



Stadt Böblingen

Raum für Taten und Talente

**Günter Scholz**

# **Unsere Zukunft liegt in der Luft**

Der Böblinger Luftfahrtpionier

Dr. Hanns Klemm (1885-1961)



Beiträge zur Böblinger Geschichte 3

Unsere

Der Böblinger  
Dr. Hann

Günter



## Beiträge zur Böblinger Geschichte 3



Dr. Hanns Klemm (1885-1961)

## Einführung

### Unsere Zukunft liegt in der Luft

Der Böblinger Luftfahrtpionier  
Dr. Hanns Klemm (1885-1961)

### Günter Scholz

Stadt Böblingen

#### Der Autor

Dr. Günter Scholz, geboren 1940 in Plauen i.V., studierte Geschichte, Anglistik und Politik. Er war bis 2005 Leiter des Amtes für Kultur der Stadt Böblingen, hat das 1988 eröffnete Deutsche Bauernkriegsmuseum Böblingen aufgebaut und viele Sonderausstellungen durchgeführt. Wissenschaftliche Schwerpunkte sind Reformation, Bauernkrieg und Konfessionalisierung sowie die Industrie- und Technikgeschichte. Zu diesen Themen sind von ihm zahlreiche Veröffentlichungen erschienen.

Alle Rechte vorbehalten  
© Stadt Böblingen 2018

ISBN: 978-3-928754-63-7

## Einführung

Leben und Werk des Böblinger Luftfahrtpioniers und Ehrenbürgers Dr. Hanns Klemm haben mich während meiner fast 25jährigen Geschichts- und Museumsarbeit bei der Stadt Böblingen begleitet. Bereits am Anfang meiner Tätigkeit habe ich 1981 die Sonderausstellung „Dr. Hanns Klemm 1885-1961“ vorbereitet. 1985 folgte zum 100. Geburtstag von Klemm die Ausstellung „Böblingen gedenkt seiner Fliegertradition“. Nach Eröffnung des Museums Zehntscheuer war auch dort 1990 und 2000 der Erfinder des Leichtflugzeuges präsent. Dabei fand sogar die von der Stadt Böblingen erworbene Original-KL 25 mit ihrer Spannweite von 13 m Platz. Auch als Vorsitzender des Kulturvereins Museumsfreunde Böblingen e.V. habe ich regelmäßig mit Führungen, Vorträgen und Matineen an das Erbe von Klemm erinnert.

Ich hatte das Glück, noch viele Zeitzeugen der Böblinger Luftfahrtgeschichte persönlich kennen zu lernen: Hannsjürgen, Sohn des Firmengründers, sowie die Töchter Renate und Brigitte. Wertvolle Informationen verdanke ich auch ehemaligen Werksangehörigen des Leichtflugzeugbaus, die damals noch lebten und regelmäßige „Klemm-Treffen“ veranstalteten.

Der Erfinder und Unternehmer Klemm kommt vor allem auch selbst zu Wort, mit Auszügen aus seinen Rückblicken und Denkschriften. Wie groß die Begeisterung für seine Leichtflugzeuge war, dokumentieren Dankschreiben früherer Klemm-Fliegerinnen und -Flieger sowie Presseberichte der Zeit.

Für Unterstützung, besonders bei der Bildauswahl, danke ich Herrn Dr. Christoph Florian vom Stadtarchiv Böblingen, ebenso Herrn Peter Conzelmann, Leiter des Amtes für Kultur. Meiner Frau gilt Dank für die Erstellung und Lektorierung des Manuskripts. Die Böblinger Flugsportgruppe Hanns Klemm, die das Erbe des Luftfahrtpioniers pflegt, ermöglichte mir, die angenehmen Flugeigenschaften des Klemm-Leichtflugzeuges live zu erleben.

Ich freue mich, dass die kompakte Zusammenfassung meiner lang-jährigen Forschungen gerade in dem Jahr erscheint, in dem mir der Kulturpreis der Stadt Böblingen verliehen wird.

Böblingen, im Januar 2018

Dr. Günter Scholz

## Hanns Klemm - Der Weg zum Erfinder

In seiner Biografie von 1946 über den Industrieunternehmer Robert Bosch ist der Wirtschaftswissenschaftler und erste Bundespräsident Prof. Theodor Heuss (1884-1963) den Ursachen für den Aufschwung von Wirtschaft und Industrie in Württemberg nachgegangen. Er war überzeugt, dass „das Schwäbische aus einer Spannung zwischen spekulativer Phantasie und einer leicht pedantischen rechenhaften Genauigkeit lebt“, Eigenschaften, wie sie vor allem dem Pietismus zugeschrieben werden. Weiter beobachtete Heuss: „Geschick und Geduld des Bastlertums, des zähen Herumprobierens, des nachdenklichen Den-Dingen-auf-den-Grund-Gehens verband sich mit dem ausgreifenden Zug einzelner Männer, die, ohne dass ihnen ein beträchtlicher Kapitalgrund zur Verfügung stand, entschlossen waren, ihre Sache, an die sie glaubten, von deren Güte sie überzeugt waren, voranzubringen“. Tüftlertum, Zähigkeit, Beharrlichkeit, Risikobereitschaft und Unbeirrbarkeit – das alles trifft auch auf den Erfinder und Unternehmer Hanns Klemm zu.

Wie Theodor Heuss erlebte und erlitt Klemm eine Schicksalsepoche der deutschen Geschichte, vom Bismarckreich über die Weimarer Republik und die NS-Diktatur bis zu den Geburtsjahren der Bundesrepublik Deutschland. Sein Leben fiel in eine Zeit tiefgreifender wirtschaftlicher und sozialer Veränderungen sowie eines atemberaubenden technischen Aufbruchs. Bahnbrechende Erfindungen, wie des Verbrennungsmotors (1867), des Automobils (1886), des Flugzeugs (1894/ 1903) und des Zeppelin-Luftschiffs (1900) faszinierten Hanns Klemm. Er war Sohn des schwäbischen Küfermeisters und Weingärtners Karl Klemm und seiner Ehefrau Emma, geb. Schäfer. Geboren wurde er am 4. April 1885 in Stuttgart. Seine Vorfahren stammten wie der Flugpionier Ernst Heinkel aus dem Remstal.

Nach dem Abitur begann Klemm das Bauingenieur-Studium an der TH Stuttgart, das er mit dem Diplom abschloss. Schon bald machte er sich einen Namen im damals noch jungen Eisenbetonbau, u.a. mit Brückenbauten der Württembergischen Staatsbahn für die Linie



oben: Eisenbetonbau - Eisenbahn Schorndorf/Welzheim (1909)

unten: Eisenbetonbrücke Tübingen (1911/13)



Im Jahr 1917 übernahm er die Leitung des Versuchsbaus beim Luftschiffbau Zeppelin, Abteilung Dornier in Friedrichshafen. Als er sich in das neue Fachgebiet einarbeitete, sei ihm „schwumrig“ geworden, er-

Schorndorf-Welzheim, der Anlage der Bodensee-Uferstraße in Friedrichshafen und der Fundierung des königlichen Hoftheaters in Stuttgart. 1914 zog er als Freiwilliger in den Ersten Weltkrieg. Als er an der Ruhr erkrankte, wurde er bereits 1915 aus dem Wehrdienst entlassen und zum Hafenausbauamt der Kaiserlichen Werft in Danzig abkommandiert. Der Eisenbetonbau, dem sich Klemm mit Gespür für technische Innovation verschrieben hatte, leitete eine Revolution des Bauwesens ein, mit ungeahnten Möglichkeiten für die Architektur der Zukunft.

Doch das Bauwesen, das noch dazu im Krieg stagnierte, befriedigte Klemm auf Dauer nicht. Er suchte neue Herausforderungen. Schon früh erkannte er die Bedeutung des Flugzeugs als Verkehrsmittel von morgen. „Unsere Zukunft liegt in der Luft“, formulierte er bündig. Ohne Erfahrung in der Luftfahrt übernahm er im Hun-

inerte er sich später: „Denn dieses neue Gebiet war mir so völlig fremd, sogar in den verwendeten Bezeichnungen, in der sogenannten Fachsprache, dass ich mich als Leiter der Abteilung eigentlich als jüngster Lehrling fühlte“. Dass er den Schritt in unbekanntes Neuland in kürzester Zeit meisterte, unterstreicht sein souveränes Verhältnis zur Technik.

Von Dornier wechselte er noch im selben Jahr als Chefstatiker zu den Hansa-Brandenburg-Flugzeugwerken in Briest bei Brandenburg. Direktor war dort Ernst Heinkel, mit dem er zusammen studiert hatte. Erste Konstruktion von Klemm war die Heinkel WL 26, die im Luftkampf gegen England eingesetzt wurde. Klemm hatte inzwischen seine Frau Marlott geb. Seeger geheiratet. Das junge Paar aus dem Schwabenland lebte in Briest „stundenlang hinter pfui Teufel“ und erwartete Nachwuchs. Aber die angehende Mutter sträubte sich gegen eine Geburt in der Einsamkeit der Mark Brandenburg und sehnte sich in die württembergische Heimat zurück. Schon bald wurde ihr Wunsch erfüllt. Im April des letzten Kriegsjahres 1918 wurde ihr Mann, damals 33 Jahre alt, zum Chefkonstrukteur des Flugzeugbaus der Daimler-Motorenengesellschaft nach Sindelfingen berufen. In weniger als zwei Jahren hatte Klemm im Flugzeugbau rasant Karriere gemacht.

## Das Fliegen - ein uralter Traum der Menschheit

Seit Urzeiten waren die Menschen von der Sehnsucht erfüllt, sich den Vögeln gleich in die Lüfte zu schwingen. Nach der griechischen Sage habe Dädalus für sich und seinen Sohn Ikarus Flügel gefertigt. Auf der Flucht aus dem Labyrinth von Kreta sei Ikarus der Sonne zu nahe gekommen und ins Meer gestürzt – die Flügel wurden durch Wachs zusammengehalten. Zur Zeit der Renaissance führte Leonardo

da Vinci (1452-1519) Untersuchungen über den Vogel- und Menschenflug durch und konstruierte ein Fluggerät. 1809 wollte der Wiener Uhrmachermeister Jakob Degen im Prater mit einem durch Muskelkraft angetriebenen Flieger aus Bambus und Papier abheben. Ein frühes Beispiel für schwäbisches Tüftlertum war Albrecht Ludwig Berblinger, der „Schneider von Ulm“. Mit einem selbst gebauten Gleitflugzeug versuchte er vor einer großen Menschenmenge am 31. Mai 1811 über die Donau zu fliegen. Unter Hohn und Spott der Zuschauer fiel er jedoch ins Wasser. Max Eyth hat darüber seinen Roman „Der Schneider von Ulm“ geschrieben.

Erfolgreicher als solche Versuche mit Flugapparaten „schwerer als Luft“ waren die mit Vorrichtungen „leichter als Luft“. Mit der Erfindung des Heißluftballons „Mongolfière“ durch die Brüder Jacques-Etienne und Joseph-Michel Mongolfier begann 1783 am Vorabend der Französischen Revolution das „Fahren in der Luft“. Bahnbrechend wurde die Erfindung des lenkbaren Luftschiffs durch Ferdinand von Zeppelin. Im Jahr 1900 startete sein 128 m langes, von zwei Daimler-Motoren zu je 15 PS angetriebenes Luftschiff LZ 1.

Zum Wegbereiter der Luftfahrt mit dem Flugzeug wurde der Ingenieur Otto Lilienthal (1848-1896). 1889 erschien seine Studie „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst“. Seit 1891 führte er mit selbst konstruierten Gleitfliegern Flugversuche in der Umgebung von Berlin durch. Dabei erreichte er eine Weite von bis zu 250 m. 1896 ist er bei einem seiner Flugtests in den Rhinower Bergen im Havelland tödlich verunglückt. An Lilienthal knüpften die Brüder Orville und Wilbur Wright in den USA an. 1903 gelangen ihnen die ersten gesteuerten Motorflüge. Ihre Maschinen führten sie 1908 in Europa vor. Nach neueren Erkenntnissen soll allerdings bereits 1899 der deutsche Auswanderer Gustav Weißkopf in den USA einen Flug mit Dampfmotor unternommen haben. Noch vor dem Ersten Weltkrieg setzte eine rapide Entwicklung im Flugzeugbau ein. Seit 1909 entstanden in Deutschland Verkehrsflugplätze. Das Fliegen faszinierte die Menschen. Schon 1911 erwarb Melli Beese als erste Frau in Deutschland den Flugschein.

## Das Flugzeug als Kriegswaffe

Wie viele Errungenschaften der modernen Technik wurde auch das Flugzeug für Kriegszwecke missbraucht. Bereits 1909 hatte der italienische General Giulio Douhet prophezeit: „Der Himmel beginnt ein neuer Kampfplatz zu werden“. Im Ersten Weltkrieg wurde das Flugzeug zur Waffe. Aus dem Traum vom Fliegen war ein Alptraum geworden. Allein in Deutschland kamen fast 50 000 Flugzeuge zum Einsatz. Mit Kameras ausgestattet, ermöglichten sie Aufklärung und Erkundung. Ausgerüstet mit Maschinengewehren, dienten sie dem Luftkampf gegen den Feind. Bestückt mit Spreng- und Brandbomben, verbreiteten sie Schrecken und Panik aus der Luft. Um die Kampfkraft zu steigern, wurden die Flugzeuge in unerbittlichem Wettstreit der Kriegsmächte immer schneller und die Motoren immer stärker. Durch neue Bordwaffen und Verwendung von Metall wurden sie zunehmend schwerer. Die Ökonomie spielte kaum eine Rolle, Ökologie erst recht nicht.



Böblingen Anfang 20. Jahrhundert

## 1915: Der Böblinger Militärflugplatz bringt Verderben und Tod

Das Flugzeug als Kriegswaffe – ein militärisches Vorauskommando suchte im Frühjahr 1915 den Standort für einen Militärflugplatz in der Nähe von Stuttgart. Die Wahl fiel auf das freie Feld zwischen Böblingen und Sindelfingen. Nach einer längeren Trockenperiode präsentierte sich das Gelände vorteilhaft. In Wirklichkeit war es ein Feucht- und Sumpfgebiet. Die Entwässerung bereitete später erhebliche Probleme.

Am 16. August 1915 wurde der Militärflugplatz mit Böllerschüssen und Glockengeläut feierlich eingeweiht. In Böblingen wurde die „Fliegerersatzabteilung Nr. 10“ (Fea 10) einquartiert, ursprünglich ein preußischer Verband, welcher der württembergischen Militärhoheit unterstellt war. Bis Kriegsende wuchs die Fea 10 auf 3500 Mann an. Sie brachte Leben in die Kleinstadt mit gerade einmal 5000 Einwohnern: „Abends wird es recht lebendig. Während ein Teil Offiziere und Soldaten durch die Straßen spaziert und von der Einwohnerschaft, namentlich dem weiblichen Teil, sich bewundern lässt, füllt der andere Teil die Gasthäuser und Stammlokale“ (Georg Wacker, Kriegserinnerungen). Das rief Stirnrunzeln im sittenstrengen pietistischen Böblingen hervor.

In der euphorischen Siegeslaune der Deutschen bei Kriegsbeginn ahnte noch kaum jemand, wie viele Opfer der Luftkrieg in den folgenden Jahren fordern würde. Doch schon bald verdüsterte sich die Stimmung. Der Böblinger Chronist Georg Wacker beklagte 1916: „Der hastige Schul- und Lernbetrieb hat gehäufte Unglücksfälle zur Folge“. Über das letzte Kriegsjahr 1918 berichtete er: „Die Abstürze mehren sich leider in ganz erschreckender Weise. Im Monat Januar vergeht keine Woche, in der nicht ein Flugzeug stürzt und jedes Mal dabei ein oder zwei junge, wagemutige Menschen ums Leben kommen ... Am 16. August lagen nicht weniger als sieben Leichen verunglückter Führer und Beobachter in der Leichenhalle ... Am Abend desselbigen Tages

stießen sogar zwei Flugzeuge zusammen. Das Schrecklichste scheint uns der Absturz über dem Wald zu sein, wenn das Flugzeug mit den angeschnallten Insassen im Geäst der Tannen hängen bleibt“. In Böblingen wurden die Kriegsstaffeln für die Kämpfe an der Front zusammen gestellt, mit Flugzeugen, Autos und Hilfsmannschaften.

Mit der Errichtung des Flugplatzes hatten die Böblinger Stadtväter die Hoffnung auf wirtschaftlichen Aufschwung verbunden. Den gab es allerdings nicht für ihre Stadt, sondern für die Rivalin Sindelfingen. Dort hatte sich schon 1915 die Daimler-Motoren-Gesellschaft niedergelassen – eine nachhaltige Weichenstellung für den Wirtschaftsstandort Sindelfingen. Die Firma war 1890 in Cannstatt gegründet worden. 1904 zog sie nach Untertürkheim um. Neben Verbrennungsmotoren produzierte sie zunehmend Automobile, besonders auch Lastwagen. Im Ersten Weltkrieg nahm sie 1915 den Flugzeugbau auf und entwickelte einen 160 PS-Motor für Kriegsflugzeuge. Das Werk zählte Anfang 1917 ca. 220, ein Jahr später bereits 1900 Beschäftigte. Im letzten Kriegsjahr 1918 wuchs die Belegschaft sprunghaft bis auf 5600 an. Als Chefkonstrukteur des Daimler-Flugzeugbaus entwarf Hanns Klemm das einsitzige Jagdflugzeug Daimler L 11 und das zweisitzige Beobachtungsflugzeug L 14. Die L 11 war über 200 km/h schnell und erreichte eine Höhe von 9000 m. Die beiden Hochdecker gingen allerdings nicht mehr in Serienproduktion.

Das „Immer schneller und immer höher“ der Kriegsfliegerei hatte schlimme Folgen. Klemm wurde Zeuge der schrecklichen Unglücksfälle. Junge waghalsige Piloten, nur ungenügend ausgebildet, verloren die Kontrolle über ihre Flugzeuge. Für seine Leichtflugzeuge lernte der Luftfahrtpionier später daraus. Sie mussten einfach zu bedienen sein. Sorgfältige Pilotenausbildung war unerlässlich.

