



Paul Zöller

Klemm-Flugzeuge

Band II

*Klemm-Spurensuche
Letzte Klemm-Flugzeuge & Klemm-Sammelobjekte*

Inhaltsverzeichnis

VORWORT

KLEMM SPURENSUCHE

Klemm-Ausstellungen und -Sammlungen

Klemm-Ausstellung, Rathaus Böblingen (A)

Haus der Geschichte, Stuttgart (B)

Mercedes-Benz Museum, Untertürkheim (C)

Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm, Böblingen
(D)

Historische Klemm-Orte

Böblingen (A, D)

Halle/Saale und Leipzig

Herrenberg (F)

Ebhausen (H)

Eutingen (E)

Nagold (G)

Nabern

Fischbachau

Klemm-Bauwerke

Klemm-Lizenzwerke

DIE LETZTEN KLEMM-FLUGZEUGE

Daimler/Klemm L20

Klemm L20 (OE-DFG, Graz)

Klemm L20 (LV-QDA, Argentinien)

Klemm L20 (D-1433, Stuttgart)

SFC Stuttgart L20 Replika (Böblingen)

Craftlab L20 Replika (OE-VKL, Österreich)

Klemm L25/L26

Klemm L25 (D-EMBX, BMW, München)

Klemm L25 (OH-KLA, Helsinki)

Klemm L25 (F-PCDA, Berlin)

Klemm L25 (G-AAUP, England)

Klemm L25 (D-EFTE, Großenhain)

Klemm L25 (30-22, Madrid)

Klemm L25 (LX-MAF, Luxemburg)

Klemm L25/L26 (VH-URR, Australien)

Klemm L25 (D-EJOL, Böblingen)

Klemm L25 (TF-SUX, Island)

Klemm L25 (D-EMDU, München)

Klemm L25 (OH-ILI, Turku)

Klemm L25 (OH-ILL, Ilmajoki)

Klemm L25 Replika (Girolstein)

Klemm L25 Replika (Oberbach/Schmitz)

Klemm L25-H Replika (Tschechien)

Klemm L25 Replika (Kurz)

Klemm L25 Replika (Dallach)

Sonstige L25 Funde

Klemm KI35

Klemm KI35/Sk15 (5-116, Opland, S)

Klemm KI35 (D-EFTY, Großenhain)

Klemm KI35/Sk15 (SE-AKN, Stockholm)

Klemm KI35/Sk15 (SE-BHG, Malmö)

Klemm KI35 (D-EFUB, Schwabmünchen)

Klemm KI35 (D-EFRI, Ehringshausen)

Klemm KI35 (D-EMHN, Wörishofen)

Klemm KI35 (D-ERDW, Stendal)

Klemm KI35 (D-EFKL, Bruckmühl)
Klemm KI35 (F-AZTK, Frankreich)
Klemm KI35/Sk15 (5-155, Ugglarp)
Klemm KI35 (D-ECCI, Niederlande)
Klemm KI35 (D-EDEX, Kirchheim)
Klemm KI35 (D-EDOD, Berlin)
Klemm KI35 (HB-UBK, Schweiz)
Klemm KI35/Sk15 (SE-BPT, Hatunaholm)
Klemm KI35 (D-ELOX, Aalen)
Klemm KI35/Sk15 (SE-BHF, Stockholm)
Klemm KI35 (D-EQXD, Paderborn)
Klemm KI35/Sk15 (D-EBUX, Eutingen)
Klemm KI35 (SE-BGA, Siegerland)
Klemm KI35/Sk15 (Hatunaholm, Schweden)
Hirth-Klemm KI35 (D-ECIC, Donauwörth)
Sonstige KI35 Funde

Klemm KI107

Klemm KI107 (D-EFEZ, Mannheim)
Klemm KI107 (D-EGIX, Hodenhagen)
Klemm KI107 (D-EJUK, Paderborn)
Klemm KI107 (D-ECAH, Uelzen)
Klemm KI107 (D-ECEH, Eutingen)
Klemm KI107 (D-ECIH, Eutingen)
Klemm KI107 (D-ECOH, Berlin)
Klemm KI107 (D-EKEK, Uelzen)
Klemm KI107 (D-EFAH, Eutingen)
Klemm KI107 (D-EFOH, Borkenberge)
Klemm KI107 (D-ELEQ, Bitburg)
Klemm KI107 (D-ELYQ, Friedrichshafen)
Klemm KI107 (D-ECAB, Leck)
Sonstige KI107 Funde

