



Hugo Rieth

Die Kondor-Flugzeugwerke (1912 – 1918)

**Ein Kapitel aus der Pionierzeit deutscher
Luftfahrtgeschichte, geschrieben in
Essen und Rotthausen**

Vor rund 70 Jahren, als die Motorluftfahrt noch in den Kinderschuhen steckte, gab es auch in Essen Männer, die den Gedanken des Motorfluges begeistert aufnahmen und auch versuchten, aktiv mitzuwirken. Es waren gerade hier die Ballonfahrer, die sich für die Entwicklung des Flugzeuges einsetzten. Und hier ist vor allem ein Mann zu nennen, der Essener Ernst August Schröder. Einerseits begeisterter Ballonfahrer, versuchte er doch andererseits mit allen Mitteln den Motorflug zu fördern, und er besaß Energie und Zielstrebigkeit genug, mancherlei Kräfte dafür zu mobilisieren.

Im Vorstand der Sektion Essen des im Jahre 1902 von Dr. Bamler in Wuppertal gegründeten Niederrheinischen Vereins für Luftschiffahrt war E. A. Schröder Fahrtenwart für Motorluftschiffahrt. Außerdem übernahm er nach dem tragischen Tod des Wuppertalers Oskar Erbslöh, der mit seinem Luftschiff abstürzte, im Jahre 1910 den Vorsitz in der aus dem Verein hervorgegangenen Rheinisch-Westfälischen Motorluftschiff-Gesellschaft. Bereits im Jahre 1908 begann man in einer Werkstatt in Katernberg nach eigenen Plänen mit dem Bau eines Flugzeuges. Der Doppeldecker mit einem Anzani-Motor machte in den Ruhrwiesen bei Überehrh Flüge bis zu 1 km

Länge. Es war eine enorme Leistung für die damalige Zeit, in der es in Deutschland weder eine Flugzeugfabrik noch eine Flugschule gab und man sich ohne jede Erfahrung selbst Flugzeuge baute und das Fliegen beibrachte.

Danach hören wir von einer „Niederrheinischen Flugzeugbauanstalt Hilsmann & Co.“ in Altenessen, die 1911, aus dem Niederrheinischen Verein hervorgegangen, gegründet wurde. Hilsmann hatte bereits 1910 für den Verein einen Dreidecker gebaut, der aber nie geflogen ist, da man keinen geeigneten Piloten finden konnte, der die Maschine einfliegen würde. Ein anderes Flugzeug dieser Firma muß aber geflogen sein, wie aus einem Bericht von E. A. Schröder hervorgeht: „... Mehr als bisher hat sich der Verein der Förderung der Flugtechnik widmen können ... So veranstaltete die aus der Sektion Essen hervorgegangene „Niederrheinische Flugzeug-Bauanstalt“ auf dem neu geschaffenen Flugplatz Holten am 7. und 14. Mai (1911) wohlgelungene Schauflüge ...“.

— Neben bekannten Fliegern waren auch Anfänger dabei. Schröder berichtet: „... so führte am ersten Tage der Fördermaschinist Bergmann auf einem selbstgebauten Zweidecker, der durch einen der Sektion Essen gehörigen Hilz-Motor getrieben wurde, durchaus anerkennenswerte Flüge aus ...“. — An anderer Stelle schreibt Schröder über eine Herbstveranstaltung auf demselben Flugplatz: „... Es flogen an diesen beiden Tagen Thelen und Kleinle auf Wright-Apparaten, Schlüter auf einer Etrich'schen Taube, Falderbaum auf einem Gradeflieger und Hechtfischer auf einem Eindecker der Niederrheinischen Flugzeug-Bauanstalt ...“. — Und weiter heißt es: „... Bedauerlicherweise ist der Flugplatz Holten reichlich weit von Essen und überhaupt vom Industriegebiet entfernt, aber in unmittelbarer Nähe von Essen war trotz allen Suchens kein geeigneter Flugplatz für kleinere Flugveranstaltungen aufzutreiben ...“.

Es war also in der Hauptsache das Fehlen eines geeigneten Flugplatzes, das einer weiteren Entwicklung des Motorflugs im Wege stand. Im selben Jahr 1911 veranlaßte E. A. Schröder die Deutsche Luftverkehrsgesellschaft, mit dem Parseval-Luftschiff „P 6“ hier im Industriegebiet eine Reihe von Fahrten zu unternehmen. Es kam von Hamburg, landete am 10. Juli 1911 in den Ruhr-



E. A. Schröder, auf dessen Initiative 1908 das erste Flugzeug gebaut, 1912 der Flugplatz Gelsenkirchen-Essen-Rotthausen eingerichtet und 1913 die Kondor-Flugzeugfabrik gegründet wurde.
Bild: Sig. H. Rieth

wiesen bei Überrauch und war bis zum 23. Juli in der leerstehenden Luftschiffhalle in Leichlingen stationiert. Bei einer seiner Fahrten und der Landung in Gelsenkirchen entdeckte man in der damals noch selbständigen Gemeinde Rotthausen an der Trabrennbahn ein geeignetes Gelände für die Anlage eines Flugplatzes.