## Vom Krieg zum Frieden

Die Niederlage von 1918 brachte das Aus für den Militärflugplatz. Die Maschinen wurden von den Siegern beschlagnahmt, die Betriebsanlagen demontiert und ein Teil der Gebäude abgebrochen. Der Ver-



Karosseriebau Daimler-Motoren-gesellschaft, Sindelfingen

sailler Vertrag von 1919 verbot den Bau von Motorflugzeugen in Deutschland. Nur Gleit- und Segelflugzeuge waren erlaubt. Notgedrungen wollte Klemm in seinen Beruf als Bauingenieur zurückkehren. Aber Daimler war nicht bereit, auf einen seiner besten Mitarbeiter zu verzichten und übertrug ihm die Leitung des Automobil-Karosseriebaus. Zum zweiten Mal betrat Klemm technisches Neuland. Doch auch diesmal arbeitete er sich rasch ein. Im Winter 1918/19 legte er der Direktion in Untertürkheim eine Denkschrift vor. Zukunftsweisend verlangte er darin die Umstellung der Autoproduktion von der handwerklichen Fertigung zur Serienherstellung. Durch seine aerodynamischen Versuche mit Rennwagen wurde er zu einem der Väter der Stromlinienform im Autobau.

Doch die Leidenschaft fürs Fliegen ließ Klemm auch nach dem verlorenen Weltkrieg nicht los. Aufmerksam verfolgte er die frühen Erfolge des motorlosen Segelflugs an den Hängen der Rhön. In seinem autobiografischen Rückblick „Böblinger Fliegertradition“ erinnerte er sich später: „Meine flugtechnische Weiterentwicklung setzte damals nur ganz leise und zögernd ein. In den Wochen und Monaten der für mich ungemein anstrengenden Einführungszeit in den Karosseriebau, in den

Monaten des Spätherbstes und Winters 1918/19 kam ich jeden Abend todmüde vom Geschäft nach Hause und wollte von nichts mehr wissen. Und doch geisterte der Gedanke an die Fliegerei mir immer noch im Kopf herum. So nahm ich trotz aller Müdigkeit ... meine früheren Flugzeugzeichnungen zur Hand und studierte in ihnen bis in die späten Nachtstunden. Schließlich auch nahm ich mein kleines Reißbrett vor, und machte darauf Skizze um Skizze und Berechnungen. So ... entstand in den Nachtstunden meine Leichtflugzeugidee“. Aus der Idee wurde Wirklichkeit: „Und jetzt entstand nach den vielen kleinen Entwürfen auf meinem großen Reißbrett die Gestaltung eines Flugzeugs in klaren Formen; es wurde die Grundzeichnung meines ersten Leichtflugzeuges der Type L 15“. Ausgestattet wurde sie mit einem Motorradmotor mit ganzen 7,5 PS. Alles ging zunächst heimlich vonstatten, denn der Motorflug war verboten. Im Spätsommer 1919 war die L 15 fertiggestellt. Doch beim ersten Testflug kam es zur Katastrophe: „Auf dem durch die Traktoren sehr durchwühlten Daimler-Flugplatz brach beim Startrollen das wohl etwas zu leichte Fahrgestell, wobei auch Rumpf und Tragflächen ziemlich ramponiert wurden. Dies nun aber bedeutete dazumal das Ende meiner erst wieder flügge gewordenen fliegerischen Hoffnungen“, erinnerte sich Klemm an das Debakel.

Von der Daimler-Firmenleitung erhielt er eine kräftige Rüge, aber er gab nicht auf. Er reiste in die Rhön und war von den Erfolgen der Segelflieger begeistert: „Hier war nun endlich unter dem Zwang der Not der Weg beschritten, den die Natur direkt uns wies – 350 Meter Höhe mit einem Fluggewicht von etwa 200 Kilogramm erreicht, bedeuten ein Energiepotential von 70 000 mkg, das der Natur ohne Arbeitsaufwand abgewonnen wurde.“ Beim Rhönwettbewerb lernte er den Stuttgarter Segelflieger Martin Schrenk kennen, der sein Mitarbeiter wurde.

## Die Geburt des Leichtflugzeugs

Im September 1922 entwickelte Klemm in einer Denkschrift an die Daimler-Direktion seine Vision des Leichtflugzeugs der Zukunft. Es

unterscheidet sich grundlegend vom Militärflugzeug. Selbstkritisch blickte er auf die Fehlentwicklung des Flugzeugs im Krieg mit permanenter Leistungssteigerung zurück, an der er bei Hansa-Brandenburg und Daimler maßgeblich mitgewirkt hatte: „Dem kritisch Nachprüfenden ... ist und war es erkennbar, dass die Entwicklung des Flugzeugs während des Krieges auf Seitenwege geraten war, die, für Kriegsbedürfnisse eingestellt, vielleicht richtig eingeschlagen waren, für die friedliche Verwendung des Flugzeugs aber Abwege bedeuteten. Der Zwang der Kriegserfordernisse, ein immer sich steigender Machtkampf buchstäblich auf Leben und Tod, haben die Entwicklung des Flugzeugs auf Bahnen getrieben, die immer weiter von dem Ziel abführten, das sonst über allem technischen Schaffen steht, das möglichster Ökonomie. Die Missachtung aber der Kräfteökonomie ist der Hemmschuh jeder technischen und wirtschaftlichen Weiterentwicklung und damit der allgemeinen Verbreitung des Flugzeugs als Verkehrsmittel“.

Die Denkschrift überzeugte den Aufsichtsrat von Daimler, und Klemm konnte seine Flugversuche wieder aufnehmen. Das Wrack der L 15 wurde instand gesetzt. Von Martin Schrenk wurde es zunächst als Segelflugzeug erprobt, danach mit einem 12,5 PS Harley-Davidson-Motor ausgerüstet. Ab Ende 1922 wurde die verbesserte L 15 auf dem stillgelegten Böblinger Flugplatz eingeflogen. Es folgten Über-



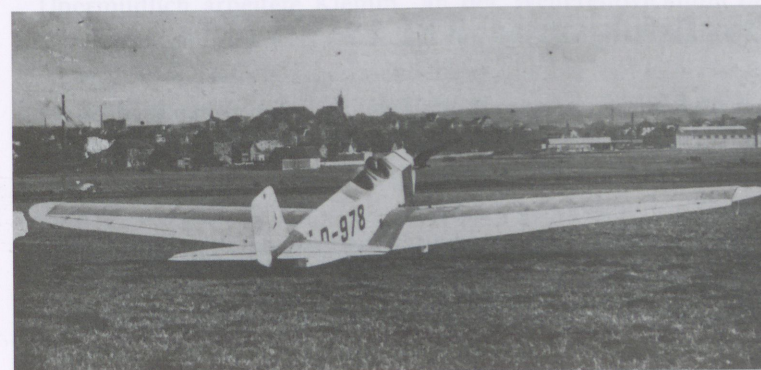
Erprobung der L 15 als Segelflugzeug (1922/ 23)

landflüge nach Untertürkheim und zum Cannstatter Wasen. Im März 1924 stellte die L 15 einen ersten Rekord auf: sie flog mit zwei Personen in zwei Stunden von Böblingen nach Bensheim.

Die L 15 wurde zum Prototyp aller Klemm-Leichtflugzeuge. Leitidee ihres Erfinders war, wie in der Denkschrift von 1922 dargelegt, die größtmögliche Ökonomie der Kräfte. Dem diente die Leichtbauweise unter Verwendung von Holz und Leinwand, die das Gewicht auf 276 kg reduzierte. Der Motor hatte die PS-Zahl eines Motorrades, der Treibstoffverbrauch lag unter sechs Liter pro 100 km. So war das Fliegen kostengünstig und umweltfreundlich. Trotzdem wurde eine Geschwindigkeit von 75 km/h erreicht.

## Das Volksflugzeug

Mit der Entwicklung der L 20 erlangte das Leichtflugzeug Serienreife. Die L 15 war noch ein Hochdecker, jetzt wechselte Klemm zum Tiefdecker. Dies blieb seitdem sein Bauprinzip. Vorteilhaft war dabei der niedrige Schwerpunkt des Flugzeugs. Die tiefliegenden Flügel gaben dem Piloten bessere Sicht bei der Landung. Markant für die L 20 war die Spannweite von 13 m, die auch bei der L 25 beibehalten wurde. Bestückt wurde die L 20 mit einem von Ferdinand Porsche ei-



Die L 20 – Grundmodell aller späteren Klemm-Flugzeuge

gens konstruierten Zweizylinder-Boxer-Motor. Porsche war damals Chef des Daimler-Konstruktionsbüros in Untertürkheim. Von der L 20 wurden über 200 Stück gebaut. Sie begründete den Ruf der Klemm- Flugzeuge. Ihre Erfolgsgeschichte bestätigte die Vision des Luftfahrtpioniers: „ Dem Luftverkehr gehört die Zukunft – nicht nur dem Großflugzeug, sondern auch dem Privatflugzeug als Flugzeug für jedermann, als Volksflugzeug“. Die L 20 war dafür bestens geeignet. Mit einem Fluggewicht von nur 450 kg bei einer Besetzung mit zwei Personen, einer im Vergleich zur L 15 deutlich höheren Geschwindigkeit von 105 km/ h und einer Reichweite von fast 500 km.

Fliegen war bis dahin ein Abenteuer und viele scheuten das Risiko. Doch die Klemm mit ihrer hohen Stabilität, sanften Gleitfähigkeit und geringen Landegeschwindigkeit machte das Fliegen auch für ängstliche Naturen zum Erlebnis. Hinzu kam die leichte Handhabung. Zum Starten und Landen genügte eine kurze Strecke, sogar von holprigem Untergrund hob die Klemm mühelos ab. Im Unterhalt war sie sparsam. 1927 betrug der Kaufpreis 8500 RM, erschwinglich nur für eine betuchte Elite, aber keineswegs für breitere Kreise, wie von Klemm erhofft. Die Flügel konnten beim Bodentransport auf 1,5 m Breite zusammengeklappt werden. Das gute Stück fand Platz in einem Schuppen oder Garage.

## Das Erfolgsmodell KL 25

Zum Klassiker wurde seit 1927 die L 25. Sie unterschied sich äußerlich nur wenig von der L 20. Technisch aber war die L 25 eine komplette Neukonstruktion. Die Flügelfläche wuchs auf 20 m<sup>2</sup> an. Der Rumpf war vollständig mit Sperrholz beplankt. Ausgerüstet war sie mit einem 40 PS Salmson-Motor. 1929 kam eine Variante mit einem 60 PS Hirth-Motor hinzu, die Höchstgeschwindigkeit steigerte sich auf 130 km. Von der L 25 wurden über 1000 Stück produziert.

Die L 20 und L 25 machten das Motorsport-Fliegen populär. Mit ihren zwei hintereinander liegenden Sitzen eigneten sie sich für Schu-



Klemm KL 25

lungszwecke. Beliebt waren sie auch für die Luftreklame, für die Personenbeförderung zu den Nordseeinseln und für Kurierdienste. 1931/32 kamen mit der KL 31 und der KL 32 vier- und dreisitzige Kabinenflugzeuge auf den Markt. Sie erschlossen neue Käuferschichten. Geschäftsleute, Filmstars und Politiker konnten, ohne dem Wetter ausgesetzt zu sein, auf eilige Luftreise gehen. Die Passagiere mussten sich nicht mehr in die Lederkluft zwängen. Damen konnten mit Kostüm und Hut an Bord gehen, Herren in modischen Knickerbocker-Anzügen. Die KL 36 von 1934/36 hatte vier Plätze und war 250 km/h schnell.

Unermüdlich arbeitete Klemm an der Weiterentwicklung des Leichtflugzeugs. Er entwarf unzählige Versuchstypen, die nie in Produktion gingen. Ständig experimentierte er mit den Motoren, die anfangs anfällig waren und zu Notlandungen zwangen. Probleme gab es bei der Holzverleimung. 1936 verbesserte er sie mit dem „Klemm-Leim“. Die Beimischung von gemahlenem Bakelit-Kunststoff ermöglichte eine haltbare Verfestigung der Holzbauteile. Mit der 1938/39 eingeführten Halbschalenbauweise reduzierte er den Aufwand bei der Fertigung der Flugzeugrümpfe. Den Ideenreichtum des Luftfahrtpioniers belegen eindrucksvoll die Patente, die ihm in dichter Folge zuerkannt wurden. Im Alter von 52 Jahren promovierte er überdies an der TH Stuttgart zum Dr. Ing.

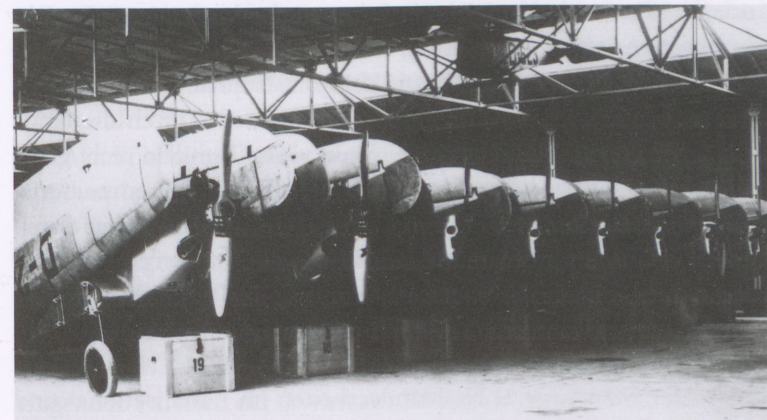
Beim Deutschen Rundflug von 1925 errang das Klemm-Team zahlreiche Preise. Da beim Wettbewerb nur Flugzeuge ab 40 PS zugelassen waren, ging Klemm mit der L 21 an den Start, die er mit zwei Mercedes-Motoren zu je 20 PS ausgestattet hatte. Ungeachtet des Erfolgs ließ das Interesse von Daimler, noch bevor die Fusion mit Benz im Juni 1926 offiziell besiegelt wurde, an der Fliegerei spürbar nach. Da kam für Klemm im Frühjahr 1926 das verlockende Angebot gerade richtig, den Karosseriebau der Firma Horch in Zwickau zu übernehmen, mit der Zusage, seinen Flugzeugbau fortzuführen. Doch seine Frau Marlott sträubte sich, in das „scheußliche Fabriknest“ in Sachsen zu ziehen. Dabei war sie mit seiner Arbeit eng verbunden und gab Zuspruch. Wenn ihr Mann bis in die Nacht hinein arbeitete, blieb sie oft wach. Klemm wurde dem Schwabenland erhalten. Er schlug der Daimler-Benz AG vor, den ungeliebten Flugzeugbau aus der Firma auszugliedern und ihn auf eigene Rechnung zu übernehmen. Daimler stimmte zu, Klemm blieb in beruflicher Doppelbelastung bis 1928 weiter technischer Direktor des Karosseriebaus in Sindelfingen.

## Die Gründung der Firma - mutiger Schritt in schwerer Zeit

Am 15. Dezember 1926 gründete er seine eigene Firma „Leichtflugzeugbau Klemm“ in Böblingen. Das geringe symbolische Startkapital steuerte seine Frau aus ihren Ersparnissen bei. Dass Klemm den Firmensitz nach Böblingen legte, sah man in Sindelfingen nicht gern. Stadtschultheiß Hörmann kommentierte spitz: „Er hat sich in Böblingen niedergelassen, wir weinen keine Träne nach“. Böblingen bot günstige Rahmenbedingungen. Die Stadt war seit 1925 Sitz des Landesflughafens „Stuttgart-Böblingen“ für Württemberg. Sie wurde seitdem „Tor zur Welt“. Dass sie sich im Wettbewerb um dessen Standort durchsetzen konnte, war nicht zuletzt dem Engagement ihres Bürgermeisters Georg Kraut zu verdanken. Nachdrücklich hatte er sich für

den Erhalt des Militärflugplatzes eingesetzt. Später erinnerte er sich: „Wir wehrten uns daher mit allen Mitteln gegen die beabsichtigte Zerstückelung des Flugplatzes, und dank der großen Unterstützung durch das Landesfinanzamt Stuttgart ... konnten alle Anschläge auf den Flugplatz vereitelt werden“. Vorausschauend beteiligte sich die Stadt Böblingen am Aufbau der Infrastruktur des Flughafens. Mit städtischer Finanzhilfe entstanden die ersten Flugzeughallen: „Dass der Gemeinderat sich hierzu entschloss, ist ein Beweis für seine fortschrittliche Gesinnung und seines unbeirraren Glaubens an die Zukunft des deutschen Luftverkehrs“, lobte Kraut den Weitblick der Stadtväter.

Anfang 1927 erhielt die junge Firma einen unerwarteten Geldsegen von 100 000 RM. Die Flugzeugindustrie hatte im Verstoß gegen den Versailler-Vertrag bis dato vom Reich schwarze Aufträge bekommen. Als das bekannt wurde, erhielt sie eine einmalige Abfindung, um den Übergang in legale Bahnen zu erleichtern. Davon profitierte auch die eben erst gegründete Firma Klemm. Durch Aufbaudarlehen des Landes Württemberg in Höhe von 100 000 RM und der Stadt Böblingen von 80 000 RM wurde das Kapital weiter aufgestockt. Die Belegschaft bestand anfangs aus ganzen acht Mann. Als Büro diente das in Holzbau erstellte erste „Empfangsgebäude“ des Landesflughafens. Nach



Versandbereite Klemm-Flugzeuge in der großen Halle Böblingen

dem Umzug in die repräsentative Abfertigungsanlage von 1928 im Stil der neuen Sachlichkeit war es frei geworden. Das kleine Holzhaus mit ganz eigenem Charme wurde inzwischen saniert. Als Werkstatt und Lager diente eine leer stehende Halle der Fea 10. An der Calwer Straße entstand 1931 die große Halle für Klemm-Flugzeuge. Zum Werk I am Rand des Landesflughafens kam 1934 das Werk II, dessen Gebäude zuvor von der Firma Contessa-Nettel genutzt wurde. 1939 kaufte Klemm den Contessa-Komplex. Nach dem Zweiten Weltkrieg zog dort die IBM ein.

Die Firmengründung war ein mutiger Schritt in eine ungewisse Zukunft. Nach der Inflation von 1923 hatte sich die Wirtschaft zwar allmählich erholt, aber Geld blieb knapp. Für Luxuserzeugnisse wie die Klemm-Flugzeuge waren dem Markt im Inland enge Grenzen gesetzt. Zudem endete der Wirtschaftsaufschwung abrupt mit der Weltwirtschaftskrise von 1929. Viele Betriebe kämpften ums Überleben.

