

Die Flieger-Abenteuer des Friedrich Karl Freiherr Koenig von und zu Warthausen

Zum 60. Jahrestag seines Weltfluges im Jahre 1928/29

Von Hans Hutzel, Ummendorf

Friedrich Karl wurde am 2. April 1906 auf dem oberschwäbischen Schloß Warthausen geboren. Schon als kleiner Junge saß er auf den Knien des Grafen Zeppelin, der mit den Koenig-Warthausen befreundet war. Beim Schwabenflug im Jahre 1911 sah er als Fünffähriger, wie ein notgelandeter „Gartenstuhl mit Flügeln“, nahe der Eisenbahnlinie Biberach-Ochsenhausen, wieder flugfähig gemacht werden sollte; dieses Erlebnis hat er nie vergessen. Mit 17 Jahren machte er auf der Wasserkuppe den Segelfliegerschein. Von Januar bis November 1926 wurde er zum Motorflieger ausgebildet, dabei flog er insgesamt 17 Stunden. Als Charles Lindbergh am 20. Mai 1927 mit der „Spirit of St. Louis“ von New York nach Paris den Atlantik in knapp 34 Stunden überquerte und dabei einen neuen Weltrekord im Dauerflug aufstellte, packte Friedrich Karl das Rekordfieber. Er ließ seinem Vater keine Ruhe, bis er von ihm ein Klemm-Leichtflugzeug bekam. Am 11. August 1928 traf der 22jährige auf dem Flugplatz Berlin-Tempelhof Vorbereitungen für den Flug Berlin-Moskau. Mit diesem Flug wollte der junge Mann den bestehenden Langstrecken-Weltrekord für Leichtflugzeuge brechen, den bisher ein Franzose innehatte. Das Vorhaben erschien ihm nicht sehr schwierig, er brauchte nur ohne Unterbrechung von Berlin nach Moskau zu fliegen. Heimlich hoffte er noch, dabei den Hindenburg-Pokal zu gewinnen, und damit ein Preisgeld von 10000 Mark. Pokal und Preis waren von dem Reichspräsidenten Paul von Hindenburg für die beste deutsche Amateurlistung mit einem Sportflugzeug ausgesetzt worden. Mit dem Gewinn des Preisgeldes wollte er seinem Vater die Auslagen für die Flugschule und für das Flugzeug ersetzen. Der Wille und der Mut des Freiherrn war schon beachtlich, wollte er doch mit seinem ganzen Barvermögen von 6 Mark und 40 Pfennigen den Flug wagen. Gute Freunde legten etwas Geld zusammen, und die Barschaft erhöhte sich auf 40 Mark. Eine Thermosflasche Tee, ein Bündel Bananen, eine Zahnbürste, eine Leuchtpistole und eine geliebte Landkarte waren die ganze Ausrüstung für den geplanten Weltrekordflug.

Erfahrene Flugzeugführer warnten den Freiherrn; mit einem so kleinen Flugzeug würde er die Strecke Berlin-Moskau nie schaffen. Das Flugzeug, „Kamerad“ hatte er es getauft, eine Klemm L 20 mit offenen Sitzen, in Holzbauweise und stoffbespannt, mit einer Spannweite von 13 Meter, einer Reichweite von 480 Kilometer und einer Höchstgeschwindigkeit von 105 Kilometer in der Stunde, schien für diesen Flug geradezu lächerlich. Um die Reichweite zu erhöhen, wurden zusätzliche Benzintanks eingebaut. Damit konnte die kleine Klemm auch unter schwierigen Bedingungen weit über 2000 Kilometer fliegen. Der schwächste Teil des ganzen Unternehmens war ohne Zweifel der Mercedes-Benz-Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor F 7502 mit einem Hubraum von 1768 ccm und