Bölkow Bo207

Bölkow Bo207 (D-EGSA, Nittenau)
Bölkow Bo207 (D-EHOP, Shenington (UK))
Bölkow Bo207 (HB-UXL, Lömmis (CH))
Bölkow Bo207 (D-EFSI, Günzburg)
Bölkow Bo207 (D-EFSY, Grünstadt)
Bölkow Bo207 (G-EFTE, Wh. Waltham (UK))
Bölkow Bo207 (D-EBLI, Fairley Farm (UK))
Bölkow Bo207 (D-EBLO, Lane Farm (UK))
Bölkow Bo207 (D-ECBO, Melle)
Bölkow Bo207 (D-EBKY, Betzdorf)
Bölkow Bo207 (D-EBPI, Oberschleissheim)
Bölkow Bo207 (D-EBTA, Kyritz)
Bölkow Bo207 (G-EJBI, Tibenham (UK))
Bölkow Bo207 (PH-BLW, Lelystad (NL))
Bölkow Bo207 (D-EJBY, Schwabmünchen)
Bölkow Bo207 (D-EJFI, Uelzen)
Bölkow Bo207 (D-EJFO, Ganderkesee)
Bölkow Bo207 (SE-XGX, Sundsvall (S))
Bölkow Bo207 (D-EGKU, Itzehoe)
Bölkow Bo207 (D-EGLE, Mengen)
Bölkow Bo207 (D-EGLI, Essen)
Bölkow Bo207 (D-EGLO, Paderborn)
Bölkow Bo207 (D-EGLU, Dinan (F))
Bölkow Bo207 (D-ESMA, Großenhain)
Bölkow Bo207 (D-EFPI, Uelzen)
Bölkow Bo207 (D-EFPO, Nordhorn)
Bölkow Bo207 (D-EFQA, Aalen)
Bölkow Bo207 (D-EFQE, Popham (UK))
Bölkow Bo207 (D-EHKY, Sisteron (F))
Bölkow Bo207 (D-EHLA, Oldenburg)

Bölkow Bo207 (D-EHLU, Mosbach)
Bölkow Bo207 (D-ENVA, Uelzen)
Bölkow Bo207 (D-ENVI, Flensburg)
Bölkow Bo207 (D-ENVO, Lingen)
Bölkow Bo207 (D-ENVU, Bad Dürkheim)
Bölkow Bo207 (D-EDYA, Uelzen)
Bölkow Bo207 (D-EBLY, Freiburg)
Bölkow Bo207 (D-EHXZ, Hückeswagen)
Bölkow Bo207 (F-GZXM, Pers.-Beaumont (F))
Bölkow Bo207 (D-EBBO, Arnsberg)
Sonstige Bo207 Funde

Aeromarine AKL25/26

Aeromarine AKL-26 (Old Rhinebeck)
Aeromarine AKL-26 (Cerny, F)
Aeromarine AKL Replica (Ft. Lupton)

British Klemm L25C1 Swallow

B.K. Swallow (G-ACXE)
B.A. Swallow II (G-ADMF)
B.A. Swallow II (VH-UUM)
B.A. Swallow II (G-ADPS)
B.A. Swallow II (ZK-UUN)
B.A. Swallow II (VH-ABB)
B.A. Swallow II (G-AFCL)
B.A. Swallow II (G-AFGD)
B.A. Swallow II (G-AFGE)
B.A. Swallow II (G-AEVZ)

Weitere B.A. Swallow II Funde

British Klemm Eagle

British Klemm B.K. Eagle II (VH-UTI)
British Aircraft B.A. Eagle II (Madrid)

British Aircraft B.A. Eagle II (Madrid)

**KLEMM-PHILATELIE UND SAMMELOBJEKTE
WEITERFÜHRENDE LITERATUR UND
INTERNETQUELLEN**

Index

VORWORT

Der vorliegende zweite Band der Klemm-Trilogie begibt sich auf die Suche nach den heute noch existierenden Spuren der einstigen Tätigkeit des Bau- und Luftfahrtingenieurs sowie des Luftfahrtunternehmers Hanns Klemm. Die prägende Bedeutung seiner Entwicklungen für den weltweiten, modernen Holz- und Leichtflugzeugbau sind bis heute unbestritten. Fast jeder Pilot in Deutschland sammelte in den 30er Jahren früher oder später Flugerfahrungen auf einem der fast 3500 gebauten Klemm-Flugzeuge. Dabei blieb der Erfolg seiner Entwicklungen nicht nur auf Deutschland beschränkt. Klemm-Flugzeuge und ihre Lizenznachbauten sind bis heute weltweit auf allen fünf Kontinenten zu finden.

Trotz des technischen und wirtschaftlichen Erfolges und der hohen Bedeutung, die Hanns Klemm für die Entwicklung des modernen Sportflugzeugbaus hatte, wird der einstige Luftfahrtpionier heute nur am Rande der deutschen Luftfahrtgeschichte gewürdigt. Eine umfassende Ausstellung oder Sammlung über Hanns Klemm und seine Arbeiten existiert bis zum heutigen Tag nicht. Wer sich heute über Hanns Klemm informieren möchte, muss sich über verschiedene, kleinere Teilsammlungen und Archivbestände an das Thema heranarbeiten. An den historischen Stätten des Wirkens von Hanns Klemm und seiner Unternehmen erinnert heute nur noch wenig oder garnichts an deren einstige Bedeutung als Schmiede des deutschen Leichtflugzeugbaus. Oft sind diese Orte heute überbaut und in ihrer Lage nur noch einigen wenigen Heimatforschern bekannt. Deutlich einfacher gestaltet sich die Suche nach

den letzten noch existierenden Bauwerken und Flugzeugen, die Hanns Klemm in seiner fast 50 jährigen beruflichen und unternehmerischen Tätigkeit geschaffen hat. Immerhin existieren heute noch mehr als 100 Oldtimer der fast 3500 gebauten Klemm-Flugzeuge in aller Welt. Anders als bei anderen Oldtimern sind viele dieser zum Teil mehr als 90 Jahre alten Flugzeuge auch heute noch im Einsatz. Sie werden seit Jahrzehnten von ihren Besitzern mit großem Engagement und hohem persönlichen Einsatz als fliegendes Kulturgut für die Nachwelt erhalten.

