

KLEINE ILLUSTRIERTE SCHRIFTENREIHE ZUR GESCHICHTE
DER LUFTFAHRT



Die Anfänge der Fliegerei Teil X

Von Amy Johnson bis zu den letzten Atlantik-Flügen
von 1934 bis 1939



Rainer Lüdemann

Kleine illustrierte Schriftenreihe zur Geschichte der
Luftfahrt

Die Anfänge der Fliegerei

TEIL X

Von Amy Johnson und den letzten Atlantik-Pionierflügen
von 1934 bis 1939

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 kurzes Wort vorab](#)
 - [2. Amy Johnson-Großbritanniens berühmteste Fliegerin](#)
 - [3. Sieben Tage in den Fluten des Nordatlantik](#)
 - [4. Die Pläne des Parker D. Cramer \(1931\).](#)
 - [5. Italienisches Geschwader fliegt über den Südatlantik](#)
 - [6. Dornier- Flugboot fliegt über Süd-und Nordatlantik](#)
 - [7. Zweiter Verkehrsforschungsflug von Wolfgang v. Gronau 1931](#)
 - [8. Jean Batten - Von der Ballerina zur Pilotin](#)
 - [9. Frankreichs Unternehmungen ab dem Jahr 1933](#)
 - [10. Die letzten Atlantik-Forschungsflüge](#)
 - [11. Ein kurzes Wort zum Schluss](#)
 - [12. Die Flugzeuge](#)
- [DeHavilland D.H. 80 Puss Moth](#)
- [Dornier Do J Wal](#)
- [Farman F.220 »Le Centaure«](#)
- [Heinkel He-12 \(D-1717\)](#)
- [Junkers G-24](#)
- [Junkers Ju 46](#)
- [Junkers W 33](#)
- [Latecoere 300 \(1928\).](#)
- [Latécoère 521](#)
- [Latécoère 582](#)
- [Latécoère 611](#)
- [Lockheed Vega](#)
- [Lockheed 10 Electra](#)
- [Savoia-Marchetti S. 55](#)

[Dornier Do X](#)

[Focke Wulf Fw 200](#)

[13. Quellen](#)

Ein kurzes Wort vorab

In diesem letzten und zehnten Teil der »Anfänge der Fliegerei«-Reihe soll anhand ausgesuchter Geschichten noch einmal daran erinnert werden, welche Aktionen bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs in punkto Langstreckenflüge durchgeführt wurden.

Über die Geschichte der berühmtesten britischen Fliegerin, Amy Johnson, deren kommerzielle Fliegerkarriere mit dem Beginn des Zweiten Weltkrieges endete, über den Flug der Junkers W33 ESA und ihrem missglückten Versuch den Atlantik zu überqueren, bis hin zu den beeindruckenden Flügen der französischen Flugboote von Latécoère, sollen hier geschrieben werden. Darüber hinaus darf auch nicht der Flug der Dornier Do X über den Süd- und Nordatlantik im Sommer 1931, der zweite deutsche Verkehrsforschungsflug von Wolfgang von Gronau und die interessante Fliegergeschichte der Jean Batten vergessen werden. Zum Abschluss werden noch hervorragende Leistungen aufgeführt, welche in der Zeit von 1936 bis 1939 vollbracht wurden, so auch der Flug der Focke Wulf 200 Brandenburg im August 1938 von Berlin nach New York und der Doppelflug der Lockheed Electra Daily Express von Henry Merrill und seinem Copiloten Jack Lambie, die Wochenschaumaterial vom Unglück des deutschen Luftschiffes Hindenburg in Lakehurst mitführten und in Europa vermarkten wollten.

Auch diesem Teil ist ein kleines Flugzeugalbum angefügt, das einige Flugzeuge aus dem Inhalt vorstellen und in kurzen Sätzen die Entwicklung und die technischen Daten darstellen wird.

Mit diesem zehnten Teil wird die »Kleine Illustrierte Schriftenreihe zur Geschichte der Luftfahrt« beendet. Als nächstes Projekt ist »Die Entwicklung des zivilen

Luftverkehrs« in Vorbereitung. Auch hier wird wieder über interessante Themen in mehreren Teilen der neuen eBook-Reihe berichtet.

Ich wünsche allen interessierten Lesern weiterhin viel Spaß beim Lesen.

