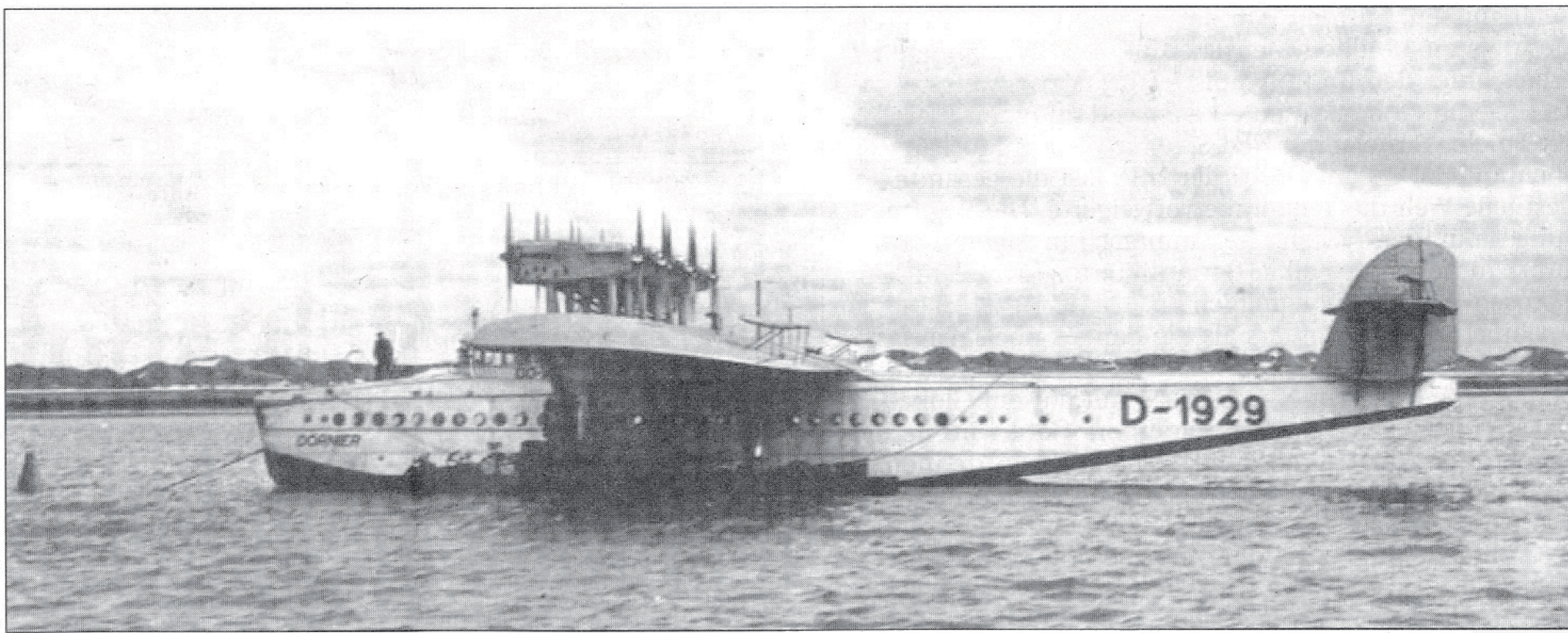


# Heute vor 75 Jahren landete die DO X auf Norderney

Für den Transatlantikflug war Norderney einmal als Zwischenstation im Gespräch

Claude Dornier, Konstrukteur und Flugzeugfabrikant aus Friedrichshafen, erhält Mitte der 1920er-Jahre von der Reichswehr den Auftrag zum Entwurf und Bau eines Riesenflugschiffes. Finanziert aus verdeckten Geldquellen des Deutschen Reiches, entstehen in einer eigens errichteten Flugzeugfabrik auf neutralem Schweizer Boden in Altenrhein drei Flugschiffe des Typs DO-X. Der Erstflug der DO-X 1 am 12. Juli 1929 ist eine flugzeugtechnische Sensation.