Dieses Buch versteht sich als Bestandsaufnahme der heute noch existierenden Spuren von Hanns Klemm.

Diese Bestandsaufnahme wäre ohne die umfangreiche und engagierte Unterstützung zahlreicher Heimatforscher, Historiker, Piloten und Betreiber von öffentlichen und privaten Archiven nicht in dieser Breite möglich geworden.

An erster Stelle sind hierbei natürlich die Mitglieder der AG Böblinger Flughafengeschichte um Wilfried Kapp, Reinhard Knoblich und Hans-Jürgen Sostmann zu nennen, unter deren maßgeblicher Mitwirkung historisches und aktuelles Bildmaterial aus Böblingen und Umgebung zusammengetragen wurde und viele der heute vergessenen historischen Klemm-Orte identifiziert wurden. Die Stadt Böblingen und das dortige Stadtarchiv ermöglichten uns den Zugang zu ihrem umfangreichen Bild- und Archivbestand aus der Klemm-Zeit. Die Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm, die sich seit vielen Jahren der Pflege der Fliegertradition der Stadt Böblingen verpflichtet, stellte umfangreiches Material zur Nutzung der Böblinger Hulb und des Flugplatzes in Eutingen zur Verfügung.

Der Schwedische Luftfahrthistorische Verband (SFF) in Schweden widmet sich seit Jahren der Dokumentation von

Lebensläufen schwedischer Klemm-Flugzeuge und unterstützte uns mit zahlreichem Bild- und Informationsmaterial aus seinem Archiv. Viele Wissenslücken konnten mit dieser Unterstützung aus Schweden geschlossen werden.

Ein besonderer Dank geht an Stefan Saile, Mikael Olrog, Peter Cohausz, Peter Michael Gerhardt, Stefan Rimkus und Bob Hobbs (NA3T), die seit vielen Jahren die noch existierenden deutschen Oldtimer-Flugzeuge für die Öffentlichkeit dokumentieren. Ihre Vorarbeit und ihre umfangreiche Unterstützung mit Bildmaterial und Informationen waren für dieses Buch unerlässlich.

Vielen Dank auch an die Vielen, die mit ihren privaten Bildern und Informationen Lücken geschlossen haben. Stellvertretend seien Pete Webber, Ray Barber, Jan Baucke, Alan Lathan, Werner Ammann und Fridolin Zuckermayer erwähnt. Den Lesern wünscht der Autor viel Vergnügen, Nutzen und neue Erkenntnisse aus der Lektüre.

Krefeld im Juni 2021, *Paul Zöller*
luftfahrtarchive@gmail.com
luftfahrtarchive.bplaced.net

KLEMM SPURENSUCHE

Hanns Klemm lebte in den Jahren von 1885 bis 1961 überwiegend im Großraum von Stuttgart und Böblingen. Nach seinem Baumeister-Studium an der Technischen Hochschule in Stuttgart war Hanns Klemm zunächst einige Jahre als Bautechniker an mehreren Orten in Deutschland tätig. Erst seit 1917 beschäftigte sich Hanns Klemm mit luftfahrttechnischen Themenstellungen zunächst für kurze Zeit bei der Flugzeugbauabteilung des Luftschiffbau Zeppelin in Friedrichshafen und den Hansa-Brandenburg-Flugzeugwerken von Ernst Heinkel in Briest. Seit 1918 lebte Hanns Klemm mit seiner Familie wieder in der Nähe seiner Geburtsstadt Stuttgart als er die Stelle des Chefkonstruktors der Flugzeugbauabteilung der Daimler-Motorenengesellschaft im neuen Daimlerwerk Sindelfingen antrat. Hier entwickelte Hanns Klemm in den Jahren nach dem ersten Weltkrieg bis 1924 das erste serientaugliche Leichtflugzeug für die Daimler-Motorenengesellschaft. Nachdem sich die Daimler-Motorenengesellschaft Mitte der 20er Jahre aus wirtschaftlichen Gründen aus dem Flugzeugbau zurückzog, übernahm Hanns Klemm 1926 die ehemalige Luftfahrtabteilung der DMG und gründete sein eigenes Flugzeugwerk, das er für den Leichtflugzeug-Serienbau ab 1927 im benachbarten Böblingen ansiedelte. Neben zahlreichen, unvollendeten Projektierungen entwarf Hanns Klemm in Sindelfingen und Böblingen zwischen 1918 und 1943 insgesamt 23 Versuchsflugzeuge und Prototypen. Im Böblinger Klemmwerk entstanden zwischen 1927 und 1943 mehr als 2250 Flugzeuge. Weitere 150 Flugzeuge vom Typ Klemm wurden nach dem Zweiten Weltkrieg bei der Bolkow KG in Nabern hergestellt. Knapp 1000 Klemm-