Wieder war es E. A. Schröder, der Verhandlungen knüpfte mit der Stadt Gelsenkirchen, mit Stadt und Landkreis Essen, Rotthausen, Katernberg und der Zeche Zollverein. Trotz einiger Widerstände konnten sie für den Plan gewonnen werden. Nach Gründung der „Westdeutschen Fluggesellschaft m. b. H.“ wurde Pfingsten 1912 der erste kommunale Flugplatz in Deutschland, der Flugplatz „Gelsenkirchen-Essen-Rotthausen“, mit einem dreitägigen Flugwettbewerb eröffnet. Tausende von Menschen nahmen teil an dem Geschehen und waren begeistert. Und wie sehr die junge Fliegerei die Menschen bewegte, zeigt eine Eintragung, die ein Besucher in sein Programmheft machte: „Es war ein herrlicher, erhebender Anblick. Meiner Lina standen vor Rührung die Tränen in den Augen . . .“. Damals so bekannte Flieger wie Hellmuth Hirth, Dr. Hoos, Emil Jeannin, Georg Mürau, Josef Schlatter, Gerhard Sedlmayr, von

Stoephasius, Fokker und Josef Suwelack zeigten an drei Tagen ihre Flugkünste und ihr fliegerisches Können. Kurz nach Pfingsten eröffneten Georg Mürau mit seiner Frau Charlotte Möhring – es war die 2. Fliegerin Deutschlands – und Josef Schlatter je eine Flugschule auf dem Flugplatz.

Josef Suwelack war der Mann, mit dem man näheren Kontakt bekam, und dies führte wiederum zur Gründung einer Flugzeugfabrik. E. A. Schröder schreibt 1913 darüber: „ . . . Nachdem der Flugplatz Gelsenkirchen-Essen-Rotthausen vorhanden, war die Gründung der „Kondor“-Flugzeugwerke G. m. b. H. ein weiterer Schritt auf dem eingeschlagenen Wege. Etwa vor einem Jahr hatte ich die ersten Besprechungen mit dem jetzigen technischen Leiter Herrn Suwelack, der mir die Pläne eines von ihm konstruierten Apparates vorlegte. Die bedeutende Erfahrung des Herrn Suwelack als Flieger veranlaßte mich, die Sache ernsthaft in Angriff zu nehmen . . .“. Und er nahm die Sache sofort in Angriff. Bereits am 15. Juni 1912 kam es vor dem Justizrat Dr. Albert Wallach in Essen zur Unterzeichnung der Gründungsurkunde einer Flugzeugfabrik. Unterzeichner und damit Gründer waren

1. Oberleutnant Bernhard Goldschmidt
2. Kaufmann E. A. Schröder
3. Prokurist Otto May

Der § 1 des Papiers lautete:

„Die Firma der Gesellschaft lautet:

„Kondor“-Flugzeugwerke Gesellschaft m. b. H.

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Essen-Ruhr“.

Und unter dem § 2 hieß es:

„Gegenstand des Unternehmens ist die Herstellung und der Verkauf von Flugzeugen, die Ausbildung von Flugzeugführern, die Beteiligung an Flugwettbewerben . . .“.

Später traten noch als Gesellschafter u. a. Alfred und Viktor Bac-Begavar, Medizinalrat Dr. Racine, Dr. jur. Georg Hirschland, Bankier Kurt Hirschland, Direktor Schäfer und der Düsseldorfer Oberbürgermeister Wilhelm Marx in die Firma ein.

Nach der Gründung wurde die Sache sofort energisch weitergetrieben. Von der Westdeutschen Fluggesellschaft wurden auf dem Flugplatz in Rotthausen Werkstatt- und Büroräume angemietet. Josef Suwelack war technischer Leiter, am 27. September 1912 wurde Ernst

Füssen kaufmännischer Geschäftsführer und, wie E. A. Schröder schreibt: „... Zunächst bewilligten Herr Kommerzienrat Dr. Carl Goldschmidt und ich 50 000,— Mark für den Bau der ersten Maschine...“.

