



Paul Zöller

Klemm-Flugzeuge

Band I

*Leichtflugzeugbau Klemm GmbH
Flugzeugwerk Halle GmbH, Daimler Flugzeugbau*

unter Mitwirkung der

AG Böblinger Flughafengeschichten

Wilfried Kapp, Reinhard Knoblich
und Hans-Jürgen Sostmann



luftfahrtarchive.bplaced.net

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Hanns Klemm

Die frühen Jahre

Der Flugzeugbauer

Der Unternehmer

NS-Zeit

Kriegsjahre

Konflikte mit dem NS-System

Nachkriegszeit

Klemm Unternehmen und Beteiligungen

Daimler Flugzeugbau

Daimler Flugmotoren

Anfänge des Daimler Flugzeugbau (Loutzkoy)

DMG Flugzeugwerk Sindelfingen

Daimler Groß- und Riesenflugzeuge R.I/II und G.I/II

Daimler Lizenzfertigung FdH GII/III

Daimler V8-Motor-Erprobungsträger

Daimler Leichtflugzeugbau

DMG Flugzeugproduktion 1915 - 1925

Klemm Flugzeugbau

Übernahme des Daimler-Flugzeugbaus

Versuchsbau Klemm

Fliegerschule Klemm-Flug

Leichtflugzeugbau Klemm GmbH

Klemm Flugzeugwerk Halle GmbH
Hanns Klemm Flugzeugbau
Hanns Klemm Flugzeugbau, Leichtflugzeugbau
Klemm GmbH
Treuhandbetrieb des RLM
Klemm-Technik GmbH
Vermögensverwaltung Hanns Klemm Flugzeugbau
Hanns Klemm Flugzeugbau GmbH
Klemm Flugzeuge GmbH
Bekannte Auslieferungen/Fertigstellungen LFK
Böblingen 1927-1945
Lizenz- und Auslandsbetriebe
Aeromarine Klemm Corporation
British Klemm Aeroplane Co.
Keane Aircraft Corporation
William Davis Corporation
RLM Lizenzbauten
Bölkow KG / Apparatebau Nabern GmbH

Personen

Karl Schopper
Martin Schrenk
Robert Lusser
Friedrich Fecher
Carl Bucher
Friedrich Wilhelm Siebel
Weitere Personen

Klemm Flugzeuge

Daimler L11

Daimler L14

Daimler L15

Daimler L17

Daimler L18

Daimler L19

Daimler L20

Serienfertigung der Daimler L20

Wettbewerbs- und Rekordflüge der L20

Daimler L21

Klemm L22/KI22

Klemm L25

Weiterentwicklungen der Klemm L25

Wettbewerbs- und Rekordflüge der L25

Aeromarine-Klemm AKL-25

British Klemm L25C Swallow

Klemm L26

Wettbewerbs- und Rekordflüge der L26

Aeromarine-Klemm AKL-26

Klemm L27 / FL27

Rekordflüge der L27

Aeromarine-Klemm AKL-27

Keane Aircraft / ACE HKL-27

Klemm L28

Klemm Alpha

Klemm L30

Klemm KI31

Klemm KI32

Wettbewerbs- und Rekordflüge der KI32

British Aircraft Manufacturing „Eagle“

Klemm L33 „Volksflugzeug“

Klemm-Aero KA-Versuchsmotor

Klemm E34

Klemm KI35

Weiterentwicklungen der Klemm KI35

Klemm KI35 für zivile Nutzung und Exporte

Klemm KI35 für Versuchszwecke

Rekord- und Wettbewerbsflüge der KI35

Hirth Klemm KI35-D160 / Special

Klemm KI36

Klemm KI37 (E.37)

Klemm E63 / E64 Trägerflugzeug

(Klemm KI101 - KI104)

Klemm KI105

Klemm KI106 / KI35C

Klemm KI107

Bölkow/Klemm KI107

Bölkow Bo207

Klemm KI151

Klemm KI152

Klemm KI153 „Späher“

Klemm KI154/155

Technische Daten

Klemm-Motorvarianten

Daimler-Flugzeuge

Klemm Ein- und Zweisitzer-Flugzeuge

Klemm Kabinenflugzeuge

Klemm Patente

Weiterführende Literatur und Internetquellen

Index

VORWORT

Hanns Klemm war nach dem Ersten Weltkrieg einer der geistigen Väter des deutschen Sport- und Reiseflugzeugbaus. Mit einfachen, preiswerten Flugzeugen versuchte er in den 20er Jahren das Fliegen für Jedermann zu ermöglichen. Kaum ein Pilot flog in den 30er Jahren ohne Erfahrungen auf einer der vielen Klemm-Flugzeuge gesammelt zu haben. Heute existieren noch viele Klemm-Flugzeuge, die von ihren Haltern mit Aufwand und Liebe flugfähig erhalten werden. Umso erstaunlicher ist es, dass die Arbeit von Hanns Klemm zwar in einigen frühen Biographien der 30er und 50er Jahre aufgearbeitet wurde, seither allerdings, abgesehen von einigen kleineren Veröffentlichungen, nie gesamtheitlich mit neuen Erkenntnissen aktualisiert wurde.