Es ist der Beginn der weltweit Aufsehen erregenden Jahre des zu früh gestarteten ersten „Jumbo“: 12 Motoren sind nötig, um rund 40 Tonnen Flugschiff und 169 Passagiere vom Wasser in die Luft zu bekommen. Doch diese verbrauchen auf der Transozeanstrecke dermaßen viel Treibstoff, dass keine ökonomische Nutzlast zusätzlich befördert werden kann. Erprobung, Europa-, Welt- und Deutschlandflug der DO-X sind abenteuerliche Expeditionen im Spannungsfeld herausfordernder



Der Seeflughafen Norderney war 1932 und 1934 Ziel- und Startpunkt für den Weiterflug des seinerzeit größten Flugzeuges, welches eigentlich für einen regulären Transatlantikflug eingesetzt werden sollte. Es erwies sich allerdings als nicht wirtschaftlich. Es war zu schwer und verbrauchte infolgedessen zu viel Sprit, was letztlich die Zuladungsmöglichkeit an Passagieren einschränkte

Technik.

In chronologischer Form ist das „aktive“ und spätere Museumsleben der DO-X vom ersten Entwurfsstrich über den unvergessenen Deutschlandflug vor 75 Jahren, im Sommer und Herbst 1932, bis zur Vernichtung bei

einem Bombenangriff 1944 in Berlin akribisch von Jörg-M. Hormann recherchiert worden und jetzt als Buch „Flugschiff DO-X - Die Chronik“ im Verlag Delius Klasing erschienen.

Neben Forschungen in den Archiven der ehemaligen

Dornier GmbH und der Lufthansa bzw. in den Akten damaliger Reichsbehörden konnten Nachlässe von Besatzungsmitgliedern der DO-X erschlossen werden. Viele neu entdeckte Fotos ergänzen die Chronologie mit bemerkenswerten Abbildungen.

Der Autor arbeite auch an der Vorbereitung einer Ausstellung über die norddeutsche Fluggeschichte mit, die knapp drei Wochen im Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte in Oldenburg gezeigt wird.

Fortsetzung auf Seite 5!

Fortsetzung von Seite 1:

Das Motto lautet: „Von Zeppelin bis Airbus - Luftfahrt in Nordwestdeutschland im 20. Jahrhundert (ab 1927). Die Ausstellung geht vom 26. August bis zum 18. November 2007.“

In Nordwestdeutschland wurden und werden wichtige Kapitel deutscher Luftfahrtgeschichte geschrieben und der Norderneyer Seeflughafen spielte dabei eine besondere Rolle. In einer Sonderausstellung zeigt das Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte Oldenburg eine Luftfahrtausstellung besonderer Art: Sie gibt erstmals seit 1927 einen Überblick über die Entwicklung der Kulturgeschichte der Luftfahrt in Nordwestdeutschland im 20. Jahrhundert.

Teile dieser Ausstellung zum Thema Fluggeschichte im Nordwesten sollen später im Emdener Landesmuseum gezeigt werden. Im Herbst des kommenden Jahres wird wiederum der Teil, der die DO X betrifft, in einer Sonderausstellung im Norderneyer Bademuseum zu sehen sein.

Der Autor des jetzt vorgelegten Buches Jörg-Michael Hormann, Jahrgang 1949, hat seit über 20 Jahren zahlreiche Buchveröffentlichungen und Fachbeiträge zur Verkehrs-, Kunst- und Militärgeschichte des letzten Jahrhunderts verfasst.

In seinem Buch hat er auch den Deutschlandflug der DO-X im Sommer 1932 mit Station in Norderney dokumentiert sowie den Anflug und den Abflug im Herbst 1934.

## 1932 6. August

227. Flug nach Norderney über Helgoland Bis kurz vor dem Start in Wyk treffen Fluggäste für die DO-X mit dem Motorboot aus Dagebüll und dem Wasserflugzeug aus List ein. Ursprünglich sollte das Flugschiff die Passagiere am Sonnabendmorgen aus List abholen, doch das Interesse für den Flug von List nach Norderney für 50 Reichsmark hält sich in Grenzen. Also werden die Mitflieger, die ihren Flugschein bei der Luft Hansa Agentur von Carl Meyer in Westerland erworben haben mit dem Flugzeug herangeflogen. Die magere Einnahme aus Flugtickets von 225,- Reichsmark lassen leere Sitzreihen im Fluggastdeck vermuten. Nachdem das Startgewicht von 40,2 Tonnen auf der Wyker-Reede in die Luft gestemmt ist,

fliegt die DO-X in einer Stunde und 42 Minuten erst in Richtung des vor sechs Tagen ausgelassenen Städtchens Husum und dann im großen Bogen über die Insel Helgoland nach Norderney. Ein Flug von 270 Kilometern. (Sylter Zeitung vom 8. August 1932)