Josef Suwelack, 1888 in Billerbeck geboren, war ein ausgezeichnete Flugzeugführer und gehörte zu den bekannten Fliegern der Pionierzeit. Von Beruf war er Ingenieur. In Johannisthal schulte er bei Rumpler, erwarb am 30. 8. 1911 sein Pilotenpatent mit der Nr. 102 und blieb zunächst bei Rumpler als Fluglehrer. Bereits im September 1911 holte er sich bei der Nationalen Herbstflugwoche mit einer Gesamtflugzeit von 12 Stunden 13 Minuten den 2. Preis. Da sich gegen Ende des Jahres 1911 noch fast alle Weltrekorde in den Händen von Ausländern befanden, so beschloß er zunächst, den Passagierdauerrekord mit einem Fluggast zu brechen. Bei eisiger Kälte startete er am 8. Dezember 1911 in Johannisthal mit einem Passagier, und mit einer Flugzeit von 4 Stunden 34 Minuten holte er den Rekord nach Deutschland. 1912 wurde Suwelack Fluglehrer bei den Aviatik-Werken in Mühlhausen und war bei fast allen großen Flugveranstaltungen zu finden.

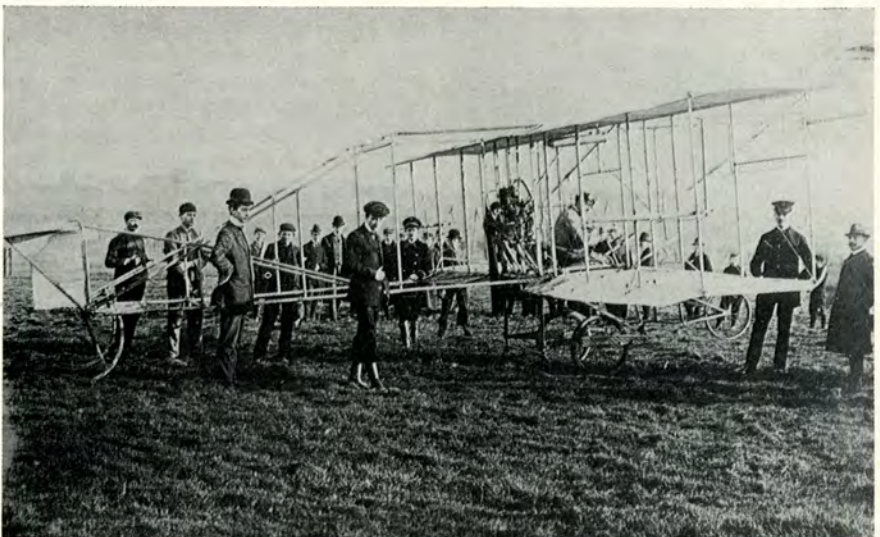
Alle Voraussetzungen waren nun gegeben, und Josef Suwelack konnte in Rotthausen an die Arbeit gehen. Er konstruierte als erstes ein zweiseitiges Schulflugzeug, einen Eindecker mit einem 100

PS Argus-Motor. Es entstand der „Kondor“, wie man diese Maschine nannte.

Vier Monate nach der Gründung der Firma fand am 12. Oktober 1912 der Erstflug statt, der zur vollsten Zufriedenheit aller ausfiel. Die Firmenleitung beschloß, deswegen „... soll jedem an demselben beschäftigten Arbeiter 20,— Mark, den beiden Vorarbeitern 25,— Mark, dem Meister Riemann 150,— Mark und dem Techniker Küchen 100,— Mark Gratifikation gegeben werden“. Außerdem gab es ein kleines Fest für das Personal.

Suwelack betonte die leichte Steuerbarkeit des „Kondor“ beim Kurvenflug und die gute Ausbalanciertheit, auch beim Gleitflug. E. A. Schröder beschrieb die Maschine so: „... Wer den „Kondor“ sieht, der bekommt die Überzeugung, daß die Durcharbeitung eine gewissenhafte und sichere ist. Zum Bau ist nur das allerbeste und sorgfältig gewählte Material gebraucht, und jedes Teilchen wird vor der Montage nochmals auf seine Festigkeit untersucht. Dieser Eindruck großer Sicherheit verstärkt sich, wenn man die Maschine in der Luft sieht. . . Überraschend ist der kurze Anlauf. Nach kaum 40 m verläßt der Apparat den Boden und zeigt dann eine bedeutende Steigfähigkeit. Und wie wundervoll der „Kondor“ in der Luft aussieht, das beurteilt man am besten durch eigenes Sehen. Man vergleicht ihn am treffendsten mit einem großen

Erstes 1908 nach eigenen Plänen gebautes Flugzeug in den Ruhwiesen bei Oberruhr. Rechts E. A. Schröder (mit Mütze) und der Erbauer Ing. Schmetz (mit Hut). Bild: Sig. H. Rieth





Josef Suwelack (links) in seiner „Kondor“

Bild: Slg. H. Rieth

Vogel, und die Ruhe und Sicherheit, mit der er selbst bei böigem Wetter durch die Luft zieht, ist frappierend . . . Die Hauptsache ist und bleibt aber die, daß der Apparat durch die eigenartige Anordnung der Flächen automatisch stabil bleibt . . .“.