## Aufschwung trotz Wirtschaftskrise

Doch Klemm konnte sich behaupten, vor allem auch dank der starken Exportorientierung. 1932 ging fast die Hälfte der Produktion ins Ausland. Wie desolat die Wirtschaftslage war, geht aus einem Bericht von Bürgermeister Kraut Anfang 1931 an den Gemeinderat hervor: „Die Erwerbslosigkeit ist heuer zur Zeit katastrophal. Wir haben hier über 400 Erwerbslose und Krisenunterstützte ... Durch die lange Dauer der Erwerbslosigkeit ist die Not in vielen Familien recht groß. Die Stadt tut, was sie kann, es wurden Kartoffeln und Brennmaterial abgegeben ... Eine Linderung der bestehenden Not kann aber durch solche Gaben ... nicht herbeigeführt werden, sie wirken eben wie ein Wassertropfen, der auf einen heißen Stein fällt. Überhaupt kann die Arbeitslosigkeit nicht durch die Gewährung von Unterstützung gelöst werden, sondern nur durch die Beschaffung von Arbeit“. Deshalb beschloss der Gemeinderat Notstandsarbeiten im Kanalisations- und Straßenbau, finanziert durch Darlehen. Die Schuldenlast wuchs auf

1,4 Millionen Reichsmark. Dennoch, so der schwache Lichtblick des Bürgermeisters, sei die Böblinger Industrie „mit Rücksicht auf die heutige Wirtschaftslage noch zufriedenstellend beschäftigt“.

Zu verdanken war das vor allem dem Leichtflugzeugbau Klemm. Er gab der Böblinger Industrie einen kräftigen Innovationsschub. Sie bestand bis dahin aus einer Reihe von Traditionsunternehmen. Im Adressbuch von 1931 sind u.a. genannt: die Mechanische Trikotweberei Ludwig Maier & Co, die Wirkwarenfabrik Lenz & Co., die Schuhfabriken Wanner und Hoch, die Möbelfabrik Renz, die Chemische Fabrik Bonz und Sohn, die Metallgießerei Karl Leibfried, die Dampfziegelei Köpff, die Spielwarenfabrik Kindler und Briel sowie die Schönbuchbrauerei Dinkelaker. Rasch überholte Klemm die Trikotfabrik Maier & Co, das bis dahin größte Unternehmen in der Stadt. Es war durch den Hautana-Büstenhalter international bekannt geworden, für den es mit dem Slogan warb „Frauensönheit ist Frauenmacht“. 1939 betrug die Belegschaft von Klemm ca. 800 und war damit größter Industriebetrieb von Böblingen. 1928 entstand in den USA der Lizenzbetrieb Klemm-Aero-Marine Corporation. Nach einem Testflug hatte sich dort Charles Lindbergh, der als erster den Atlantik mit dem Flugzeug überquerte, für die Klemm begeistert. Zeitweilig gab es einen Tochterbetrieb in Großbritannien.

Der Wirtschaftsaufschwung von Böblingen durch den Landesflughafen und den Leichtflugzeugbau spiegelt sich in der Zunahme der Einwohnerzahl wider. Sie lag 1925 bei 7 200; bis 1933 stieg sie auf fast 8 000 und 1939 auf über 12 000 an. Die Innovationen von Klemm öffneten in Böblingen das Tor zur modernen Technik. Während die Textilindustrie, die bis dahin die Wirtschaft prägte, auch schon damals unter Konkurrenz und Preisdruck litt, fertigte der Flugzeugbauer konkurrenzlos gewinnbringende Zukunftsprodukte.

Seine Erfolgsgeschichte begann in politisch unruhigen Zeiten. Bei der Wahl zur Nationalversammlung von 1919 entschieden sich die Böblinger Wählerinnen und Wähler mit 78 % deutlich für die staatstragenden Parteien der „Weimarer Koalition“. Bei der Reichstagswahl von 1920 verlor sie aber mit nur noch 32 % die Mehrheit. Die Parteien

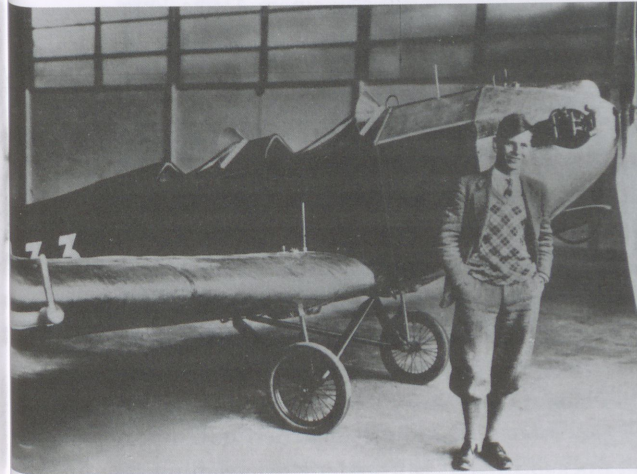
am linken und rechten Rand gewannen an Macht und Einfluss. Sie lehnten die parlamentarische Demokratie ab. 1924 bis 1929 waren einigermaßen stabile Jahre. Seit der Weltwirtschaftskrise vom Oktober 1929 aber nahm die NSDAP sprunghaft zu, von knapp 3 % bei den Reichstagswahlen 1928 auf 14 % 1930, 37 % im Juli 1932 und fast 50 % bei den schon nicht mehr freien Wahlen vom 5. März 1933. Ausschreitungen und Gewalt von rechts und links nahmen auch in Böblingen zu. Am 23. Juli 1932 kam es in der „Böblinger Seeschlacht“ zu Zusammenstößen zwischen Nationalsozialisten und Kommunisten mit Schwerverletzten. Nach der Machtübernahme Hitlers von 1933 legte sich ein dunkler Schatten von Unrecht und Gewalt über das Land.

## Spektakuläre Rekordflüge

Die Klemm-Flugzeuge trugen den Namen unserer Stadt in die Welt hinaus. Sie machten den Motorsportflug rasch populär. Sportfliegen wurde gleichgesetzt mit Klemmfliegen: „Das Klemm-Flugzeug ist der Flugzeugtyp, der dem deutschen Sportflieger am nächsten steht“ (Karl Seyboth, 1936). Die Medien berichteten ausführlich über grandiose Klemm-Erfolge. Beim deutschen Rundflug 1925 gingen erste Preise an Klemm. Viel beachtet wurde 1926 die erste Überquerung der Alpen durch Hans Guritzer und Werner von Langsdorff. 1927 bekamen Klemm-Flieger in Brüssel, Zürich, Kopenhagen und Köln Auszeichnungen. 1928 bis 1933 wurde die begehrte Siegestrophäe des Hindenburg-Pokals alljährlich für Klemm-Rekordflüge verliehen. Dem Reichspräsidenten war Klemm bereits 1926 persönlich begegnet. Als in der Nähe von Bad Mergentheim Manöver im Beisein von Hindenburg stattfanden, schickte Klemm kurz entschlossen eine L 20 dorthin, seine Frau und er reisten im Auto nach. Klemm erhielt vom Staatsoberhaupt einen Handschlag – in Böblingen machte das die Runde.

Die Welt aufhorchen ließ der Rekordflug, zu dem im August 1928 der 22jährige Freiherr Friedrich Karl von König-Warthausen aufbrach. Mit seiner L 20 „Kamerad“ flog er über Moskau, Teheran und

Kalkutta nach Bangkok. Von dort ging es per Schiff über Japan nach San Francisco. Nach Überquerung des amerikanischen Kontinents endete der Flug um die Welt im September 1929 in New York. Mit



Freiherr Friedrich Karl von König-Warthausen mit seiner L 20

seiner L 20 hatte der junge Sportflieger 36 000 km zurückgelegt.

Seine atemberaubenden Erlebnisse schilderte er in seinem Buch „Mit 20 PS und Leuchtpistole“.

Spektakulär waren ebenso die Fernflüge in Europa und Nordamerika, bei denen Wolf Hirth 1929/31 eine Strecke von

24 000 km bewältigte. Von der Luft aus erlebte er Natur und Umwelt in gänzlich neuer Perspektive: „Das schönste aber ist gerade das Niedrigfliegen, wo man etwas von dem mitbekommt, was auf der Erde unten zu sehen und zu beobachten ist. Es ist kein Witz, wenn ich erzähle, dass ich mehrmals Personen in der Landschaft unten anrief und nach dem richtigen Weg fragte. Das erste Mal geschah das auf dem Weg von Stuttgart nach Paris, als ich an den Rhein kam. Ich schrie lediglich in fragendem Ton ‚Straßburg‘ hinunter, und sofort deutete der Bauer, den ich angerufen hatte, rheinaufwärts. Ich wusste also, wohin ich zu fliegen hatte, um meine vorgeschriebene Zolllandung zu machen. Das zweite Mal war es in Italien, wo ich entlang einer Autostraße flog, aber nicht sicher wusste, ob es die richtige war. Ich schrie deshalb aus zehn Metern Höhe einen Autofahrer an, der unten an seinem Wagen etwas reparierte, und brüllte wieder nur das eine Wort ‚Milano ?‘ Sofort

zeigte er mir, dass die Richtung, in der ich flog, die richtige war ... Das Luftwandern ist etwas einzigartig Schönes und in vielfacher Beziehung eindrucksvoller als das Autofahren“.

1933 startete Karl Schwabe von München aus zu einem Afrika-Flug, der ihn bis nach Kapstadt führte. Zwischenstation machte er in Oasen. Beim Flug testete Schwabe die Tauglichkeit seines KL 32- Kabinenflugzeugs für Tourismus-Zwecke. Der Ruf der Klemm drang sogar bis nach China. Dorthin war der Pilot Sung Tung Kang von Deutschland in 130 Stunden mit einer L 26 geflogen und wurde wie ein Held gefeiert.

## Kühne Luftakrobaten

Klemm-Flugzeuge spielten schon bald eine „Filmrolle“, z.B. in „Stürme über dem Montblanc“ (1931) und „SOS Eisberg“ (1932) mit Ernst Udet als Kunstflieger. Ostern 1933 zeigte er in Berlin-Tempelhof „Luftclownerie mit Bocksprüngen“. Mit seiner eigens dafür präparierten KL 25 löste er als „fliegender Professor“ Lachstürme aus. Den Zuschauern stockte der Atem, als er mit der Tragfläche am Boden entlang schrammte bis die Funken flogen. Udet schreckte vor nichts zurück: Zielsicher hob er mit den Flügeln Taschentücher von der Rollbahn auf. Tollkühn flog er in München unter den Brückenbogen der Isar und in Schräglage zwischen den Türmen der Frauenkirche hindurch. Sogar auf der Zugspitze landete er. Seine Tierexpeditionen nach Afrika und in die Arktis unternahm er ebenfalls mit der Klemm. Der Luftakrobat Fritz Schindler machte waghalsige Übungen an der Turnstange seiner Klemm und stieg vom fahrenden Auto ins Flugzeug um. Ein Klemm-Fan der ersten Stunde war Anton Riediger. Als Privatkunde kaufte er sich 1926 eine L 20. Er flog sie in Albstadt-Ebingen ein und führte sie auf Wunsch von Klemm auch im Ausland vor. Mit einer KL 25 gelang ihm 1930 die erste Landung auf dem Feldberg im Winter. Der Sportfliegerei blieb er sein Leben lang treu. Es endete 1959 mit einem tragischen Absturz nahe dem Flugplatz Klippeneck.

## Auch die Frauen gehen in die Luft



Frauen fliegen – von links: Elly Beinhorn, Liesel Bach und Thea Rasche

Die Leidenschaft fürs Fliegen entdeckten jetzt auch Frauen. Bei ihrem Flug um die Welt 1932 legte Elly Beinhorn 37 000 km zurück. Von ihrer Klemm war sie begeistert. „Die L 26 V a hat auf dem ganzen Flug mir kaum irgendwelche große Arbeit gemacht, vielmehr konnte ich mich stets auf die robuste und kräftige Bau-Ausführung und Konstruktion fest verlassen ... Die Klemm ist das ideale Reiseflugzeug, weil es bequem und sicher ist“. Liesel Bach gewann 1934 bei der Damen-Kunstflug-Weltmeisterschaft in Paris mit einer KL 28. Sie schwärmte: „Die hervorragenden aerodynamischen Eigenschaften (verleihen) eine solche Liebe zum Fliegen, dass ich mit wahrer Begeisterung sämtliche Kunstflugfiguren ohne Bedenken ausführe. Lange Rückenflüge und Loopings nach unten, bei denen Geschwindigkeiten bis zu 250 km/ h und mehr auftreten, gehen fabelhaft“.

## Die Klemm-Fliegerschule

Zur Erfolgsgeschichte von Klemm trug die hervorragende Ausbildung der Pilotinnen und Piloten bei. Bereits 1926 entstand die

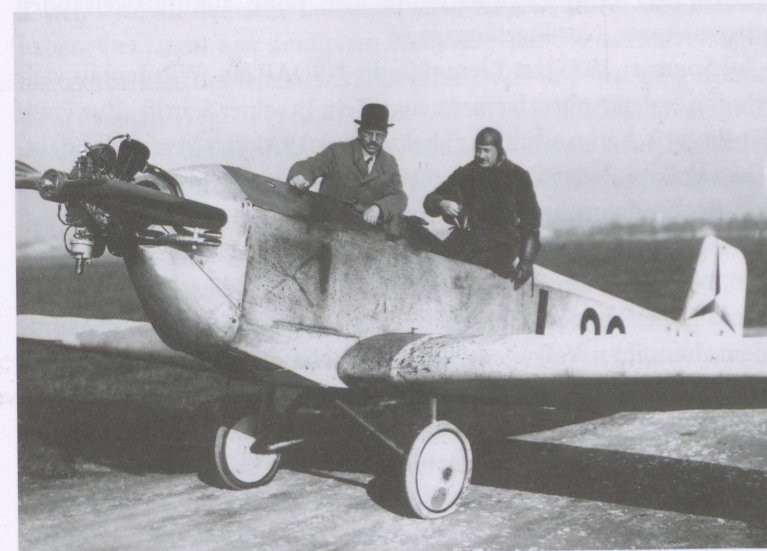
Klemm-Werksfliegerschule. Die Lernziele waren anspruchsvoll: „Eingehende Sachkenntnis über Bau- und Wirkungsweise von Flugzeug und Motor sind die selbstverständlichen Voraussetzungen für einen ‚richtigen Flieger‘. Dies zu werden, hilft keine Theorie, sondern nur die Praxis in Leben und in der Praxis: aus der Praxis für die Praxis!“ (Aus den Leitsätzen für die Klemm-Fliegerschule 1929). Auch der deutsche Luftfahrtverband und andere Fliegergruppen bevorzugten das Leichtflugzeug für die Schulung. Freiherr von König-Warthausen, Elly Beinhorn, Liesel Bach, Wolf Hirth und viele andere wurden auf Klemm-Maschinen sorgfältig ausgebildet. Trotzdem blieben Abstürze nicht aus. Chefpilot Helmut Kalkstein verlor 1939 bei einem Erstflug mit der KL 107 nach einem Tragflächenbruch das Leben. Besonders riskant war die Luftakrobatik. 1930 ereignete sich dabei auf dem Böblinger Flugplatz ein schweres Unglück, an dem eine KL 26 beteiligt war. Der waghalsige Flugkünstler Fritz Schindler wollte von einem Flugzeug mit einer Leiter in ein anderes steigen. Dabei verfangen sich die Maschinen ineinander und stürzten ab. Die vier Insassen waren sofort tot. Der Umstieg sollte von unten nach oben erfolgen. Dabei wurde offensichtlich nicht bedacht, dass das untere Flugzeug leichter und das obere schwerer wurde, sodass die Maschinen ineinander gerieten. Wäre Schindler von oben nach unten abgestiegen, wäre es wohl nicht zu dem Unglück gekommen.

## Unternehmer mit Ecken und Kanten

Klemm hatte Gespür für das Marketing. Er nahm sich Zeit, wenn Presseleute ins Werk kamen: „Hanns Klemm ... empfängt uns trotz großer Arbeitsüberlastung mit besonderer Herzlichkeit und berichtet uns im Tonfall seiner süddeutschen Mundart von der Entwicklungsgeschichte der Klemm-Flugzeuge“, so ein Fachjournalist 1936. Von Klemm war er beeindruckt: „Lebendigkeit, Energie und fanatischer Glaube zeichnen diesen Mann aus, der mit außerordentlicher Zähigkeit seine einmal für richtig erkannten Ideen verfolgt, und dieser Zä-

higkeit, dieser Energie und Tatkraft ist es zu verdanken, dass der Klemm-Flugzeugbau in den schwersten Zeiten der Nachkriegsjahre nicht untergegangen ist“. Der Böblinger Luftfahrtpionier stand damals auf der Höhe seines Erfolges. Im Juli 1933 wurde die Taufe des 500. Klemm-Flugzeuges gefeiert.

Hanns Klemm war ein Unternehmer mit Ecken und Kanten. Der Umgang mit ihm war nicht immer leicht. Trotzdem gewann er fähige Mitarbeiter wie Martin Schrenk und Robert Lusser für die Konstruktion, Karl Fahrbach für die Produktion sowie Hellmuth Kalkstein und Karl Voy als Chefpiloten. Die gemeinsame Aufbauarbeit vereinte zu einer Werksgemeinschaft, der man mit Stolz angehörte. Klemm schätzte seine Mitarbeiter „vom Konstruktionsbüro, von der kaufmännischen und der Betriebsleitung bis zum letzten Hilfsarbeiter der Werkstatt.“ Für ihren Einsatz dankte er ihnen z.B. 1930 beim 15000. Flug der L 20, D608 „Marlott“.



Hanns Klemm mit seinem Piloten Martin Schrenk

## Klemm macht Böblingen in der Welt bekannt

Mit den Klemm-Leichtflugzeugen rückte Böblingen in den Blick der Öffentlichkeit: „Böblingen, das kleine Städtchen im Schwabenland, das von Anfang an der Sitz des Klemm-Flugzeugbaues war, gibt so richtig den Rahmen, den sich der Sportflieger unter seinem Namen vorstellt. Ländlich würzige Luft, unaufhörliches Brummen von Sport- und Übungsflugzeugen über dem Flugplatz des sonst in beschaulicher Ruhe und umgeben von den Hügeln und Wäldern des Schwabenlands daliegenden Städtchen. Jenseits des Flugplatzes, der als Stuttgarter Zentralflughafen auch von der Lufthansa eifrig angefliegen wird, leuchten schon von weitem die langgestreckten, rot-weiß gestrichenen Hallen des Klemm-Flugzeugbaus hinüber“ (Karl Seyboth, 1936). Durch Klemm wurde Böblingen zum Zentrum innovativer Luftfahrt. Auch der Schweizer Flugzeugkonstrukteur Alexander Soldenhoff (1882-1951) erprobte und baute hier seine zukunftsweisenden schwanzlosen „Nurflügelflugzeuge“.