Während der Autor bei seinen bisherigen Werken die Unterstützung authentischer Zeitzeugen hatte, ist die vorliegende Ausarbeitung in erster Linie anhand der Auswertung und Interpretation vorliegender Zeitdokumente aus den einschlägigen Archiven zustande gekommen. Eine hervorragende Vorarbeit hatte dazu die AG Böblinger Flughafengeschichten um Wilfried Kapp, Reinhard Knoblich und Hans-Jürgen Sostmann geleistet, die seit Jahren Dokumente, Informationen und Bilder über Hanns Klemm der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen und den Autor nachhaltig bei der Erstellung dieses Buchs unterstützt haben. Ohne ihre langjährige Vorarbeit in den örtlichen Archiven, ohne die Aufzeichnung ihrer Gespräche mit Zeitzeugen und ohne ihre laufende Unterstützung dieses

Buchprojekts wäre die vorliegende Ausarbeitung so nicht möglich geworden.

Wichtige, zum Teil authentische Einblicke in die Denkweise von Hanns Klemm lieferte die Klemm-Biographie von Peter Supf aus den 50er Jahren. Man mag über den Stil der frühen Autobiographien der 30er und 50er Jahre streiten. Inhaltlich sind diese frühen Werke trotz authentischer Zeitzugenaussagen durchaus kritisch zu bewerten. In der Erinnerung von Zeitzeugen verschieben sich oft Fakten vor dem Hintergrund der weiteren historischen Entwicklung oder sie sind bei den Zeitzeugen nach Jahrzehnten nur noch unvollständig oder ohne Kontext vorhanden. Dennoch ist die frühe Biographie von Peter Supf eine unverzichtbare, authentische Quelle, die zahlreiche Zeitzeugen-Aussagen für uns erhalten hat.

Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang auch Karlheinz Kens. Er hatte über Jahrzehnte zahlreiche originale Klemm-Dokumente gesammelt und für eine Veröffentlichung über Hanns Klemm vorgesehen. Leider kam es hierzu nicht. Allerdings hatte Karlheinz Kens aus seinem Archiv viele Detailinformationen in zahlreichen kleineren Veröffentlichungen bekannt gemacht, die heute viele Lücken in den öffentlich zugänglichen Dokumenten schließen.

Das private Archiv von Hanns Klemm und das Firmenarchiv der Hanns Klemm Flugzeugbau GmbH gingen bei den Bombenangriffen des Jahres 1943 auf Böblingen weitgehend verloren. Umso bedeutender ist heute die Arbeit der Archive, die Klemm-Dokumente sammeln und der Öffentlichkeit zugänglich machen. An erster Stelle sind hierbei das Stadtarchiv Böblingen, das Haus der Geschichte in Stuttgart und das Mercedes-Benz Classic Archiv zu nennen, die über eine umfangreiche Sammlung von Klemm-Dokumenten verfügen. Weitere Unterlagen des

Bundesarchivs in Freiburg, sowie der Airbus Corporate Heritage Organisation in Manching ergänzen die Sammlung der Klemm-Dokumente.

Viele Informationen wurden wieder von den Mitgliedern des [Flugzeugforum.de](http://flugzeugforum.de) beigesteuert, die mit ihrer luftfahrthistorischen Expertise kaum eine Frage offen lassen. Das Svenskt Flyhistoriskt Forum (SFF) lieferte umfangreiche Informationen zum bedeutenden Einsatz von Klemm-Flugzeugen in Schweden. Unser Dank gilt allen, die uns mit ihrem persönlichen Einsatz und Material unterstützt haben.

Auf Grund des Umfangs des gesammelten Materials haben wir die Veröffentlichung in zwei Bände unterteilt. Der vorliegende erste Band widmet sich Hanns Klemm, seinen Unternehmen und seinen Flugzeugen. Der in Kürze erscheinende zweite Teil stellt Zusatz-Informationen, wie ein Werknummern-Verzeichnis und eine Übersicht der letzten heute noch existierenden Klemm-Flugzeuge vor.

Wir wünschen den Lesern bei der Lektüre viel Vergnügen und nehmen Ihre Kommentare für mögliche Folgeausgaben gerne entgegen.