Wie der „Kondor“ in der Luft aussah, konnten die Essener bald darauf selbst sehen, denn am 3. Januar 1913 flog Josef Suwelack mit der Maschine über die Stadt. Aus diesem Anlaß erhielt er von der Stadt Essen einen silbernen Ehren- und Erinnerungsbecher. Kurz darauf, am 20. Januar, flogen zwei Kondor-Maschinen über die Dächer der Stadt.

Wie allgemein bekannt ist, gelang dem Franzosen Louis Blériot im Jahre 1909 der erste Flug über den Ärmelkanal. Den ersten Versuch, London auf dem Luftwege über die Nordsee zu erreichen, unternahm Josef Suwelack am 26. Februar 1913 mit einem neuen „Kondor“, mit Brennstoff für sechs Stunden versehen, vom Flugplatz in Rotthausen. Obwohl er sein Ziel nicht erreichte, gehört seine Schilderung dieses Nordsee-fluges zu den schönsten Berichten, die ein Flieger aus der Vorkriegszeit hinterlassen hat.

Nach dem Start sah er dort, wo er das Häusermeer von Essen vermutete, mächtige Wolkenberge, die sich hoch in den Himmel türmten. Dann flog er über einer geschlossenen Wolkenschicht. „ . . . Es

war ein derart herrlicher Anblick, über diese endlose, glatte weiße Wolken-decke hinweg zu fliegen, daß ich mich beinahe immer veranlaßt fühlte, aus meinem Apparat auszusteigen, um hier oben auf dieser unendlichen, wunderschönen Fläche, wo es kein lebendes Wesen außer mir gab, ganz abgeschieden von allen einherzugehen . . .“.

— Bald bemerkte Suwelack zu seinem Ärger, daß der Kompaß nicht mehr richtig funktionierte. Er nahm die Sonne als Orientierungshilfe. Lange flog er so über die glatte Wolkenfläche. „ . . . Der Ausblick, den der Kondor nach allen Seiten bot, veranlaßte mich, den Schatten des Apparates auf der glatten weißen Wolkendecke zu suchen. Da bot sich mir ein Anblick, der sich mir so eingepägt hat, daß ich ihn nie in meinem Leben vergessen werde. Unten über den Wolken zog ein wunderbares Farbenspiel. Der Schatten des Kondors wurde in seiner ganzen Form auf der Wolkendecke wiedergegeben, und um ihn herum legten sich in den herrlichsten Regenbogenfarben Kreise, die ihn wie ein Glorienschein umgaben. Ich dachte an die Menschen, Städte und Flüsse, die tief unter mir waren, und ich war ergriffen von der Erhabenheit und Schönheit dieses Augenblicks . . .“ — Josef Suwelack flog in 2160 Meter Höhe. Plötzlich kam ihm der Gedanke, daß er vom Wind seitlich versetzt worden sei. Er glaubte sich noch über dem Festland



Der „Kondor“, mit dem Josef Suwelack 1913 nach London fliegen wollte.

