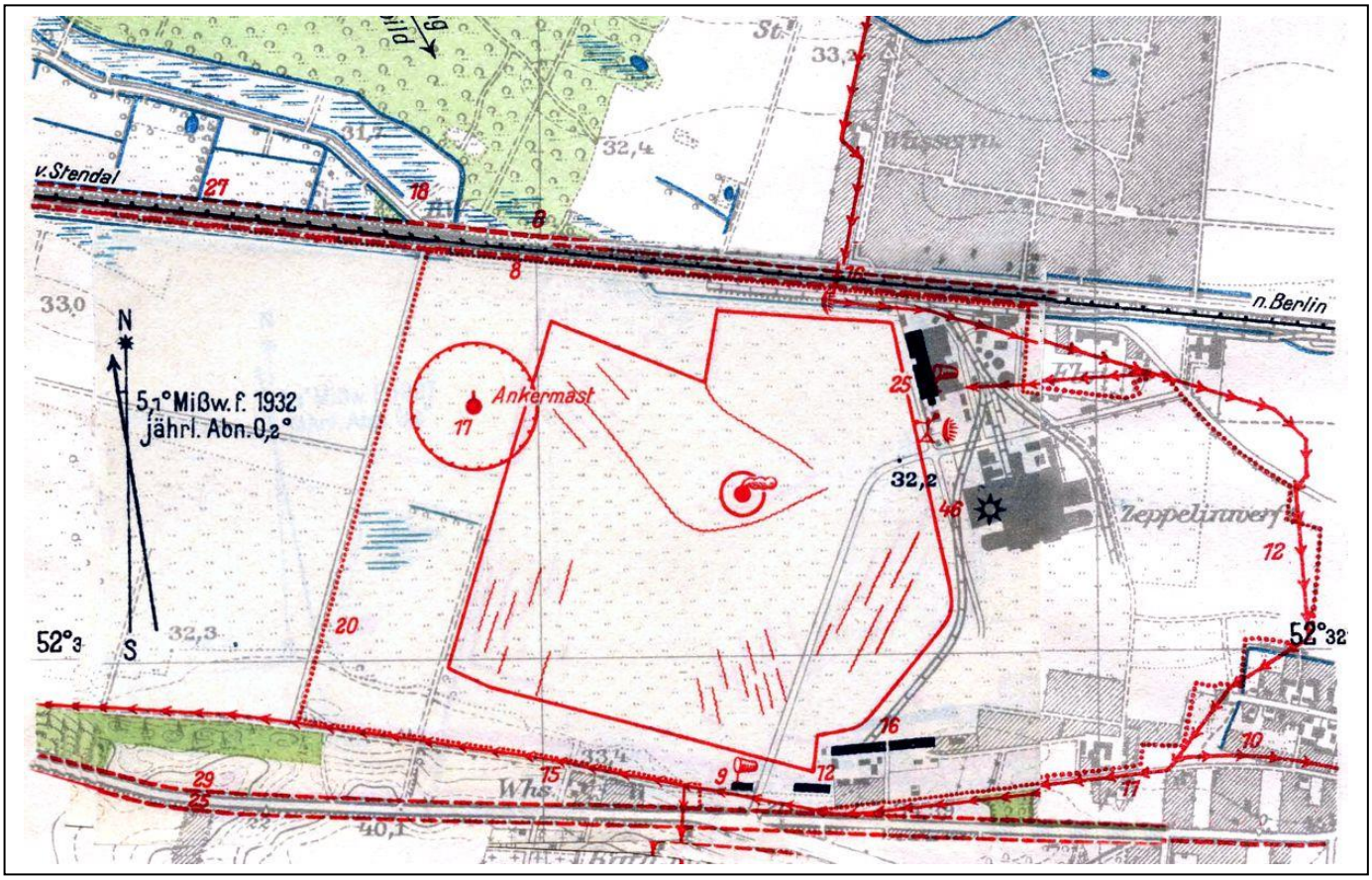


(oben): Flughafen Schleißheim, Luftbild des gesamten Areals aus Richtung SW, um 1920 (DMM).
(unten): Flughafen Schleißheim, Gebäude und Flugzeughalle der DVS Schleißheim, um 1930 (DMM).