Krefeld im September 2020,

Paul Zöller

luftfahrtarchive@gmail.com

luftfahrtarchive.bplaced.net

HANNS KLEMM



Hanns Klemm gilt weltweit als geistiger Vater des Gedankens des Leichtflugzeugbaus. Fliegen war bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs weitgehend einer kleinen, elitären, wohlhabenden Bevölkerungsschicht vorbehalten. Mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs begann dann der entwicklungstechnische Wettbewerb um ständig leistungsstärkere Kriegsflugzeuge. Mit Wegfall der Kriegsproduktion moderner Flugzeuge suchten die meisten Hersteller nach dem Ende des Ersten Weltkriegs nach alternativen Einsatzmöglichkeiten für ihre inzwischen leistungsstarken und zuverlässigen Flugzeuge und fanden diese in der kommerziellen Nutzung des Luftverkehrs. Zahlreiche ehemalige Kriegsmaschinen wurden für die Nutzung als Post- und Passagiermaschinen umgerüstet.

Auch die meisten neuen Flugzeugentwicklungen zielten in den frühen Nachkriegsjahren auf den kommerziellen Luftverkehr ab.

Ohne selbst Pilot zu dieser Zeit gewesen zu sein, erkannte Hanns Klemm bereits recht früh, dass es neben dieser weit verbreiteten, konventionellen Sicht auf das Flugzeug als Kriegswaffe oder kommerzielles Transportmittel noch einen weiteren Aspekt der Fliegerei gab, nämlich „des Fliegens zum reinen Selbstzweck, etwa um die Schönheit der Erde genießen zu können oder einfach nur aus sportlicher Begeisterung“. Er knüpfte damit an die Motivation der elitären Vorkriegsfliegerei an, erkannte aber gleichzeitig, dass der Reiz der Fliegerei inzwischen breite Gesellschaftsschichten durchdrungen hatte. Die breite Bevölkerungsschicht, der nach dem Ersten Weltkrieg die Mittel zum Erwerb oder Betrieb hochgezüchteter Kriegsmaschinen fehlte, sammelte sich beim aufkommenden Segelflug mit seinen einfachen, meist im Selbstbau hergestellten und ohne größere Betriebskosten betreibbaren Segelflugzeugen. Die Segelflieger mussten sich allerdings auf Grund der Abhängigkeit von Wetterverhältnissen und Infrastruktur in ihrem Aktionsradius deutlich beschränken. Ein Reiseflug über längere Distanz war mit dem Segelflieger nur selten möglich.

Aus dieser Erkenntnis formulierte Hanns Klemm bereits 1919 den Bedarf für ein kleines, leichtes Flugzeug, das mit einem preisgünstigen, schwachen, aber zuverlässigen Motor betrieben werden sollte, um größere Distanzen mit für Jedermann erschwinglichem Fluggerät überbrücken zu können. Einerseits war dies die Geburtsstunde des Leichtflugzeugs. Gleichzeitig schuf Hanns Klemm mit diesem Leichtflugzeug die Voraussetzung für eine komplett neue Art der Fliegerei, die weder an den kommerziellen Belangen der Militär- und Transportfliegerei noch an den

örtlich begrenzten, sportlichen Belangen der Segelfliegerei orientiert war. Es war der private Motorreiseflug, den Hanns Klemm 1919 mit seinem Leichtflugzeug für Jedermann eröffnen wollte. Es ist der besondere Verdienst von Hanns Klemm, mit der bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft 1919 entwickelten Daimler L15 das weltweit erste Leichtflugzeug für den privaten Motorreiseflug geschaffen zu haben. Der spätere Erfolg und das hohe Ansehen seiner ersten serientauglichen Leichtflugzeuge Daimler L20 und Klemm L25 unterstrichen Mitte der 20er Jahre die Richtigkeit dieser frühen Überlegungen von Hanns Klemm.

Dabei war es nicht zwangsläufig, dass sich Hanns Klemm mit Fragen des Flugzeugbaus beschäftigte. Klemm hatte sich zunächst für die Laufbahn eines Bauingenieurs qualifiziert. Im Alter von 32 Jahren blickte er bereits auf eine umfangreiche Zahl größerer Bauprojekte zurück, die unter seiner Federführung entstanden waren. Warum er sich 1917 zum Abbruch seiner erfolgreichen Karriere als Bauingenieur entschloss, ist nicht näher dokumentiert. Es finden sich allerdings zahlreiche Hinweise auf die Selbstzweifel, die Hanns Klemm in Anbetracht der Komplexität der Flugzeugkonstruktionen bei seiner beruflichen Neuorientierung beschäftigten. Nur durch Fleiß, Sorgfalt und Beharrlichkeit gelang Hanns Klemm schließlich der Wechsel in eine Technik, die er weder als Anwender noch von seiner Ausbildung her kannte. Umso beachtlicher, vielleicht gerade aber auch nur von einem frischen, unbelasteten beruflichen Quereinsteiger so formulierbar sind 1919 die innovativen Ideen vom Leichtflugzeug und privatem Reiseflug, die Hanns Klemm konsequent in den folgenden fast 25 Jahren verfolgte.