Bild: Slg. H. Rieth

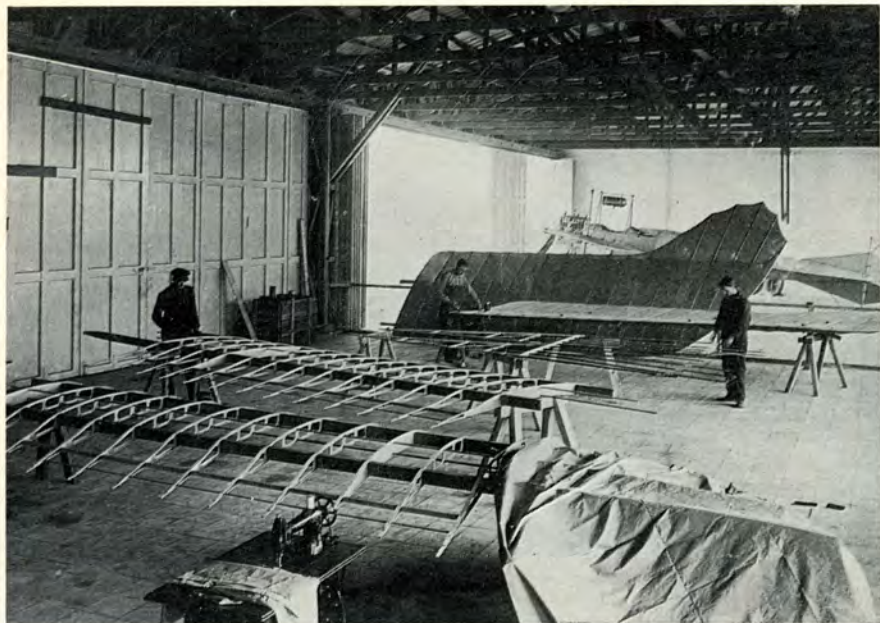
zu befinden und tastete sich vorsichtig durch die Wolkendecke nach unten. Zu seinem Erstaunen war dicht unter ihm alles Wasser. Sofort gab er Vollgas. „ . . . Rasch stieg ich bis auf 900 Meter Höhe und tauchte aus dem dunklen Nebel zur lichten Sonne wieder empor. Dieser flog ich jetzt entgegen. Denn im Süden mußte ja das Festland sein . . . Wiederum traf ich, als ich zum zweitenmal durch die Wolkenschicht stieß, immer dickere Nebelschwaden. Noch vorsichtiger als das erstmal, ging ich unter Zuhilfenahme meines Höhenmessers vorsichtig immer niedriger. Jetzt war ich nur noch zwanzig Meter hoch, und schon wählte ich noch auf dem Meere zu sein, als plötzlich zwei Bauernhäuser, dem Auge eben erkennbar, an mir vorbeihuschten. Vor mir stand wie eine hohe Mauer eine Pappelallee, und im letzten Moment dank meinem gehorsamen Apparat, überflog ich diese und ging dann kurz entschlossen zu meinem großen Glück auf einer schönen ebenen Wiesenfläche nieder. Die Gefahr war überstanden, und ich befand mich wieder auf der grauen Erde . . .“. — Er stellte fest, daß er in der Nähe von Deventer bei Zwolle gelandet war. Er wußte auch, daß er bei einer Fortsetzung seines Fluges England verfehlt hätte. Der Nebel machte einen Start in Holland unmöglich, und er schreibt: „ . . . tief betrübt mußte ich mein Vorhaben, London zu erreichen, aufgeben, obschon ich noch für vier

Stunden Betriebsstoff in meinem Benzinbehälter hatte“.

Diese Auszüge aus seiner beinahe romantisch anmutenden Schilderung zeigen, daß Josef Suwelack nicht nur ein guter Flieger, sondern auch ein Mann war, der seine Möglichkeiten einzuschätzen wußte und nicht bedenkenlos seinen Ehrgeiz befriedigen und den „Himmel stürmen“ wollte. Er war aber auch überzeugt von seinem „Kondor“. Das zeigt eine Episode, die Ernst Schnutenhaus, der Gründer der „Essener Eisenwerke“, in seinen Erinnerungen schildert:

„ . . . Seine Probeflüge gingen häufig über unser Fabrikgelände. Es ließ mir keine Ruhe, bis Herr Suwelack mir einen Flug zugestanden hatte. Als wir eines Tages zum Flugplatz kamen, landete gerade der Monteur von einem Probeflug. Auf Befragen sagte er dem Chef, er wüßte nicht, was los sei; der Motor mache so komische Geräusche. Sagte der Chef zu mir: „Sie haben gehört, was los ist. Jetzt muß ich rauf, und wenn Sie jetzt noch Lust haben, dann klettern Sie bitte hinten rein“. Das ließ ich mir nicht zweimal sagen, schwang mein Bein über die Bordwand, und schon saß ich drin. Beim Start staunte ich, wie buckelig ein Trabrennplatz sein kann . . .“.

Einige damals bekannte Flieger tauchten bei den Kondor-Werken auf. Da ist zunächst Erich Bruno Schröter, der 1912 seine fliegerische Ausbildung bei den Harlan-Werken in Berlin-Johannisthal



Kondor-Schulflugzeuge im Bau (1913)

Bild: Ruhrlandmuseum der Stadt Essen

erhielt. Sein Zeugnis Nr. 372 datiert vom 31. März 1913. Doch bereits am 1. März 1913 wurde er Fluglehrer und Einflieger bei den Kondor-Werken. Nach einem Sturz infolge Versagens des Motors über den Häusern von Katernberg gab er hier seine Tätigkeit auf und ist später bei den Albatros-Werken in Johannisthal.

Dann kam Otto Beck. Er war der geborene Motorenfachmann. Lange Zeit war er „Leibmonteur“ Hellmuth Hirths, den er in den Jahren 1911 und 1912 bei allen Wettbewerben begleitete. 1913 machte er sein Pilotenzeugnis aus und kam dann als Pilot zu den Kondor-Werken.

Von dem „Kondor“ entstanden in der Folge mehrere Versionen und Typen, so u. a. eine kleine Maschine, der „Kondor-Floh“. Aber der Erfolg blieb aus; Trotz der guten Resultate konnten keine Maschinen verkauft werden. Wohl steckten die Gesellschafter noch Geld in die Firma, aber sie war nicht mehr zu halten. Am 30. März 1914 beschloß man die Liquidation. Aber ehe es dazu kam, gingen Bauaufträge aus Spanien ein und man baute weiter. Durch den Kriegsausbruch 1914 kam es aber nicht mehr zur Auslieferung. Nach einem Vorfliegen in Köln wurde der „Kondor“ sofort gekauft und auch die anderen für Spanien

bestimmt gewesenen Maschinen kamen an die Heeresverwaltung.