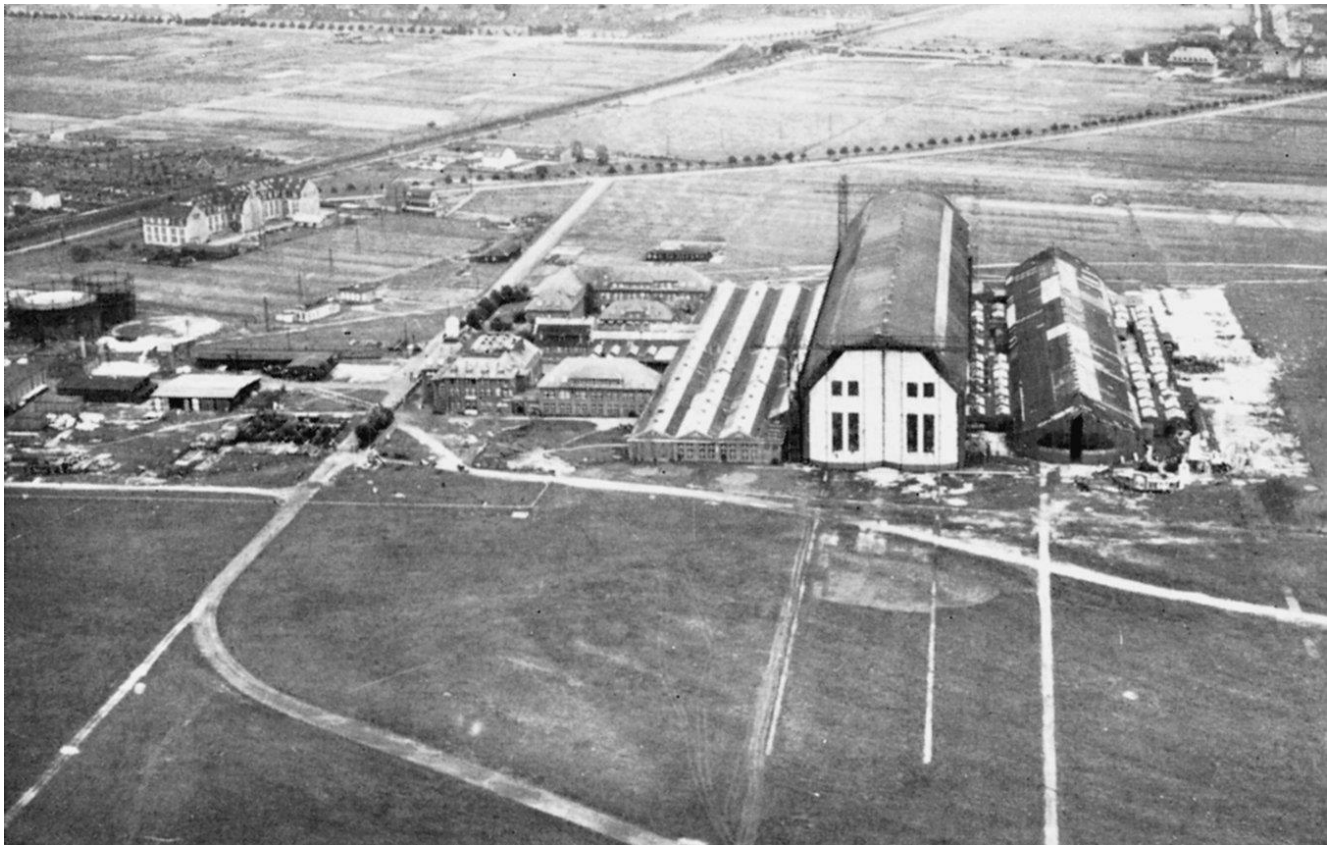


Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

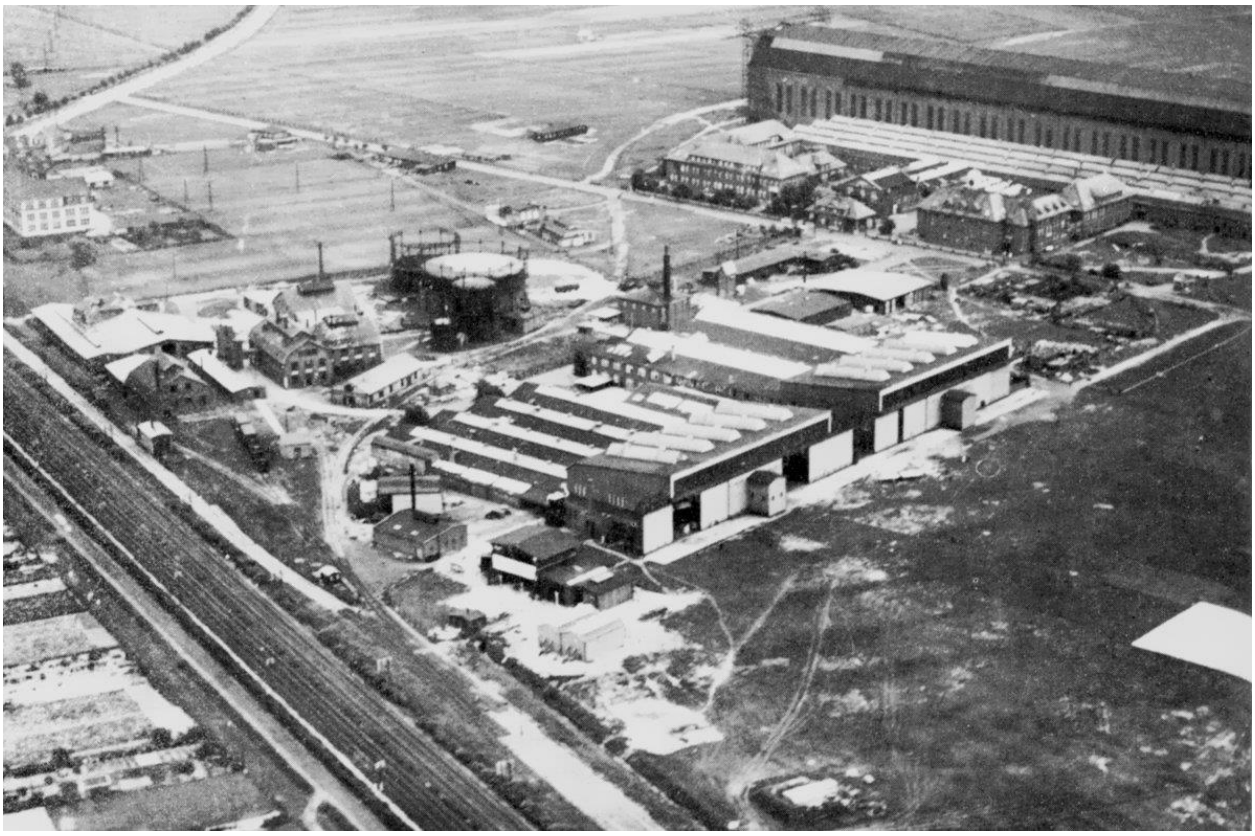
Staaken: Flugsportschule Staaken GmbH



(oben): Lageplan Flughafen Staaken b. Berlin (entnommen dem Flughandbuch für das Deutsche Reich 1928).
(unten): Flughafen Staaken, Luftbild des südöstlich gelegenen Areals mit der großen Zeppelinhalle und ihren Anbauten.



Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



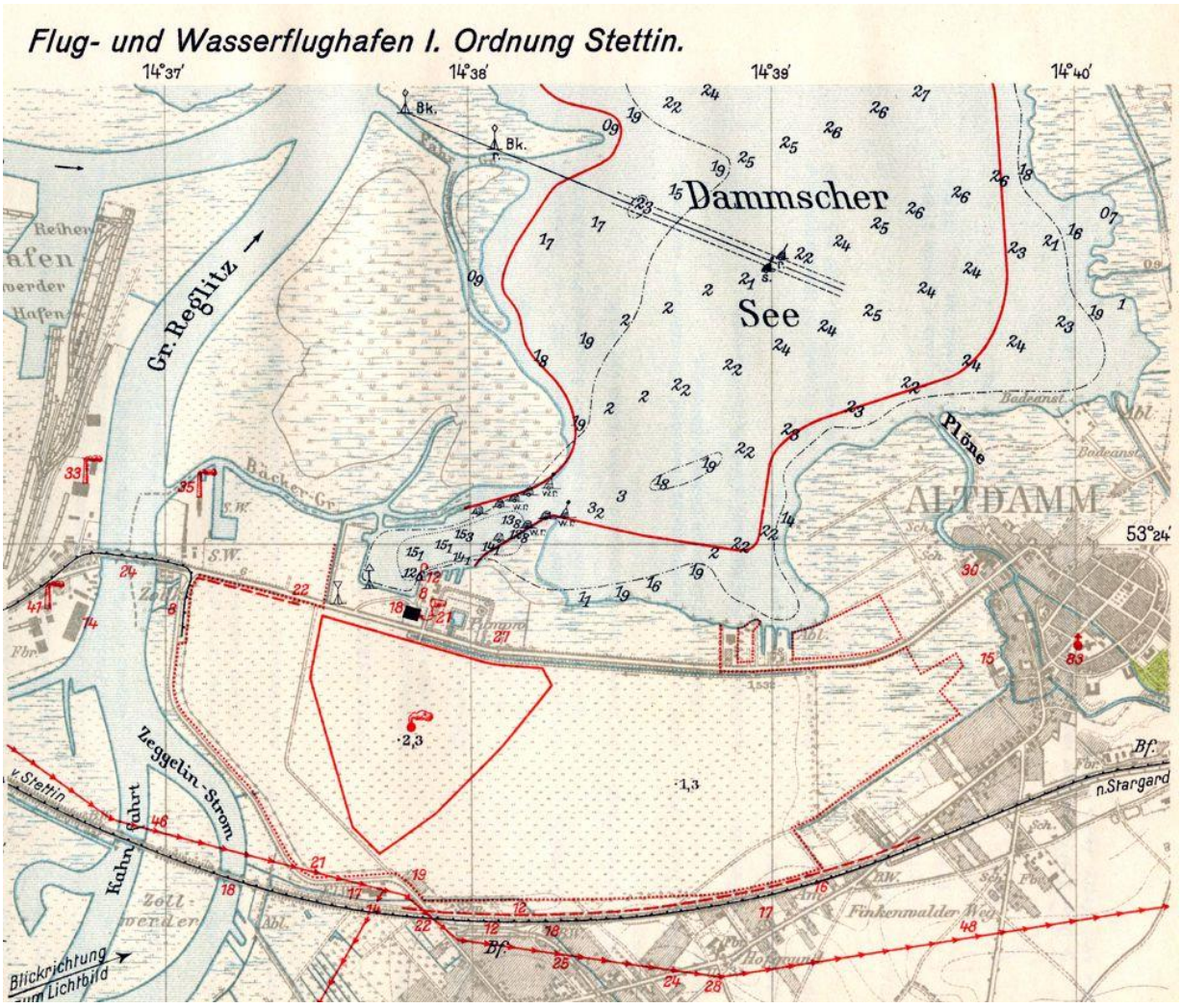
(oben): Flughafen Staaken. In der Nordwestecke des Platzes, direkt an der Bahnstrecke Berlin – Hamburg gelegen, befanden sich zwei größere Flugzeughallen. Am rechten Bildrand ragt die große Zeppelinhalle ins Bild. Hinter den beiden Flugzeughallen sind die Gastanks für die Befüllung der Zeppeline zu erkennen.

(unten): Flughafen Staaken. Blick aus Westen auf die beiden Flugzeughallen mit den anschließenden Werkstattbauten und dahinter die Gastanks.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Stettin: Stettiner Sportflug GmbH

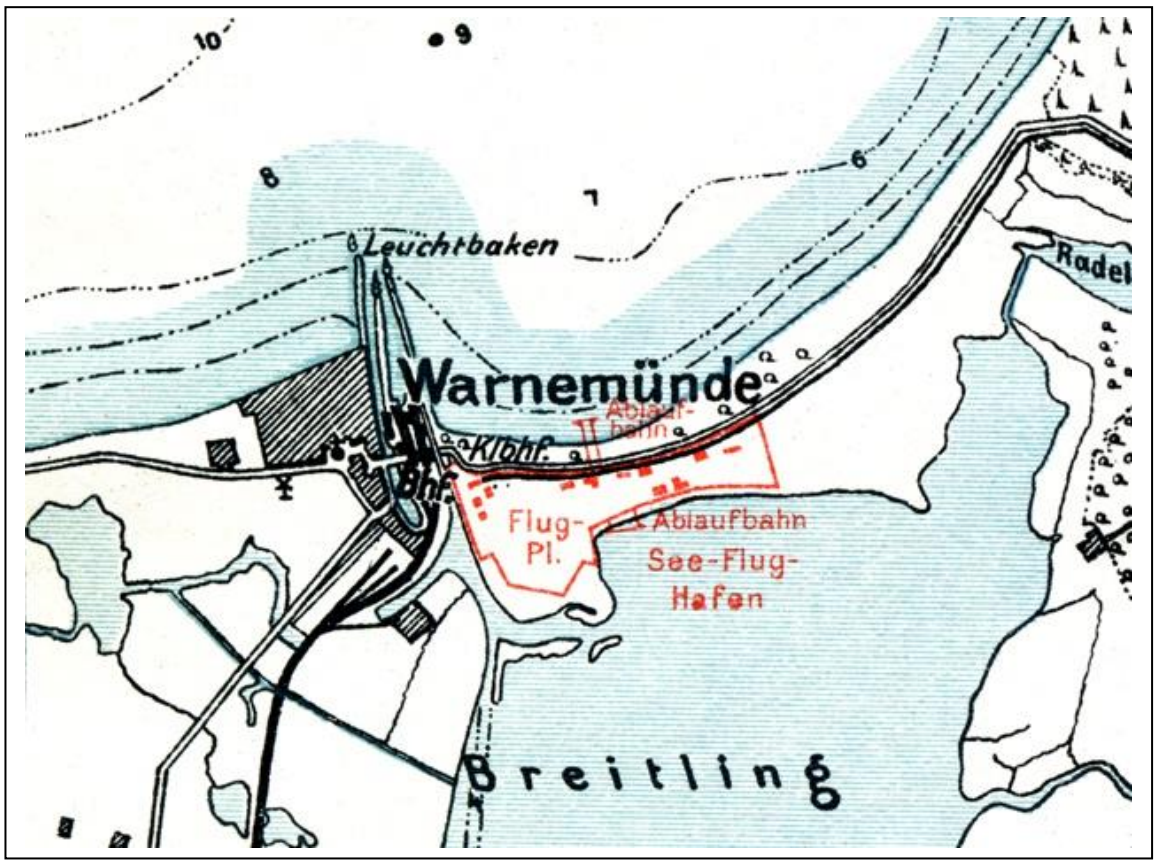
Auf dem ausgedehnten Militär-Übungsgelände im Stettiner Vorort Kreckow (Schreibweise auch: Krekow) bestand bereits seit 1909 neben den Kasernen ein Flugplatz, der die Bezeichnung „Stettin-Kreckow" trug. Nach Kriegsende nutzte ihn auch die zivile Luftfahrt und 1920 wurde die erste reguläre Fluglinie nach Berlin eröffnet. Ab 1924 diente der Platz als Standort für die Stettiner Sportflug GmbH. Leider ließ sich bisher kein vernünftiges Foto der gesamten Flugplatzanlage finden.
Auf dieser Ansichtskarte vom „Truppenübungsplatz Krekow" ist wenigstens ein kleiner länglicher Ausschnitt wiedergegeben, der auf der linken Bildseite kleine Flachbauten zeigt, die zum Flughafen Stettin-Kreckow gehören. Das eigentliche Fluggelände befand sich vermutlich links davon außerhalb des Bildbereichs.