## 1932: 6. und 7. August Station in Norderney

Der Ausbau des Wasserflughafens der ostfriesischen Insel wird seit einigen Jahren vom Deutschen Reich besonders gefördert. Für den Bau eines Hebekrans und die Verlängerung einer Kranbrücke sowie den Ausbau des Landflugplatzes werden 1,3 Millionen Reichsmark am Ende der 20er Jahre investiert. Norderney soll der Priwall der Nordsee werden, das Luftverkehrsdrehkreuz für England und den Transatlantikflug. Mit ein Grund warum die DO-X dort ihren Besuch abstattet. Aus Eintrittsgeldern erlässt die D.F.G. 1.705,30 RM von knapp 4.000 zahlenden Besuchern. Eine anderer Quelle schätzt nur 2.100 Besucher.

## 1932: 8. August

228. Flug von Norderney nach Bremen mit Zwischenlandung in Wilhelmshaven und Blexen. Auf dem Flug von Norderney nach Bremen Wasserung und Start auf dem Jadebusen vor dem Wilhelmshavener Südstrand. Dazwischen kurzes Anlegen im 1928 wieder eröffneten Seeflughafen am Südstrand-Fliegerdeich (228. Flug, Startgewicht: 45.900 kg, Strecke: 170 km, Flugzeit: 62 Minuten). Es sind Fluggäste an Bord und eine Besichtigung ist nicht möglich.

229. Weiterflug zum „Weserflughafen Blexen“ vor Bremerhaven auf der Norddeutschen Weserseite (229. Flug, Startgewicht: 41.300 kg, Strecke bis Bremen: 154 km, Flugzeit bis Bremen: 54 Minuten). Ende der 20er Jahre gibt es über 100 genehmigte Wasserflugplätze in Deutschland. 1927 gründen die Länder Preußen, Bremen und Oldenburg zusammen mit den Amtsverbänden Butjadingen, Blexen, Bremerhaven und Wesermünde, mit Sitz in Bremen, die „Weser-Seeflughafen-Gesellschaft“.

Bis 1928 entsteht dann der Weserflughafen Blexen mit einigen kleineren Gebäuden und einem schwimmenden Anlegerponton in der Nähe des heutigen Fähranlegers Norddeutsche Weser. Weiterhin erhält der Seeflughafen später eine Befeh-

rungsanlage, so das Wasserflugzeuge auch nachts starten und landen können. Das Interesse der Luft Hansa an Blexen ergibt sich aus den Transozeanambitionen der Luftfahrtgesellschaft. Am 1. August 1929 um 12.34 Uhr landet das einmotorige Heinkel He 12 Post- und Katapultflugzeug des Schnelldampfers BREMEN erstmals in Blexen mit 18.000 Postsendungen aus den USA im Laderaum. Um 8.31 Uhr des Morgens, kurz nach dem Auslaufen von Cherbourg, schleudert das Katapult zwischen den Schornsteinen der BREMEN die D-1717 in den unwirtlichen Himmel über stürmischer See. Luft Hansa Seeflugkapitän Jobst von Studnitz und sein Funkermaschinist Karl Kirchhoff erreichen den 470 Seemeilen entfernten Weserflughafen Blexen 20 Stunden vor dem Schnelldampfer und liefern die Post ab. Mit dem Vorausfliegen der Post verkürzt sich deren Laufzeit zukünftig um mehr als einen Tag. Bis zur Aufgabe des Weserflughafens Blexen, im Jahr 1935, landen die Postflugzeuge der beiden Lloyd-Dampfer BREMEN und EUROPA dort regelmäßig. Die Landung und Start der DO-X in Blexen hatte seinerzeit neben dem Zeigen des guten Willens gegenüber der Betreibergesellschaft in erster Linie Erprobungscharakter. Für spätere Pläne der Luft Hansa sollten die Wasser- und Ortsverhältnisse für das Flugschiff überprüft werden.