Der Autor

Bad Sassendorf, Oktober 2022

2. Amy Johnson-Großbritanniens berühmteste Fliegerin

Die Fliegerin Amy Johnson (1903-1941) wurde in Hull, Yorkshire Großbritannien geboren. Dort lebte sie, bis sie 1923 an die Sheffield-Universität ging und dort ein Studium der Wirtschaftswissenschaften (Bachelor) abschloss. Danach ging sie nach London, wo sie als Anwaltsgehilfin tätig war. Zur gleichen Zeit entdeckte sie ihr Interesse für das Fliegen. Ihre Flugkarriere begann im Londoner Aeroplane Club im Winter 1928 und 1929. Mit der Zeit wurde aus ihrem Hobby eine alles vereinnahmende Bestimmung, womit sie wahrscheinlich beweisen wollte, dass Frauen genauso kompetent aktiv sein können wie Männer, also in einem bis dahin von Männern dominierten Bereich des öffentlichen Lebens. Nachdem sie erstmalig allein geflogen war, hat sie sich zur ersten britische Boden-Luft-Kontrollleurin ausbilden lassen. Johnson war die einzige Frau mit dieser Qualifikation in der damaligen Zeit. Im Frühjahr 1930 plante sie allein nach Australien zu fliegen, um Bert Hinkler's Rekord von 16 Flugtagen zu unterbieten.

Zunächst scheiterten ihre Versuche u.a. auch wegen fehlender finanzieller Unterstützung. Letztlich beteiligte sich aber ihr Vater und Ölmagnat Lord Wakefield am 600 Pfund teuren Kaufpreis einer gebrauchten DH Gypsy Moth (G-AAAH). Sie nannte dieses Flugzeug »Jason«, das war der Name des Familien-Warenzeichens. Johnson startete alleine von Croydon am 5. Mai 1930 und landete am 24. Mai in Darwin. Sie hatte eine Flugstrecke von fast 18.000 Kilometern zurückgelegt. Damit war sie die erste Frau, die alleine nach Australien flog. Bei ihrer Ankunft zu Haus, wurde sie wie eine Heldin gefeiert. Ihr Triumph gipfelte mit der Auszeichnung CBE (Commander of the British Empire).

Im Juli 1931 stellte sie in einer D.H. Puss Moth zusammen mit Jack Humphrey einen Rekord für die Strecke England-Japan auf, gefolgt von einem Rekord für einen Solo-Flug von England nach Kapstadt. Im Mai 1936 toppte sie diesen Rekord sogar noch im Alleinflug in einer D.H. Percival Gull.

Diesen Flug machte die Fliegerin nur, um sich den Rekord für diese Strecke erneut zu holen. Im Jahr 1932 heiratete Johnson den schottischen Pilot Jim Mollison. Mit ihm flog sie 1933 in einer DH Dragon nonstop von South Wales in die Vereinigten Staaten. Als sie 1934 an einem Flugwettbewerb teilnahmen, in dem es darum ging, die Strecke England - Australien in möglichst kurzer Zeit abzufliegen, flogen sie zusammen (sie und Mollison) ohne Zwischenlandung in Rekordzeit nach Indien in einer DH *Comet*. Das Paar ließ sich allerdings 1938 wieder scheiden.

Johnsons kommerzielle Flugkarriere ging mit dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges 1939 zu Ende. Sie wurde Pilotin und führte Transport- und Hilfsflüge für die Royal Air Force aus. Zu ihren Aufgaben gehörte es u.a. Flugzeuge von der Fabrik, über den Luftweg, zu den Stützpunkten der Royal Air Force zu überführen. Bei einem ganz gewöhnlichen Routineflug am 5. Januar 1941, stürzte Johnson direkt in die Mündung der Themse und ertrank. Ihre Leiche wurde nie gefunden. Die Ursachen dieses tödlichen Unfalls konnten nicht geklärt werden.

3. Sieben Tage in den Fluten des Nordatlantik

Der Versuch eines Nonstop-Fluges im August 1931 von Berlin nach New York endete in den Fluten des Nordatlantiks, nur wenige Hundert Kilometer von der Küste der USA entfernt.

Ein gewisser Wilhelm Rody aus Bad Ems, soll eine große Erbschaft angetreten haben und beabsichtigte dieses Geld in einen Ozeanflug zu investieren. Der Flug sollte von Deutschland nach Amerika und zurück durchgeführt werden. Rody brauchte ein geeignetes Flugzeug und kaufte dafür von dem bekannten amerikanischen Millionär Charles Levine eine Junkers W 33 mit dem passenden Namen *Queen of the Air*. Dieses Flugzeug sollte ursprünglich Bert Acosta von London nach New York über den nördlichen Atlantik fliegen. Das Projekt scheiterte aber wegen Geldmangel.

Als Pilot konnte Rody den bekannten Hamburger Flieger Christian Johannsen gewinnen. Dieser hatte schon einen imposanten Fernflug von England nach China vorzuweisen und war schon längere Zeit im Luftverkehr als Pilot tätig. Der dritte Mann war der Portugiese Fernando da Costa Veiga, der den Posten als Copilot einnehmen sollte.