1915 erhielt das Werk aufgrund guter Erfahrungen mit dieser spanischen G-Export-Version einen Heeresauftrag auf einige „Kondor“ des Typs H mit 100 PS Daimler D I - Motor. Josef Suwelack, bei Kriegsausbruch Soldat geworden, fällt am 13. September 1915 im Luftkampf mit einem englischen Kampfflugzeug über Armentières in Frankreich. Er hätte der Fliegerei in späteren Jahren bestimmt noch manches geben können. Für Josef Suwelack trat der Ingenieur Paul Westphal als technischer Leiter in die Firma ein. Westphal hatte schon seit 1911 in Johannisthal zum Teil sehr erfolgreiche Flugzeuge gebaut. Später kam noch der Ingenieur W. Rethel hinzu. Sie begannen in den Jahren 1915/16 mit der Konstruktion verschiedener Schul-Doppeldecker, die gegenüber den runden Rümpfen der bisher gefertigten Maschinen eckige Rumpfzellen besaßen. Von ihnen sind bisher nur die Typen Kondor W 1 und Kondor W 2c im Bild bekannt geworden. 1915 baute die Firma in Lizenz Albatros- und Aviatik-Doppeldecker, und für das Jahr 1916 hatte sie von der Heeresverwaltung einen Auftrag für 50 Albatros-Schulmaschinen vom Typ 13 II erhalten.

Im Jahre 1915 wurde den Kondor-Werken die Militär-Fliegerschule in Großenhain angeschlossen, die ihre Schulung mit zwei Kondor-Doppeldeckern und drei DFW-Doppeldeckern begann. Der schon erwähnte Otto Beck, der 1914 die für Spanien bestimmten Maschinen dort einfliegen sollte, wurde mit der flugtechnischen Leitung der Kondor-Militärfliegerschule betraut. Im Jahre 1916 wurden hier 354 Piloten ausgebildet. Durch eine besonders zweckmäßige Prüfungsmethode hatte diese Schule nur wenige Unfälle. 1917 wurde die Kondor-Fliegerschule nach Nordhausen verlegt. Otto Beck führte insgesamt über 20 000 Flüge aus.

Aufgrund der Heeresaufträge konnte der Betrieb der Kondor-Werke bedeutend erweitert werden. Die Belegschaft erreichte im Sommer 1917 eine Stärke von 1200 Mann. Die Konstruktion von Flugzeugen konnte daraufhin wieder aufgenommen werden. Es entstand zunächst ein Dreidecker mit 160 PS Mercedes D IIIa - Motor und dann ein doppelsitziges Einheits-Schulflugzeug mit 120 PS Mercedes - Motor. Von der Heeresverwaltung wurde dem Albatros-Flugzeug aber auch weiterhin der Vorzug gegeben.

Dann kam noch Paul Georg Ehrhardt hinzu, der 1911 bei dem bekannten Franzosen Blériot in Frankreich, bei Rumpler und Michaelis schulte. 1913 machte er einige vielbeachtete Flüge. Durch tech-

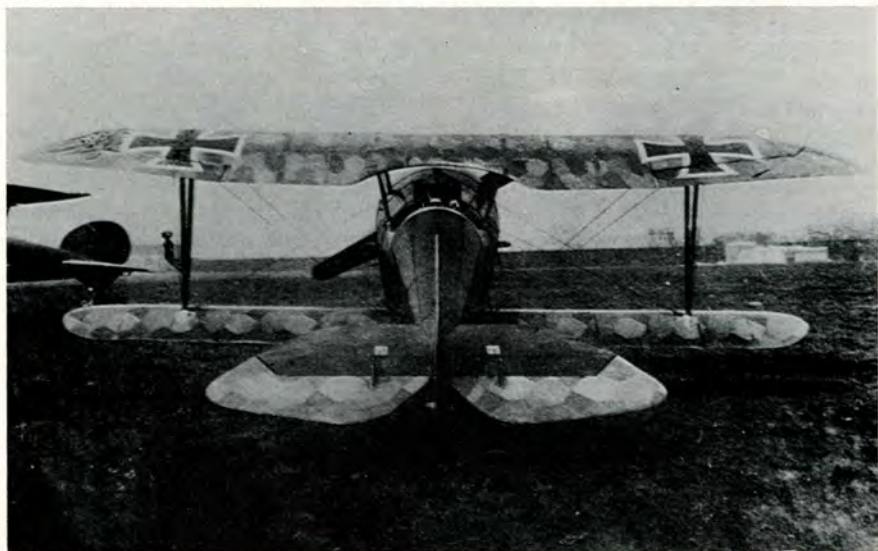
nische Verbesserungen und hierdurch erfolgreiche Einsätze an der Front, machte er sich zu Beginn des Krieges einen Namen. Bei den Kondor-Werken baute er Einheits-Schulmaschinen und flog sechs Neukonstruktionen ein.