Lageplan Flughafen Stettin-Altdamm (entnommen dem Flughandbuch für das Deutsche Reich 1928).
Dieser neue Land- und Seeflughafen, dessen Bauplanung bereits 1921 begonnen hatte, wurde erst 1927 fertig und kam deshalb nicht mehr der Sportflug GmbH zu Gute, sondern erst deren Nachfolgerin DVS Stettin.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

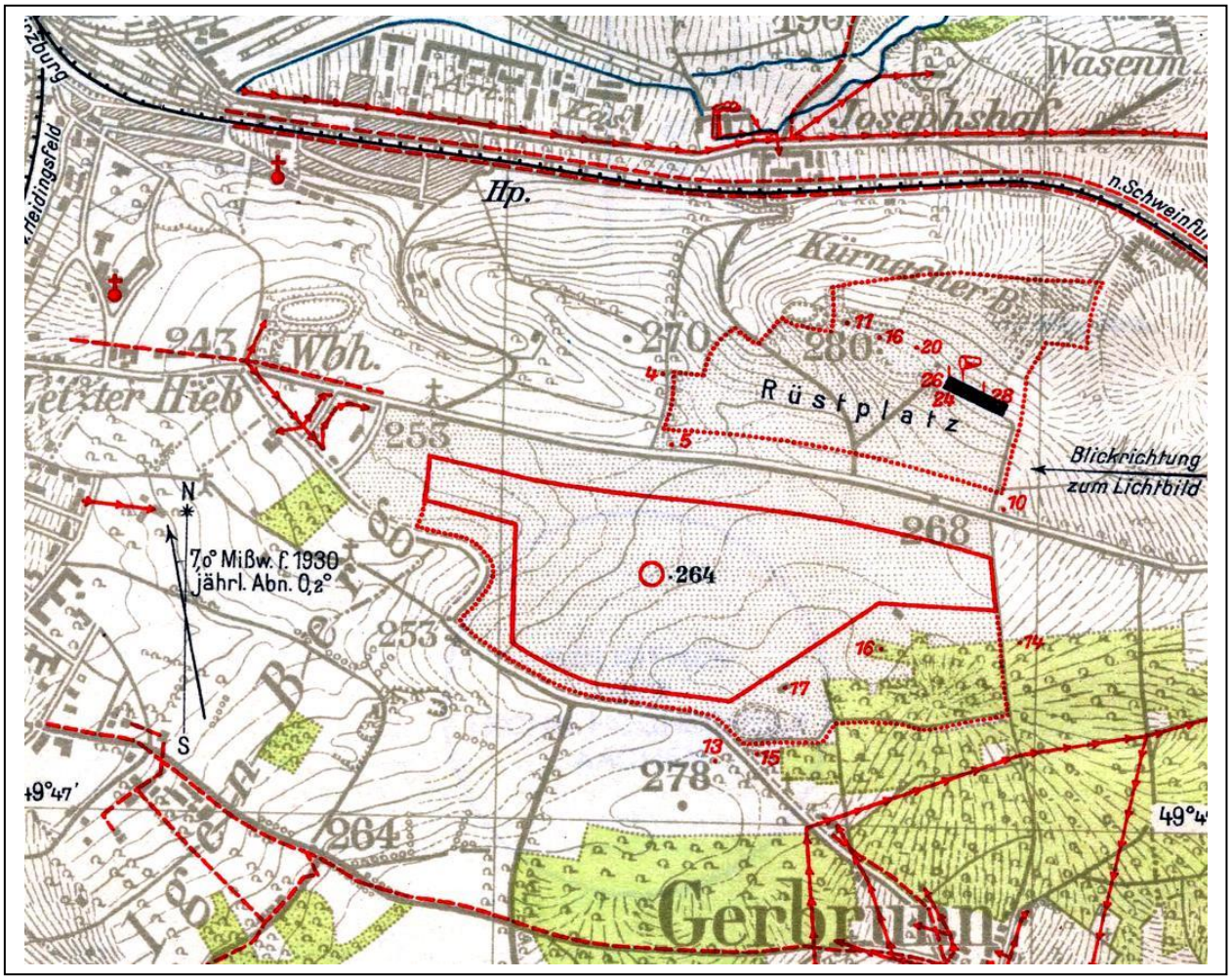
Warnemünde: Seeflug GmbH



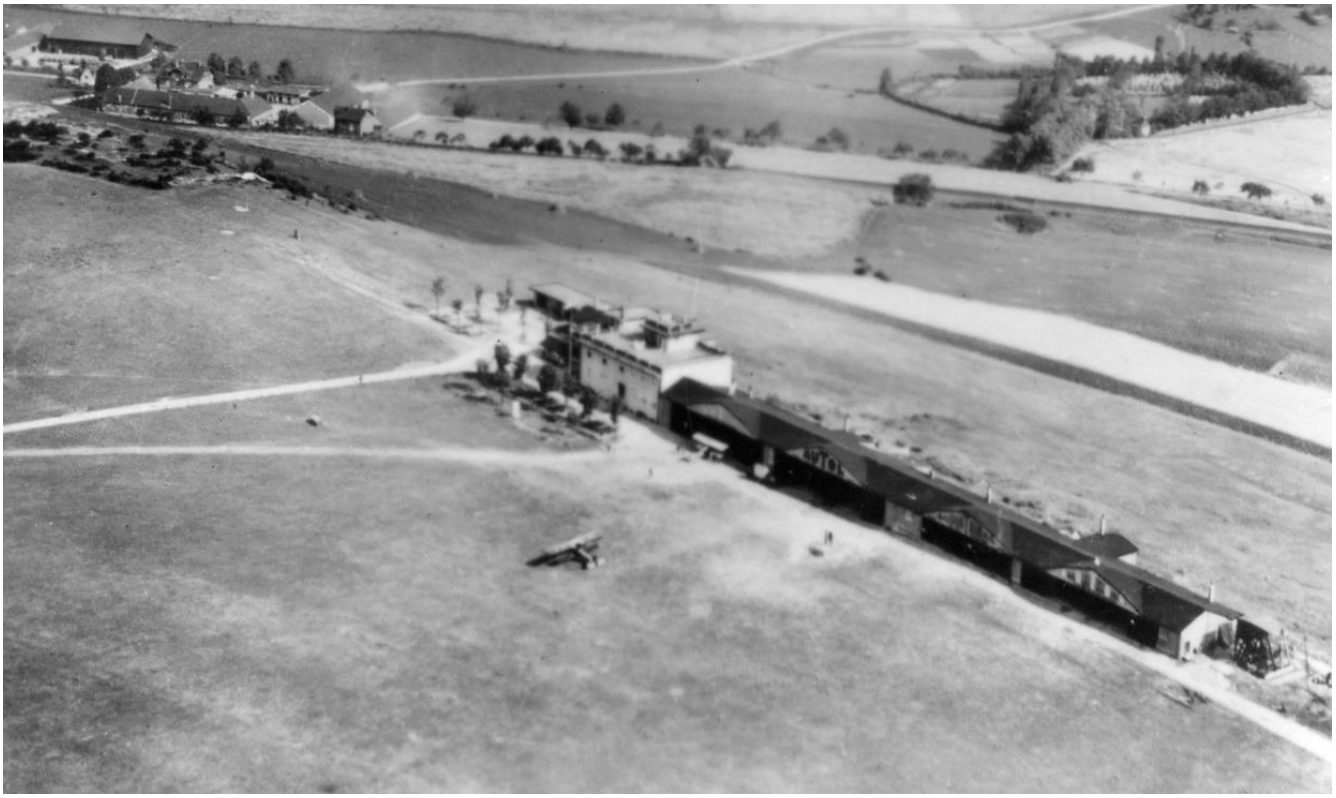
(oben und unten): Land- und Seeflugplatz Warnemünde, gelegen auf der Landzunge zwischen der Ostsee und dem Breitling, einem Binnensee, der sich im Mündungsbereich des Flusses Warnow gebildet hatte.
(Karte oben entnommen dem Großen Luftverkehrsatlas von Europa Jg. 1928)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Würzburg: Unterfränkische Sportflug GmbH



(oben): Lageplan Flugplatz Würzburg-Galgenberg (entnommen dem Flughandbuch für das Deutsche Reich 1928).
(unten): Luftbild aller auf dem sog. Rüstplatz stehenden Gebäude, um 1928 (Slg. Heinz Gräf).



Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

(oben): Flugplatz Würzburg-Galgenberg, Flugzeughallen der Unterfränkischen Sportflug GmbH, um 1925 (Layritz via Szigeti). (Mitte): Die Flugzeughallen aus größerer Nähe aufgenommen und schon ohne AUTOL-Werbung, um 1928 (Slg. Heinz Gräf). (unten): Blick auf die Rückfront der Flugplatzbauten. In der Mitte steht das Unterrichts- und Wohngebäude der Sportflug GmbH, links davon das kleine Häuschen der Flugüberwachung und das Haus für die Monteure, rechts vom Sportflug-Gebäude erkennt man die rückwärtigen Giebel der Flugzeughallen (Slg. Heinz Gräf).