einer Leistung von 20 PS. Obwohl dieser Motor von Prof. Porsche konstruiert wurde (Porsche war damals Chef des Untertürkheimer Konstruktionsbüros), galt dieser Motor als nicht sehr zuverlässig. Gehäuse- und Ventilbrüche stellten dem Vorläufer des VW-Motors kein gutes Zeugnis aus. Alle diese Bedenken schlug der Freiherr in den Wind. Nachts um 2 Uhr des 12. August 1928 rollte die kleine Klemm mit der Nr. D 1433 an den Start und verschwand ohne Funkgerät an Bord in der Nacht. Das Flugzeug nahm Kurs nach Osten und folgte den Leuchtfeuern der Nachtflugstrecke für die Verkehrsflugzeuge. Die ersten Stunden vergingen wie im Traum, gleichmäßig surrte der Motor, links und rechts stießen die glühenden Auspuffrohre ihren roten Feuerschein aus. Am frühen Morgen überquerte er verbotenerweise Polen, und über Danzig, Insterburg erreichte der Pilot bei Dünaburg die Sowjetunion. Schnurgerade ging nun der Flug weiter nach Moskau, bisher ging alles gut, beinahe zu gut. Allmählich wurde die Luft unruhiger, Gegenwind kam auf, Müdigkeit überfiel den mutigen Flieger, aber er war überzeugt, sein Ziel zu erreichen. Da, plötzlich dicke Nebel am Horizont, er mußte tiefer fliegen, um die Sicht auf den Boden nicht zu verlieren. Regentropfen stachen ihm ins Gesicht, aber nicht genug, der Regen wurde zum Wolkenbruch, ein Weiterfliegen war unmöglich. Er drosselte den Motor und setzte das Flugzeug zur Landung an; auf einer Wiese nahe eines Dorfes kam er herunter. Da saß er nun in seinem Flugzeug, naß bis auf die Haut und keiner Bewegung mehr fähig. Aus allen Fugen seines „Kameraden“ lief das Regenwasser, aus war der Traum vom Weltrekord. Nach 16 Stunden Flug und einer Strecke von ca. 1700 Kilometer das bittere Ende. Obwohl der alte Rekord um 20 Kilometer überboten wurde, reichte diese Strecke nicht aus für die Anerkennung als neuer Weltrekord. Die Regeln besagen, daß der bestehende Rekord um eine genau festgelegte Strecke überboten werden muß, um anerkannt zu werden. Damit fiel der angestrebte Weltrekord wegen ein paar lumpigen Kilometern buchstäblich ins Wasser. Mit einem Auto wurde der Freiherr nach Moskau gebracht, dort erholte er sich erst ein paar Tage, bevor er seinen „Kameraden“ mit einem Flug von 20 Minuten nach Moskau brachte.

Den Weltrekord konnte er nicht brechen, aber sein Wille, den Hindenburg-Pokal zu gewinnen, war ungebrochen. Aus Deutschland ließ er Ersatzteile kommen, um sein angeschlagenes Flugzeug zu reparieren. Von Moskau flog er nach Charkow und von dort weiter nach Rostow. Dort wurde ihm eine besondere Ehrung zuteil: er wurde zum Ehrenmitglied der sowjetischen Luftstreitkräfte ernannt. Er flog weiter nach Armavir, Wladikawkas, Machatschkala, Baku, Pachlewi, Kaswin, Teheran, Isfahan bis Jast i Khast. Jede dieser Teilstrecken war ein Abenteuer für sich, aber bei Jast i Khast im heutigen Iran machte Koenig einen folgenschweren Fehler. Erfahrene Piloten empfahlen ihm, der Karawanenstraße nach Schiras zu folgen, er aber wollte um 100 Kilometer abkürzen und über das

Hochgebirge fliegen. Zuerst stieg sein „Kamerad“ wie ein Adler bis über 4000 Meter Höhe, aber Fallböen drückten das Flugzeug wieder hinunter bis 50 Meter über Grund. Hier gab es kein Durchkommen, in höchster Gefahr wendete er das Flugzeug und kehrte um. Mit Vollgas versuchte er das Flugzeug zum Steigen zu bringen, um aus dem Hexenkessel zu entkommen. Zu allem Unglück lief noch der Motor heiß und er mußte den Gashebel wieder zurücknehmen. Die Räder stießen auf dem Boden auf, dann riß der Wind das Flugzeug wieder in die Luft. Die Klemm wurde zum Spielball der Winde, es ging um Leben und Tod. Er konnte nichts mehr tun, als das Flugzeug so gut es noch ging durch Schluchten und Felsen steuern. Da sah er einen kleinen, ebenen Fleck, er nahm das Gas weg, krachend fiel das Flugzeug zu Boden und holperte auf einer schrägen Felsplatte bergab. Bevor das Flugzeug mit ihm in die Tiefe stürzte, riß er es herum, daß der Flügel den Boden streifte. Der „Kamerad“ stand still, wenige Meter vor einem Abgrund. Schweißgebadet entstieg Koenig seinem Flugzeug, die Reifen waren geplatzt, der Schwanzsporn war weggebrochen, sonst waren keine größeren Schäden zu sehen.