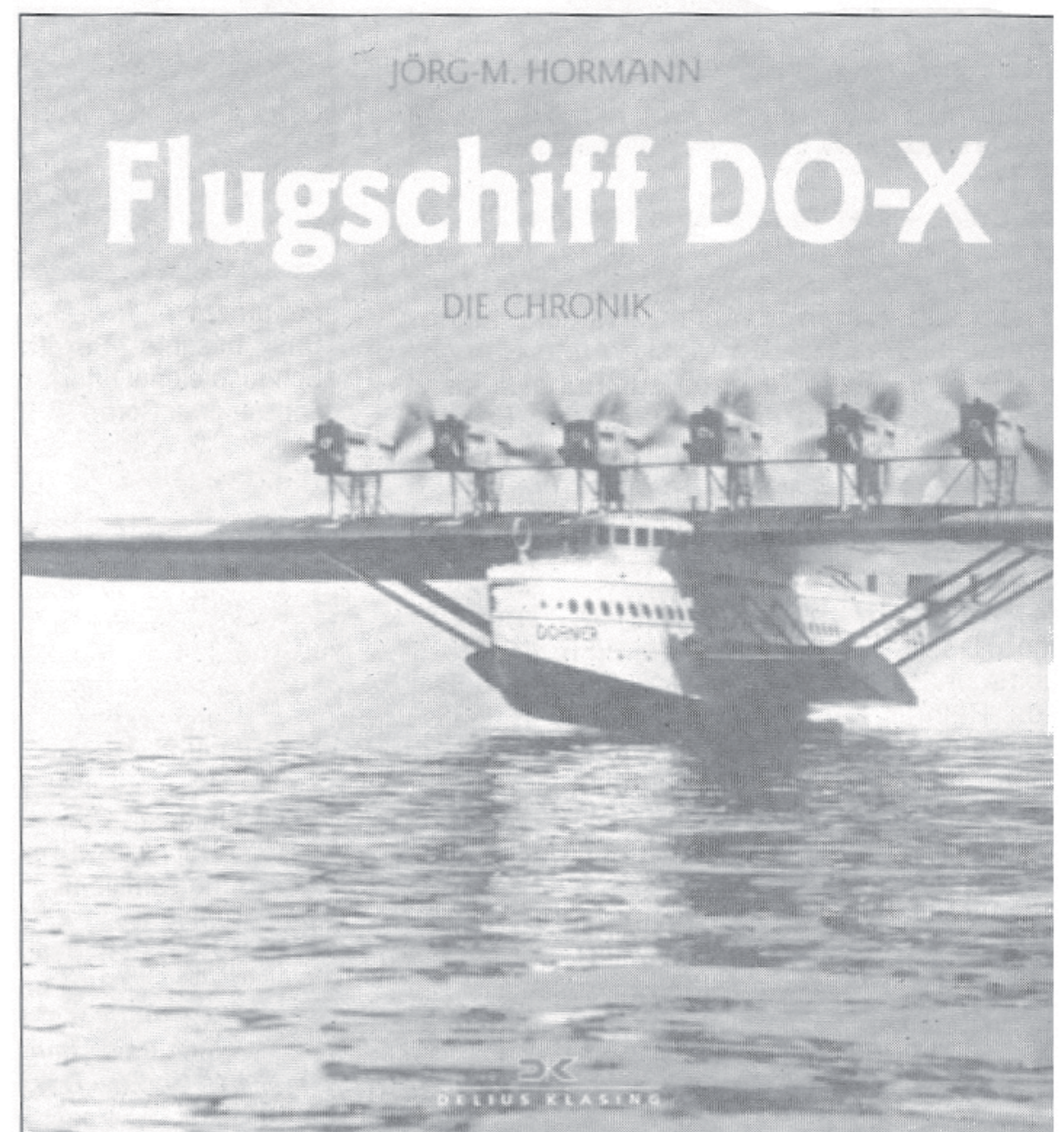
Nach kurzem Halt im Blexen Aufstieg zum 230. Flug nach Bremen. Bevor der Hafenvverkehr von Bremen beginnt wassert das Flugschiff auf der Weser und eine Barkasse schleppt die DO-X zu ihrem Liegeplatz im den Überseehafen. 925,- Reichsmark aus Flugscheineinnahmen für den Streckenflug Norderney-Bremen klingeln in der Kasse der D.F.G.