Die frühen Jahre

Karl Wilhelm Hanns Klemm wurde am 4. April 1885 in Stuttgart als Sohn des Küfermeisters und Weinhändlers Karl Klemm und dessen Ehefrau Emma Schäfer geboren. Er wuchs im Haus seiner Eltern mit seinen beiden älteren Schwestern Cläre und Martha Klemm auf.



Hanns Klemm mit Eltern und Schwestern um 1890 (Stadtarchiv Böblingen)

Ab 1891 besuchte er zunächst die Elementarschule in Stuttgart und wechselte 1893 auf die Friedrich Eugen Realschule. Im Alter von 13 Jahren verlor Hanns Klemm 1898 seinen Vater. Mit 18 Jahren absolvierte Hanns Klemm am 24. Juli 1903 seine Abiturprüfungen mit der Gesamtnote „Gut“. Die Familie ermöglichte Hanns Klemm die Aufnahme eines Studiums an der Königlich Technischen Hochschule in

Stuttgart, wo Klemm 1903 das Fach Bauingenieurwesen belegte.

Bereits 1904 legte Klemm die Vordiplomprüfung ab. Nach weiteren drei Jahren erwarb Hanns Klemm 1907 den Titel des Regierungsbauführers. Ab 1907 arbeitete Hanns Klemm bei den Württembergischen Staatsbahnen und beschäftigte sich im brückenbautechnischen Büro mit Fragen des Beton-Monierbaus. Im Alter von 22 Jahren übernahm Hanns Klemm als Bauleiter die Verantwortung für den Bau von drei Eisenbeton-Talbrücken auf der Strecke von Schorndorf nach Welzheim. Hier entstanden die Brücken bei Igelsbach, Strümpfelbach und das Laufenmühle-Viadukt. Die Strecke wurde im November 1911 eingeweiht.



DIE
KÖNIGLICHE TECHNISCHE HOCHSCHULE
ZU STUTT GART

ERTEILT DURCH DIESE URKUNDE AUF ANSUCHEN DEM REGIERUNGSBAUFÜHRER HERRN

HANS KLEMM
VON STUTT GART
DEN GRAD EINES
DIPLOM-INGENIEURS

NACHDEM ER IM FRÜHJAHR 1907 DIE DER DIPLOMHAUPTPRÜFUNG ENTSPRECHENDE
ERSTE STAATSPRÜFUNG

IM BAUINGENIEURFACH

AN DER HIESIGEN TECHNISCHEN HOCHSCHULE ABGELEGT UND DIE NOTE
IIa (GUT)
ZUERKANNT ERHALTEN HAT.

STUTT GART, DEN 14. JULI 1910.

DER REKTOR
DER TECHNISCHEN HOCHSCHULE

(gmt.) THOMANN.

DER VORSTAND
DER BAUINGENIEURABTEILUNG

(gmt.) Dr.-Ing. WEYRAUCH.





Hanns Klemm als Student um 1907, Diplomzeugnis 1910 (HdG Stuttgart)

Bereits 1909 kehrte Hanns Klemm an die Hochschule in Stuttgart zurück, um dort sein Studium zum Erwerb des Grades eines Diplom-Ingenieurs fortzusetzen. Dieser Titel wurde Klemm am 14. Juli 1910 verliehen. Er nahm daraufhin eine Assistenzstelle am Lehrstuhl für Brücken-, Tunnel- und Grundbau an und arbeitete gleichzeitig als Bauleiter bei der Niederlassung Stuttgart der Beton- und Monierbau AG. Als zweiter Bauleiter war Klemm bis 1911 für die Eisenbetonarbeiten am neuen Hoftheater in Stuttgart tätig. Im Jahr 1911 legte Klemm die II. Staatsprüfung zum Regierungsbaumeister ab und beendete damit im Alter von 26 Jahren seine Hochschulzeit in Stuttgart. Als

Regierungsbaumeister wechselte Klemm 1911 zur Firma C. Baresel in Untertürkheim. Für Baresel war Klemm 1911 am Bau des Indianerstegs, einer Fußgängerbrücke über den Neckar in Tübingen tätig. In Friedrichshafen war Klemm 1912 für den Bau der Uferstraßenanlage verantwortlich. Ebenso war Klemm am Bau einer 2,4 km langen Standseilbahn in Kaiseringen beteiligt, die 1912 zur Versorgung des Truppenübungsplatzes Heuberg angelegt wurde. Als Oberingenieur wechselte Klemm 1913 zur Tiefbau AG Gerber & Söhne in Stuttgart. Klemm war zunächst beim Bau eines Dükers (einer Rohrleitung) am Neckar bei Cannstatt tätig. Bei Rüdesheim war Gerber ab Juni 1913 am Bau der längsten Eisenbahnbrücke Deutschlands, der 1175 Meter langen Hindenburgbrücke an der Rüdeshheimer Au über den Rhein beteiligt, die im September 1915 fertiggestellt wurde.



Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs verließ Hanns Klemm die Firma Gerber und meldete sich als Kriegsfreiwilliger zum Militärdienst. Er rückte beim Dragoner Regiment „König“ Nr. 26 in Cannstatt ein. Im Oktober 1914 kam Klemm mit seiner

Einheit zunächst in Belgien und später bei Sennheim und im Priesterwald im Elsass zum Einsatz. Hier erkrankte Hanns Klemm Anfang 1915 an der Ruhr. Der schwere Krankheitsverlauf führte dazu, dass Hanns Klemm im Juni 1915 als Unteroffizier aus dem Militärdienst entlassen wurde. Nach seiner Genesung nahm Hanns Klemm eine Stelle bei der Kaiserlichen Werft in Danzig an, wo er sich erneut mit Stahlbeton- und Stahlhochbau beschäftigte. Als Dirigent der Bauabteilung III war Klemm für Hafenaufbau, Uferanlagen und Eisenhochbauten in Danzig verantwortlich. Über einzelne Baumaßnahmen Klemms aus dieser Zeit liegen keine Informationen vor.

Im Alter von 32 Jahren heiratete Hanns Klemm 1917 die acht Jahre jüngere Martha Charlotte „Marlott“ Seeger. Charlotte Seeger wurde am 31. August 1893 als Tochter des Druckereibesitzers Gottlob Seeger geboren. Bereits 1918 wurde die gemeinsame Tochter Renate Klemm geboren. Es folgte der einzige Sohn Hanns-Jürgen Klemm, mit dem Hanns Klemm nach dem Zweiten Weltkrieg die Wiederbelebung des Klemm Flugzeugbaus gelang und Tochter Brigitte Klemm.

Der Flugzeugbauer

Nachdem Hanns Klemm zehn Jahre als Bautechniker tätig war, widmete er sich 1917 im Alter von 32 Jahren einem neuen Tätigkeitsfeld. Klemm bewarb sich im März 1917 auf eine Stellenanzeige der „Luftschiffbau Zeppelin GmbH“ in Friedrichshafen, die einen Statiker und Flugzeugkonstrukteur suchte. Klemm wurde Leiter der Versuchsabteilung beim Luftschiffbau Zeppelin in Seemoos am Bodensee unter Claude Dornier, der bei Zeppelin den Versuchsbau von Flugzeugen in Ganzmetallbauweise betrieb. Bei Zeppelin sammelte Klemm erste Erfahrung in der reinen Metallverwendung als Baustoff und im Flugzeugbau. Die Zusammenarbeit zwischen Klemm und Dornier dauerte nur einige Monate. Bereits im August 1917 verließ Hanns Klemm den Luftschiffbau Zeppelin wieder. Über die Stuttgarter Burschenschaft Ghibellinia, in die Klemm während seines Studiums eingetreten war, lernte Hanns Klemm den ebenfalls zu Ghibellinia gehörigen Ernst Heinkel kennen. Heinkel unterhielt in Briest 1917 ein eigenes Flugzeugwerk unter dem Namen Hansa-Brandenburg Flugzeugwerke. Nachdem Hanns Klemm bei Zeppelin erste Erfahrungen im Flugzeugbau sammelte, schlug ihm Ernst Heinkel den Wechsel zu seinem Werk vor, wo Hanns Klemm ab August 1917 als leitender Statiker die Gemischtbauweise im Flugzeugbau kennenlernte.

Die junge Familie bezog ein von der DMG angemietetes Wohnhaus in der Bahnhofstrasse 38 in Sindelfingen. Bei DMG beschäftigte sich Hanns Klemm gemeinsam mit Karl Schopper mit den 1917 begonnenen Versuchsträgern für neue V8-Motore. Unter Klemm entstand bei DMG das Jagdflugzeug Daimler L11 und der Aufklärer Daimler L14. Die Arbeiten kamen wenige Monate nach dem Einstieg von Hanns Klemm im November 1918 durch das Ende des Weltkriegs vollständig zum Erliegen.

Nach der Einstellung des Flugzeugbaus bei der DMG wurde Hanns Klemm 1920 zum Technischen Direktor des KFZ-Produktionsbetriebs der DMG in Sindelfingen ernannt. Er führte gegen den Widerstand der Belegschaft serienbautaugliche Abläufe in den DMG-Produktionsbetrieb ein und beschäftigte sich mit Stromlinien-Rennfahrzeugen und -Lokomotiven.