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Danksagung

Ein ausdrücklicher Dank gilt meinen ADL-Kollegen Karl Kössler, Dr. Volker Koos und Günther Ott für ihre wertvolle Mithilfe, insbesondere für die Beisteuerung von etlichen Fotoaufnahmen und die kritische Durchsicht des Manuskripts.

Die Bilder aus den Alben von Herbert Werner wurden freundlicherweise zur Verfügung gestellt von Marton Szigeti.

Quellen

Schriftverkehr, Protokolle und Berichte

1) Betreffend das gesamte Deutschen Reich

Diverse Monats-, Vierteljahres- und Jahresberichte sowie Unfallanzeigen der Flugüberwachungen Bayern-Nord und Bayern-Süd, des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes Berlin, der Luftüberwachung Ostpreußen, der Luftaufsicht Hamburg, des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes Provinz Hannover, des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes Provinz Sachsen, des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes der Provinz Pommern, des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes Rheinland-Westfalen, des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes Mecklenburg-Schwerin und der Württembergischen Polizeiwerkstätten-Abteilung.

Diverse Rundschreiben der Sportflug GmbH an ihre Filialen im Zeitraum 1925 – 1926.

Diverser Schriftwechsel der Sportflug-Filialen mit der Sportflug GmbH in Berlin.

Diverser Schriftwechsel der Bayerischen Sportflug GmbH mit dem Bayerischen Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe im Zeitraum 1924 – 1926.

Diverser Schriftwechsel der Bayerischen Sportflug GmbH mit der Sportflug GmbH, Berlin.