Im Sommer 1933 trat Klemm in die NSDAP ein. Wie damals viele erhoffte er den Anbruch einer neuen Zeit. In seiner Schrift „Zur Frage der fliegerischen Ausbildung“ beklagte er 1930 den Verfall des deutschen Volkes: „Jeder Volksfreund ist von tiefster Sorge erfüllt über die erschreckend zunehmende Demoralisierung weitester Kreise, selbst der sogenannten Oberschichten des deutschen Volkes. Kein Mittel, kein Weg dürfen außer Acht gelassen werden, diese katastrophale amoralische Entwicklung aufzuhalten und abzubiegen ... was nützt (dem deutschen Volk) jede flugtechnische Entwicklung, wenn die Rein- und Kräftighaltung der sie fördern sollenden und benützenden Menschen als nebensächlich angesehen wird?“ Ziel aller fliegerischen Ausbildung müsse sein, dass junge Piloten „zu Zellen des besten Volkstums werden und Kristallisationspunkte zur Wiederfestigung der im deutschen Volke heute wankenden Begriffe ethischer Werte bilden können“.

## Der Konflikt mit dem NS-Staat

Festigung moralischer Werte – das war es, was der nationalkonservative Klemm anfangs vom Nationalsozialismus erhoffte. Rasch erkannte er, dass er sich gründlich geirrt hatte. Das gefährliche Wort von der „Rein- und Kräftighaltung“ diente schon bald zur Rechtfertigung der Auslöschung „unwerten Lebens“ und der Judenverfolgung. Die NS-Diktatur griff in die Geschicke seiner Firma ein. Die Klemm-Flugschule musste schon 1934 schließen. Die Fliegerausbildung zog der deutsche Luftsportverband an sich, aus dem 1937 das Nationalsozialistische Flieger-Corps wurde. Pläne der Machhaber, sein Werk aus strategischen Überlegungen nach Mitteldeutschland zu verlegen, konnte Klemm abwenden, musste aber hinnehmen, dass in Halle ein Zweigwerk eingerichtet wurde. Später wurden daraus die Siebel-Flugzeugwerke.

Für die Klemm-Leichtflugzeuge hatte der „Reichsluftfahrtminister“ Hermann Göring nur Hohn und Spott: „Mit solchen Pappdeckel-Kisten wird die deutsche Luftwaffe nicht fliegen“, soll er sich mokiert haben. Der Jagdflieger des Ersten Weltkriegs hatte keinerlei Verständnis für die Idee des friedlichen Fliegens. Doch unbeirrt ging Klemm weiter seinen Weg. Bei der KL 35 (1934/ 41) war der Rumpf erstmals aus Stahlrohr, bei der KL 105, 106 und 107 kam die neue Halbschalenbauweise zum Einsatz. Dennoch ging die Zeit der unbeschwertten Sportfliegerei zu Ende. Die KL 35 wurde militärisch als Aufklärungsflugzeug benutzt, Ernst Udet hatte sie für die Luftwaffe empfohlen. Nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurden die deutschen Flugzeugfirmen als Rüstungsbetriebe streng von Staat und Partei kontrolliert. Klemm musste Reparaturarbeiten an anderen Flugzeugtypen übernehmen. 1943 wurde die Produktion des Düsenjägers Me 163 angeordnet. Klemm widersetzte sich und trat als Betriebsführer zurück. In einem mutigen Schritt, den er mit seiner christlichen Überzeugung begründete, trat er aus der NSDAP aus. Daraufhin wurde er der Sabotage bezichtigt, von der Gestapo verhört und verhaftet. Schon seit längerem war er zum entschiedenen Gegner des NS-Systems gewor-

den. In der „Betriebsgemeinschaft“ von Klemm hatten sich Bespitzelung und Denunziation breit gemacht, er selbst war Intrigen ausgesetzt. Der Konflikt mit den Machthabern eskalierte.

## Die Zerstörung des Lebenswerks



Hanns Klemm auf der Höhe seines Erfolges (1932/35)

noch nicht angesagt. Seine Pionierleistungen im Flugzeugbau, sein Ideenreichtum und die Beharrlichkeit, mit der seine Ziele verfolgte, reihen Dr. Hanns Klemm ein in die Zahl der bedeutenden Erfinder aus dem Schwabenland. Für seine Lebensleistung wurde ihm 1960 das Große Verdienstkreuz der Bundesrepublik Deutschland verliehen. Bereits 1955 wurde er zu seinem 70. Geburtstag Ehrenbürger von Böblingen. Gestorben ist er am 30. April 1961 in seinem Alterssitz in Fischbachau/Oberbayern.

## Die Idee lebt

Doch seine Vision lebt weiter: Leichtflugzeuge und Ultraleichtflugzeuge erleben heute eine Renaissance. Auch für Böblingen hat Klemm

Im Juni 1944 wurde die Firma beschlagnahmt und einem „Reichskommissar“ unterstellt. Klemm erlitt einen physischen Zusammenbruch. Sein Lebenswerk war zerstört. Bei Kriegsende lagen die Werksanlagen in Trümmern. Was übrig war, wurde von den Siegern demontiert. Nach 1945 konnte die Firma nicht mehr Tritt fassen. Die Entwicklung ging zu immer größeren und schnelleren Flugzeugen. Klemms Prinzip der Kräfteökonomie spielte kaum mehr eine Rolle. Der sparsame Umgang mit den Ressourcen war

bleibende Bedeutung: An der rasanten Wirtschaftsentwicklung nach 1949 hatte die Firma indirekt Anteil. Sie bot ein Potential von hochqualifizierten Arbeitskräften. Das begünstigte die Ansiedlung von zukunftsorientierten Unternehmen. Dazu zählten die IBM (1949), die Gebäude von Klemm nutzte, Hewlett Packard (1959) sowie zahlreiche mittelständische Unternehmen. Vom „Kleinen und Feinen“ des schwäbischen Tüftlertums, wofür Klemm beispielhaft war, führte ein direkter Weg in das High-Tech-Zeitalter. Parallel zur stürmischen Wirtschaftsentwicklung setzte ein rapides Bevölkerungswachstum ein. Ein „neues Böblingen“ mit jungen Stadtteilen um die alte Mitte herum entstand. Aus Geschichte wurde lebendige Gegenwart.

## DOKUMENTATION

### Hanns Klemm Böblinger Fliegertradition - Aus einem autobiographischen Rückblick

#### Vom Bauingenieur zum Luftfahrtpionier

Wie auch kam ich zu meiner Leichtflugzeugidee, ja wie überhaupt zum Flugzeugbau?

Ich war doch nach Studium und anschließender langjähriger Praxis ein nicht ganz erfolglos gewesener Bauingenieur. Ich hatte doch ja vorher Eisenbahnen, Brücken und Wasserbau-Anlagen und schließlich Eisenbeton-Bauten geplant und ausgeführt, wie z.B. die Eisenbeton-Pfahl-Fundierung des königlichen Hoftheaters in Stuttgart.

Wie also wurde ich auf einmal Flugzeugbauer und wieso dann gerade in hiesiger Gegend?

Die Antwort hierauf ist kurzweg: „Cherchez la Femme“, der Grund, der ja bei so vielem in den Menschenleben auch sonst vorliegt. In dreien meiner sowohl persönlichen als beruflichen Leben so folgenreichen und letztlich die Klemmfliegerei bestimmenden Entscheidungen war der Gedanke an meine Braut und dann an meine Gattin und die Sorge um sie bestimmend, wie Sie selbst im Folgenden jeweils merken werden.

Und nun hören Sie: Im Frühsommer 1915, also im ersten Jahr des Ersten Weltkrieges, saß ich als kriegsfreiwilliger UOff. In der Dragoner-Kaserne in Cannstatt, kaum von einer Ruhrerkrankung aus dem Lazarett entlassen. Mein Dienst war leicht, aber für mich, einen ta-tendurigen, jungen Menschen - ich war gerade 30 Jahre alt - unerträglich öde und langweilig, worüber ich mich natürlich auch ab und zu klagend äußerte, wenn ich hin und wieder mal an den Biertisch meiner Freunde in Stuttgart kam. Ich fand es allmählich kaum noch zum Aushalten -, da kam die Rettung! Durch Freundesbemühungen und -hilfe und durch deren Benützung bester „Beziehungen“, wurde ich von einem Tag zum anderen nach Danzig zur kaiserlichen Werft in das Hafenuaressort als Baudirigent kommandiert. Ich war überglücklich, schon noch in der Kaserne und dann erst recht, als ich mein neues Amt in Danzig angetreten hatte, war ich doch wieder Zivilist und wieder Ingenieur! In meiner Amtstätigkeit gefiel es mir von Monat zu Monat besser, ich hatte unter anderem viel statische Aufgaben und Eisenkonstruktionen zu bearbeiten, frischte meine Kenntnisse hierin auf und vertiefte sie, sehr zum Nutzen meiner späteren Lebensarbeit.

So vergingen die Monate und Jahre für mich im schönen alten Danzig und seiner schönen Umgebung - wenn ich nur an Zoppot denke - mittlerweile verlobte ich mich mit einer Stuttgarter Dame mit dem verständlichen Wunsch, baldmöglichst zu heiraten.

In den Abenden, da ich alleine im Café saß, las ich natürlich Zeitung um Zeitung von vorne bis hinten. Und so auch eines schönen Abends die „Frankfurter Zeitung“. In dieser Zeitung fand ich eine große Annonce, in der ein Statiker und Eisenkonstrukteur gesucht wurde. Dies war doch was für mich! Und noch am selben Abend schrieb ich an

die Luftschiffbau Zeppelin in Friedrichshafen/B meine Bewerbung. Wenige Tage später kam ein Telegramm von Friedrichshafen, das mich zur Vorstellung aufforderte! Dieser Aufforderung entsprach ich sofort und nach einigem hin und her, das sich bis Ende März hinzog, hatte ich meine sofortige Anstellung auf 1. April 1917 bei Luftschiffbau Zeppelin, Abt. Dornier und nun kam ich also wirklich in den Flugzeugbau, in dem ich dann mein berufliches Leben lang bleiben sollte. Als ich nun meine Stelle als Leiter der Versuchsabteilung in Seemoos angetreten hatte und versuchte, mich einzuarbeiten, da wurde mir schwummrig. Denn dieses neue Gebiet war mir so völlig fremd, sogar in den verwendeten Bezeichnungen, in der sogenannten Fachsprache, dass ich mich als Leiter der Abteilung eigentlich als ihr jüngster Lehrling fühlte. Doch mein Chef Dornier beruhigte mich: dies werde sich alles bald geben und bald würde ich mich sicher fühlen. Er behielt recht, aber lange noch, auch in späteren Jahren, dachte ich an diese meine Lehrlingszeit im Flugzeugbau. Von Woche zu Woche, Monat zu Monat drang ich tiefer in die Geheimnisse dieses meines neuen Fachgebiets ein. Eines Tages brachte mir dann Dornier die Übersichtszeichnungen eines 2-Sitz Doppeldeckers, der das erste Ganzmetallflugzeug dieser Art werden sollte. Mit Begeisterung machte ich mich an die aerodynamischen, statischen und konstruktiven Arbeiten. Diesen Dornier-Doppeldecker sah ich in späteren Jahren im Dornier-Museum in Friedrichshafen.

Dann kam eines Tages ein Paket mit Zeichnungen und ein Brief von den Hansa-Brandenburgischen Flugzeugwerken. Die Zeichnungen stellten Form und Konstruktion eines Flugzeugschwimmers aus Holz dar, der von uns in Seemoos in Ganzmetall (Duraluminium) konstruiert und gebaut werden sollte. Die notwendige Korrespondenz mit Hansa-Brandenburg führte ich, von mir „in Vollmacht“ unterschrieben. Da erhielt ich eines Tages einen Privatbrief von der Direktion dieser Firma, in dem der Unterzeichnete - es war Heinkel, der Direktor dieses Werks - fragte, ob ich derjenige sei, der so etwa 1905 zusammen mit ihm in Stuttgart studiert habe. Wenn dem so sei, so solle ich sofort zu ihm kommen, er wolle auch Metallflugzeugbau aufnehmen. Sein

Gehaltsangebot war etwa das Doppelte, das ich bei Dornier hatte.

Da Dornier mir erklären musste, dass der Luftschiffbau Zeppelin ein solches Gehalt unter keinen Umständen bewilligen würde, er aber volles Verständnis für meine Lage habe, so einigten wir uns rasch zur raschen Beendigung meines Dienstverhältnisses und ich konnte Heinkel schriftlich zusagen und in wenigen Tagen nach Brandenburg übersiedeln und meine Gattin nachkommen lassen. So also kam ich in Stellung zu Hansa-Brandenburg, der zweiten Etappe in meiner Flugzeugbau-Laufbahn!

Sehr interessiert begann ich mit meinen Arbeiten, in die mich Heinkel einführte, mich aber sehr bald völlig selbständig wirken ließ. Ich fand viel, viel Material an Zeichnungen, Berechnungen etc. über schon ausgeführte Maschinen vor und vertiefte mich darin, oft bis in die späten Nacht- und frühen Morgenstunden in meinem einfachsten Büro im I. Stock der Bürobaracke studierend. Und dieses intensive Studium trug seine guten Früchte schon bei meinen folgenden Arbeiten, wie in meinem späteren Berufsleben. Eine mich maßlos interessierende und bewegende Arbeit war die Berechnung und Konstruktion eines Wasserflugzeug-Tiefdeckers, der die Bezeichnung „Heinkel WL 26“ erhielt. - Es war mein erster Tiefdecker. - Dieser Tiefdecker entstand ganz einfach aus dem bisherigen Doppeldecker, an dem die oberen Tragflächen weggelassen und dafür die unteren entsprechend vergrößert und mit Streben an die Schwimmer abgestützt wurden. Schon nach den ersten Einflügen galt dieses Flugzeug als das beste aller bisherigen dort gebauten und diesen Ruf erhielt es auch an der Front, wo es bald eingesetzt wurde und mit dem der bekannte Flieger Christiansen seine berühmten Erfolge gegen englische Flugzeuge und Luftschiffe errang.

So also war ich beruflich, da auch erfolgreich, höchst befriedigt, ja glücklich - auch ohne Metallflugzeugbau, der von Heinkel nun doch nicht aufgenommen wurde. Ich war so befriedigt und glücklich in dieser Arbeit, dass es von mir aus so endlos hätte weitergehen mögen.

Doch - es kam anders: *Cherchez la femme!*: Meine Gattin war guter Hoffnung und da fragten wir uns verzweifelt, was wir denn zu eintretender Zeit mit ihr machen könnten. Wir lebten ja auf dem Flugplatz

Briest, allerdings wohnungs- und essensmäßig prima, aber stundenlang hinter pfui Teufel! Stundenweit von Brandenburg und auch ohne nächsten Arzt und Dorf. In dieses unser bekümmertes Sorgen und Planen platzte Mitte Februar 1918 ein Brief eines Stuttgarter Freundes: Daimler wolle den Flugzeugbau aufnehmen und suche dazu einen Chefkonstrukteur; ich solle mich doch umgehend bewerben!

Dies tat ich sofort und kaum eine Woche später kam von Daimler ein Telegramm, worin ich zur umgehenden Vorstellung aufgefordert wurde!

Und nun gings fix. Wir packten unsere Sachen, ich erbat einen kurzen Urlaub von Heinkel und zwei Tage später fuhren ich und meine Frau - die nie mehr nach Brandenburg-Briest zurückkehren sollte - nach Stuttgart.

Andern Tags war mein von mir angemeldeter Vorstellungsbesuch bei der Daimler-Direktion in Untertürkheim bei Baurat Daimler und nach einer etwa zweistündigen Besprechung mit ihm war ich mit längerer Vertragszeit fest angestellt als Chefkonstrukteur des Flugzeugbaus der Daimler-Motoren-Gesellschaft.

Dies war nun also der dritte Sprung in meinem Leben zum und im Flugzeugbau und er sollte, was ich dazumal am 1. April 1918 - ich war gerade 33 Jahre alt - nicht ahnen konnte, der letzte entscheidende sein.

Nun also konnte ich wirklich Eigenes schaffen! Und ich stürzte mich kopfüber in die Arbeit und schuf die beiden Hochdecker L 11 und L 14, einen Kampfeinsitzer und ein zweisitziges Beobachtungsflugzeug.

## Die Erfindung und Entwicklung des Leichtflugzeugs

Meine flugtechnische Weiterentwicklung setzte damals nur ganz leise und zögernd ein. In den Wochen und Monaten meiner für mich ungemein anstrengenden „Einführungszeit“ in den Karosseriebau, also in den Monaten des Spätherbstes und Winters 1918/19 kam ich jeden Abend todmüde vom Geschäft nach Hause und wollte von

nichts mehr wissen. Und doch geisterte der Gedanke an die Fliegerei mir immer noch im Kopf herum. So nahm ich trotz aller Müdigkeit abends zu Hause auch ab und zu meine früheren Flugzeugzeichnungen zur Hand und studierte in ihnen bis in die späten Nachtstunden. Schließlich nahm ich auch mein kleines Reißbrett vor und machte darauf Skizzen um Skizzen und Berechnungen.

So und in diesen Wochen entstand in den Nachtstunden meine Leichtflugzeugidee, also im Winter 1918/19.

Und jetzt entstand nach den vielen kleinen Entwürfen nun auf meinem großen Reißbrett die Gestaltung eines Flugzeugs in klaren Formen; es wurde die Grundzeichnung meines ersten Leichtflugzeuges der Type L 15.

Die grundsätzlichen Kennzeichen dieser Type waren: niedrige Flächenbelastung von ca. 12-15 kg/ m<sup>2</sup>, schwacher hochtouriger Motor von ca. 15 PS (Indian Motorrad-Motor), Kettenrad-Untersetzungsgetriebe für den Propeller (etwa 3:1). Nach dieser Entwurfszeichnung ließ ich dann unter dem Siegel der Verschwiegenheit in meinem, ja noch bestehenden, aber eben mit karosserietechnischen Arbeiten beschäftigten Flugzeugbüro die zum Bau erforderlichen Konstruktionszeichnungen anfertigen. Das hiernach im ebenfalls noch bestehenden Flugzeugversuchsbau hergestellte Flugzeug, das Leichtflugzeug L 15, war dann im Spätsommer 1919 fertig und flugbereit. Der Einflug erfolgte durch unseren früheren Werkspiloten Freiherrn von Lössel.

Beim ersten Start gab es eine Katastrophe! Auf dem durch die Traktoren sehr durchwühlten Daimler-Flugplatz brach beim Startrollen das wohl etwas zu leichte Fahrgestell, wobei auch Rumpf und Tragflächen ziemlich ramponiert wurden.

Dies nun aber bedeutete dazumal das Ende meiner doch erst wieder flügge gewordenen fliegerischen Hoffnungen.