Privat beschäftigte sich Hanns Klemm in diesen frühen Nachkriegsjahren mit Überlegungen zur möglichen Zukunft des deutschen Luftfahrzeugbaus. Neben den beiden hauptsächlichlichen Strömungen des kommerziellen Flugzeugbaus für den Luftverkehr und des preisgünstigen Selbstbaus von Segelflugzeugen für den privaten Flugsport entwickelte Hanns Klemm eine dritte Vision des Fliegens, die neben dem privaten Luftsport auch die private Luftreise mit kleinen, sparsamen und kostengünstigen Leichtflugzeugen für Jedermann ermöglichen sollte. Bereits 1919 entwarf Hanns Klemm zu diesem Zweck ein Musterflugzeug, das er in den früheren DMG-Flugzeugwerkstätten unter der Bezeichnung Daimler L15 bauen ließ. Auf Grund der alliierten Beschränkungen des deutschen Flugzeugbaus untersagte die Direktion der DMG jedoch Hanns Klemm 1919 jegliche weitere Beschäftigung mit flugzeugtechnischen Fragestellungen im Rahmen der DMG. Erst nach Lockerung der alliierten Beschränkungen

gelang es Klemm 1922 mit einer Denkschrift an die DMG-Direktion, diese von einer Wiederaufnahme des Flugzeugbaus und seiner Idee eines Leichtflugzeugs zu überzeugen.

Gemeinsam mit Martin Schrenk entwickelte Hanns Klemm ab 1922 bei der DMG die 1919 begonnene Daimler L15 zur weltweit ersten brauchbaren Leichtflugzeugkonstruktion weiter. Bis 1924 entstand hieraus das erste serientaugliche Leichtflugzeug Daimler L20, mit dem Schrenk und Klemm beachtliche Erfolge beim Deutschen Rundflug 1925 erzielten und damit das öffentliche Interesse an Leichtflugzeugkonstruktionen nachhaltig weckten. Zu einem Serienbau dieses Flugzeugs bei der DMG kam es allerdings auf Grund der wirtschaftlichen Schwierigkeiten nach der Hyperinflation von 1923/24 nicht mehr. Nach dem Zusammenschluss mit dem Konkurrenten Benz & Cie traf die Direktion der neu geformten Daimler-Benz A.G. Anfang 1926 die Entscheidung zur Einstellung des Flugzeugbaus. Hanns Klemm übernahm daraufhin wieder die Leitung des Karosseriebaus in Sindelfingen.

Der Unternehmer

Hanns Klemm bemühte sich 1926 um die Rettung des ehemaligen DMG-Flugzeugbaus und seiner Idee vom Leichtflugzeug für Jedermann. Verschiedene Lösungsmöglichkeiten, wie etwa der Aufbau einer Flugzeugbau-Abteilung beim Automobilhersteller Horch, verwarf Hanns Klemm auf Drängen seiner Ehefrau Charlotte. Schließlich erwarb Hanns Klemm mit der Unterstützung von Freunden und Familie 1926 die ehemalige DMG-Flugzeugbauabteilung von der Daimler-Benz A.G. und gründete im Alter von 41 Jahren am 15. Dezember 1926

sein eigenes Flugzeugwerk unter dem Namen „Leichtflugzeugbau Klemm“ in Sindelfingen.

Das neue Unternehmen nahm 1927 zunächst im ehemaligen DMG-Flugzeugwerk in Sindelfingen, später dann in eigenen Räumlichkeiten in Böblingen die Serienfertigung von Leichtflugzeugen auf. Gemeinsam mit dem jungen Elektro-Ingenieur Robert Lusser entwickelte Hanns Klemm ab 1927 bei der „Leichtflugzeugbau Klemm GmbH“ eine Palette von Leichtflugzeugen. Die aus der Daimler L20 weiterentwickelte Klemm L25 repräsentierte dabei das einfache, kostengünstige Einstiegsflugzeug für Jedermann im Sinne von Hanns Klemm. Der erfolgreiche Wettbewerbsflieger Robert Lusser leitete aus diesem Einstiegsmodell eine Reihe leistungsstärkerer Varianten ab, die die Wettbewerbsfähigkeit der Leichtflugzeuge verbesserte. Bis 1932 entwickelten Klemm und Lusser eine Vielzahl von Leichtflugzeugkonstruktionen, die das gesamte Spektrum der offenen Zweisitzer vom unteren Einstiegssegment der Segelflugzeuge mit Hilfsmotor bis zur gehobenen Klasse der leistungsstarken Wettbewerbsflugzeuge abdeckte. Ab 1931 ergänzten Klemm und Lusser diese Palette der offenen Zweisitzer mit den neu aufkommenden ersten Kabinenreiseflugzeugen in Gemischtbauweise.



Nachdem sich Hanns Klemm seit mehr als 10 Jahren mit der Konstruktion von Flugzeugen beschäftigt hatte, nahm er im Sommer 1927 an einem der ersten Fliegerlehrgänge der Werksfliegerschule der Klemm-Werke unter Hermann Weller teil. Hanns Klemm erwarb am 4. August 1927 den Flugzeugführerschein A1837 der Klasse A. Der Schein berechnete Hanns Klemm allerdings ausschließlich zur Führung von Flugzeugen des Typs Daimler L20, auf dem er seine Flugstunden absolviert hatte. Im Oktober 1929 erhielt Hanns Klemm die Sport Lizenz Nr. 191 der FAI, die ihn zur Teilnahme an internationalen Wettbewerben berechnete.

Formal überließ Hanns Klemm sein Unternehmen der Führung von Robert Lusser und seinem Prokuristen Christof Schwegler. Klemm selbst blieb 1927 weiterhin als Direktor des Karosseriewerks in Sindelfingen bei der Daimler-Benz A.G. tätig.

Erst im Rahmen einer Vorstandssitzung am 28. Dezember 1927 stellte Hanns Klemm seinen Direktoren-Posten zum 1. Januar 1928 zur Verfügung. Als Anerkennung für seine 10-jährige Leistung übertrug die Daimler-Benz A.G. die angemietete Villa in der Bahnhofstraße 38 in Sindelfingen an Hanns Klemm.

Nach der Verlegung des Firmensitzes von Sindelfingen nach Böblingen verlagerte Hanns Klemm 1928 auch seinen privaten Lebensmittelpunkt nach Böblingen. Nach dem Verkauf der ehemaligen Daimler-Villa in der Sindelfinger Bahnhofstraße 38 erwarb Hanns Klemm in Böblingen eine Villa in der Waldburgstraße 29.



Rechts: Klemm-Villa in der Waldburgstr. 29, Böblingen um 1938 (Stadtarchiv Böblingen)

Auf dem Grundstück entstand eine Versuchswerkstatt, in der sich Hanns Klemm mit wissenschaftlichen Fragen der Flugzeugentwicklung beschäftigte, die im kommerziellen Rahmen seines Flugzeugwerks nicht abgewickelt werden konnten, wie etwa Mitte der 30er Jahre die Entwicklung des Teilschalenbaus oder der Klemm-Leime. Hier entstanden aber auch Versuchsflugzeuge, wie die Klemm Kl22, mit denen Hanns Klemm die Leistungsfähigkeit der Leichtflugzeugbau-Konstruktion auf eigenes Risiko zu verbessern versuchte.

Fünf Jahre nach Gründung der „Leichtflugzeugbau Klemm GmbH“ verließ Robert Lusser den Betrieb. Ihm folgte 1933 Friedrich Fecher als neuer Chefkonstrukteur. Mit Fecher modernisierte Hanns Klemm in den Jahren 1932-1935 seinen erfolgreichen Entwurf des offenen Leichtflugzeug-Zweisitzers.

NS-Zeit

Dem in den 30er Jahren aufkommendem Nationalsozialismus dürfte der christlich orientierte Hanns Klemm eher skeptisch gegenüber gestanden haben. Nach der Weltwirtschaftskrise von 1929 und ihren Folgen versprachen die Nationalsozialisten aber Impulse für einen wirtschaftlichen Aufschwung, dem sich die Unternehmer in Deutschland nur selten widersetzen. Auch Hanns Klemm trat nach der Machtergreifung in die NSDAP ein. Über das Berliner Verkaufsbüro von Friedrich Siebel verfügte der Klemm-Betrieb über hervorragende Kontakte bis in die Spitzen des neu gegründeten Reichsluftfahrtministeriums (RLM). Siebels Partner Paul Körner war ein direkter Vertrauter von Hermann Göring. Hanns Klemm hatte gute Beziehungen zu Ernst Udet, der 1933 zunächst zum Vizekommodore des Deutschen Luftsportverbands ernannt

wurde und ab 1939 Chef des Technischen Amtes im RLM wurde. Hanns Klemm war mit den neuen Machthabern in Berlin also gut vernetzt, wenngleich Göring Klemmflugzeuge abfällig als „Pappkisten“ bezeichnete, die in seiner Luftwaffe keine Verwendung finden sollten.