Diverse Schreiben des Reichsverkehrsministeriums, u.a.:
L.7 Nr. 438/25 vom 17.1.1925 betr. Verzeichnis der Luftfahrerschulen.
L.2 Nr. 2182/25 vom 23.3.1925 betr. Zulassung der Sportflug GmbH Hannover zum gewerbsmäßigen Luftverkehr.
L.2 Nr. 11887/25 vom 12.2.1926 betr. Zulassung der Flugsportschule Staaken GmbH als Luftfahrtunternehmen.
L.7 Nr. 1062/26 vom 21.02.1926, Vertraulicher Bericht betr. Luftfahrerschulen.
L.7 Nr. 8790/26 vom 6.1.1927 betr. Ausbildung von Berufsflugzeugbesatzungen.

Schreiben des preussischen Ministers des Innern Nr. II M 123 N.34 vom 31.8.1926 an die Oberpräsidenten der preussischen Provinzen und den Polizeipräsidenten in Berlin betr. Luftfahrerausbildung von Polizeioffizieren des Luftfahrtüberwachungsdienstes.

Diverse Schreiben der Sportflug GmbH, u.a. :
an den preussischen Minister für Handel und Gewerbe vom 19.5.1925 betr. Stand der Ausbildungsarbeit, als Anlagen Abschrift des Gesellschaftervertrages und der Subventionsbedingungen des Reiches.
an das Reichsverkehrsministerium vom 20.7.1926 betr. Liquidation unserer Gesellschaft.
an den preussischen Minister für Handel und Gewerbe vom 23.10.1926 betr. Bevorstehende Liquidation unserer Gesellschaft.
an den Oberpräsidenten der Provinz Westfalen in Münster vom 17.12.1926 betr. Flugschüler Max-Fedor Grißstede.

Final Report Inter Allied Aeronautical Committee of Guarantee in Germany, datiert 27.10.1927, darin Chapter No.5 (Official List of Registered Pilots), Chapter No.6 (List of Pupil Pilots), Chapter No.7 (List of Umschueler), Chapter No.8 (List of Aeroplanes authorized for Civil Aviation) und No.9 (Summary).

RLM-Schreiben LD II Nr. 5666/35 vom 22.8.1935, Eingruppierung des Angestellten Dipl.Ing. Frhr. von Massenbach.

2) Betreffend nur Bayern

Schreiben der Bayerischen Sportflug GmbH an das Bayerische Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe vom 28.5.1925, 29.5.1925, 10.6.1925, 25.8.1925 und 7.12.1925, betr. Luftfahrerscheine bzw. Ergebnis der bayerischen Flugschulen.

Zwischenbericht der Bayerischen Sportflug GmbH vom 20.8.1926 über den derzeitigen Stand der Verhandlungen über die Neuorganisation der Sportflug bzw. Verkehrsflug GmbH.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Schreiben der Bayerischen Sportflug GmbH an das Bayerische Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe vom 14.9.1926 betr. Flugschulen in Bayern.

Satzungen der Hauptarbeitsgemeinschaft zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik in Bayern e.V., Sitz München, vom 14.4.1924.

Protokolle der außerordentlichen Generalversammlungen der Hauptarbeitsgemeinschaft zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik in Bayern e.V. am 14.12.1924 und 2.5.1925.

Protokolle der außerordentlichen Gesellschafterversammlungen der Bayerischen Sportflug GmbH am 21.8.1924, 3.6.1925, 31.10.1925, 16.12.1925 und 19.1.1926.

Protokoll einer Besprechung des Aufsichtsrats der Bayerischen Sportflug GmbH am 17.11.1925.

Protokoll der ordentlichen Gesellschafterversammlung der Bayerischen Sportflug GmbH am 20.5.1926.

Sitzungsprotokolle des Aufsichtsrats der Bayerischen Sportflug GmbH vom 31.10.1924, 10.3.1925, 6./7.7.1925, 31.10.1925, 19.5.1926 und 20.12.1927.

Niederschrift zur Vorbesprechung der 6. Aufsichtsratssitzung der Bayerischen Sportflug GmbH am 3.6.1925.

Schriftlicher Einspruch von Hermann Fricke gegen das Protokoll der 6. Aufsichtsratssitzung der Bayerischen Sportflug GmbH, datiert 12.8.1925.

Geschäftsbericht 1924/25 der Bayerischen Sportflug GmbH einschließlich Beilagen I – IV (Geschäftsberichte 1924/25 der Unterfränkischen Sportflug GmbH, der Oberbayerischen Sportflug GmbH, der Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz sowie der Oberfränkischen Sportflug GmbH).

Geschäftsbericht 1925/26 der Bayerischen Sportflug GmbH einschließlich Tätigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 1925/26 und Rechnungsbericht 1924/26.

Geschäftsbericht 1926/27 der Bayerischen Sportflug GmbH.

Tätigkeitsbericht der Unterfränkischen Sportflug GmbH für das Rechnungsjahr 1924/25 einschließlich Beilagen, datiert vom 9.3.1925.

Protokoll der 1. ordentlichen Gesellschafterversammlung der Flugschule Schleißheim GmbH am 13.11.1924.

Antrag der Oberbayerischen Sportflug GmbH auf endgültige Zulassung der Flugschule Schleißheim, datiert 23.12.1925.

Flugüberwachung Bayern-Süd, Gutachten über die am 1.7.1926 vorgenommene jährliche Nachprüfung der der Flugschule Schleißheim der Oberbayerischen Sportflug GmbH, datiert 10.7.1926.

Bericht der Flugüberwachung Bayern-Nord an das Staatsministerium des Innern in München vom 31.7.1924 betr. Flugplatz und Flugwache Galgenberg.

Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Handel, Industrie und Gewerbe an das Reichsverkehrsministerium, Abt. für Wasserstraßen, Luft- und Kraftfahrwesen, vom 20.12.1924 betr. Flugplatz Würzburg.

Schreiben der Unterfränkischen Sportflug GmbH an die Bayerische Sportflug GmbH vom 7.4.1925 betr. Zuschuß des bayerischen Staates für den Ausbau der Flugschule Würz-burg.

Bericht der Flugüberwachung Bayern-Nord an das Staatsministerium des Innern in München vom 12.11.1925, betr. Prüfungsergebnis der Luftfahrerschulen Würzburg und Fürth, mit diversen Beilagen.

Protokoll der Gesellschafterversammlung der Unterfränkischen Sportflug GmbH am 4.7.1928.

Schreiben der Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz an die Bayerische Sportflug GmbH vom 8.6.1925 betr. Leistungen an die Flugschule Fürth.