Es ist verständlich, dass diese Affäre nun doch, und zwar sehr schnell, der Untertürkheimer Direktion zur Kenntnis kam und ich erhielt, trotz allen Wohlwollens, das ich bei ihr genoss, eine sehr, sehr ernste Rüge! Die Zeit verging und bald sprach kein Mensch im Sindelfinger Werk von dem so jämmerlich verkrachten fliegerischen Ex-

periment mit der L 15. Jahre vergingen und ich versank völlig in meiner karosserietechnischen Arbeit.

Da, im Sommer 1922, brachten die Zeitungen unglaubliche Meldungen. Im Rhöngebiet sollten zwei junge Studenten, namens Martens und Hentzen mit ihren Segelflugzeugen, also Flugzeugen ohne motorischen Antrieb (!), gegen 3000 m hoch gestiegen sein, einfach mit Hilfe von Aufwinden, wie sie bezeichnet wurden! Diese Nachrichten waren natürlich auch Fanfaren für mich - für meine Idee des Leichtflugzeuges, und längere Tage brütete ich darüber.

Dann aber verfasste ich eine Denkschrift an Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Motoren Gesellschaft. Unter Hinweis auf die international größtes Aufsehen erregenden Rhönereignisse beschrieb ich mein Leichtflugzeug L 15, das erste der Welt, und wagte den Anspruch zu erheben, dass ein solches billiges Leichtflugzeug sehr wohl imstande sein werde, eine Privatfliegerei ins Leben zu rufen und zum Blühen zu bringen. Ich bat um den Auftrag, wieder ein flugtechnisches Büro und einen Versuchsbau in Sindelfingen ins Leben zu rufen, um die beschädigte L 15 wieder flugtüchtig zu machen, mit ihr Versuchsflüge durchführen und so eine sicher zukunftssträchtige flugtechnische Weiterentwicklung zu betreiben. Weiterhin sollte die aerodynamische Formgebung der Automobilkarosserie, insbesondere die des Rennwagens gefunden und ausprobiert werden. Nicht von der Untertürkheimer Direktion, wohl aber vom Aufsichtsrats-Vorsitzenden Herrn von Kaulla bekam ich Antwort, nämlich zu ihm zu kommen und ihm meine Gedanken vorzutragen. Nach meinem beinahe zweistündigen Vortrag bemerkte Herr von K.: er sei ja natürlich kein Fachmann, weder Techniker noch Flieger, aber er habe den bestimmten Eindruck, dass an meiner Sache etwas Gutes und sie entwicklungsfähig sei, ich könne und solle also damit anfangen.

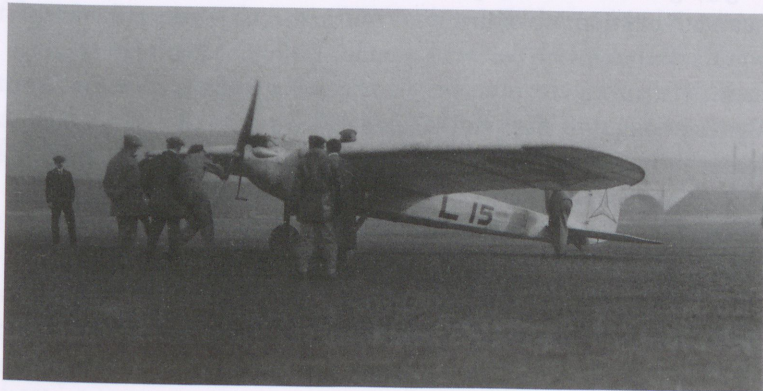
Diese Entscheidung des weitsichtigen Finanzmannes hat die Klemm-Daimler-Fliegerei erst ermöglicht. In Durchführung meiner Planungen reiste ich in die Rhön, um mir doch die Segelflugzeuge und die Segelflieger (auch Konstrukteure) näher anzusehen. Ich traf dort manche Männer, die später außerhalb der Segelfliegerei Hervorragendes leis-

teten, so unter anderen Messerschmitt, der übrigens mit seinem selbst-konstruierten Segelflugzeug damals kein sonderliches Glück hatte. Dann aber traf ich einen jungen Stuttgarter Segelflieger, den Dipl.-Ing. Martin Schrenk, der mir außerordentlich als Mensch gefiel, in dem, wie ich glaubte feststellen zu können, ein tüchtiger Ingenieur steckte. Er wurde dann auf längere Jahre mein hervorragender Mitarbeiter.

Und nun ging alles mit kräftigem Elan seinen gewiesenen Gang: Da kein Motor da, oder rasch zu beschaffen war - es war ja die üble Inflationszeit - wurde das Wrack der L 15 zuerst als Segelflugzeug hergerichtet und von Martin Schrenk mit Begeisterung eingeflogen.

Diese Einflüge erfolgten anfänglich in der Nähe von Sindelfingen, so z.B. bei Dagersheim, über Lehenweiler, später aber auch über geeigneten Albgeländen, die wir auf endlosen Autofahrten aufgefunden hatten. Diese endlose Segelfliegerei, an der Martin Schrenk übrigens große Freude hatte, dauerte mir allmählich zu lang, denn ich wollte doch baldmöglichst zum Leichtflugzeug kommen. Da stöberte die Kölner Mercedes-Vertretung ein Harley-Davidson-Motorrad auf, dessen Motor mir recht geeignet für unsere Zwecke schien, besser als der vorherige Indian-Motor.

Und also endlich, im Winter 1922/ 23 konnte die Fliegerei mit dem Leichtflugzeug L 15 beginnen. Als Flugplatz wurde nun doch sicherheitshalber der Böblinger Platz verwendet.



Die L 15

## Die L 20 und der Deutschlandflug 1925

Die Type L 20 wurde die Grundtype für alle späteren Klemmflugzeuge, deren Form später oft nachgeahmt, aber nie so vollkommen erreicht wurde.

Welch entscheidende Bedeutung die L 20 für die Privatfliegerei mit der Zeit erlangte, wissen wohl die „älteren“ Flieger. Diese Bedeutung erlangte die L 20 insbesondere durch den neuen Motor, den sie erhielt, den 20 PS-Mercedes-Motor, den das Untertürkheimer Konstruktionsbüro auf meine unablässigen Bitten bei Baurat Daimler konstruierte und der auch das beim HD-Motor so bewährte Planeten-Untersetzungsgetriebe erhielt.

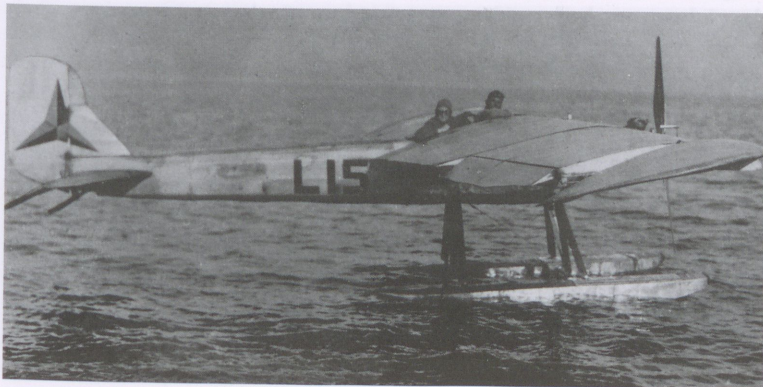
Dieser Motor erwies sich in der Praxis in Leistung und Zuverlässigkeit vorzüglich - mit einem Aber: Die Kipphebel am Motoren-Kopf erwiesen sich leider in der Folge als eine üble Achillesferse, die zu vielen, vielen Notlandungen und auch Brüchen Anlass gab. Vorläufig aber waren wir glücklich, nun einen richtigen Flugzeugmotor von sogar 20 PS zu haben statt des HD-Motors mit seinen 12,5 PS. Ein großes Ereignis war der „Deutsche Rundflug“ oder - wie er später wegen großer Preisstiftungen des Verlags allgemein bezeichnet wurde - der „BZ-Flug“, der im Sommer 1925 stattfinden sollte und der schon lange Monate vorher alles in der deutschen Fliegerei überschattete. In den Jahren nach dem Krieg entstanden nämlich auch andern Orts wieder Sportflugzeuge, zumal die alliierten Verbote inzwischen ziemlich stark gelockert worden waren.

Diese für unsere Begriffe starken, ja sehr starken Motoren waren für die Begriffsbestimmungen, insbesondere also die Klasseneinteilung dieses Wettbewerbs bestimmend. Wir wurden zu ihrer Ausarbeitung gar nicht herangezogen und erfuhren sie erst mit der Bekanntmachung des Wettbewerbs. Die niedrigste Klasse war für Flugzeuge mit 40 PS, welche Feststellung für uns bestürzend war! Da saßen wir also mit unserer 20 PS - L 20 ganz gehörig in der Patsche! Wie auch sollten wir mit ihr gegen die 40 PS Maschinen aufkommen können?!

Da entschloss ich mich kurzweg dafür, eine 40 PS-Type zu schaffen, nämlich eine Type mit zwei 20 PS-Motoren. Es wurde die Type L 21, ein freitragender Hochdecker (mit Baldachin), bei dem in die Tragflächennasen die 20 PS-Motoren eingebaut wurden.

Von der Untertürkheimer Direktion erbat ich und erhielt die Erlaubnis, den Wettbewerb nach meinen Vorschlägen zu beschicken und alles mir notwendig erscheinende zu seiner Vorbereitung und Durchführung zu tun. Mit größter Beschleunigung erfolgte die Konstruktion und dann in der Versuchswerkstätte die Herstellung von 2 Stück dieser neuen Type. Denn ich gedachte, der Sicherheit halber, den Wettbewerb mit zwei L 21 - und aber auch mit zwei L 20 Maschinen zu beschicken, welche letzere zur Geschwindigkeitserhöhung kleinere, nämlich 15 m<sup>2</sup> große Tragflächen erhielten. Nun aber erhob sich bei mir die bange Frage: werden unsere 20 PS-Motoren die langen Strecken des Wettbewerbs wegen der Kipphebel-Gefahr überhaupt durchhalten können?! Ich musste diese Frage verneinen! Was also tun?! Da entschloss ich mich zu einer verzweifelten und auch teuren Maßnahme:

Ich organisierte 4 motorisierte Hilfskolonnen, je eine für eines unserer Wettbewerbsflugzeuge. Die Fahrzeuge, die neuen 6 Ltr.-Porsche-Chassis, erhielten Pritschen mit Werkstatteinrichtung und Platz für je 4 Monteure. Diese Kolonnen hatten mit mir ständig Verbindungsmöglichkeiten mittels selbst telefonischer Blitzgespräche. Ich saß wäh-



Die L 15 auf Schwimmern

rend des Wettbewerbs in meinem „Generalstabs“-Zelt auf dem Berliner Flugplatz und lenkte von dort die Kolonnen an die „Unfallstellen“. Dies war, besonders für die 2-motorigen Maschinen leider häufig nötig. Aber - der Wettbewerb ging ohne wesentliche, an der Unfallstelle nicht reparable Brüche zu Ende.

Und sein Ergebnis war für die Klemm-Daimler-Leute ein überwältigendes. Wir gewannen fast alle Preise der 40 PS-Klasse.

## Das Leichtflugzeug als allgemeines Sport- und Verkehrsmittel

### Leitsätze aus einer Denkschrift von Hanns Klemm für die Direktion der Daimler-Werke (September 1922)

Liegen auch zwei der uralten Menschheitsprobleme, der Stein der Weisen und das Perpetuum mobile noch im Bereich der Träume, so scheint das dritte Problem, das des Menschenfluges, gelöst.

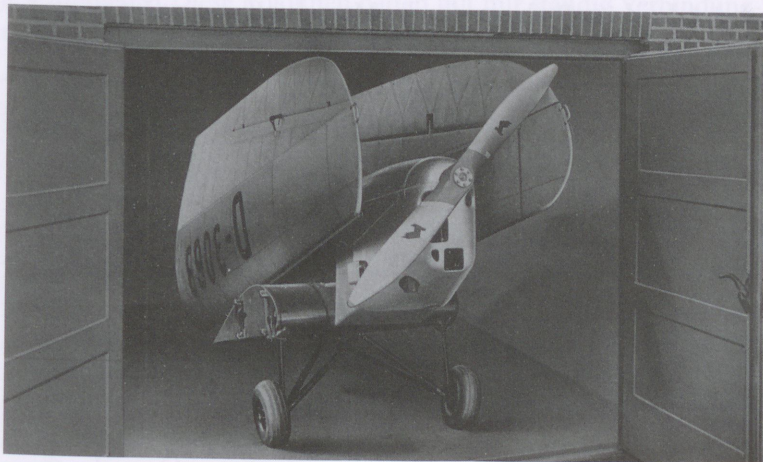
Wir, die wir die ungeahnte Entwicklung des Flugzeugs der letzten zwanzig Jahre in fast kinematographischer Folge vor unseren Augen vorüberhasten sahen, die wir die staunenswerten Leistungen unserer jüngsten Kriegswaffe miterlebten, sehen im Menschenflug kein ungeöstes Problem mehr. Es scheint für uns vielmehr besser und schöner gelöst zu sein, als unsere phantastischsten Träume es uns vorgaukelten: Scheint doch die fliegende Natur in ihrem Element sogar übertrifft, wo sich der Mensch in Höhen erhebt, in denen sonst kein Lebewesen mehr fliegt ...

Und doch ist die Natur in einem noch unerreicht in diesem Element, nämlich in der Ökonomie der für ihre Leistungen aufgewandten Kräfte:

Dem kritisch Nachprüfenden, aber auch schon dem kritisch Miterlebenden ist und war es erkennbar, dass die Entwicklung des Flug-

zeugs während des Krieges auf Seitenwege geraten war, die, für Kriegsbedürfnisse eingestellt, vielleicht richtig eingeschlagen waren, für die friedliche Verwendung des Flugzeugs aber Abwege bedeuteten. Der Zwang der Kriegserfordernisse, ein immer sich steigernder Wettkampf buchstäblich auf Leben und Tod, haben die Entwicklung des Flugzeugs auf Bahnen getrieben, die immer weiter von dem Ziel abführten, das sonst über allem technischen Schaffen steht, das möglichster Ökonomie.

Die Missachtung aber der Kräfteökonomie ist der Hemmschuh jeder technischen und wirtschaftlichen Weiterentwicklung und damit der allgemeinen Verbreitung des Flugzeugs als Verkehrsmittel. Sie ist zudem – und zwar ursächlich – eng gepaart mit der aus natürlicher Furcht geborenen Abneigung weitester Kreise, das Flugzeug als Verkehrsmittel zu benützen. Solange der Flugzeugpassagier und zumal der Flugzeugführer allgemein als ganz besonders über dem Durchschnitt mutig oder gar fahrlässig leichtsinnig angesehen werden, solange die Kosten des Flugbetriebs in solch auffallendem Gegensatz zu den Kosten anderer Beförderungsmittel liegen, ist dieses Verkehrsmittel lebensunfähig. Es gilt, diese Hemmungen zu beseitigen, jedenfalls aber, sie weitestgehend zu verkleinern, wenn das Flugzeug seine in ihm liegende



Das „Volksflugzeug“ in der Garage

Aufgabe erfüllen soll: Ein allgemeines Sport- und Verkehrsmittel zu werden. „Zurück zur Natur“ möge – mutatis mutandis- als Forderung aufgestellt werden; die Lehrmeisterin der ganzen Technik möge ihr in Frühreife entlaufenes Kind wieder in die bewährte Schule nehmen ...

## Hanns Klemm über das Verwendungs- und Absatzgebiet seiner Leichtflugzeuge (1925)

Dem Luftverkehr gehört die Zukunft – im Großen wie im Kleinen; eine Gewissheit, die den sicher kühlen und geschäfts- und marktkundigen Ford bestimmt, den Flugzeugbau im gewohnt großen Stil aufzunehmen. Ist für den großen Luftverkehr im Laufe der Jahre allerorten mit größter Intensität durch Schaffung entsprechender Verkehrsmittel gesorgt worden bzw. mit groß angelegten Bauprojekten weiter gesorgt, so fehlte für die meisten privaten Zwecke und Belange bisher das befriedigende und ausreichende Luftverkehrsinstrument, ein Instrument, das die Möglichkeit und Sicherheit gibt, den Flugverkehr vom Kollektivbetrieb auf den Einzelbetrieb zu bringen, eine Aufgabe, die z.B. das Automobil gegenüber der Eisenbahn bekannter Weise bewirkte.

Die Gründe für das bisherige Stagnieren dieses privaten Luftverkehrs sind wirtschaftliche und psychologische. Wirtschaftliche, als Anschaffung und Betrieb der bis heute eventuell für diese Zwecke vorhandenen Flugzeuge die relativ seltene Benützung dieses Verkehrsmittels kaum rechtfertigen und psychologisch insofern, als das Fliegen solcher Maschinen eine über dem Durchschnitt stehende Fähigkeit verlangt und das Mitfliegen mit Maschinen von 80 und mehr Kilometer Luftgeschwindigkeit nicht jedermanns Sache ist. Tatsächlich ist heute doch allgemein noch die Anschauung, dass Führer und Passagiere solcher Flugzeuge als über dem Durchschnitt mutig bzw. leichtsinnig angesehen werden. Diese Gründe, die der wünschenswert weitesten Verbreitung der Fliegerei entgegenstehen, ganz oder größtenteils zu beseitigen, war unser Grund- und leitender Gedanke bei der Schaffung des Leichtflugzeugs und seiner Entwicklung.

Im Jahre 1919 als erste auf der Welt begonnen, hat die Daimler-Motoren-Gesellschaft nach mehrjähriger Pause vom Jahr 1923 ab die systematische Entwicklung des Leichtflugzeuges betrieben und mit dem Daimler-Leichtflugzeug L 20 das Flugzeug geschaffen, das die fehlende Lücke im Luftverkehr auszufüllen in der Lage ist.

Es ist – im Vergleich zu anderen Flugzeugen – billig in der Anschaffung, unerhört billig im Betrieb, hat beste Flugeigenschaften und neben einer außerordentlich geringen Lande- und Startgeschwindigkeit einen sehr geringen An- und Auslauf, welche es befähigen, auf kleinsten und schlechtesten Plätzen (Wiesen und dgl.) zu landen und zu starten. Auf der ganzen Welt ist das Bestreben stark, die Fliegerei „in das Volk“ zu bringen und möglichst umfangreichen Pilotennachwuchs auf die schnellste und billigste Art zu schaffen.