Flugzeuge wurden außerdem bei Lizenzpartnern von Hanns Klemm bis 1943 gefertigt. Insgesamt entstanden weltweit etwa 3400 Klemm-Flugzeuge. Seine aktive Zeit als Luftfahrtkonstrukteur beendete Hanns Klemm 1943, nachdem er sich mit den Nationalsozialisten überworfen hatte. Zwischen 1943 und 1945 wurde Hanns Klemm mehrfach im Gestapo-Gefängnis „Hotel Silber“ in Stuttgart inhaftiert und zuletzt mit dem Tod bedroht. Nach dem Krieg beschäftigte sich Hanns Klemm mit der Weiterentwicklung seiner Klebe-Patente. Den Wiederaufbau des Klemm-Flugzeugbaus übernahm nach dem Zweiten Weltkrieg sein Sohn Hannsjürgen Klemm, der zunächst ehemalige Klemm-Exportflugzeuge nach Deutschland für den Neubeginn des deutschen Motorsportflugs zurückbrachte und ab 1955 gemeinsam mit Ludwig Bölkow die Serienfertigung der Klemm Kl107 in Nabern aufbaute. Seine letzten Lebensjahre verbrachte Hanns Klemm im oberbayrischen Fischbachau, wo sich heute auch seine letzte Ruhestätte befindet.

Die Reputation von Hanns Klemm als geistiger Vater des Leichtflugzeugbaus ist heute weltweit unbestritten. Mit seiner Teilschalen- und Klebetechnik hat Hanns Klemm Mitte der 30er Jahre den modernen Holzflugzeugbau maßgeblich geprägt, während in Deutschland eine ganze Flieger-Generation früher oder später Erfahrungen auf einem der vielen Klemm-Schul- und Sportflugzeuge sammelte. Trotz der hohen Bedeutung, die Hanns Klemm für den deutschen Motorsportflug hatte, existiert bis heute keine gesamtheitliche Sammlung, die an das Leben und Schaffen von Hanns Klemm erinnert. Lediglich einige kleinere Sammlungen erinnern heute an den einstigen Luftfahrtpionier aus Baden-Württemberg. Wer sich heute auf die Suche nach den Spuren von Hanns Klemm und seines Schaffens begibt, wird an den meisten Stellen seines einstigen Wirkens häufig enttäuscht. Aus seiner Zeit als Bauingenieur existiert heute nur noch eine einzige

vollständig erhaltene Brückenbaureihe an der Wieslaftalbahnhof, deren Bau Hanns Klemm für die Württembergische Staatsbahn beaufsichtigte. Die weiteren Bauwerke in Tübingen, Stuttgart, Kaiseringen, Friedrichshafen, Danzig und Bingen gingen im Verlauf der letzten 100 Jahre bis auf wenige, schwer erkennbare Relikte verloren. Auch an den Geburtsstätten des Leichtflugzeugbaus in Sindelfingen und Böblingen existieren heute praktisch keine Spuren der früheren Klemmwerke mehr. Fast sämtliche dieser luftfahrthistorisch bedeutsamen Orte sind inzwischen überbaut und nur noch durch ortskundige Heimatforscher zu identifizieren. Diesen Stätten widmet sich das vorliegende Buch in seinem ersten Teil. Einfacher ist es, die letzten der einstmals 3400 gebauten Klemm-Flugzeuge zu entdecken, von denen noch etwa 130 Exemplare existieren. Die meisten dieser Maschinen werden von ihren Besitzern mit hohem Engagement flugfähig erhalten und sind häufig auf Flugtagen in Deutschland zu sehen. Der zweite Teil dieses Buchs beschäftigt sich mit der 60-90 jährigen Geschichte dieser letzten Klemm-Flugzeuge, die die Langlebigkeit der Klemm-Konstruktionen dokumentieren.