Seine Lage war zum Verzweifeln, da stand er in 2850 Meter Höhe auf einer Felsplatte und hatte kein Wasser und keine Nahrung bei sich. Erschöpft legte er sich nieder und überlegte. Seine Klemm brauchte etwa 25 Meter Startstrecke auf ebener Bahn. Die Felsplatte war etwas über 20 Meter lang. Wenn er die Steine wegräumte, die Löcher mit Geröll und Sand zuschüttete, das Gestrüpp abbrannte, seinen „Kameraden“ wieder reparierte, müßte es doch möglich sein, von der Felsplatte aus zu starten. Er setzte seine Gedanken sogleich in die Tat um. Eines wollte ihm aber nicht gelingen: er brachte sein Flugzeug nicht an den oberen Rand der Felsplatte. Er konnte noch so kräftig in die Speichen greifen, das Flugzeug bewegte sich nicht. Er warf den Propeller an, kletterte in das Flugzeug und gab Vollgas, um so den Hang zu erklimmen. Aber das Flugzeug bewegte sich nicht. Vorsichtig stieg er aus dem Sitz, während der Motor noch auf Hochtouren lief, und drückte den Rumpf auf den Boden, wobei er sich behutsam zum Schwanz des Flugzeuges begab. Dort hob er das Schwanzende an und schob kräftig. Nun bewegte sich das Flugzeug und holperte die Felsplatte hinauf. Auf dem Rumpf nach vorne kriechend, gelang es ihm gerade noch, den Gashebel zu erreichen und den Motor zu drosseln. Möglicherweise wäre sonst sein „Kamerad“ ohne ihn abgeflogen. Den gewünschten Startplatz hatte er nun erreicht. Er versuchte zu starten, das Flugzeug rollte langsam auf der Felsplatte bergab, aber die Geschwindigkeit war viel zu gering, um abzuheben, und er brach den Start ab. Vielleicht war die Luft mit 43 Grad Celsius zu warm und dadurch zu wenig tragfähig, dachte er. Am Abend, wenn es kühler war, wollte er nochmals einen Start versuchen. Diesmal brachte er sein Flugzeug einfacher zum Startplatz. Er band eine Schnur an den Gashebel, stellte diesen auf Vollgas, schob von hinten ein wenig und schon rollte das Flugzeug wieder bergauf zum Startplatz. Zum Abstellen des Motors brauchte er nur an der Schnur zu ziehen, und schon stand das Flugzeug. Durch Wegräumen von einigen größeren Steinen konnte er die Startbahn noch um einige Meter verlängern. Alles was nicht niet- und nagelfest war, wurde noch kurzerhand aus dem Flugzeug entfernt. Kurz vor Sonnenuntergang

wagte er erneut den Start, die Räder hoben dabei kurz vom Boden ab, aber das Flugzeug sackte wieder auf die Felsplatte, blitzschnell nahm er das Gas weg und stoppte mit einer Kurve vor dem Abgrund.

Es sollte wohl nicht sein, daß er von der Felsplatte aus starten konnte. Er packte alles, was er vorher ausgeräumt hatte, wieder in das Flugzeug. Die Räder grub er in den Boden ein und beschwerte das Flugzeug mit Steinen, damit es der Wind nicht fortwehen konnte. Der Mond war inzwischen aufgegangen, er streichelte seinen „Kameraden“ und suchte sich dann einen Weg in die Tiefe. Es war zu steil, mehrmals mußte er wieder bergauf klettern, um einen besseren Weg zu suchen. Schließlich rutschte er einfach einen Abhang hinunter und fand sich in einer tiefen Schlucht wieder. Dort folgte er einem ausgetrockneten Bachbett in der Hoffnung, irgendwann auf Menschen zu stoßen. Er hatte Glück, das Bachbett wurde immer breiter und er kam in ein Tal. Nach Stunden entdeckte er in einem Bach frisches Wasser. Etwas später stieß er auf zwei Hirten, wobei ihn ein Hirte bis nach Jast i Khast brachte. Mit einer Kamelkarawane konnte er bis Abadeh mitreisen und von dort aus mit einem Lastwagen bis nach Schiras gelangen. In Schiras hatte er noch Grüße an den dort wohnenden Schwaben mit Namen Renner auszurichten. Dieser staunte nicht schlecht, als ihm ein schwäbischer Landsmann ins Haus geschneit kam. Nach einem wohlthuenden Kaffee drängte der Freiherr, er wolle seinen „Kameraden“ so schnell wie möglich aus seinem Gebirgsgefängnis befreien. Der Sohn von Renner hatte sich bereit erklärt, bei der Bergung des Flugzeuges zu helfen. Mit einem samt dem Fahrer gemieteten Auto fuhren sie in 16 Stunden wieder zurück nach Jast i Khast. Dort wurde die Bergungsmannschaft noch durch drei Einheimische verstärkt. Das Auto mußte stehenbleiben, dafür wurde auf vier Esel umgestiegen. Nach anfänglichem, vergeblichem Suchen fand die Bergungsmannschaft hoch in den Bergen den „Kameraden“ wieder. Die Sonne ging gerade unter, als der Freiherr einen Start riskieren wollte. Er hatte sich folgenden Trick ausgedacht: Seine Begleiter sollten das Flugzeug mit allen Kräften festhalten, und sobald der Motor die höchste Drehzahl erreicht hatte, sollten sie auf sein Kommando hin loslassen. Der Freiherr hoffte dann, wie von einem Katapult in die Luft geschleudert zu werden. Statt in der Luft landete das Flugzeug bereits beim Anrollen im Dornestrüpp.