Inzwischen war in Nordhausen/Harz, wo sich die Kondor-Flugschule befand, eine Tochterfirma entstanden, die sich „Kondor-Werk, Gesellschaft für Holzbearbeitung m. b. H.“ nannte. Eine weitere Firmenabteilung, die „Kondor-Flugzeugwerke G. m. b. H. Abt. Sägewerk“ in Lemgo/Lippe kam 1918 durch Übernahme des Sägewerks Schnackenbeck hinzu, denn gutes Holz und seine gute Verarbeitung waren für den Flugzeugbau unerlässlich. Und man brauchte eine Menge davon.

Hatte man bisher nur Schulflugzeuge gebaut, so entstand im Jahre 1918 das erste Jagdflugzeug, der Kondor D I. Es war ein normaler verspannter Doppeldecker mit rundem Sperrholzrumpf und V-Stielen. Er war mit einem 110 PS Oberursel UR II - Motor ausgerüstet und nahm an dem zweiten Vergleichsfliegen im Juni 1918 in Berlin-Adlershof teil.

An dem gleichen Probefliegen nahm ebenfalls der Kondor D II teil. Er war eine verbesserte Ausführung des Modells Kondor D I. Der Motor war der gleiche geblieben. Die V-Stiele waren durch II-Stiele ersetzt. Interessant war bei dem Kondor D II, daß sich Querru-

Kondor D I. — Erstes Jagdflugzeug der Kondor-Werke (1918). Foto: Deutsches Museum München





Kondor E IIIa – Parasol (1918). Schnellster und steigfähigster Kampfeinsitzer, der aber nicht mehr zum Fronteinsatz kam. Bild: Sig. H. Rieth

der nicht nur am Oberflügel, sondern auch am Unterflügel befanden.

Der Kondor D 6 war eine Weiterentwicklung des Kondor D II. Als Motor diente ein Oberursel UR III mit 145 PS. Das Besondere und Ungewöhnliche an diesem Flugzeug war der getrennte Oberflügel, um die Sichtverhältnisse nach oben zu verbessern. Ohne Zweifel war das für einen Doppeldecker ideal, aber die Verwirbelung an den Trennstellen über dem Rumpf brachte auch aerodynamische Nachteile mit sich. Übrigens war der Rumpf nicht, wie bei seinen Vorläufern*, aus Sperrholz gefertigt, sondern bestand aus einer Stahlrohrkonstruktion mit Stoffbespannung.

Ein weiteres Flugzeug, der Kondor D 7, hatte ein gänzlich anderes Aussehen als sein Vorgänger. Mit seiner Torpedoförmigkeit ähnelt er stark den Albatros-Flugzeugen. Es war ein Doppeldecker mit sorgsam verkleidet eingebautem 160 PS Mercedes D II-Motor. Auffallend war der schmale untere durchgehende Flügel, der durch drei Stiele, die von einem Punkt zum Oberflügel auseinanderliefen, abgefangen wurde. Auch das Fahrgestell besaß auf jeder Radseite drei verkleidete Streben. Der Kondor D 7 stürzte 1918 bei der Erprobung in Adlershof ab.

Ende des Jahres 1918 baute W. Rethel, der später Chefkonstrukteur bei Fokker

wurde, einen Jagdeinsitzer, den Kondor E IIIa Parasol (Mit Parasol bezeichnete man ein Flugzeug, bei dem die Tragfläche über dem Rumpf liegt, also einen Hochdecker). Diese Maschine schlug alle Geschwindigkeits- und Steigfähigkeitsrekorde. Und das wollte viel heißen in einer Zeit, in der kriegsbedingt immer schnellere und steigfähigere Jagdflugzeuge entwickelt wurden, um Vorteile gegenüber dem Gegner herauszuholen. Der Kondor E IIIa kam allerdings nicht mehr zum Fronteinsatz. Der Krieg war zu Ende.