Ein Blick auf die Landkarte und eine nur kurze Beschäftigung mit internationalen Luftverkehrsfragen ... ergibt zwingend das Urteil, dass Deutschland in Europa das Zentrum des Luftverkehrs ist bzw. werden wird und, wie kein Land sonst, in der Fliegerei das Mittel sehen muss, das für England im Laufe der letzten Jahrhunderte die Schifffahrt war. Wenn also sonst in der Welt der Zwang zum Fliegernachwuchs alle Kräfte treibt, so gilt für uns dies in erster Linie und gilt im selben Maße auch für unsere Entwicklung des Flugzeugsbaus: „Unsere Zukunft liegt in der Luft.“ Dringt die Fliegerei – nach den obigen Ausführungen – „in das Volk“, so ist mit dem Wunsch weiter Kreise zu rechnen, das Gelernte (Fliegen) dauernd auszuüben bzw. es in dieser Beziehung Freunden und Bekannten gleichzutun. Dies führt zur Erstarkung bestehender und Neuanschaffungen von Flugsportvereinigungen, die alle in Anschaffung und Betrieb billige Flugzeuge haben müssen. Es ist damit zu rechnen, dass selbst kleinere Kameradschaften, wie heute ein Motorrad und kleinere Segeljacht, dann ein solches Flugzeug zu sportlichen und Reisezwecken anschaffen werden.

Die Benützung eines werkseigenen Flugzeugs dieser Gattung wird sich bei größeren und kleineren Werken neben Propagandazwecken zur Beförderung von Eilsendungen und Personen für mäßige Entfernungen bis ca. 350 km allmählich durchsetzen.

Die großen durchgehenden, die deutschen wie die außereuropäischen Luftverkehrslinien, leiden an einem sehr mittelmäßigen Zubringerdienst. Hier kann das Leichtflugzeug ergänzend einspringen.

Nach der Verwendung gliedert sich das Absatzgebiet für die Daimler-Leichtflugzeuge in: Militärische und private Fliegerschulen (Schul- und Übungsflugzeug), Flugsportvereinigungen (Schul- und Übungsflugzeug), Private und Kameradschaften, Gutsbesitzer (besonders im Ausland), Kurverwaltungen (Bäderverkehr und Schauflüge), Luftverkehrsunternehmen (Zubringerdienst).

### **Hanns Klemm zum 15 000. Flug der D 608 „Marlott“ am 10. Mai 1930**

Wir haben uns erlaubt, Sie zu einem kleinen Jubiläum einzuladen, welches – wenigstens heute noch – wohl eine Bedeutung über den Rahmen eines internen Werks-Ereignisses hat, und ich freue mich, in Ihrem Erscheinen eine Bestätigung dieser Annahme erblicken zu dürfen.

Im Namen meiner Firma danke ich Ihnen herzlichst für Ihr Erscheinen, welches wohl auch mit als Zeichen Ihres regen Interesses an der deutschen Luftfahrt und insbesondere an der deutschen Sportfliegerei gelten darf, an der unser Herz und Streben hängt.

Ich hatte soeben die große Ehre und das seltene Vergnügen, ein Flugzeug zu seinem 15 000sten Fluge führen zu dürfen. Ist dies immerhin ein beachtenswertes Ereignis – es wird wenige Flugzeuge geben, die auch nur entfernt so viele Flüge hinter sich haben – so wird seine Bedeutung noch bemerkenswerter, als es sich um ein Leichtflugzeug mit einem nur 20 PS starken Motor handelt, einer zierlichen, wenn auch robusten Konstruktion, bei deren erstmaligem Erscheinen vor mehr als 6 Jahren ihm von der sog. Fachwelt so ziemlich übereinstimmend die Daseinsberechtigung, die Benützungsmöglichkeit und gar irgendwelche Lebensdauer abgesprochen wurde!

Nun hat aber diese Flugzeuggattung in Jahren ständiger Praxis sowohl Daseinsberechtigung, Benützungsmöglichkeit wie Lebensdauer nicht

bloß bewiesen, sondern mehr als das: Es hat die Sportfliegerei in Deutschland und vielfach anderswo praktisch überhaupt erst auf einigermassen breiterer Basis ermöglicht. Die Bedeutung dieser Tatsache kann nur der ermesen, welcher die Schwierigkeiten kennt, welche der Verbreitung der Privatfliegerei sowohl in technischer, physischer wie insbesondere pekuniärer Weise entgegenstanden und noch entgegenstehen.

Die weitere Tatsache, dass auf Leichtflugzeugen des soeben geflogenen Typs heute Personen beiderlei Geschlechts von 15 bis 65 Jahren, darunter sehr viele wirklich wohl biedere, grundsolide Herrn, wirklich ernste Geschäftsleute, keine jugendlichen Abenteurer, anstandslos und begeistert fliegen gelernt haben und es betreiben, beleuchtet den abgrundtiefen Unterschied der fliegerischen Möglichkeit zwischen heute und vor 12 Jahren nach Kriegsende, ja noch vor 6-7 Jahren. Dazumal war ein Flieger, also ein Pilot ein ausgemacht leichtsinniger, jedenfalls sehr tollkühner Mensch, mindestens aber ein „Held“ in den Augen der Allgemeinheit und heute ist er – der Sportflieger wenigstens – eine Selbstverständlichkeit: Wenn wir in Deutschland nicht so gottverlassen arm wären, wenn unsere Grenzen für den Export offen stünden wie vor dem Kriege, ja wenn auch nur die Finanzwelt den ungeheuren Wert der Privatfliegerei für die zukünftigen allgemein wirtschaftlichen Möglichkeiten erkannt hätte oder wenigstens heute erkennen würde, - so wäre das private Reiseflugzeug im Leichtflugzeug eine heute oder sehr bald schon nach Tausenden und zu billigen Preisen erhältliche und verbreitete Sache.

15 000 Flüge hat das Flugzeug D 608 hinter sich, immer das gleiche Flugzeug, das außer relativ geringen Reparaturen und Überholungen im Originalzustand seit 1924, also 6 Jahre ununterbrochen im Dienst steht, das schon im Deutschen Rundflug 1925 in einer über 4000 km langen Flugstrecke sich den II. Preis holte, und das seitdem in weiteren vielen Wettbewerben, Alpenflügen, Rekorden sich voll bewährte.

15 000 Flüge! - und zwar weit über 2/3 hiervon als Schulflüge in der Hand ungeübter Schüler mit Bumslandungen aus bis zu 10 m Höhe, - dass einem beim bloßen Zuschauen die Haare zu Berge standen. Start und Landung sind es ja vornehmlich, welche das Flugzeug (wenigstens

die Zelle) beanspruchen. Zwischen Start und Landung kann ohne wesentliche weitere Beanspruchung ein Flug von mehreren Stunden Dauer sein. Es ist interessant, hierzu eine kleine Berechnung zu machen:

Würde man pro Flug dieses Flugzeugs D 608 nur 1 Stunde Dauer rechnen, so ergäben sich als Betriebszeit dieses Flugzeugs (der Zelle natürlich) 15 000 Flugstunden oder bei einer Geschwindigkeit von rd. 100 km 1 500 000 Flugkilometer. Diese Strecke entspricht etwa dem 35fachen Erdumfang oder beinahe einer Reise von der Erde zum Mond und zurück. Selbstverständlich ist bei dieser Betrachtung nur die Zelle, d.h. das Flugzeug ohne Motor gemeint; diese Betrachtung soll ja auch nur zeigen, in welchem Maße dieses soeben geflogene zierliche Leichtflugzeug dauerhaft und beständig ist.

Bemerkenswert ist dabei, dass dieses Flugzeug zahlreiche Kameraden aus demselben Stalle hat, welche fast 2/3 und viele über die Hälfte derselben Leistung schon hinter sich haben und immer noch kann diese Maschine D 608 und die andern anstandslos ihren täglichen harten Dienst tun in der nicht sehr zarten Schulpraxis.

Ist dies nicht etwa ein Bewährungszeugnis für das nur aus Holz konstruierte und nur stoffbekleidete Leichtflugzeug? Liegt in diesen Zahlen nicht ein durch noch so kluge Gegenreden nicht zu entkräftender Tatbeweis für die Daseinsberechtigung, Benützungsmöglichkeit und Lebensdauer des sogar nur 20 PS starken 2sitzigen Leichtflugzeugs, wie wir es im Prinzip vor 10 Jahren herausgebracht haben?

Das Flugzeug D 608 ist also wirklich ein altgedienter Veteran und als Vertreter seiner Gattung ein bewährter Pionier der Sportfliegerei.

D 608 war das erste Leichtflugzeug des Typs Klemm L 20; sein Vorgänger ist das 1919 gebaute Klemm-Daimler-Leichtflugzeug L 15, das erste Leichtflugzeug der Welt, das seinerzeit mit einem 12 ½ PS starken Motor gebaut und so sogar 2sitzig geflogen wurde.

Heute fliegen mehr als 300 Klemm-Leichtflugzeuge in aller Welt. Es gibt praktisch kein zivilisiertes Land der Welt, in dem das Klemm-Flugzeug nicht vertreten ist. Nirgends auf der ganzen Welt aber ist das Klemm-Leichtflugzeug, wenigstens dem Namen nach unbekannt. Das von uns vor 10 Jahren aufgeworfene und seit über 3 ½ Jahren in der

Praxis gegen die größten Widerstände durchgekämpfte Prinzip des schwach- und mittelstark motorigen Leichtflugzeugs hat sich durchgesetzt und ist auf gutem Marsche.

Dies wird noch weiter illustriert durch folgende Zahlen: Seit Bestehen des Klemm-Flugzeugs wurden allein von Seiten unseres Werks bzw. unserer Schule ausgeführt: etwa 35 000 Flüge, etwa 25 000 Flugstunden und etwa 200 000 Flug-Kilometer.

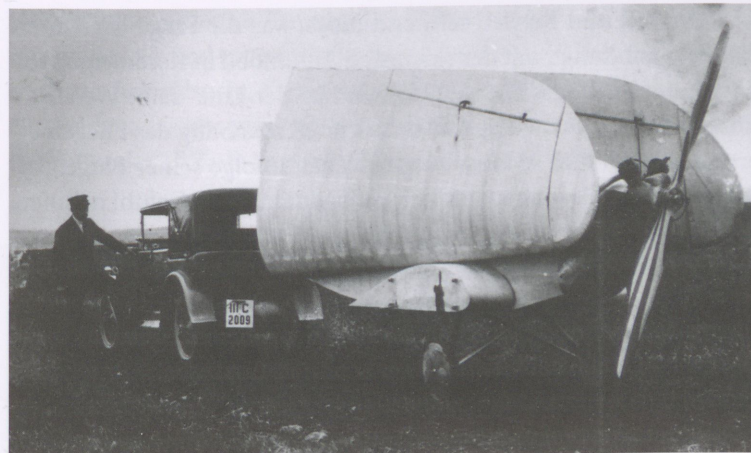
Alle diese vorgenannten Zahlen und Tatsachen werden symbolisch verkörpert in dem heute 15000sten Flug der D 608. Hierin liegt für uns die tiefere Bedeutung dieses Flugs. Dass aber diese Zahlen und Tatsachen ermöglicht und verwirklicht wurden, beruht – neben der Richtigkeit unserer Arbeits-Idee und neben der dankenswerten Unterstützung, die wir bei Erstellung unserer endlich eigenen Fabrikationsstätte durch den Württembergischen Staat und die Stadtgemeinde Böblingen fanden – zum wesentlichsten Teile auf der treuen, unablässigen Zusammenarbeit aller meiner Mitarbeiter – vom Konstruktionsbüro, von der kaufmännischen und der Betriebsleitung bis zum letzten Hilfsarbeiter der Werkstatt.

Ihnen gebührt die Ehre dieses Tages, und mir ist es innerstes Bedürfnis und eine hohe Ehre, diesen allen meinen Mitarbeitern an dieser Stelle öffentlich herzlichst zu danken.

Ihnen aber, meine sehr geehrten Herren und Damen, danke ich nochmals herzlichst für Ihr Erscheinen und Ihre freundliche Aufmerksamkeit und bitte Sie, auf das Wohl meiner Mitarbeiter Ihr Glas zu erheben.

### **Ein Volksflugzeug - Aus: BZ am Mittag/ Sportbilder (12. Februar 1928)**

Als vor ungefähr drei Jahren sich die Teilnehmer an dem „B.Z.-Preis der Lüfte 1925“ auf dem Berliner Flughafen Tempelhofer Feld versammelten, da fielen unter den zahlreichen Flugzeugen besonders zwei Typen auf, die aus Süddeutschland gekommen waren und die den stolzen Namen „Daimler“ trugen. Denn ihr Konstrukteur war



Klemm-Transport mit dem Auto

wohl der Idee der Preisstiftung, ein billiges und leichtes Volksflugzeug zu schaffen, am nächsten gekommen. Auf den Erfahrungen dieser großen Flugprüfung baute jedoch der Konstrukteur Hanns Klemm weiter auf und hat seinen kleinen doppelsitzigen, nur 20 PS starken Eindecker jetzt so weit gefördert, dass man von ihm wohl als dem idealen Flugzeug für Sport, Schulung, Touristik und Reklame (wie man sie bisher schon vielfach in Berlin und im Auslande sah) sprechen kann. Deshalb lohnt es sich schon einmal, von diesem Flugzeug zu sprechen, das trotz seiner „Jugend“ bereits auf eine Serie stolzer Erfolge zurückblicken kann.

Ein Luftfahrtgerät, das imstande sein soll, das Bedürfnis der Allgemeinheit nach fliegerischer Betätigung zu befriedigen, muss natürlich nach ganz anderen Gesichtspunkten konstruiert sein als die Verkehrsflugzeuge. Sein Charakter ist ein ganz anderer. Nicht größte Geschwindigkeit wird für dieses „Flugzeug für Jedermann“ verlangt, sondern größte Flugsicherheit, die auch bei nicht qualifizierten Piloten verbürgt sein muss, muss mit niedrigster Landegeschwindigkeit verbunden sein, damit man mit diesem Flugzeuge tatsächlich auch überall landen kann. Das Volksflugzeug muss billig in der Anschaffung,

im Unterhalt und Betrieb sein und muss, was die Frage der Unterbringung anbelangt, mit dem kleinsten Automobil in Konkurrenz treten können. Es muss eben ein „Hanomag der Luft“ sein. Weiterhin muss man auf diesem Apparat auch schnell und billig das Fliegen erlernen können und es muss zu guter Letzt infolge seiner Flugeigenschaften allen, die einmal mit ihm geflogen sind, das Gefühl nehmen, dass Fliegen weder etwas Besonderes, noch eine Kunst sei.

Hanns Klemm hat das alles mit seinem 20 PS-Flugzeug erreicht. Er konnte das schaffen, weil er nicht nur ein ausgezeichneter Theoretiker, sondern auch ein erprobter Praktiker ist.

Es wird vielen ebenso ergehen wie uns. Zunächst wird man skeptisch einem solchen Flugzeug gegenüberstehen und nicht recht glauben, dass man mit nur 20 PS ebenso sicher und „angenehm“ fliegen kann wie mit deren 300. Wenn man aber erst selbst das Flugzeug geflogen und es erst auf Herz und Nieren erprobt hat, wird man bekehrt sein und nun ohne weiteres verstehen, dass es sehr wohl möglich ist, mit 20 PS durch die Lüfte zu segeln, 6000 Kilometer durch Europa kreuz und quer zu fliegen, wie es jüngst auf einem Klemm-Daimler L 20 die Amerikaner Seypelt und Kern taten, Rekordhöhenflüge zu machen, Flugzeugrennen zu gewinnen und wertvolle Preise in internationalen Wettbewerben zu erringen. Denn in der Siegestafel des Klemm-Daimler-Leichtflugzeuges figurieren viele solcher Erfolge. Das Klemm-Daimler-Flugzeug ist ein freitragender Tiefdecker von 13 m Spannweite und einer Länge von 7,3 m. Es hat ein Rüstgewicht von 265 kg, kann eine Besatzung im Gewicht von 150 kg, Gepäck im Gewicht von 10 kg und 25 kg Betriebsstoff für vier Stunden aufnehmen. Die Gipfelhöhe beträgt bei voller Zuladung 4 000 m (einsitzig 6 700 m), die Landegeschwindigkeit ist 45 km/h, der Eindecker steigt bei voller Zuladung in 14 min auf 1000 m. Besonderer Wert wurde auf leichte Montage und Demontage gelegt. In 8 Minuten kann der Apparat vom Transportzustand (in dem er leicht in jeder Scheune untergebracht werden kann) in flugfertigen Zustand gebracht bzw. in 5 Minuten vom flugfertigen Zustand in den Transportzustand versetzt werden. Der Betriebsstoffverbrauch ist 6 bis 7 Liter/ Std.

So ist in dem Klemm-Daimler-Leichtflugzeug KD L 20 durch vieljährige mühevoll und systematische Versuchsarbeit und fliegerische Praxis, nicht aus Rekordsucht, Konkurrenzneid oder Modelaune ein Fluggerät entstanden, das uns gewiss einen Volksflugsport bringen kann, so wie die Stifter des „B.Z.-Preises der Lüfte 1925“ es sich wünschten.

## Leitsätze für die Klemm-Fliegerschule (1929)



Die Klemm-Fliegerschule

Fliegenlernen ist denkbar leicht. Es bereitet nicht mehr, meist eher weniger Schwierigkeiten wie das Erlernen irgendeiner anderen Sportart. Doch nur dann, wenn es gründlich und unter der richtigen Leitung geschieht.

Mit dem Fliegenkönnen allein ist es aber nicht getan: ein „richtiger“ Flieger muss mehr können.

Charakterfestigkeit, also Unterordnungsfähigkeit, Kameradschaftsgefühl und freudige Hilfsbereitschaft einerseits, ein sportgeübter, durchtrainierter, gesunder, unverweichtlicher Körper andererseits, und endlich eingehende Sachkenntnis über Bau und Wirkungsweise von Flugzeug und Motor sind die selbstverständlichen Voraussetzungen für einen „richtigen“ Flieger.

Mit kurzen Worten, ein „richtiger Flieger“ muss ein ganzer Kerl sein: seelisch, körperlich und sachlich.

Dies zu werden, hilft keine Theorie, sondern nur die Praxis im Leben und in der Arbeit: aus der Praxis für die Praxis! Dies ist der Leitsatz für unsere Fliegerschule „Klemmflug“, in welcher keine theoretisierenden „Zimmerflieger“, sondern Männer für die fliegerische Praxis in systematischem, strengem, vollkommen auf die praktischen

Bedürfnisse abgestelltem Lehrgang herangebildet werden sollen.-

In praktischer Verwirklichung vorstehend erläuteter Grundsätze werden die bei uns eintretenden Flugschüler in unserem Fabrikations- und Flugbetrieb sowohl werkstattpraktisch (Werftdienst) und auf unseren Klemm-Leichtflugzeugen fliegerisch (Flug- und Startdienst), gegebenenfalls bis zur Erlangung des Flugzeugführerscheins A (L) ausgebildet.