Offensichtlich hatte das gemeinsame Loslassen des Flugzeuges durch die Haltemannschaft nicht richtig geklappt. Als die Nacht hereinbrach, trat die Bergungsmannschaft ohne den „Kameraden“ den Rückweg nach Jast i Khast an. Im Gebirge wollten sie nicht übernachten, weil sie nicht dafür eingerichtet waren. Nach einem wohlverdienten Ruhetag in Jast i Khast startete die Bergungsmannschaft am folgenden Tag mit zehn zusätzlichen Männern zu einem erneuten Rettungsversuch für das Flugzeug. Diesmal sollte das Flugzeug in zerlegtem Zustand zu Tal gebracht werden. Nach einem Nachtlager kamen sie ohne Schwierigkeiten wieder beim Flugzeug an. Die Bolzen, mit denen die Flügel am Rumpf befestigt sind, wurden gelöst und die Flügel vom Rumpf abgenommen. Die Perser waren sehr klug, alle wollten beim Tragen der Flügel helfen, denn der Rumpf war wesentlich schwerer und unhandlicher. Zu allem Unglück faßten die Träger das

Flugzeug so ungeschickt an, so daß weitere Löcher in der Stoffbespannung entstanden und das dünne Sperrholz zerbrach. Renner drohte, bei jedem weiteren Schaden werde der Lohn gekürzt. Die Träger erklärten darauf, sie gingen keinen Schritt mehr, wenn Renner seine Drohung wahr mache. Dieser lenkte ein, er versprach ihnen eine kleine Extrazulage, wenn sie das Flugzeug heil hinunterbringen würden. Am folgenden Tag kamen sie in ebenes Gelände, das Flugzeug konnte jetzt auf den Rädern gerollt werden, wobei die Flügel links und rechts am Rumpf angelegt waren. Der Transport des Flugzeuges war jetzt wesentlich einfacher. Nach einem weiteren Tag kam die Bergungsmannschaft erschöpft in Jast i Khast an. Elf Tage hatte die Rettungsaktion für den „Kamerad“ gedauert, zwei weitere Tage dauerte es noch, bis der „Kamerad“ wieder zusammengeflückt war. Er sah aus wie ein Schwerverletzter, mit Pflaster verklebt, verbunden und zerkratzt. Die Bergungsmannschaft sah aber auch nicht viel besser aus, die Füße voller Blasen, Löcher in der Kleidung und die Haut vom Dornengestrüpp zerfetzt. Nun hielt den Freiherrn niemand mehr; er startete nach Schiras und dort wartete er auf seinen Freund Renner, der nach zwei Tagen mit dem Auto dort eintraf. Nachdem der Freiherr sich einigermaßen erholt hatte, ging's am 12. Oktober 1928 weiter nach Buschir. Dort wurde er nach acht-tägiger Wartezeit dem damaligen Schah von Persien, Reza Khan Pachlewi, vorgestellt. Der Schah war sehr erstaunt über die Leistungen der kleinen Klemm und deren Kapitän. Der Freiherr flog dann weiter nach Bender Abbas, von dort nach Pjask, er machte auch Station in Pasni und landete schließlich in Karachi.