Statistik der Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz für Monat Mai 1925.

Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Handel, Industrie und Gewerbe an das Bayernwerk AG in München vom 20.5.1925 betr. Flugplatz Bamberg, Verlegung einer Hochspannungsleitung.

Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Handel, Industrie und Gewerbe Nr. 19199.24076/26 an das Bayerische Staatsministerium des Innern in München vom 22.1.1927 betr. Fliegerschule Würzburg.

Schreiben der Bamberger Sport- und Verkehrsflug GmbH an das bayerische Landespolizeiamt München vom 1.6.1927 betr. Zulassung des Flugplatzes Bamberg als Verkehrslandeplatz.

Schreiben der Unterfränkischen Sportflug GmbH an die Flugüberwachung Bayern-Nord vom 19.6.1925 und 26.10.1926, betr. Flugzeuge im Unruhefall.

Schreiben der Oberfränkischen Sportflug GmbH an die Flugüberwachung Bayern-Nord vom 18.6.1925, betr. Flugzeuge im Unruhefall.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Schreiben der Sportflug GmbH für Mittelfranken und Oberpfalz an die Flugüberwachung Bayern-Nord vom 18.6.1925, betr. Flugzeuge im Unruhefall.

Schreiben der Nordbayerischen Verkehrsflug GmbH an die Flugüberwachung Bayern-Nord vom 28.10.1926, betr. Flugzeuge im Unruhefall.

Rundschreiben Nr. 5 des Bayerischen Flieger-Clubs, Datum des Poststempels (ca. Mai/Juni 1927), mit dem Jahresbericht für 1926.

Schreiben der Hauptarbeitsgemeinschaft zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik in Bayern e.V. vom 3.4.1925 an die Arbeitsgemeinschaften zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik in Oberbayern, Oberfranken, Mittelfranken und Oberpfalz sowie Unterfranken betr. Einstellung von Flugschülern bei der Flugschule Würzburg.

3) Betreffend alle deutschen Länder außerhalb Bayerns

Stadt Magdeburg, Verwaltungsberichte 1922/23, 1924/25, 1925/26 und 1926/27, jeweils Abschnitt „Flugwesen".

Verein Magdeburg des DLV e.V., Protokoll der außerordentlichen Hauptversammlung am 1.7.1925.

Verein Magdeburg des DLV e.V., Antrag an das Amtsgericht Magdeburg vom 9.9.1925 betr. Eintrag einer Änderung des Vorstands in das Vereinsregister.

Protokoll der ordentlichen Jahreshauptversammlung des Vereins Magdeburg des Deutschen Luftfahrt-Verbandes e.V. am 19.2.1925.

Protokoll der außerordentlichen Hauptversammlung des Vereins Magdeburg des Deutschen Luftfahrt-Verbandes e.V. am 1.7.1925.

Schreiben des Vereins Magdeburg des Deutschen Luftfahrt-Verbandes e.V. vom 9.9.1925 an das Amtsgericht Magdeburg, Vereinsregister.

Flugbücher Fridolin Kreutzkamp.

Rhön-Rossitten-Gesellschaft e.V., Bericht für das Vereinsjahr 1925.

Schriftwechsel der Sportflug GmbH Hannover mit dem Magistrat der Stadt Hannover aus dem Zeitraum 1924-26 betr. Bau und Betrieb einer Flugzeughalle mit angrenzender Werft auf dem Flugplatz Vahrenwalder Heide.

Schreiben der Stettiner Sportflug GmbH an die Sportflug GmbH Berlin vom 19.2.1925 betr. Bruch der Albatros L 30 D-479.

Fragebogen für Anwärter auf eine Flieger-Patenschaft, ausgefüllt von Dietrich Frhr. von Massenbach am 30.9.1924.

Schreiben Major a.D. Geyer vom 7.3.1925 an die Bayerische Sportflug GmbH München betr. Seefliegerschule Warnemünde sowie Schulen Schleißheim und Würzburg.

Protokoll der Vorstandssitzung des Osnabrücker Vereins für Luftfahrt am 19.6.1925.

Schreiben von Senator Dr. Petermann, Magistrat der Stadt Osnabrück, vom 19.1.1926 an Dr. Manns, den Syndikus der Handelskammer Osnabrück (zugleich Geschäftsführer der Fliegersport Osnabrück GmbH und der Luftverkehr Osnabrück GmbH) betr. wirtschaftliche Zukunft der Fliegerorganisationen in Osnabrück.

Protokoll der Aufsichtsratssitzung der Luftverkehr Osnabrück GmbH am 12.4.1926.

Bericht des Städtischen Verkehrs- und Presseamts Osnabrück ohne Datum (ca. Januar 1928) betr. Vorgänge bezüglich der Luftverkehr GmbH und der Luftverkehr GmbH Osnabrück, in der Anlage Bilanzen, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Betriebsbericht.

Flugtagebuch der Polizei-Flugwache Bad Oeynhausen für den Zeitraum 1.7.1924 bis 31.12.1926.

Bücher und Broschüren

Heinrich Arntzen, Flugzeugführer – Werden und Sein, Minden 1927.

Adolf Baeumker, Zur Geschichte der Führung der deutschen Luftfahrttechnik, Bad Godesberg 1971.

Stadt Böblingen, Presseamt (Hrsg.), Böblingen gedenkt seiner Fliegertradition, Böblingen 1985.

Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V. (Hrsg.), Jahrbuch 1926, München 1926.

Deutscher Luftfahrt-Verband e.V., Jahresbericht für 1925/26, Bremen (o.J.)

Deutscher Luftrat (Hrsg.), Vorschriften für den Flugsport, Berlin 1926.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Deutsche Luftfahrt GmbH (Hrsg.), Sportflieger Ausbildung, Berlin o.Jg. (ca. 1927/28)

Richard Dietrich, Im Flug über ein halbes Jahrhundert, Gütersloh 1942.

Hermann Fricke, Vom Fliegen und Fliegenlernen, Oldenburg 1927.

Erwin Funk, Böblingen – Fliegerstadt und Garnison, Böblingen 1974.

Heinz Gräf / Otto Weber, Luftfahrt in Würzburg, Würzburg 1990.