Der in Essen von ehemaligen Kriegsfliegern gegründete „Bund Deutscher Flieger e. V.“ veranstaltete am 21. und 22. September 1919 den ersten deutschen Flugtag nach dem Kriege auf dem Flughafen Gelsenkirchen – Essen – Rotthausen, bei dem auch eine Kondor E IIIa-Parasol mitfliegt. Die Zeitschrift „Der deutsche Flieger“ berichtet u. a. darüber:

„... Den ersten Preis für fliegerisches Können im Kunstfliegen wurde von Herrn E. A. Schröder – Essen, im Namen des Preisrichterkollegiums dem Flugzeugführer Weichel zuerkannt, der auf dem Kondor-Parasol (Eindecker) die unglaublichsten akrobatischen Kunststücke in der Luft ausführte. Außer Überschlägen, Abtrudeln, flog Weichel mehrere Minuten, indem er das Flugzeug

auf den Rücken warf und so mit dem Kopf nach unten Kurven und Gleitflüge wie auch Steigflüge ausführte...“ Seltsamerweise hatte es das Schicksal gefügt, daß Ernst August Schröder, der Mann, auf dessen Initiative die Kondor-Flugzeugwerke gegründet wurden und der zeitliche sowie finanzielle Opfer gebracht hatte, damit das 1. Flugzeug gebaut werden konnte, dem Flieger des letzten Flugzeuges einen Preis überreichte. Der Kondor-Parasol – den auch Ernst Udet geflogen hat – taucht auch im Ausland auf. Im April 1919 gründeten die beiden bekannten Schweizer Piloten Walter Mittelholzer und Alfred Comte eine Firma. Von einem deutschen Industriellen wurden ihnen drei Flugzeuge überlassen. Wegen der Kontrollkommission der Entente kamen die Maschinen auf geheimen Wegen in die Schweiz. Es waren zwei Doppeldecker Kondor C-V Lizenz LVG, die Rund-, Alpen- und Fotoflüge machten und ein Kondor E III a, der für Kunstflugvorführungen bei Flugtagen eingesetzt wurde. Die Geschichte der Kondor-Flugzeugwerke war zu Ende. Offenbar bestanden schon Pläne für ein Passagierflugzeug, denn eine Anzeige von 1919 propagierte eine „Kondor-Luftverkehrs-Limousine für 2 – 4 Personen“, aber die Bestimmungen der Siegermächte und später die Rheinlandbesetzung durch die Fran-

zosen machten auf Jahre jeden Flugzeugbau hier zunichte. Als einzige überlebte die „Abteilung Sägewerk“ in Lemgo. 1920 fertigte sie Türen, Fenster und Treppen für den Siedlungsbau, später Tische und besteht auch heute noch als Möbelfabrik unter der Bezeichnung „Kondor Holzwerk“.

Welcher heutige Besucher des Nienhauser Freizeitparks ahnt, daß sich nahebei an der Trabrennbahn vor rund 60 Jahren ein phantastisches Flugkapitel abspielte, das untrennbar mit der Geschichte der deutschen Fliegerei verbunden ist? – Damit es nicht in Vergessenheit gerät, wurde das bisher wenig Bekannte hier geschrieben.

Benutzte Quellen und Literatur:

Jahrbücher des Niederrheinischen Vereins für Luftschifffahrt 1911 – 1912 – 1913 – Peter Supf, Das Buch der deutschen Fluggeschichte, 2 Bde. – Programmheft Flugplatz Gelsenkirchen-Essen-Rothhausen, Eröffnung Pfingsten 1912. – Erster Deutscher Fliegertag auf dem Flugplatz Gelsenkirchen-Essen-Rothhausen am 21. und 22. September 1919, Der Deutsche Flieger 1/1919. – Prof. Dr. Ernst Milarch, Die Geschichte des Niederrheinischen Vereins für Luftschifffahrt, Festschrift zum XXI. Deutschen Luftfahrttag 1927. – Douglas Rolf/Alexis Dawy-doff, Vom Drachen bis zum Jumbo-Jet. – E. A. Schröder, Die Sportluftfahrt im Ruhrland – Wie es wurde, Ruhralmanach der Lüfte, 1929. – Wolfgang Wagner, Die Flugzeuge der Kondor-Werke, deutscher aerokurier, 1/1974. – deutscher aerokurier, 6/1974 S. 496. – Ernst Schnutenhaus, Ein Jubiläumsbuch, 1963. – Private Unterlagen bei Dr. E. A. Schröder, Essen.



Sparen und Geld anlegen

in kleinen und größeren Beträgen, eine Form vernünftiger individueller „Wirtschaftspolitik“, ermöglicht Ihnen unser umfangreiches Angebot an Schmuck aller Preiskategorien. Zusatzeffekt: Solider Schmuck ist zeitlos und unterstreicht Ihre persönliche Note. Informieren Sie sich bei

JUWELIER

Deiter

ESSEN

Glockenspielhaus, Kettwiger Straße 22
Rüttenscheid, Am Rüttenscheider Stern
Bredeney, *Medaillon* Bredeneyer Str. 125

MÜLHEIM

Schloßstraße (Ecke Kohlenkamp)
Deiters Corner im Rhein-Ruhr-Zentrum