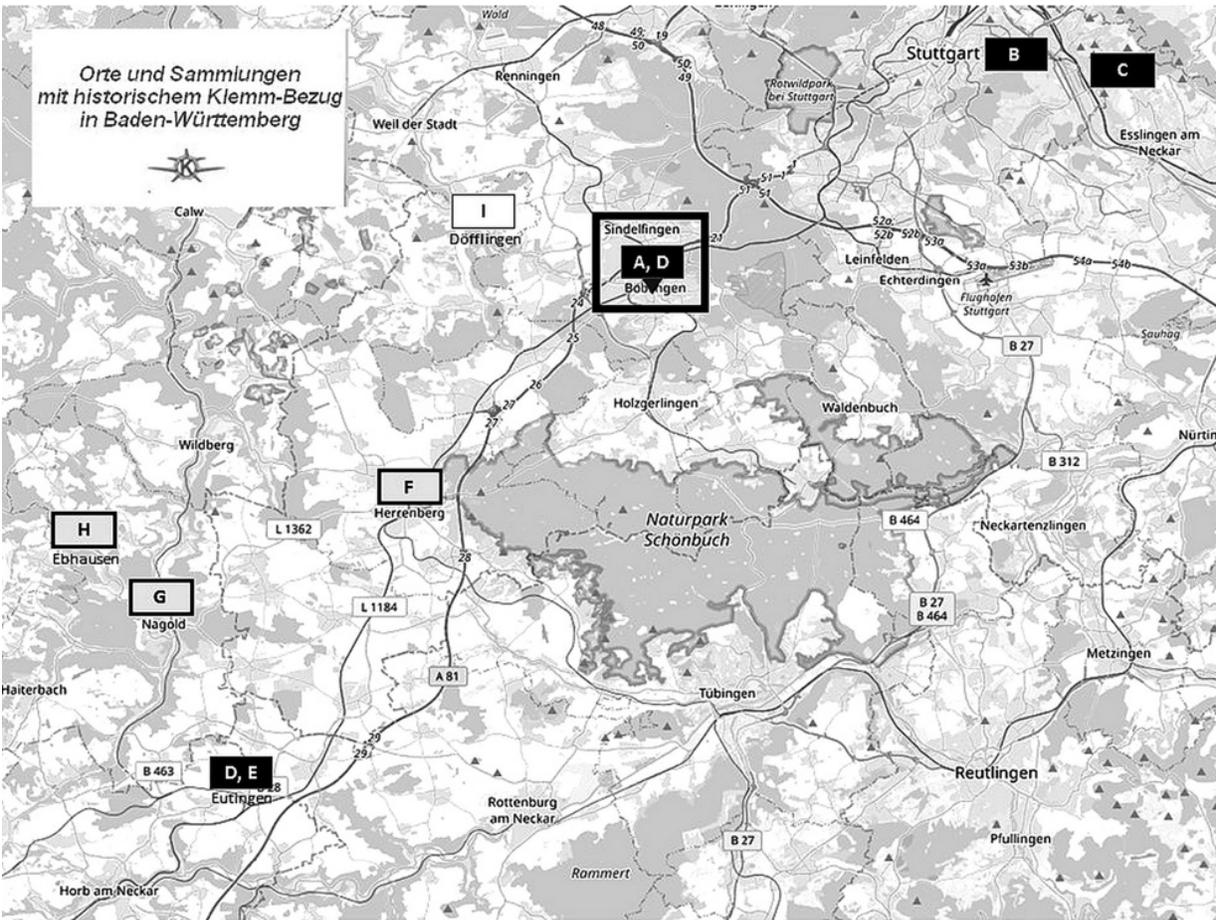
KLEMM-AUSSTELLUNGEN UND -SAMMLUNGEN

Eine größere, zentrale Dauer-Ausstellung über Hanns Klemm und seine Arbeit oder ein umfassendes Archiv, wie man sie über Hugo Junkers im Technikmuseum in Dessau oder über Claude Dornier im Dornier-Museum in Friedrichshafen findet, existiert zur Zeit nicht. Einige kleinere Ausstellungen im Rathaus der Stadt Böblingen, im Haus der Geschichte in Stuttgart und im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart halten die Erinnerung an den einstigen, größten Arbeitgeber der Stadt Böblingen und den Urvater des modernen Leichtflugzeugbaus aufrecht.

Zu den Klemm-Sammlungen gehören natürlich auch die Archiv-Bestände dieser Einrichtungen. Das zentrale Archiv der Klemmwerke ging bereits im Zweiten Weltkrieg weitgehend verloren. Auch große Teile des Privatarchivs von Hanns Klemm wurden gegen Kriegsende durch einen Brand zerstört. Das Stadtarchiv der Stadt Böblingen verfügt heute über den größten Teil authentischer Dokumente und Bildmaterialien aus der Zeit der Klemm-Flugzeugwerke in Böblingen. In den 80er Jahren übergab Hannsjürgen Klemm die Reste des Privatarchivs der Familie Klemm an das Stadtarchiv in Böblingen, sowie an das Haus der Geschichte in Stuttgart. Gemeinsam mit dem Firmenarchiv der Daimler-Benz AG in Stuttgart, in dem sich Unterlagen der Klemm-Zeit bei der Daimler-Motorengesellschaft finden, stellen diese drei Archive heute die Sammlung der wichtigsten historischen Quellen für das einstige Schaffen von Hanns Klemm dar.

Eine besondere Stellung nimmt die Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm aus Böblingen ein, die bereits seit ihrer

Gründung in den 50er Jahren an die Fliegertradition der Stadt Böblingen anknüpft und sich seit den 80er Jahren um die flugtechnische Wiederherstellung und Instandsetzung historischer Klemm-Flugzeuge bemüht. Am Betriebsstandort der LSG Hanns Klemm in Eutingen haben Besucher heute oft die Gelegenheit, die gesamte Palette von Klemm-Flugzeugen beginnend mit der Klemm L25 über die Klemm KI35 bis hin zu mehreren Exemplaren des Nachkriegsmusters Klemm KI107 zu vergleichen und im Betrieb zu sehen. Die Flugzeuge der LSG Hanns Klemm sind seit vielen Jahren Teil regionaler Sonderausstellungen und Veranstaltungen.



Orte und Sammlungen mit historischem Klemm-Bezug (Karte, OpenstreetMap, ODbL)

Klemm-Ausstellung, Rathaus Böblingen (A)

Eine ständige Ausstellung zur Erinnerung an Hanns Klemm existiert heute im Rathaus der Stadt Böblingen. Hier befindet sich im ersten Stock eine kleine Ausstellung, mit der die Stadt seit 1982 an den einstigen Ehrenbürger und zeitweise größten Arbeitgeber Böblingens erinnert. Eine umfassende Darstellung der Gesamtsammlung des Böblinger Stadtarchivs fand leider nur kurz im Januar 1982 in der Stadtbibliothek „Im Höfle“ statt.



Klemm-Ausstellung im Rathaus Böblingen (AG Böblinger Flughafengeschichte)

Eine große Ausstellung der Stadt Böblingen fand vom 24. April bis 9. Mai 1985 im Foyer der ehemaligen Sporthalle unter dem Titel „Böblingen gedenkt seiner Fliegertradition“ statt. Ein besonderer Schwerpunkt wurde dabei dem 100. Geburtstag von Hanns Klemm gewidmet. Neben der

Ausstellung von Originaldokumenten und Großphotos war auch die restaurierte Klemm L20 (WNr. 74) des Daimler-Benz-Museums zu sehen. Zu den Besuchern der Ausstellung gehörte Hannsjürgen Klemm, der Sohn von Hanns Klemm, sowie zahlreiche bekannte Flieger, die Erfolge mit Klemm-Maschinen erzielt hatten. Auch ein Treffen der ehemaligen Lehrlinge der Klemmwerke fand im Rahmen der Ausstellung statt.



Klemm-Büste im Rathaus Böblingen (AG Böblinger Flughafengeschichte)

In der heutigen Ausstellung des Böblinger Rathauses befinden sich neben einigen Wandbildern des Malers Fritz Steisslinger zwei bemerkenswerte Gegenstände, die selbst inzwischen historischen Stellenwert haben. Hierzu gehört eine Kopfskulptur von Hanns Klemm. Sie wurde 1934 vom

Stuttgarter Bildhauer Professor Daniel Stocker entworfen und als Portraitbüste in Bronze ausgeführt. Neben der Büste von Hanns Klemm hatte Stocker in den 30er Jahren eine Reihe weiterer Portraitbüsten anderer bedeutender Württemberger geschaffen, wie etwa vom Unternehmer Albert Boehringer oder dem Anatomieforscher Paul Clemens. Die 33 cm hohe Skulptur ist eine Dauerleihgabe der Städtischen Galerie Böblingen.

Ein weiteres, markantes Exponat der Ausstellung ist das Modell eines Flugzeugs, dessen Entwurf Mitte der 20er Jahre zu den erfolgreichsten Entwürfen von Hanns Klemm zählte. Hierbei handelt es sich um das Modell einer Klemm L25, das im Maßstab 1:2,5 ausgeführt wurde und über eine Spannweite von 5.20 m verfügt. Das Modell entstand aus Anlass des 50. Geburtstags von Hanns Klemm 1935 in der Lehrwerkstatt der Klemm-Werke in Böblingen. Das Modell ist der Klemm L25cVIIR mit der Werknummer 644 aus dem Jahr 1933 nachempfunden. Diese Maschine wurde als D-ENYH für die Leichtflugzeugbau Klemm GmbH zugelassen. Im Jubiläumsjahr von Hanns Klemm wurde dieses Flugzeug für eine spektakuläre Landung auf dem Nebelhorn bei Oberstdorf in Bayern genutzt ¹.



Klemm L25cVIIR, D-ENYH Modell im Maßstab 1:2,5 in der Klemm-Ausstellung des Rathaus Böblingen (AG Böblinger Flughafengeschichte)

Ebenfalls im Rathaus der Stadt Böblingen befindet sich das Stadtarchiv. Neben dem Haus der Geschichte in Stuttgart verfügt das Stadtarchiv Böblingen über die umfangreichste Sammlung an Dokumenten und Photographien aus der Zeit der Klemm-Werke. Die Unterlagen umfassen den Schriftverkehr mit den Klemmwerken, sowie zahlreiche Bildaufnahmen und Zeitschriftenartikel aus den 1920/40er Jahren. Teile der Privatsammlung von Hanns Klemm wurden 1982 von dessen Sohn Hannsjürgen Klemm an das Stadtarchiv Böblingen übergeben.



Klemm L25, WNr. 798, D-EJOL eingelagert in Böblingen in den 90er Jahren
(Hanns-Klemm-Forum)

Im Besitz der Stadt Böblingen befindet sich auch ein originales, vollständig erhaltenes Exemplar einer Klemm L25. Hierbei handelt es sich um die L25, WNr. 798, D-EJOL, die 1934 als D-ELAH in Böblingen ihren Erstflug absolvierte.

Das Flugzeug wurde nach mehr als 50 Jahren Einsatzzeit 1985 abgestellt und an die Stadt Böblingen übergeben.

In den folgenden 25 Jahren blieb das Flugzeug überwiegend eingelagert und wurde nur gelegentlich bei Veranstaltungen öffentlich präsentiert. Seit 2011 wurde die Maschine von der Flugsportgruppe Hanns Klemm in zweijähriger Arbeit wieder flugfähig hergestellt. Seit 2013 wird die Maschine von der FSG Hanns Klemm am Flugplatz Eutingen wieder regelmäßig geflogen. Das Flugzeug befindet sich weiterhin im Besitz der Stadt Böblingen.

Obwohl die D-EJOL inzwischen wieder als einsatzfähiges Flugzeug für die Flugsportgruppe Hanns Klemm zugelassen ist, stellt der Verein die Maschine gemeinsam mit anderen Klemm-Oldtimern des Vereins bzw. seiner Mitglieder regelmässig bei öffentlichen Veranstaltungen in Böblingen als statisches Ausstellungsobjekt zur Verfügung. Hierzu gehören das jährlich stattfindende Stadtfest oder das Flugfeldfest in Böblingen, auf denen die D-EJOL heute häufig zu sehen ist. Aber auch im Rahmen größerer Sonderveranstaltungen, wie etwa der Veranstaltung „Hoch hinaus: 100 Jahre Flugplatz Böblingen“ im Jahr 2015 wurde die Maschine in Böblingen als statisches Exponat präsentiert.



FSG Hanns Klemm Flugzeuge bei der Sonderausstellung „100 Jahre Flugfeld Böblingen“
in der Motorworld in Böblingen 2015 (FSG Hanns Klemm)

¹ Der Hanns-Klemm-Blog der AG Böblinger Flughafengeschichte widmet dem Nebelhornflug der D-ENYH einen größeren Abschnitt <https://hansklemm.wordpress.com/mo-delle-2/125/>

Haus der Geschichte, Stuttgart (B)

In der Ausstellung des Haus der Geschichte Baden-Württemberg in Stuttgart befindet sich eine kleine Sammlung von Exponaten zu Hanns Klemm, zu der eine Kopfskulptur von Hanns Klemm, das Instrumentenbrett einer Klemm L25, sowie das Schnittmodell eines Daimler F7502 Motors gehört. Zu den weiteren Besonderheiten der Ausstellung im Haus der Geschichte gehört eine sehenswerte Sammlung von Siegerpokalen aus den 20/30er Jahren, die durch die Leichtflugzeugbau Klemm GmbH bei Deutschland- und Europaflügen gewonnen wurden.



Hans Klemm Ausstellung im Haus der Geschichte Stuttgart



Erster gewonnener Siegerpokal
des Rundflug 1925 der DMG
(Haus der Geschichte Stuttgart)

Das Haus der Geschichte verfügt auch über zahlreiche persönliche Dokumente und Unterlagen von Hanns Klemm. Sie stammen aus der Privatsammlung von Hanns Klemm, die sein Sohn Hannsjürgen Klemm 2003 an das Haus der Geschichte übergab. Hierzu gehört auch eine umfangreiche Sammlung von Zeitschriftenausschnitten aus 60 Jahren Klemm-Geschichte, die auch die Nachkriegsentwicklung der Klemm KI107 abdeckt. Zahlreiche Holzmodelle aus der Privatsammlung befinden sich in der Vitrinenausstellung. Im Bildarchiv des Haus der Geschichte befinden sich zahlreiche Bildaufnahmen sowohl aus der frühen Zeit Klemms bei der Daimler Motoren Gesellschaft über die späten 20/30er Jahre bis zu Aufnahmen aus der Entwicklung der Klemm KI107 in der Nachkriegszeit.



Ehemaliges Gestapo-Gefängnis
Hotel Silber in Stuttgart 2014
(Haus der Geschichte)

Neben der eigentlichen Ausstellung des Museums betreibt das Haus der Geschichte in Stuttgart noch eine weitere Gedenkstätte mit Klemm-Bezug. Hierbei handelt es sich um das ehemalige Hotel Silber in Stuttgart. In den 20er Jahren wurde das ehemalige Hotelgebäude Sitz des Stuttgarter Polizeipräsidiums. Während der NS-Zeit war in diesem Gebäude auch die Gestapo untergebracht. Hanns Klemm wurde im Hotel Silber zweimal durch die Gestapo inhaftiert. Das Kriegsende und die anrückenden französischen Truppen verhinderten im April 1945 die bereits angeordnete Hinrichtung von Hanns Klemm im Hotel Silber. Statt des 2008 geplanten Abriss des Gebäudes ging dieses auf das Haus der Geschichte in Stuttgart über, die das Gebäude heute als Erinnerungs- und Lernort unterhält.

Mercedes-Benz Museum, Untertürkheim (C)

Auch der Daimler-Benz Konzern widmet sich seiner luftfahrthistorischen Vergangenheit mit einigen sehenswerten Exponaten im Rahmen der Ausstellung des Mercedes-Benz Museum in Stuttgart-Untertürkheim. Das für den Klemm-Interessierten sicher bedeutendste Exponat ist sicher die bereits im ersten Abschnitt ausführlich beschriebene Daimler L20, die sich in der Ausstellungshalle „Mythos 3 Umbrüche 1914 bis 1915“ befindet.



Mercedes-Benz Museum, Stuttgart, Mythos 3 Ausstellung Daimler L20 (Daimler Konzernarchiv)

Neben der Daimler L20, die die letzte Flugzeugentwicklung bei Daimler in der Ausstellung repräsentiert, findet man im Mercedes-Benz Museum eine Reihe erfolgreicher Flugmotore, wie den Mercedes Luftschiffmotor J4L aus dem Jahr 1908 oder den erfolgreichen Mercedes DIII Flugmotor aus dem ersten Weltkrieg. Der DB600 V12 Kompressormotor aus dem Jahr 1935 und dessen Weiterentwicklung DB601 von 1937 repräsentieren die leistungsstärksten Flugmotore

von Daimler Benz. Auch einige frühere Benz Flugmotore sind Teil der Ausstellung.

In der Ausstellungshalle „Mythos 1 Pioniere“ findet man außerdem den Nachbau der Gondel des ersten Motor-Luftschiffs von Wölfert aus dem Jahr 1888. Im Gondelnachbau ist der für Luftschiffzwecke angepasste 1 Zylinder Motor von Daimler verbaut.