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

Ernst Kredel, Deutsche Verkehrsflug AG Nürnberg, Band 29: Der deutsche Luftverkehr, aus der Reihe „Musterbetriebe Deutscher Wirtschaft", Berlin 1931.

Werner von Langsdorff, Taschenbuch der Luftflotten, Ausgaben 1924/25, 1926 und 1927, München 1925 und 1926 sowie Frankfurt/M. 1927.

Fritz Lau, Stettiner Luftfahrt-Geschichte (Stettiner Schriften Nr. 3), Kiel 1995.

Flughafen Magdeburg GmbH (Hrsg.), 60 Jahre Flughafen Magdeburg-Süd, Magdeburg 1996.

Hans Meier-Welcker / Wolfgang von Groote (Hrsg.), Handbuch zur deutschen Militärgeschichte 1648 – 1939, Band VI: Reichswehr und Republik (1918 – 1933), Frankfurt/M. 1970.

Ministére de la Guerre/Ministére des Travaux Publics (Hrsg.), Les Aéronautiques étrangé-res – Allemagne, Période du 1 Janvier 1925 au 15 Avril 1926, ohne Erscheinungsort und ohne Jg., „Tres secret et personnel", numerierte Exemplare.

Peter Supf, Das Buch der deutschen Fluggeschichte, Band 2, Berlin 1935 und Stuttgart 1958 (Neuausgabe).

Walter Rutschow, Aus meinem Fliegerleben, Steinebach-Wörthsee 1979.

Michael Salewski, Entwaffnung und Militärkontrolle in Deutschland 1919 – 1927 (Band 24 der Reihe Schriften des Forschungsinstituts der deutschen Gesellschaft für auswärtige Politik), München 1966.

Siegfried Graf Schack von Wittenau, Pionierflüge eines Lufthansa-Kapitäns, Stuttgart 1981.

Sportflug GmbH, Merkblatt „Lehrgang und Ausbildungsbedingungen", Stand VI.1926.

Sportflug GmbH, Merkblatt „I. Vorbedingungen für die Ausbildung, II. Ausbildung, III. Berufsaussichten", Stand VII.1926.

Otto Thomsen, Sportflieger-Ausbildung, Heft 19 der Reihe „Flugzeugbau und Luftfahrt", Berlin ca. 1932.

Karl-Heinz Völker, Die Entwicklung der militärischen Luftfahrt in Deutschland 1920 – 1933 (Band 3 in der Reihe Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte, hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt), Stuttgart 1962.

Karl-Heinz Völker, Dokumente und Dokumentarfotos zur Geschichte der deutschen Luft-waffe (Band 9 in der Reihe Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte, hrsg. vom Militär-geschichtlichen Forschungsamt), Stuttgart 1968.

Zeitschriften und Veranstaltungsprogramme

Berichte in den Luftfahrt-Fachzeitschriften Flugsport, Illustrierte Flug-Welt, Luftfahrt, Luftweg, Luftreise, Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, Nachrichten der Stahlwerk Mark Breslau AG, Nachrichten der Dietrich-Gobiet Flugzeugwerk AG aus den Jahren 1924 – 1926 über:

1) Ereignisse in Zusammenhang mit der Sportflug GmbH und ihren Filialen.

2) die Flugwettbewerbe Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1924, Zugspitzflug 1925, Oberfrankenflug 1925, Deutscher Rundflug 1925 um den BZ-Preis der Lüfte, Internationaler Flugwettbewerb München 1925, Sachsenrundflug 1925 und Süddeutschlandflug 1926.

Reichsverkehrsministerium (Hrsg.), Nachrichten für Luftfahrer, Jg. 1924 – 1926.

Luftfahrt, Jg. 1924, Heft 8, Arbeitsgemeinschaft zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik in Unterfranken, Eröffnung der Flugsportschule Würzburg.
Luftfahrt, Jg. 1925, Heft 2, 8, 14, 15, 21, Berichte über Freiballonfahrten.

Flieger-Ring Nachrichtenblatt Nr. 38 aus Mai 1926, Bericht eines Jungschülers „Tagesablauf bei der Sportflug GmbH in Kreckow".

Programme der Flugwettbewerbe: Oberfrankenflug 1925, Deutscher Rundflug 1925 um den BZ-Preis der Lüfte, Internationaler Flugwettbewerb München 1925, Sachsenrundflug 1925 und Süddeutschlandflug 1926.

Berichte in diversen Tageszeitungen aus den Jahren 1924 – 1926.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Magdeburgische Zeitung vom 23.4.1925, Die ersten Prüflinge der Magdeburger Fliegerschule.

Programmheft zur Einweihung des Flughafens Magdeburg am 28.6.1925.

Illustrationen

Alle Bilder, soweit nicht eine andere Quelle vermerkt ist, entstammen der Sammlung Frost/ADL. Die Übersichtszeichnungen unterliegen den Urheberrechten des Autors.

Verwendete Abkürzungen

ABC	britischer Flugmotoren-Hersteller
DERULUFT	Deutsch-Russische Luftverkehrs GmbH, Berlin/Moskau
DAL	Deutsche Aero-Lloyd AG, Berlin
DLG	Deutsche Luftfahrt GmbH, Berlin
DLH	Deutsche Luft Hansa AG, Berlin
DLFW	Deutscher Lloyd Flugzeugwerke GmbH, Berlin
DLV	Deutscher Luftfahrt-Verband e.V., Berlin
DMM	Deutsches Museum, München
DVL	Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin
DVS	Deutsche Verkehrsfliegerschule GmbH, Berlin
FFS	Flugzeugführerschein
HAG	Hauptarbeitsgemeinschaft zur Förderung von Flugsport und Flugtechnik in Bayern e.V., München
ILGK	Interalliiertes Luftfahrt-Garantie-Komitee
JG	Jagdgeschwader
KG	Kampfgeschwader
LFG	Luft-Fahrzeug-Gesellschaft mbH, Stralsund
LVG	Luft-Verkehrs-Gesellschaft KG, Berlin
RdF	Ring der Flieger e.V., Berlin
RFM	Reichsfinanzministerium
RRG	Rhön-Rossitten-Gesellschaft e.V., Frankfurt/Main
RVM	Reichsverkehrsministerium
RWM	Reichswehrministerium
TA	Truppenamt (getarnter Generalstab der Reichswehr)
VfL	Verein für Luftfahrt

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik