

KLEINE ILLUSTRIERTE SCHRIFTENREIHE ZUR GESCHICHTE
DER LUFTFAHRT



Die Anfänge der Fliegerei Teil VII

**Die ersten Fernflieger -
Ihre Abenteuer und ihre Flugzeuge**



Rainer Lüdemann

Kleine illustrierte Schriftenreihe zur Geschichte der Luftfahrt

Die Anfänge der Fliegerei

TEIL VII

Die ersten Pioniere des Fernfluges und ihre Flugzeuge bis
1923

Rainer Lüdemann

Impressum

Text & Gestaltung: © Copyright Rainer Lüdemann
Druck & Vertrieb: epubli-Ein Service der neopubli GmbH,
Berlin

Verlag: Rainer Lüdemann, 59505 Bad Sassendorf,
Von-Hardenberg-Straße 10

Inhaltsverzeichnis

[1. Ein Wort vorab](#)

[2. Die ersten Flieger und Luftschiffer über den großen Meeren](#)

[3. Iwan Nagurski - Erster Flieger über der Arktis](#)

[4. Der große Atlantik-Flugwettbewerb 1919](#)

[5. John Alcock und Arthur Whitten Brown](#)

[6. Erste erfolgreiche Überquerung des Nordatlantik von West nach Ost](#)

[7. Das große Rennen von England nach Australien 1919](#)

[7.1. Die angemeldeten Besatzungen und ihre Flugzeuge](#)

[7.2. Das Alliance-Flugzeug](#)

[7.3. Das Flugzeug der Fa. Martinsyde](#)

[7.4. Das Flugzeug der Fa. Vickers](#)

[7.5. Das Flugzeug der Firma Blackburn und seine Besatzung](#)

[7.6. Das Flugzeug Airco D.H. 9 P.D. \(G-EAQM\)](#)

[8. Der erste Südatlantikflug mit Zwischenlandungen](#)

[9. Transkontinentalflug - Von Küste zu Küste der USA](#)

[10. Erster deutscher Flieger über der Arktis](#)

[11. Die Flugzeuge Teil VII](#)

[12. Quellen](#)

1. Ein Wort vorab

Im Jahr 1859 bereitete T. S. Carlincourt Lowe die Überquerung des Atlantik mit dem Ballon *The City of New York* vor. Der Riesenapparat besaß einen Durchmesser von 30 Metern und konnte 21000 Kubikmeter Gas aufnehmen. Er wog etwa 3.500 Kilogramm. Zum ersten Mal in der Geschichte der Luftfahrt wurde die Hülle eines Ballons maschinell genäht. Das Auffüllen begann am 4. November 1859 und dauerte mehrere Tage. Ein unheilvoller Windstoß zerriss die Hülle. Der Versuch wurde im folgenden Jahr noch einmal wiederholt. Carlincourt Lowe begann damit am 7. November 1860. Diesmal war die Hülle zu schwach; sie zerriss von oben bis unten ein. Danach wollten John Wise und der Schauspieler Henry Donaldson einen Versuch wagen. Sie gaben ihrem Ballon den Namen *The Daily Graphic*. Am 10. September 1873 begann man vor einer riesigen Zuschauermenge in Brooklyn mit dem Füllen des Ballons. Als aber die Hülle zu reißen drohte, stellte man den Vorgang ein. Keineswegs entmutigt begann Donaldson zwei Tage später von neuem. Dieses Mal blieb er allein, denn der über sechzigjährige Wise sah ein, dass diese Tätigkeit eine zu große Belastung für seinen Körper war; auch das Angebot Donaldson zu begleiten, hatte er abgelehnt.

Der Füllversuch scheiterte ebenso wie die Versuche zuvor. Da Donaldson nicht aufgeben wollte, baute er seinen Apparat völlig neu. Endlich ließ sich der Ballon aufblasen; am 6. Oktober 1873 stieg Donaldson auf. Der Ballon führte ein Rettungsboot mit, sechs in Belgien gekaufte Brieftauben und erhielt den Namen *Chicago*. Die Tauben trugen eine Nachricht mit folgendem Inhalt mit sich: »Send news attached to the nearest newspaper.« und sollten auf der Fahrt freigelassen werden. Leider geriet der Ballon in einen Sturm und musste in Connecticut notlanden. Zwei Jahre später, am 15. Juli 1875, unternahm Donaldson noch einen Start, dieses Mal in Gemeinschaft mit dem Journalisten Grimwood. Dieser neue Versuch endete tragisch: beide Ballonfahrer ertranken in den Wassern des Michigan-Sees.

Die Liste der gescheiterten Versuche ist lang. Es hatte sich als absolut sicher herausgestellt, dass ein reiner Ballon kein brauchbares Instrument war. Man kam zu der Erkenntnis, dass nur ein mit einem soliden Motor ausgestattetes Luftschiff Aussicht auf Erfolg bei der Überquerung des Atlantiks habe. Die Zukunft sollte beweisen, dass ein ebenso starker wie leichter Motor (Verbrennungsmotor) bedurfte, um gegen die Winde über dem Atlantik ankämpfen zu können. Von den Versuchen dieser Jahrzehnte soll nachfolgend der des Amerikaners Wellmann angeführt werden, denn alle anderen Versuche, die ihm vorausgingen, hatten nicht einmal die Küste des Atlantiks erreicht. Die Geschichten von Wellmann, von dem ersten Überflug des Ärmelkanals, dem großen Atlantik-Flugwettbewerb, dem Flug von Alcock und Witten-Brown und weitere spannende Geschichten sollen in diesem siebenten Teil der Illustrierten Schriftenreihe erzählt werden. Viel Spaß beim Lesen.

Bad Sassendorf im August 2022

2. Die ersten Flieger und Luftschiffer über den großen Meeren

Wenn man die Pläne von den Ballonfahrern, welche zum Ende des 19. Jahrhunderts gemacht wurden, außer Acht lässt, dann bleiben nur die ersten Flüge mit dem Flugzeug, jene der beiden Franzosen Latham und Blériot. Auch wenn Blériot nicht den Atlantik überflog, sondern nur den Ärmelkanal und Latham bei diesem Versuch leider nicht erfolgreich war, so darf man diese Versuche große Wasserflächen zu überfliegen, doch als Beginn der Überseefliegerei und damit der Ozean-Überquerungen ansehen bzw. gelten lassen.

Die Anregung zu diesem Überwasserflug von Frankreich nach England kam von der englischen Zeitung »Daily Mail«, gerade zu einem Zeitpunkt an dem sich die finanziellen Mittel von Bleriot erschöpften und er sich dazu entschloss auf den teuren Antoinette-Flugapparat zu verzichten. Dieses Modell war das bisher teuerste seiner ganzen Flugzeug-Modellreihe. Bleriot stellte dafür sein relativ kleines Flugzeug No. XI fertig. Die ersten Versuche mit diesem Flieger waren nicht gerade zufriedenstellend. Unter anderem waren die Querruder nicht wirksam genug. Neue montierte Tragflächen mit beweglichen formveränderlichen Hinterkanten brachten eine bessere Wirkungsweise. Am 13. Juni 1909 flog Bleriot schon 41,2 Kilometer weit, die Strecke verlief von Etampes nach Orléans. Mit dieser Leistung, den weitesten Überlandflug seiner Zeit, gewann Blériot den vom Aeroclub de France gestifteten Preis in Höhe von 14.000 Francs

Die »Daily Mail« setzte erst nur ein Preisgeld von 500 Pfund für die Überquerung des Ärmelkanals fest, das zu Beginn des Jahres 1909 auf 1000 Pfund erhöht wurde. Bisher wurde die Strecke von Küste zu Küste zu diesem Zeitpunkt schon 38 Mal von Ballons gemeistert. 22 Mal von England nach Frankreich und 16 Mal von Frankreich nach England.

Um das angesetzte Preisgeld für die Überquerung des Kanals zu erhalten wurden folgende Regeln festgelegt:

- der Flug musste mit einem Flugzeug ausgeführt werden, welches schwerer als Luft ist,
- der Flug musste in der Zeit zwischen Sonnenauf- und -untergang begonnen und beendet werden,
- kein Teil des Flugzeuges durfte das Wasser während des Überfluges berühren,
- der Wettbewerb war für jeden offen, der sich bis spätestens 48 Stunden vor Abflug beim Herausgeber der Zeitung

anmeldete,

- der Bewerber musste vorher Start- und Landeplatz genau festlegen,
- der Bewerber musste selbst für alle Personen- und Sachschäden, die er eventuell selbst verursachte, haften.

Drei Franzosen hatten sich bis dahin für den Wettbewerb angemeldet; Charles de Lambert mit einem Wright-Doppeldecker, Hubert Latham mit einem Antoinette-Eindecker und Louis Bleriot mit seinem Eigenbau-Leichtflugzeug No. XI, das mit einem leichten aber ausreichend starken Anzani-Motor angetrieben wurde. Mit der Eisenbahn in die Nähe von Calais transportiert, wurde der zerlegte Flieger auf einem Bauernhof nahe Le Baraques zusammengebaut. Anzani soll selbst den Einbau des Motors vorgenommen haben. Latham hatte sein Domizil südlich von Calais, in der Nähe von Cap Blanc Nez eingerichtet und de Lambert kampierte in Strandnähe von Wissant. Am 19. Juli 1909, eine Viertelstunde vor 7 Uhr früh morgens, startete Latham.

Als in ca. 300 Meter Höhe auf der Hälfte der Strecke der Motor nicht mehr wollte und schließlich total ausfiel, musste Latham im Gleitflug notwassern. Minuten später wurde dieser von dem Zerstörer »Harpoon« aufgelesen. Da sein Flugzeug bei der Wasserlandung stark beschädigt wurde, musste Latham das Ersatzflugzeug aus der Nähe von Reims nach Calais transportieren lassen.

Jetzt wäre für Bleriot der beste Zeitpunkt gewesen seinen Flugversuch zu unternehmen, aber starker, anhaltender Westwind machte den Start erst einmal unmöglich. In der Nacht ließ der Wind nach und Bleriot begann seine Vorbereitungen für den Flug. Der Zerstörer »Eskopette« wartete bereits draußen vor der Küste, er sollte im Ernstfall Bleriot schnell zur Hilfe kommen. Ein Probeflug zusammen

mit seinem Monteur Leblanc und einige Runden um den Platz gaben ihm die zusätzliche Gewissheit, dass er das Ziel auf der anderen Seite des Kanals sicher erreichen würde. Der Anzani-Motor lief wie ein Uhrwerk.

Latham blieb in der Zwischenzeit nicht untätig und schaffte es seinen Flieger bis zum Sonnabend, den 24. Juli wieder startfertig zu bekommen. Er wusste nur zu gut, dass Bleriot auf der Lauer lag und auf die erstbeste Startmöglichkeit wartete. Bei seinen Vorbereitungen hatte er es nicht gerade leicht, denn durch eine Beinverletzung, die er sich bei einer unsanften Landung einige Zeit zuvor zugezogen hatte, konnte er nicht laufen und war vorrangig auf die Hilfe seines Mechanikers angewiesen. Er selbst hüpfte immer um seinen Flieger herum und konnte nur Arbeiten im Sitzen oder leichte Arbeiten im Stehen ausführen.

Am Sonntag, den 25. Juli schien sich das Wetter günstig zu gestalten. Obwohl noch leichter Morgennebel über der englischen Kanalküste lag, entschloss sich Bleriot den Start vorzubereiten. Er ließ seinen kleinen Eindecker aus dem Schuppen schieben, es war der gleiche Flieger mit dem er Wochen zuvor seinen Kanal-Probeflug, ohne Zwischenlandung, vom mehr als 40 km durchgeführt hatte. Nur mit dem Unterschied, dass der Probeflug über Land durchgeführt wurde.

Der 3-Zylinder-Anzani-Motor leistete satte 24 PS und drehte am besten zwischen 1200 bis 1400 U/min. Der Tankinhalt reichte um den Motor für ca. 35 bis 40 min am Laufen zu halten und Bleriot hoffte auf eine Reichweite von 50 bis 60 km, die durchaus für eine Überquerung des Kanals in gerader Fluglinie von Calais nach Dover reichen würde. Für den Flug soll Bleriot nur einen Taschenkompass bei sich getragen haben, um seine Grundrichtung für den Flug bestimmen zu können. Dieser Kompass soll aber seinen Dienst während des Fluges versagt haben.

Ganz in der Früh, gegen 02.30 Uhr, ließ Bleriot den Motor warm laufen, der wie ein Uhrwerk lief. Kurz darauf führte er einen Probeflug durch, der zu seiner Zufriedenheit verlief. Nun wurde auf den Sonnenaufgang gewartet, der Wetterbesserung bringen sollte, so Gott wollte. Kurz vor halb Vier kamen die ersten Sonnenstrahlen. Das war das Startsignal. Der Motor wurde unverzüglich angeworfen und das Flugzeug rollte um 03.35 Uhr an. Bleriot flog nach dem Start zwei Schleifen über dem Startplatz bevor er Kurs auf Dover nahm. In ca. 60 m Flughöhe überflog er die Kanalküste von Calais mit einer Geschwindigkeit von ca. 60 km/h.

Das vorausfahrende Begleitschiff zeigte ihm die ungefähre Richtung zur englischen Küste an. Über dem Kanal lag leichter Dunst, sodass eine Fernsicht noch nicht gegeben war. Nach dem Überflug des Begleitschiffes war Bleriot damit beschäftigt stets Druck auf dem Brennstoffzylinder zu halten, damit der Motor regelmäßig mit Kraftstoff versorgt wurde. Des Weiteren versuchte er nochmals seine Flugrichtung zu bestimmen. Das funktionierte leider nicht mehr, da auch das Begleitschiff nach 10 min im Dunst verschwand. Ihm blieb also nur noch der Blick auf die Wasseroberfläche. Aber wo war jetzt die englische Küste?

Leichter Wind kam auf und Bleriot schaute aufmerksam nach vorn und lauschte nebenbei auf die Geräusche des Motors, der immer noch einwandfrei lief. Bleriot hatte fast 20 min Flugzeit absolviert und befand sich nach eigener Schätzung auf einer Flughöhe von ca. 100 m. Eine kurze Orientierung zur Sonne gab ihm die Gewissheit, dass er in die richtige Richtung flog. Kurze Zeit danach sah er die Küste Englands voraus. Bleriot erkannte, dass er durch den aufkommenden Südwestwind die englische Küste etwa 1,5 km weiter östlich erreichen wird. Eine leichte Linkskurve brachte Bleriot direkt nach Dover und zu dem Punkt bei dem sein Freund Fontaine ihn mit Schwenken der französischen

Flagge zur Landung aufforderte. Zur gleichen Zeit traf auch telegrafisch die Nachricht vom Anflug Bleriot in Calais ein. Die Landung konnte relativ schnell durchgeführt werden, ging aber aufgrund des Südwestwindes mit Böen über den Klippen von Dover nicht ganz ohne Schaden am Fahrwerk vonstatten.

Mit diesem Flug sicherte sich Bleriot das Preisgeld und setzte damit einen Meilenstein in der Geschichte der Luftfahrt. Erstmals hatte England seinen absoluten Status als Inselstaat verloren. Innerhalb von 23 Minuten wurde der Kanal von Küste zu Küste überflogen. Der Gesamtflug dauerte 27 Minuten und 21 Sekunden, so erfolgte die Landung in Dover um 04.02 Uhr und 21 Sekunden.

Im Jahr 1910 starteten ein exzentrischer Journalist, seine Crew und eine Katze mit einem Luftschiff in Atlantic City, um die erste transatlantische Überquerung auf dem Luftweg durchzuführen. Es war Walter E. Wellman (1858-1934), den heutzutage kaum jemand kennt. Aber man sollte wissen, dass er am Anfang des 20. Jahrhunderts einen bedeutenden Beitrag zur Luftfahrt geleistet hat, so meinten es jedenfalls einige Luftfahrtexperten in Amerika.

Wellman war ein erfolgreicher Redakteur im mittleren Westen der USA, der sich nach Abenteuern sehnte. Der Nordpol war sein erstes Ziel und brachte ihn dazu fünf Expeditionen, oder sollte man sie »Exkursionen« nennen, zu organisieren und durchzuführen, bevor er seinen abenteuerlichen Versuch unternahm, mit einem Luftschiff den Atlantik zu überqueren. Obwohl alle seine Unternehmungen scheiterten, sahen Wellman's Zeitgenossen ihn als Visionär und feierten seine wagemutigen Beiträge zur amerikanischen Luftfahrt.

Im Alter von 14 Jahren gründete Walter Wellman eine wöchentliche Zeitung in Sutton, Nebraska, USA. Mit 21 Jahren kehrte er in seine Heimat Ohio zurück und gründete