Der erhoffte Aufschwung machte sich nach der Machtergreifung auch für Hanns Klemm bemerkbar. Rasch zentralisierten die Nationalsozialisten die gesamte Fliegerei in Deutschland über das neu gegründete Reichsluftfahrtministerium (RLM). Flugsportvereinigungen und Flugschulen, die bisher zu den Hauptkunden der „Leichtflugzeugbau Klemm GmbH“ gehörten, wurden bereits 1934 in Großorganisationen, wie dem Deutschen Luftsport Verband (DLV) zusammengefasst.

Die Beschaffung von Flugzeugen erfolgte ab 1934 nicht mehr durch einzelne örtliche Gruppierungen, sondern wurde in Großbestellungen zentral durch das RLM veranlasst. Infolge dieser Großbestellungen verdoppelte sich die Zahl der verkauften Klemm-Flugzeuge 1934 auf 200 Flugzeuge.

Bereits 1934 sah sich Hanns Klemm aber auch der massiven Einflussnahme des RLM auf sein Unternehmen ausgesetzt, als man ihm Mittel für den Ausbau seines Werks in Böblingen verweigerte und ihn auf Grund der grenznahen Lage Böblingens zur Betriebsverlagerung nach Mitteldeutschland aufforderte. Die Schließung seines Böblinger Werks konnte Hanns Klemm nur mit der Unterstützung seines Partners Friedrich Siebel und der Rückendeckung von Ernst Udet verhindern. Den angeordneten Aufbau des Zweigwerks in Halle überließ Hanns Klemm seinem Partner Friedrich Siebel, der das Werk später von Klemm übernahm.

Klemms Grundphilosophie vom „Fliegen für Jedermann“ aus dem Jahr 1919 schien anfänglich auch von den neuen Machthabern verfolgt zu werden. Hermann Göring forderte, dass „das deutsche Volk ein Volk von Fliegern werden muss“. Hanns Klemm wollte dies mit einem „Volksflugzeug“ erreichen, das preiswert und betriebsgünstig von weiten Teilen der deutschen Bevölkerung ähnlich einem PKW betrieben werden konnte. Die Nationalsozialisten verfolgten einen anderen Ansatz. Sie wollten große Teile der Bevölkerung für das Fliegen begeistern, indem sie ihnen an jedem Ort in Deutschland den einfachen Zugang zu Ausbildungsstellen und Flugzeugen ermöglichen wollten. Die „Leichtflugzeugbau Klemm GmbH“ profitierte hiervon, da das RLM überwiegend die einfach zu fliegenden und betrieblich preisgünstigen Klemm L25 für die Ausstattung der Ortsgruppen des Deutschen Luftsportverbands beschaffte. Mit der wachsenden Verfügbarkeit von Flugzeugen an praktisch allen Orten in Deutschland, erübrigte sich aber das eigene, preisgünstige, private Klemm-„Volksflugzeug“ in der privaten Heimgarage.

Die weitere Entwicklung des preisgünstigen, privaten Volksflugzeugs gab Hanns Klemm Mitte der 30er Jahre endgültig auf. Mit der Klemm L33 endete 1934 die 1919 mit der Klemm L15 begonnene Entwicklung des preiswerten Leichtflugzeugs bei Klemm.

Trotz des zunehmenden Verlusts an unternehmerischer Freiheit arrangierte sich Hanns Klemm Mitte der 30er Jahre weiterhin mit dem System. Da die gestalterische Rolle der Hersteller- und Entwicklungsbetriebe durch das RLM Mitte der 30er Jahre in erster Linie auf die Verbesserung der Produktionsabläufe und des Produktionsaufwand beschränkt war, beschäftigte sich Hanns Klemm in seinem privaten Versuchsbau mit neuen Konstruktionsformen für den Leichtflugzeugbau. Er entwickelte ab 1934 die Halb- und

Teilschalenbauweise, bei der Teilschalen aus Spanten, Gurten und Holzpaneele durch eine neue Klebetechnik fest miteinander verklebt wurden. Das entstehende Bauteil wurde anschließend einer Druck- und Temperaturbehandlung unterzogen, die das Bauteil einerseits sehr leicht, andererseits aber auch sehr fest machten. Neben deutlich leichteren Baugruppen versprach sich Hanns Klemm auch für den Produktionsbetrieb aus der Teilschalenbauweise einen deutlich reduzierten Produktionsaufwand.



Promotionsfeier von Hanns Klemm in der Alten Post in Stuttgart 1937 (Seeger)

Ein umfangreiches Teilthema dieser Arbeiten war die Verleimung der Bauteile und die Zusammensetzung der Bauleime, nachdem sich die verfügbaren Leime Mitte der 30er Jahre für Klemms Zwecke als ungeeignet erwiesen hatten. Klemm experimentierte in seiner Versuchswerkstatt mit Kalkunstharzleimen. Nach fast dreijähriger