Die Flugschüler können Wohnung und Verpflegung in unserem eigenen Fliegerheim erhalten; sie unterstehen dort der Hausordnung und leben in kameradschaftlichem Geiste zusammen.

Der körperlichen Durchbildung dient regelmäßiger Sportbetrieb unter Leitung eines erfahrenen Sportlehrers. Ihre praktische Ausbildung erhalten die Flugschüler in einem zweckmäßig eingeteilten praktischen Lehrgang in allen Zweigen unseres Fabrikationsbetriebes; sie unterstehen daher während der ganzen Dauer ihrer Ausbildung auch unserer Fabrikordnung.

Ein klarer, gemeinverständlicher Unterricht über die einschlägigen Wissensgebiete (Flugzeugbau, Motorenbau, Wetter- und Kartenkunde usw.), von erfahrenen Fachleuten erteilt, vermittelt den Flugschülern das für sie zum Verständnis ihres Fliegerkurses notwendige theoretische Wissen.

Zwischen die eigentliche fliegerische Ausbildung, welche zeitlich den überwiegenden Teil der Ausbildungszeit einnimmt, ist auf Grund unserer Schulerfahrung planmäßig die vorgenannte Ausbildungsergänzung sportlicher, praktischer und theoretischer Art eingestellt.

Zusammengefasst ergibt sich das Programm der Fliegerschule „Klemmflug“:

1. Fliegerische Ausbildung
2. Sportliche Übungen
3. Werkstatt-technische Ausbildung
4. Startpraxis
5. Theoretischer Unterricht in Aerodynamik und Flugzeugkunde, Motorenkunde, Störungen an Zelle und Motor, Kartenlesen und Navigation, Wetterkunde, Instrumentenkunde, Luftverkehrsgesetz.

## Ein Klemm-Flugzeug entsteht ...

Aus einem Werksprospekt, ca. 1935

**KLEMM KL 32**  
mit Stern-Motor

Muster	Motor	Abmessungen				
		b	l	h	b <sub>1</sub>	h <sub>1</sub>
KL 32	Siemens Sh 14 a	12000	7610	1950	2900	3000

Maße unverbindlich.

Transportzustand mit angehängten Flächen (ohne Beiklappvorrichtung)

Böblingen, das reizende Städtchen im Schwabenlande, Luftkurort und Industriestadt zugleich, ist die Geburtsstätte der Klemm-Leichtflugzeuge. In engster Zusammenarbeit zwischen Werksleitung, Konstruktionsbüro, Betrieb, Kontrolle und - nicht zuletzt - jedem einzelnen Arbeiter, entsteht das Flugzeug. Eine Atmosphäre freudiger, aber ernster und pflichtbewusster Arbeitsauffassung beseelt jeden, vom Chef bis zum jüngsten Lehrling. Der organische und stetige Aufbau des Betriebs bürgt für die Heranbildung eines Stammes von erfahrenen Konstrukteuren und gut geschulten Arbeitern. Diese solide Grundlage bietet aber die beste Gewähr für die Qualitätsarbeit der Klemm-Erzeugnisse.

Das Konstruktionsbüro bildet gewissermaßen das Gehirn der Flugzeugfabrik. Wer nicht selbst Flugzeuge baut, ahnt kaum, was alles beim Entwurf eines Flugzeugs beachtet und berücksichtigt werden muss. Man bezeichnet gern das Flugzeug als den größten Kompromiss aller Zeiten! - und das ist richtig - denn ständig hat der Konstrukteur mit Gewicht, Material, Luftwiderstand, aber ebenso mit kaufmännisch-wirtschaftlichen Überlegungen zu kämpfen. Stets gilt es, das Flugzeug zu verbessern, denn immer neue Erkenntnisse brechen sich Bahn. Erkenntnisse, die geeignet sind, das ganze Konstruktionsbüro fortwährend in Bewegung zu halten.

Kaum ist der Entwurf eines neuen Flugzeugmusters beendet, dann tauchen schon wieder neue Konstruktionsgedanken auf, die zur Projektreife gebracht werden müssen. Gestern war es der Entwurf eines neuen Sportflugzeuges, heute ist es eine Reisemaschine und morgen geht es an die Konstruktion eines Sonderflugzeuges für Wettbewerbe. Kurz: eine Konstruktion jagt die andere. Ist der Entwurf eines Flugzeuges beendet, dann gehen die Zeichnungen in die Werkstätten. Der Versuchsbau beginnt. Von diesem Augenblick an sind die Augen des ganzen Werkes auf das in der Entstehung befindliche Flugzeug gerichtet, von dessen Konstruktionserfolg die weitere Arbeit für das Unternehmen abhängt. Zunächst müssen die sogenannten Fabrikations-Vorrichtungen und Schablonen angefertigt werden, welche eine genaue Bearbeitung aller Teile sowie deren rationelle Herstellung

sicherstellen. In diesen Vorrichtungen entsteht dann Teil um Teil bis das ganze Flugzeug aus seinen einzelnen Baugliedern zusammengesetzt werden kann. Dabei werden laufend die Fabrikationserfahrungen im ganzen Werk gesammelt und bei Neubauten wieder verwertet.

Die Werkskontrolle prüft die Beschaffenheit des Rohmaterials, die Halb- und Fertigfabrikate und die zur Verwendung kommenden Instrumente auf das Sorgfältigste. Sie überwacht ferner die Herstellung der Einzelteile auf Maßhaltigkeit, deren Sauberkeit in der Ausführung, sowie die einwandfreie Montage. Hunderte von Kontrollstempeln und Markierungen an jedem Flugzeug bestätigen diese genaue Prüfungsarbeit, die in allen Fabrikationsabteilungen laufend und gründlich vor sich geht.

Ist der Versuchsbau eines neuen Musters abgeschlossen, beginnen sofort die Vorbereitungen zum Serienbau. Das Material wird beschafft, die Werkstoffe werden zugeschnitten und für die Verarbeitung bereitgestellt. Dann beginnt die Herstellung und bald reiht sich Bauteil an Bauteil, und es entstehen der Rumpf, das Tragwerk, das Leitwerk usw. Die Flugzeugrümpfe werden dem Typ entsprechend in zwei verschiedenen Bauweisen, nämlich in Holz oder in Stahlrohr hergestellt. Bei beiden Bauweisen besteht der Rumpf aus den Gurten und den Aussteifungen, die nachher holzbeplankt oder mit Leinen bespannt werden.

In der Abteilung Flächenbau fertigen bewährte Facharbeiter die Flügelholme an, die sich aus Gurten und Stegen zusammensetzen. Die Gurte bestehen zur Erhöhung der Sicherheit wieder aus einzelnen Lamellen. Aus den Holmen, Rippen und der Beplankung (Sperrholz oder Stoff), sowie den notwendigen Kleinmaterialien werden dann die Tragflächen zusammengebaut. Anschließend kommen die Flächen in die Lackiererei. An anderer Stelle wieder arbeiten fleißige Hände am Aufbau des Leitwerks, das sich aus der Dämpfungsfläche, dem Höhen- und dem Seitenruder zusammensetzt. Auch diese Teile werden sorgfältig gefertigt, denn mit ihrer Hilfe muss nachher das Flugzeug in allen Lagen vom Flugzeugführer beherrscht werden. In der mechanischen Werkstätte und in der Schlosserei werden die

vielen Metallteile und Beschläge für das Flugzeug gedreht, gebohrt, gefräst und fertig bearbeitet. In der Schweißerei werden die Motorblöcke und andere Konstruktionselemente, die aus Stahlrohr zusammenschweißst werden, hergestellt. Dies alles geschieht in Vorrichtungen unter Verwendung genauer Schablonen, welche Passsitz und Gleichmäßigkeit aller Teile gewährleisten. Gerade diese Maßnahmen sind für einwandfreie spätere Ersatzteillieferungen äußerst wichtig.

Die so gefertigten Einzelteile gelangen in ein Zwischenlager und werden von dort aus an die Montage weitergeleitet. Der Rumpfsammenbau beginnt. Brandschott, Triebwerkgestänge und Brennstoffbehälter werden eingebaut, die Sitze für Führer und Fluggäste montiert und die Geräte zur Überwachung des Triebwerkes und des Fluges eingesetzt. Schließlich wird der vormontierte Motor mit Motorlagerung an den Rumpf angehängt und die in der Klempnerei getriebenen Verkleidungsbleche aufgesetzt. Die Montagearbeit wird nun mit der Anbringung der Tragflächen und des Leitwerkes beendet.

Sorgfältig wird dann das Flugzeug nochmals in allen Einzelheiten durchgesehen und nach Beseitigung etwaiger Mängel an die Flugabteilung abgegeben. Bald darauf rollt das fertige Flugzeug zum Flugplatz, um dort vom Einflieger übernommen zu werden. Die Maschine startet zum ersten Probeflug. Weitere Werkstattflüge folgen, bei denen das Flugzeug auf Herz und Nieren geprüft wird; dann erhält die Maschine ihren letzten Schliff durch die Fertiglackierung. Nun kann das Flugzeug der Bauaufsicht als fertig gemeldet werden. Es wird von dieser nochmals auf präzise Werkstattarbeit und Lufttüchtigkeit nachgeprüft.

Ausgerichtet wie am Schnürchen stehen nun die Serien von neuen Klemm-Flugzeugen spiegelblank in der Abstellhalle und warten auf ihre zukünftige Bestimmung. Die Zeit wird ihnen dort nicht lange, denn draußen im pulsierenden Wirtschaftsleben werden sie gebraucht und sehnsüchtig erwartet.

Der Name Klemm bürgt für Zuverlässigkeit und Qualität.

## Aus der Geburtsstätte der Klemm-Flugzeuge Bericht eines Augenzeugen aus dem Jahr 1936

Nicht ohne Grund haben wir als erstem Flugzeugwerk dem Leichtflugzeugbau Klemm in Böblingen bei Stuttgart einen Besuch abgestattet. Ist doch das Klemm-Flugzeug der Flugzeugtyp, der dem deutschen Sportflieger mit am nächsten steht. Wie die Wettbewerbe der letzten Jahre zahlenmäßig bewiesen haben, hat das Klemm-Sportflugzeug die weitaus größte Beteiligung zu verzeichnen gehabt, so dass man nicht ohne Grund vom Klemm-Flugzeug als von dem deutschen Standard-Flugzeug sprechen konnte. Aber nicht nur im Inland, sondern weit über Deutschlands Grenzen hinaus erfreut sich das Klemm-Flugzeug großer Beliebtheit, ja man kann sogar sagen, dass die Klemm-Type nicht zuletzt dazu beigetragen hat, den Tiefdecker als die typisch deutsche Sportflugzeugkonstruktion anzusehen.

Böblingen, das kleine Städtchen im Schwabenland, das von Anfang an der Sitz des Klemm-Flugzeugbaues war, gibt so richtig den Rahmen, den sich der Sportflieger unter seinem Namen vorstellt. Ländlich würzige Luft, unaufhörliches Brummen von Sport- und Übungsflugzeugen über dem Flugplatz des sonst in beschaulicher Ruhe und umgeben von den Hügeln und Wäldern des Schwabenlands daliegenden Städtchens. Das ist der erste Eindruck. Jenseits des Flugplatzes, der als Stuttgarter Zentralflughafen auch von der Lufthansa eifrig angefliegen wird, leuchten schon von weitem die langgestreckten, rot-weiß gestrichenen Hallen des Klemm-Flugzeugbaues herüber.

Regierungsbaumeister Hanns Klemm, der Gründer und Leiter des Klemm-Leichtflugzeugbaues empfängt uns trotz großer Arbeitsüberlastung mit besonderer Herzlichkeit und berichtet uns im Tonfall seiner süddeutschen Mundart von der Entwicklungsgeschichte der Klemm-Flugzeuge ...

Im Arbeitszimmer des Konstrukteurs steht ein großer Glaskasten, der als Miniaturmuseum des Klemm-Flugzeugbaues dient und dessen

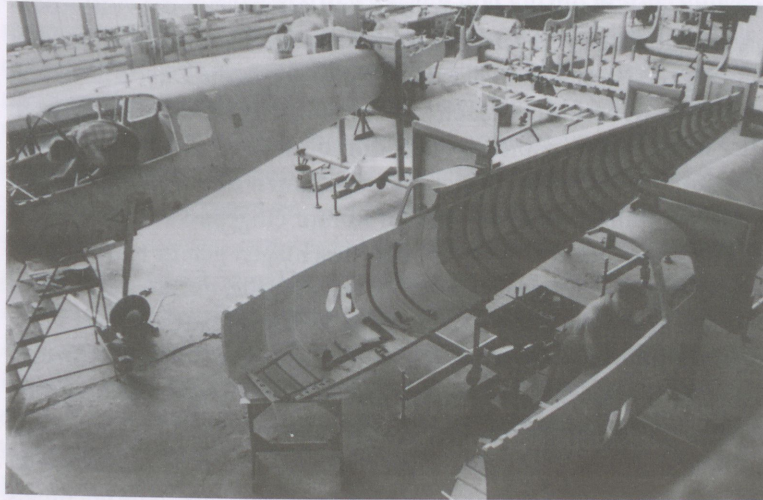
hübsche Modelle aller der Konstruktionen, die als Marksteine in der Entwicklungsgeschichte des Klemm-Flugzeuges bezeichnend sind, eine fast magische Anziehungskraft auf jeden Besucher ausüben. Oft unterbrochen von wichtigen Telefonaten und kurzen Besprechungen mit seinen Mitarbeitern, erläutert uns Hanns Klemm diese Modelle, die, so vielgestaltig sie auch sein mögen, doch alle die einmal für richtig gefundene typische Klemm-Bauart unverkennbar behalten haben. Wir hören von der unermüdlichen Arbeit und dem wechselvollen Geschick jedes Konstrukteurs und Unternehmers, von vielen zerstörten Hoffnungen, von Zweifeln, von Geldmangel, von all den Hindernissen, die erst überwunden werden mussten und die die Entwicklungsgeschichte des Klemm-Flugzeugbaues charakterisieren, der über Erfolge und Misserfolge gemessenen Schrittes einen unaufhaltsamen Aufstieg genommen hat. Ob Ein- oder Mehrsitzer, ob Schul- oder Kunstflugzeug, ob Reise-, Expeditions- oder Filmflugzeug, ob Land- oder Wassermaschine, alle diese kleinen Modelle lassen das zähe Festhalten des Konstrukteurs und nicht zuletzt des Schwaben an seiner Eigenart auf den ersten Blick erkennen ...

Der anschließende Rundgang durch die Werkstätten des Klemm-Flugzeugbaues zeigt uns die serienmäßige Herstellung der Flugzeuge und vermittelt auch einen anschaulichen Begriff von der Qualitätsarbeit, die hier geleistet wird und ohne die die Klemm-Flugzeuge niemals das Ansehen und das Vertrauen errungen hätten, das man ihnen überall entgegenbringt. Hier bekommen wir auch den wahren Begriff von dem, was es wirklich heißt Klemm-Leicht-Flugzeugbau. Hier liegen die Rümpfe und die Flügel ohne Bespannung vor uns, deren Fachwerk aus so dünnen Holzstäben zusammengefügt scheint, dass man glaubt, noch die kräftigsten von ihnen zwischen zwei Fingern mühelos zerbrechen zu können. Wohl die wenigsten ahnen das hinter den robusten Rümpfen der Klemm-Flugzeuge verborgene leichte Fachwerk, das nur durch seine wohldurchdachte Anordnung und nach Aufbringen der Sperrholzhaut zu jenem festgefügt Ganzen wird, das auch den härtesten Beanspruchungen in jeder Flugeschwindigkeit und Fluglage unbedingt standhält. Und wir dringen weiter ein in die Ge-

heimnisse des Flugzeugbaues. Wir sehen Schablonen für die Herstellung der Einzelteile in einer verblüffenden Vielfalt für Rippen, Holme, Spanten aus Holz oder Metall. Sie sind unerlässliche Voraussetzung für eine wirtschaftliche Herstellung und garantieren die Austauschbarkeit aller Teile, die wieder für die Ersatzlieferung von besonderer Wichtigkeit ist. Genau in der Reihenfolge wie es die Zweckmäßigkeit erfordert, werden die Einzelteile des Flugzeuges zusammengefügt. Hier werden die Rümpfe beplankt, dort die Seitenrunder montiert und bespannt, da baut man Querruder zusammen und dort werden die fertigen Dämpfungsflossen in den Rumpf eingepasst, noch ehe die Schlosser den letzten Strich an den Beschlagen gefeilt haben. Über allem wacht mit Argusaugen der Werkskontrolle, die die Beschaffenheit des Rohmaterials wie die fertigen Stücke genauestens auf Haltbarkeit und Maßhaltigkeit nachprüft. Besondere Sorgfalt erfordert noch der Einbau des Motors, der Tankanlage und der Instrumentierung, denn gerade hiervon hängt ja die Zuverlässigkeit des Flugzeuges im Betriebe ab. Ist auch dies zur Zufriedenheit vollendet, dann erfolgt die Fertigungskontrolle, bei der das Flugzeug und alle seine Teile nochmals einer peinlichen Überprüfung unterzogen werden, um dann erst vom Einflieger übernommen zu werden. Wie im Fluge ist die Zeit vergangen und wir sind nicht böse darüber, dass „Vater Klemm“ zum Aufbruch drängt, weil er auch nach Stuttgart muss und uns im Wagen mitnehmen will. So haben wir Gelegenheit noch über andere Fragen zu sprechen, die gegenwärtig die Fliegerei besonders interessieren und hören dazu gern die Ansicht eines alten Fachmannes. Ergraut und doch noch erstaunlich jung ist Hanns Klemm, der mit seinen 50 Jahren täglich die Straße von Böblingen nach Stuttgart am Steuer seines Wagens in einem respektablen Tempo zurücklegt. Lebendigkeit, Energie und fanatischer Glaube zeichnen diesen Mann aus, der mit außerordentlicher Zähigkeit seine einmal für richtig erkannten Ideen verfolgt, und dieser Zähigkeit, dieser Energie und Tatkraft ist es zu verdanken, dass der Klemm-Flugzeugbau in den schwersten Zeiten der Nachkriegsjahre nicht untergegangen ist ...