## 1934: 14. Oktober

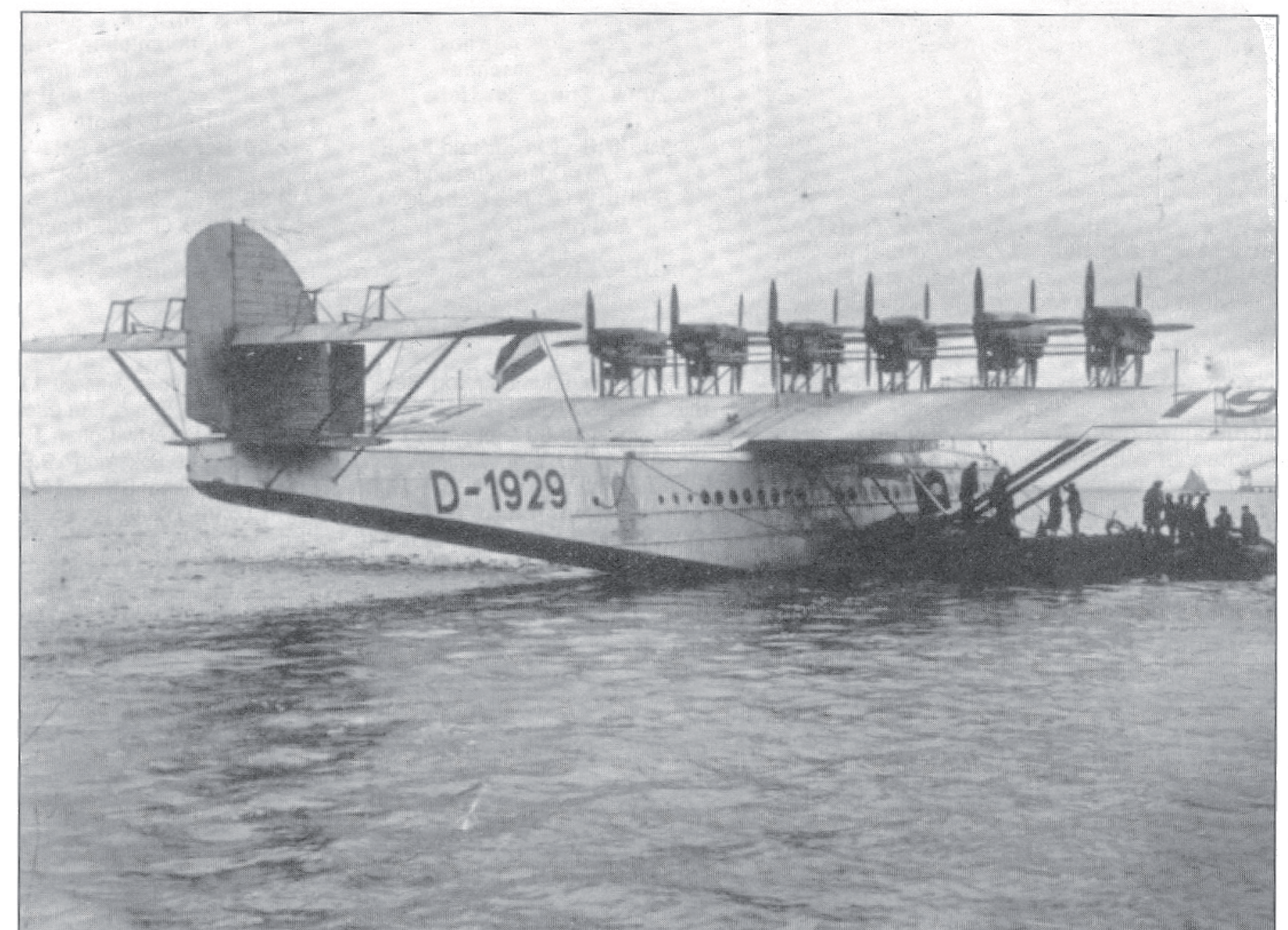
Überführungsflug nach Travemünde. In der Zeitschrift „Flugsport“, Nr. 22 vom 31.10.1934 wird dem Ereignis auf Seite 489 einige Zeilen gewidmet: „Flugschiff DO X, das sich bekanntlich seit längerer Zeit auf der Werft der Dornierwerke in Friedrichshafen befand, ist am 14.10. um 8.52 Uhr in Friedrichshafen zu einem Flug nach der Nord- und Ostsee gestartet und um 15.10 Uhr in Norderney gewässert. Das Kommando hat Fliegerkommodore Christiansen vom Reichsluftfahrtministerium, der bekannte Führer der DO X auf dem Amerikaflug,