In der Frühe des 22. August 1931 wurde die Junkers W 33 mit dem Kennzeichen D-2072 (Werksnummer 2516) auf dem Flugplatz Berlin-Tempelhof zum Abflug klargemacht. Um 7 Uhr und drei Minuten startete das Flugzeug in Tempelhof mit dem Ziel Lissabon um von dort aus über die Azoren nach New York zu fliegen.

Nach den erforderlichen Vorbereitungen konnte am 10. September gegen 9.30 Uhr in Lissabon mit Ziel Halifax gestartet werden. Das Flugzeug trug jetzt den Namen *Espirito de Santo Agostinho (ESA)*. Von dem Gesamtgewicht

des Flugzeuges von mehr als 4000 kg machte allein der Treibstoff 2450 kg aus. Diese Menge sollte ausreichen um den 300 PS- Junkers L5-Motor bis zum Ziel ausreichend mit Treibstoff zu versorgen. Trotz dieser Überladung brauchte das Flugzeug nur 750 Meter Startstrecke. Auf ein Funkgerät wurde aufgrund der maximalen Zuladung von Treibstoff verzichtet.

Man hatte volles Vertrauen in die Technik und natürlich vor, ohne Vorkommnisse die andere Seite des Atlantiks zu erreichen.

Der erste Teil des Fluges verlief unter hervorragenden Wetterbedingungen mit kräftigem Nordostwind ohne Vorkommnisse. Nach 8 Stunden und 25 Minuten waren die Azoren überflogen. Bald verschlechterte sich das Wetter und Gewitter zogen auf. In der Nacht musste Johannsen, der von Veiga und Rody unterstützt wurde, über die Wolken steigen und nach den Sternen navigieren. Der Motor lief bis dahin einwandfrei.

Nach ca. 20 Stunden Flugzeit gab es einen lauten Knall und die Zündkerze des sechsten Zylinders schoss aus dem Zylinderkopf. Eine Stichflamme füllte den Motorraum und es roch nach verbranntem Öl. Die Zündmaschine für diesen Zylinder musste abgeschaltet werden. Mit nur fünf Zylindern lief der Motor fast genauso gut. Johannsen flog bis zu diesem Zeitpunkt mit gedrosselter Leistung. Jetzt verbrauchte er mehr Treibstoff, da der Motor mit höherer Drehzahl arbeiten musste um annähernd die gleiche Leistung abgeben zu können. Die Besatzung war aber optimistisch in Bezug auf die Treibstoff-Reserve.

Nach 35 Stunden und 30 Minuten sichtete die *ESA* den Dampfer *Pennland* und umkreiste ihn mehrmals. Das Schiff befand sich zu diesem Zeitpunkt ca. 550 Kilometer von der amerikanischen Küste entfernt, was die Besatzung der *ESA* aber nicht wusste. Eher nahm die Besatzung an, dass sie

nur wenige Kilometer von der Küste entfernt wäre. Trotz schnell abnehmender Treibstoffmenge flogen sie weiter, in der Annahme die Küste in der nächsten Stunde zu erreichen. Das war eine fatale Fehlentscheidung. Der Kraftstoff für 48 Flugstunden ging schneller zur Neige als gedacht. Johannsen versuchte durch Rollen um die Längsachse des Flugzeuges jeden erdenklichen Tropfen Kraftstoff aus den Tanks zu holen, aber es half nichts. Bei einer Windgeschwindigkeit von 10 Meter pro Sekunde und bei hoher lang rollender Dünung setzte Johannsen die Maschine leicht angezogen gegen einen Wellenberg. Nur ein leichter Stoß ging durch das Flugzeug.

Danach schwamm es mit abgebrochenen Außenflügeln sicher auf der Wasseroberfläche. Die Tragflügelmitteleile hielten mit ihren leeren Tanks die Maschine auf dem Wasser. Johannsen soll sogar später berichtet haben, dass das Flugzeug wie eine ausgetrimmte Yacht auf dem Wasser gelegen haben soll.

Die Notwasserung der Junkers W33 *ESA* erfolgte am 11. September gegen 22.00 Uhr MEZ. Obwohl die Besatzung des Dampfers *Pennland* über Funk die Begegnung mit dem Flugzeug meldete, sollte die Rettung noch einige Zeit dauern. Die Besatzung sollte mehr als sechs Tage und Nächte auf die Rettung warten. Die Mannschaft des Schiffes konnte nichts Auffallendes an dem vorbei fliegenden Flugzeug entdecken. Der Funkspruch wurde dementsprechend ohne einen Hilferuf abgesetzt. Hätte die Besatzung der *ESA* ihr Funkgerät mitgeführt wäre das Absetzen einer Notmeldung an die *Pennland* mit Sicherheit möglich gewesen.

Der Proviant ging vollends bei der Wasserung verloren. Ein bisschen Schokolade und neun Liter Kühlerwasser, das war alles was übrig blieb. Am schlimmsten war die Nacht vom 14. auf den 15. September. Starker Seegang zwischen 6 und