Originaldokumente und Fotomaterial zum DMG Flugzeugwerk in Sindelfingen findet man im Daimler Unternehmens- und Medienarchiv. Hier befinden sich auch einige Dokumente aus der Zeit der Entwicklung der Daimler L20, sowie zur Übernahme des DMG Flugzeugwerks durch Hanns Klemm.

Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm, Böblingen (D)

Der heute weltweit größte Betreiber von flugfähigen Klemm-Flugzeugen ist die Flugsportgruppe Hanns Klemm Böblingen-Calw e.V. bzw. die daraus 2020 hervorgegangene Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm. Der Verein und seine Mitglieder unterhalten heute eine Klemm-Flotte, die das gesamte Entwicklungsspektrum von der Klemm L25 im Jahr 1928 bis zur Nachkriegsentwicklung der Klemm KI107 abbildet:

- Klemm L25, WNr. 798, D-EJOL seit 2013
- Klemm KI35, WNr. 1981, D-EBUX seit 2011/2019
- Klemm KI107, WNr. 127, D-ECEH seit 2006/2017
- Klemm KI107, WNr. 128, D-ECIH seit 1976/1986
- Klemm KI107, WNr. 136, D-EFAH seit 2016
- Klemm KI107, WNr. 133, D-EKOK, 1965-2015

Der Verein verfügt damit über eine umfangreiche Expertise bei der Instandsetzung historischer Klemm-Flugzeuge. Neben der Instandsetzung und dem Betrieb historischer Klemm-Flugzeuge widmet sich der Verein schon seit seinen frühen Gründerjahren in besonderer Weise der Traditionspflege um das Thema Klemm und der Fliegerstadt Böblingen. Regelmäßig unterstützen die historischen Klemm-Flugzeuge des Vereins örtliche Sonderausstellungen zum Thema Luftfahrt in Böblingen. Auch die in der Gemeinschaft der Klemm-Flieger beliebten unregelmäßig stattfindenden Klemm-Treffen werden von der Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm in Eutingen realisiert.

Gründerjahre des Vereins

Der Verein wurde am 1. Oktober 1950 als Flugsportgruppe Böblingen-Sindelfingen gegründet. Er gehört damit zu einem der Luftsportvereine der ersten Stunde in der Bundesrepublik Deutschland, die bereits vor der Aufhebung des alliierten Verbotes von deutschen Luftfahrtaktivitäten gegründet wurden. Erst am 28. April 1951 gestattete die Alliierte Kontrollkommission westdeutschen Staatsbürgern die Nutzung von Segelflugzeugen ohne Motor. Nur wenige Vereine verfügten anfänglich über Fluggerät, das meistens die Besatzungszeit in Verstecken überdauert hatte. Der Kauf neuer Flugzeuge aus dem Ausland überforderte die meisten Vereine finanziell. Der Bau deutscher Segelflugzeuge einschließlich des Eigenbaus in den Vereinen blieb noch bis zum 19. Juni 1951 verboten.

Unmittelbar nach Aufhebung des Bauverbots in Westdeutschland begann die FSG Böblingen-Sindelfingen mit dem Bau eines Schulgleiters nach Vorkriegsplänen. Die Stadt Böblingen stellte dem Verein als Bauwerkstatt einen

Kellerraum im Böblinger Rathaus zur Verfügung. Bereits im August 1951 konnte die FSG den Erstflug des selbstgebauten Schulgleiters auf einem Acker bei Lehenweiler absolvieren. Noch im gleichen Jahr spaltete sich die Flugsportgruppe in den Flugsportverein Sindelfingen und die Flugsportgruppe Böblingen. Da der ehemalige Flughafen Böblingen nicht mehr existierte, wurden die Vereinsflüge auf dem Böblinger Goldberg und auf Wiesen bei Holzgerlingen, Eutingen, Unterjesingen und Dagersheim durchgeführt. Erst 1953 stellte die Nachbargemeinde Aidlingen der FSG Böblingen ein Gelände auf dem Venusberg bei Lehenweiler zur Verfügung, das im Laufe des Jahres zum Segelfluggelände durch den Verein ausgebaut wurde.

Bereits im Winter 1952/53 entstand in der FSG-Werkstatt im Böblinger Rathaus der Eigenbau eines ersten Segelflugzeugs. Die Pläne für dieses Flugzeug stammten von Egon Scheibe, der die München Mü13E für die Akaflieg München konzipiert hatte. Der Eigenbau wurde im März 1953 fertiggestellt und auf den Namen „Stadt Böblingen“ getauft. Zwei weitere Segelflugzeuge vom Typ Grunau Baby IIb entstanden im Böblinger Rathaus 1953 und 1954, von denen die letzte Maschine am 1. August 1954 auf dem Rathausplatz in Böblingen durch Trude-Maria Klemm auf den Namen „Hanns Klemm“ getauft wurde. Damit knüpfte der Verein erstmals an die lange Klemm-Tradition in der Stadt Böblingen an. Dieses Flugzeug blieb als D-1197 noch bis 2002 bei der FSG Hanns Klemm und befindet sich heute im Besitz der FSV „Otto Lilienthal“ flugfähig in Stölln ².