Karl Seyboth, in: Der deutsche Sportflieger (1936)

## Hanns Klemm: Eine Birne als Inspiration Untertürkheimer Zeitung 5. April 1939



Die Klemm-Halbschalenbauweise

Eine große, etwa 50 Zentimeter lange Birne aus Holz erregt unsere Aufmerksamkeit bei unserem Besuch im Wohnhaus von Dr. Klemm. „Mit dieser Birne hat es eine besondere Bewandnis“, erklärt Dr. Klemm, „aber dies erzählt wohl am besten meine Frau“. Frau Klemm, die treue Mitarbeiterin ihres Mannes, lässt sich nicht lange bitten. „Es war im Jahre 1936 auf unserem Hof in Bayern. Eines Abends verlangte mein Mann nach einer Birne und, da er selten Obst isst, brachte ich ihm zuerst eine Glühbirne. Er wollte aber tatsächlich eine Frucht. Wie er sie dann in den Händen hielt, betrachtete er sie erst, schnitt sie dann der Länge nach mitten durch und ...“ - „Lasse mich jetzt weitererzählen“, unterbrach Dr. Klemm, „... und dieser Birnenschnitt brachte mir die Idee des heute bei meinen Leichtflugzeugen angewandten Teilschalenbauverfahrens. Welche Bedeutung dieser Erfindung zukommt, geht schon aus der einen Tatsache hervor, dass ein nach dem alten Verfahren gebautes Flugzeug mindestens drei Wochen zur Montage benötigt, wäh-

rend die Montage im Schalenbauverfahren in wenigen Stunden beendet ist. Die Holzbirne dort oben ist ein kleines Modell, das ich zum Andenken an die benutzte Frucht fertigen ließ“. Obwohl die Schalenbauweise schon im Jahre 1936 von Dr. Klemm erfunden wurde, konnte sie doch erst einige Jahre später praktisch verwertet werden. Es fehlte nämlich an einem guten unbedingt bruchsicheren Leim. Wie aber bisher schon, ließ auch diesmal Dr. Klemm nicht nach, bis er schließlich den sogenannten Klemm-Leim erfunden hatte.

Nach der herkömmlichen Bauweise wurden Flugzeugrümpfe in einem „Helling“ als Fachwerkaufbau hergestellt. Dr. Klemm führte stattdessen die sog. „Halbschalenbauweise“ ein – wozu die Vorstellung einer halbierten Birne den Anstoß gab. Diese Bauweise erleichterte besonders die Montage der Drähte und Leitungen im Flugzeugumpf.

## Wolf Hirth - Lob für die Klemm

... 1929/31 flog ich drei verschiedene Maschinen der Typen L 25 mit Salmson-Motor. Das außerordentliche Zutrauen, das ich zu diesen Maschinen hatte, wird wohl am besten bewiesen durch meinen 12-Stunden-Flug von Schottland nach Island, wobei ich neun Stunden über Wasser flog, durch meine Überquerung der Alpen im Nonstopflug von Paris nach Mailand bei schlechtestem Wetter, durch Nachtlandungen, viele Flüge über Sumpf und riesige Wälder in Nordamerika. Dabei musste ich meine D 1753 oft wochenlang im Freien übernachten, und die Maschine, die ich nach 2jähriger Benutzung weiterverkaufte, tut noch heute im Schulbetrieb treu ihre Dienste.

... Im Jahre 1931 erwarb ich die L 25 mit HM 60, mit der ich am Deutschland-Flug sehr zufriedenstellend abschneiden konnte. Sie hat mich noch nie im Stich gelassen, trotz manch harter Behandlung, denn auch sie stand schon oft wochenlang im Freien. Trotz verkleinerter Fläche hat diese Type durch jetzt beinahe 50 Schleppflüge ihre besondere Eignung zum Hochschleppen von Segelflugzeugen bewiesen.

## Liesel Bach: Das Urteil der Kunstfliegerin



Liesel Bach

Meine nationalen und internationalen Erfolge sind bestimmt in erster Linie der Firma Klemm zu verdanken, die ein so hervorragendes Erzeugnis geschaffen hat. Unnötig zu bemerken, dass die Maschine allen Stürmen und Hagelschauern bei meinen rund 60 000 km Überland- und Überwasserflügen standgehalten hat. Aber, dass sie als allgemeine Gebrauchsmaschine zu Schul-, Reise- und Übungszwecken auch noch für Kunstflug so geeignet ist, steht einzig da. ...

Mit Recht hat meine Klemm-Maschine auf allen in- und ausländischen Turnieren große Begeisterung und Anerkennung hervorgerufen, wie dies zahlreiche Kritiken in allen Zeitungen beweisen.

## Ernst Udet: Grönland-Expedition 1932

... Infolge der schweren Kino-Aufnahmeapparate, die ausnahmslos mit elektrischen Motoren versehen waren, war ich öfters gezwungen, die zulässige Belastung zu überschreiten. Start, Steigfähigkeit und Landungseigenschaften blieben auch bei dieser Zuladung durchaus zufriedenstellend. ... Zusammenfassend möchte ich Ihnen unaufgefordert, wie bereits durch Kabel von Grönland, die durchaus hochwertigen Gebrauchseigenschaften der KLEMM als Wassermaschine bestätigen, welche ich nach wie vor als ideale deutsche Universal-Maschine für Lufttouristik betrachte.

## Elly Beinhorn: Mit der Klemm um die Welt

... Die gesamte Zelle war einer harten Probe unter den verschiedensten Witterungsumständen unterworfen, und das Flugzeug sah manchmal wochenlang keine Halle, sondern stand stets im Freien unter Sonneneinstrahlung oder Tropenregen, Hitze oder Kälte, Trockenheit oder abnormer Feuchtigkeit. ... Man findet nicht überall so gute und ausreichende Plätze wie in Europa. Oft muss man mit schwer beladener Maschine von völlig durchweichenden Plätzen starten. Und hier muss man sich auf sein Flugzeug verlassen können, um keine Überraschungen zu erleben. Ich habe mich stets auf die Start- und Landeeigenschaften der Klemm L 26 verlassen können: es gab eigentlich keinen Platz, in den ich nicht gut hinein, wie wieder herausgekommen wäre.

## Klemm in China

Dass deutsche Arbeit und technisches Können im Ausland immer wieder Anerkennung finden, beweisen die Leistungen des chinesischen Fliegers Sung Tung Kang, der in 130 Flugstunden auf einer deutschen Klemm-Maschine L 26 mit Siemensmotor von Deutschland nach China flog. Sung wird zurzeit bei seinen fliegerischen Besuchen und Vorführungen der deutschen Klemm-Maschine in den Städten Chinas geradezu als Nationalheld gefeiert und die gesamte chinesische Presse ist über die sportliche Leistung und die deutsche Konstruktion begeistert.

## Afrika ruft den Flieger ...

Den jüngsten Afrika-Flug unternahm Anfang dieses Jahres (1933) Herr Karl Schwabe aus Partenkirchen. Schon im Jahre vorher hatte er

nach seinem kurz vorher bestandenen Pilotenexamen Afrika einen Besuch abgestattet. Sein Weg führte ihn diesmal von München-Oberwiesenfeld über Venedig – Rom – Tunis nach Kairo. Hier machte er Station, um an dem internationalen Oasenrundflug teilzunehmen, den die Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.) veranstaltete. Die Bedeutung, welche Kairo als kosmopolitischer Sammelplatz sportlichen und gesellschaftlichen Lebens der Fliegerei beimisst, drückt sich deutlich in dieser Veranstaltung und den Vorbereitungen, die man dafür traf, aus.

Die Flugstrecke, insgesamt 6750 km lang, führte den Nil aufwärts, über Assuit, quer durch die Wüste bis zu den Oasen Dakhla und Barchario, von dort nordwärts zurück nach Kairo. Wochenlang vorher wurde die Strecke durch Kennzeichnung von Tank- und Landstellen sorgfältig vorbereitet. Auch für die Unterbringung und Verpflegung der Teilnehmer auf den Zwischenlandstellen, auf den weit in der Wüste gelegenen Oasen, war aufs beste gesorgt. Durch wochenlang reisende Karawanenzüge waren Zelte, Lebensmittel, Betten, Benzin dorthin geschafft worden.

## Der Afrika-Flug von Karl Schwabe

... Von meinem Afrika-Flug zurückgekehrt, drängt es mich Ihnen mitzuteilen, dass ich mit Ihrer L26a außerordentlich zufrieden war. Die Steigfähigkeit der Maschine gestattet es mir selbst bei größter Sonnenhitze und schwerster Belastung (ich hatte meine Maschine dauernd 100 kg überladen) zu starten.

... Das Flugzeug hat während der Reise 70 Tage im Freien gestanden, davon 10 Tage in größter Kälte und Schneefall, ich habe bis zu +55 Grad Celsius gemessen.

... Zusammenfassend möchte ich sagen, dass man mit Ihrem Flugzeug heutzutage ohne weiteres eine große Reise machen kann, ohne ein großer Flugexperte sein zu müssen.

... Ihre Maschine ist eben leicht und zuverlässig fliegbar ...

## Lob des Flugkapitäns Anton Riediger aus Albstadt-Ebingen

Ich habe Ihren Brief vom 13.12. erhalten und berichte Ihnen, dass ich mit der am 29.4.29 gelieferten Klemm VL 25 I a bisher 729 Flüge gemacht habe; diese verteilen sich auf 387 Betriebsstunden.

Mit der Maschine bin ich außerordentlich zufrieden. Ich habe in der letzten Zeit fast alle Kunstflugfiguren, die sich ohne Rückenvergasen ausführen lassen, gemacht.

Ich habe in jeder Lage das volle Vertrauen zur Maschine gehabt. Über die Zelle sage ich, dass sie tadellos ist, wie es bei den von Ihnen gelieferten Maschinen nicht anders zu erwarten ist. Ich kann mit Stolz sagen, dass ich wohl die erste Klemm (L 20, D 980, Werk Nr. 8) aus dem Serienbau gekauft habe. – Der Salmson-Motor AD 9, 40 PS, ist ein Meisterstück für sich. Während der 387 Betriebsstunden, die ich bis jetzt auf dem Motor habe, habe ich noch nie einen Anlass zur Klage gehabt.

Nach 120 Betriebsstunden habe ich den Zylinder abgenommen, um einmal den Motor innen kennenzulernen; ich habe dann sämtliche Ventile eingeschliffen, obwohl das nicht nötig gewesen wäre.

Nach 200 Betriebsstunden setzte mir einmal ein Zylinder aus. Ich flog mit meinen 2 Passagieren mit 8 Zylindern weiter. Es stellte sich dann heraus, dass ein Zündkabel durchgescheuert war. Mit dem Motor hoffe ich noch 50 Stunden zu fliegen und dann erst wieder die Ventile einzuschleifen.

Über die Pflege des Motors erwähne ich, dass sie wenig Zeit in Anspruch nimmt, besonders wenn die Behandlung von Anfang an richtig ist. Der Benzinverbrauch pro Stunde ist ungefähr 14 Liter. Öl brauche ich für die Flugstunde ungefähr 800/ 900 g. Den Satz Zündkerzen habe ich bis jetzt einmal ausgewechselt.

Ich freue mich, dass ich Ihnen über Zelle und Motor nur Gutes berichten kann, bedauere aber sehr, dass ein gleichwertiger deutscher Motor nicht zu bekommen ist.

## Der Klemm-Flieger Heinz Rühmann

Der Schauspieler Heinz Rühmann (1902-1994) hatte schon als Kind ein Faible fürs Fliegen. Mit einem Regenschirm hätte er vom Balkon durch die Lüfte schweben wollen, was die Mutter verhinderte. 1930 machte er seinen Flugschein. Er kaufte sich eine KL 25 mit 40 PS-Salmson-Motor. Sein Fluglehrer war Eduard von Schleich, Kampfflieger des Ersten Weltkriegs. Als Wolf Hirth mit einer KL 25 einen Rundflug über Berlin machte, war Rühmann „endgültig und für immer ein Fliegernarr“. Sein Freund und Vorbild wurde der draufgängerische Kunstflieger Ernst Udet. Rühmann machte seit 1930 eine steile Filmkarriere mit unzähligen Kino-Hits (Die drei von der Tankstelle, Die Feuerzangenbowle, Quax, der Bruchpilot ...). Das Fliegen blieb seine Leidenschaft bis ins Alter.



Der Klemm-Fan Heinz Rühmann (links)

## Quellen und Literatur

Peter Conzelmann: Georg Kraut – Bürgermeister in Böblingen 1919-1937. Böblingen 2016 (Böblinger Schriften zur Geschichte 2)

Daniel Kuhn: Vom Flugplatz zum Flugfeld – Geschichte, Herausforderungen, Perspektiven. Böblingen 2015 (Böblinger Beiträge zur Geschichte 1)

Günter Scholz: Katalog Gedächtnisausstellung Dr. Hanns Klemm 1885-1961. Böblingen 1981

Günter Scholz: Leben und Werk von Dr. Hanns Klemm. In: Böblingen gedenkt seiner Fliegertradition. Böblingen 1985, S. 97-165

Günter Scholz u. Sabine Ferlein (Hg.): Als man in Böblingen noch in die Luft ging. Böblingen 1990 (Böblinger Museumsschriften 3)

Günter Scholz u. Carola Eberhard (Hg.): Böblingen und der Traum vom Fliegen. Böblingen 2000 (Böblinger Museumsschriften 22)

Sönke Lorenz u. Günter Scholz (Hg.): Vom Mammutzahn zum Mikrochip – Stadtgeschichte. Böblingen 2003

Peter Supf: Hanns Klemm – Der Schöpfer des Leichtflugzeugs. Stuttgart 1955

Georg Wacker: Kriegserinnerungen der Stadtgemeinde Böblingen. Böblingen 1927

---

Die Abbildungen stammen aus den reichen Beständen des Stadtarchivs Böblingen.

Die Quellen der Dokumentation sind dem Katalog „Böblingen gedenkt seiner Fliegertradition“ entnommen.

## Technische Daten der Klemm-Leichtflugzeuge

Type	L 15	L 20	L 25	L 25	L 26	KL 31	KL 32	KL 35	KL 36	KL 107
Baujahr	1919/22	1923/28	1927/32	1929/39	1929/39	1930/39	1931/39	1934/41	1934/36	1939/41
Motor	Harley-Davidson	Mercedes	Salmson Ad 9	Hirth HM 60 R AS 8	Argus	Siemens Sh 14 a	Siemens	Hirth HM 504	Hirth HM 8 U	Hirth HM 500
Motorleistung PS	12,5	20	40	80	120	150	150	105	220	100
Bauart	Schulter-decker	Tief-decker	Tief-decker	Tief-decker	Tief-decker	Tief-decker	Tief-decker	Tief-decker	Tief-decker	Tief-decker
Bauweise	Holz	Holz	Holz	Holz	Holz	Holz	Holz	Holz	Holz	Holz
Sitze	2	2	2	2	2	2	3	2	4	2
Spannweite m	16,1	13,0	13,0	13,0	13,0	13,5	12,0	10,4	11,0	10,8
Länge m	8,4	7,0	7,0	7,0	7,22	8,35	7,2	7,2	8,7	8,1
Höhe m	2,1	1,95	1,95	2,05	2,2	2,55	2,05	2,05	2,25	2,15
Tragfläche m <sup>2</sup>	24	20	20	20	20	20,8	17,0	15,2	19,5	14,6
Rüstgewicht kg	189	265	300	390	425	720	580	460	560	480
Zuladung kg	87	185	320	330	325	530	370	290	490	380
Fluggewicht kg	276	450	620	720	750	1250	950	750	1050	860
Höchstgeschwindigkeit km/h	75	105	130	160	170	185	205	210	250	190
Reisegeschwindigkeit km/h	70	95	115	140	150	165	180	190	220	176
Landegeschwindigkeit km/h	30	50	60	65	66	83	82	78	63	80
Steigzeit auf 1000 m bei vollem Fluggewicht min.	17	12,6	11	7,1	4,5	8,0	4,5	5,3	3,6	6,0
Gipfelhöhe m	2200	4100	3000	3800	6100	3800	5000	4400	5700	4200
Reichweite km	480	630	720	820	820	680	750	665	950	670
Treibstoffverbrauch pro 100 km/5,7 l	6,3 l	9,5 l	12,5 l	12,5 l	22 l	22 l	13 l	22 l	14,2 l	14,2 l

Werkarchiv Messerschmitt-Bölkow-Blohm

## Leben und Werk von Dr. Hanns Klemm in Daten

- 4.4.1885 Geboren in Stuttgart
- 1893-1903 Friedrich-Eugen-Realschule in Stuttgart, Abitur
- 1903-1907 Bauingenieurstudium an der Technischen Hochschule Stuttgart; Erste Staatsprüfung
- 1907-1909 Regierungsbauführer bei der Generaldirektion der Württembergischen Staatsbahnen
- 1909-1910 Assistent am Lehrstuhl für Brücken-, Tunnel- und Grundbau der TH Stuttgart
- 1910-1914 Bauingenieurpraxis, u.a. bei der Beton- und Monierbau AG in Stuttgart
- 1911 Zweite Staatsprüfung; Ernennung zum Regierungsbaumeister, Ingenieur bei der Tiefbauunternehmung C. Baresel, Stuttgart
- 1914-1915 Kriegsfreiwilliger beim 26. Drag.-Regiment „König“ Cannstatt
- 1915-1917 Dirigent bei der Bauabteilung der Danziger Werft
- 1917 Leiter der Versuchsabteilung des Luftschiffbaus Zeppelin Abt. Do (Dornier), Chefstatiker der Hansa-Brandenburg-Flugzeugwerke (Heinkel)
- 1. 4. 1918 Chefkonstrukteur des Flugzeugbaus der Daimler-Motoren-Gesellschaft Sindelfingen
- 1919 Leitung Konstruktionsbüro des Karosseriebaus von Daimler in Sindelfingen
- 1919 Entwicklung des ersten Leichtflugzeuges der Welt: Klemm-Daimler L 15 (mit 12,5 PS Indian-Motorrad-Motor)
- 1920-1927 Technischer Direktor des Karosseriewerks in Sindelfingen
- 1923-1924 Tiefdecker Klemm-Daimler L 20
- 1926 Gründung der Firma Leichtflugzeugbau Klemm

- Eröffnung der Klemm-Fliegerschule
- 1928 Gründung der Klemm-Aeromarine Corp. New Jersey, USA
- 1932 Gründung der British Klemm Company, London
- 1936 Erfindung der Klemm-Halbschalen-Bauweise  
Entwicklung des „Klemm-Leims“
- 1937 Promotion zum Doktor-Ingenieur
- 1938-1942 Bau der KL 105, 106 und 107 im Halbschalen-Bauverfahren
- 1943 Rücktritt von Hanns Klemm als Geschäftsführer seines Unternehmens, Austritt aus der NSDAP
- 1944-1945 Verhaftung durch die Gestapo
- 1945 Demontage der Klemm-Werke
- 1955 Ernennung von Dr. Hanns Klemm zum Ehrenbürger der Stadt Böblingen
- 1960 Verleihung des Großen Verdienstkreuzes der Bundesrepublik Deutschland
- 30.4.1961 Gestorben in Fischbachau/ Oberbayern





Klemmflug Afrika