Flugzeugführer war Flugkapitän Kießner. Außerdem gehörten unter anderen der Navigationsoffizier Niemann und vier weitere alte Angehörige der DO X-Amerikamannschaft zur Besatzung.“

Nach dem Start auf dem Bodensee in Friedrichshafen, geht der Kurs des Flugschiffes rheinabwärts über Amsterdam und entlang der Nordseeküste nach Norderney. Unter dem Kommando von Fliegerkommodore (Dienstgrad des Deutschen Luftsport Verbandes DLV, Tarnorganisation der Luftwaffe Anm.Red.) Friedrich Christiansen vom Reichsluftfahrtministerium fliegt Flugkapitän Fritz Kiessner die DO-X. Er ist sonst Ausbilder der Lufthansaflugzeugführer in Travemünde. Insgesamt 19 Mitflieger sind an Bord der DO-X, darunter auch Navigationsoffizier Wilhelm Niemann, inzwischen Leiter der Navigationsabteilung der DVL in



Jörg-M. Hormann recherchierte gründlich und arbeitete die Geschichte des eins größten Flugschiffes auf. Seine Zusammenstellung der Ereignisse ist jetzt als Buch „Flugschiff DO-X - Die Chronik“ im Verlag Delius Klasing erschienen. ISBN 3-7688-1841-1



Wasserlandung vorm Norderneyer Flugplatz. Im Hintergrund rechts ist der Flugzeugkran zu sehen, der die anderen Wasserflugzeuge auf den Haken nahm

Berlin. (105, I-19 auch „Flugsport“ Nr. 22 vom 31.10.1934 S.489)

Letzte Stunden auf dem Bodensee. Vorbereitungen für den Überführungsflug nach Travemünde. Mit dem DO-Flug-Motorboot ALTENRHEIN kommen Besatzung und Passagiere an Bord. Der „LUFT HANSA“ - Schriftzug von 1933 am Bug ist übermalt. (Dornier GmbH)

1934: 20. Oktober Weiterflug nach Wyk auf Föhr „...Unter der Führung

von Fliegerkommodore Friedrich Christiansen traf das Flugschiff DO-X am Sonnabendvormittag um 11 Uhr ganz unverhofft vor der Wyker Reede ein und landete glatt auf dem Wasser. Das Flugschiff befand sich bekanntlich auf dem Fluge von Norderney nach der Ostsee. Fiede Christiansen hat auf dem Weg dorthin einen Abstecher nach seiner Heimatstadt Wyk auf Föhr gemacht. Die Nachricht vom Eintreffen von DO-X im Wyker Hafen verbreitete sich in Windeseile und war bald auf der ganzen Insel be-

kannt. Das Schiff wurde zur Besichtigung freigegeben. Wie beim ersten Besuch in Wyk wurde die DO-X auch diesmal wieder von unzähligen Menschen besichtigt...“ (Sylter Zeitung vom 23.10.1934)

1936 kommt das Flugschiff letztendlich in das Deutsche Museum und im November 1944 zerfetzt eine Luftmine die DO-X an ihrem Standplatz in der Deutschen Luftfahrtsammlung am Lehrter Bahnhof in Berlin. Übrigens an der Stelle, wo heute das Bundeskanzleramt steht.