Dort war er Gast bei den königlichen britischen Luftstreitkräften, als ihn folgendes Telegramm erreichte: „Beglückwünsche Sie als Gewinner des Hindenburg-Pokals.“ Nun hatte er es doch noch geschafft, für das Jahr 1928 den Hindenburg-Pokal zu gewinnen. Das mit dem Pokal verbundene Preisgeld von 10000 Mark hatte er inzwischen auch bitter nötig. Er hätte jetzt auch aufhören können mit seinen Flieger-Abenteuern, nach elf Notlandungen war sein „Kamerad“ auch nicht mehr der Jüngste.

Der gewonnene Pokal ließ ihn nicht ruhen, er mußte einfach weiterfliegen. Noch vor seinem ersten Start zu neuen Abenteuern erhielt er von seiner Versicherungsgesellschaft ein Schreiben, in welchem diese trotz bezahlter Prämie den Versicherungsschutz kündigte. Nach ihrer Meinung war der kleine Mercedes-Benz-Motor durch den bisherigen Flug schon überbeansprucht und außerdem sei seine Flugstrecke viel zu gefährlich. Nun, er flog jetzt quer durch Indien, die Strecke Hyderabad – Jodpur – Nasirabad – Agra – Delhi – Allahabad – Kalkutta meisterte er ohne größere Probleme. In Kalkutta wurde der Freiherr Mahatma Gandhi vorgestellt. Dieser sagte zu ihm: „Deutschland und Indien kämpfen denselben Kampf, um Freiheit und Recht, beide Völker sind beladen mit Ketten.“ Weiter ging der Flug nach Akyab und Rangun in Birma, dann nach Bangkok in Siam. Dort wurde er der Königin und dem König vorgestellt. Beim Abschied auf dem Flugplatz von Bangkok wurde ihm im Auftrag der Kronprinzessin ein kleiner Siamkater überreicht. Dieser begleitete ihn nun bis zum Ende seiner Reise. Nächstes Ziel war Singora, dort füllte er die Benzintanks mit 130 Liter Benzin, das für den 1000 Kilometer langen Flug nach Singapur

reichen sollte. Nach einem turbulenten Flug von 12 Stunden erreichte er Singapur: der erste deutsche Flieger, der dort landete. In Singapur kam ihm auch der Gedanke, seinen Flug bis nach Amerika fortzusetzen. Natürlich konnte die kleine Klemm nicht über den Ozean fliegen. Mit dem Dampfer „Vogtland“ gelangten beide nach Japan. Von Osaka aus flog er nach Tachikawa, wobei er sich im Nebel schwer verfranzte. Statt über dem Festland befand er sich über dem offenen Meer. Im trüben Grau entdeckte er in der Ferne den Kraterkegel des Fudschijama, und wie schon oft fand er zuletzt doch noch den richtigen Weg nach Tachikawa. Ein Japaner bezeichnete den Freiherrn als Luftwandler wie den Wind, weil er seine Flugziele spontan änderte. In Yokohama wurden beide auf den japanischen Dampfer „Siberia Maru“ verladen, mit Ziel San Franzisko.

In San Franzisko angekommen bekam Koenig gleich die Gepflogenheiten der neuen Welt zu spüren. Der amerikanische Luftfahrtminister schickte ihm ein Telegramm, wobei er ihn herzlich willkommen hieß in Amerika, und wenn er etwas für ihn tun könne, brauche er nur zu telegraphieren. Ein Luxushotel lud ihn ein, vollkommen gratis zu wohnen, und ein Auto stand auch schon für ihn bereit. Und noch eine besondere Aufmerksamkeit hatte das Luxushotel ihm zugeordnet, in der gedruckten Speisekarte stand: „Frankfurter Würstchen à la Koenig-Warthausen“. Für drei Sätze im Rundfunk bekam er über 100 Dollar, die er gut gebrauchen konnte. Ein Problem aber hatte er doch, der Name seines Flugzeuges „Kamerad“ galt in Amerika als anstößig; gezwungenermaßen mußte er seine Klemm in „Hünefeld“ umbenennen. Aber bald hatte er den Rummel satt, sein nächstes Ziel war Los Angeles, eine Strecke, die ungefähr Berlin-Friedrichshafen entsprach. In Hollywood war er zu Gast bei dem berühmten Filmproduzenten Carl Lämmle, der 1867 in Laupheim zur Welt kam und dann nach Amerika auswanderte. Dem Freiherrn wurden die Filmstars Greta Garbo und Lya Mara vorgestellt, Schildkraut und den Regisseur Lubitsch lernte er ebenfalls kennen. Weiter flog er nach San Diego, dort erwartete ihn Claude Ryan, der Erbauer des Lindbergh-Flugzeuges. Es folgte ein Abstecher nach Agua Caliente in Mexico, er war der erste deutsche Flieger, der in Mexico landete. In einem Spielkasino gewann er 250 Dollar, die seinen leeren Geldbeutel wieder füllten. Nächstes Ziel war Tucson, das er kurz vor einem Sandsturm gerade noch erreichte. Bei dem Flug von Tucson nach El Paso geriet er in ein Gewitter. In Strömen lief das Wasser nach der Landung aus dem Flugzeug. Am folgenden Tag, als ihn ein Taxi vom Hotel zum Flugplatz bringen wollte, wurde das Taxi in einen Unfall verwickelt. Der Freiherr erlitt dabei schwere Verletzungen. Anfang Oktober war er wieder soweit hergestellt, daß er einen Flug nach dem 550 Kilometer entfernten Big Spring wagte. Nach einem mühseligen Flug landete er in Big Spring in der Dunkelheit in einem Gemüsegarten, er hatte die Landebahn verfehlt. Drei Tage dauerte die Reparatur des Flugzeuges, dann ging's weiter nach Dallas. Dort wurde die in Big Spring begonnene Reparatur zu Ende geführt, die wieder zwei volle Tage in Anspruch nahm. Noch waren es 4000 Kilometer bis New York, und wenn er es schaffte, bis am 24. Oktober auf einem Dampfer zu sein, so konnte er noch vor dem 1. November in Deutschland ankommen. Am 1. November mußte er auf deutschem Boden sein,

wenn er den Hindenburg-Pokal für das Jahr 1929 auch noch gewinnen wollte. Er startete am 14. Oktober in Dallas nach Oklahoma, am 15. Oktober flog er weiter nach Tulsa, von dort nach Springfield und kam noch bis St. Louis. Am 17. Oktober startete er nach Chicago mit Zwischenlandung in Bloomington, dort mußte der Motor gewartet werden. In der Dämmerung erreichte er Chicago, anderntags ging's gleich weiter mit dem Ziel Detroit, wo eine Nachtlandung vorgesehen war. Ungefähr 50 Kilometer vor dem Ziel gab es einen scharfen Ruck, dazu einen lauten Knall und der Motor stand still. Die kleine Klemm schwebte lautlos hinab in die Dunkelheit; wohin es ging, konnte der Pilot nicht erkennen. Auf eine helle Fläche steuerte er zu, dann tat es einen Rumppler und die Erde hatte ihn wieder. Mit der Taschenlampe stellte er einen Einlaßventilbruch am linken Zylinder fest. Er schraubte den linken Zylinderkopf ab und ein in der Nähe wohnender Farmer brachte ihn nach Detroit. Verdreht und niedergeschlagen, in der Hand den Zylinderkopf, auf dem anderen Arm seine Katze und die Aktenmappe mit einem Draht um die Schulter gehängt, betrat er das Nobelhotel „Book Cadillac“. Zufällig war der deutsche Graf Luckner, genannt der „Seeteufel“, zu Gast in diesem Hotel; Luckner versprach, seinem Landsmann zu helfen. Bei Tage suchten beide das Flugzeug, es war gar nicht weit von den Ford-Werken niedergegangen. Mit dem beschädigten Zylinderkopf suchten sie den Chefingenieur der Ford-Flugzeugabteilung auf, der ihnen gern ein neues Einlaßventil zusagte. Nach wenigen Stunden hatte Ford ein neues Einlaßventil gefertigt. Trotz Nässe und Kälte half ihm Graf Luckner, den Zylinderkopf wieder an den Motor zu montieren. Der Freiherr betrachtete seine Klemm, das Sperrholz war vom Wasser aufgequollen, die Pflaster lösten sich von der Bespannung, die Tragflügel wellten sich und das Holz war an vielen Stellen gesprungen. Dazu kam noch Regen. Der Freiherr hatte genug, er wollte nicht mehr weiterfliegen. Graf Luckner munterte ihn wieder auf, er wolle doch nicht wegen dem bißchen Regen aufhören, noch habe er vier Tage Zeit bis New York. Der Himmel wurde aber immer düsterer, zum Regen kam Sturm, fröstelnd und niedergeschlagen saß er im Hause des Farmers, der ihm seit seiner unfreiwilligen Landung seine volle Unterstützung gab.

Er wartete sehnlichst auf besseres Wetter, doch vergebens. Am 20. Oktober gegen Abend telegraphierte er nach Deutschland, daß er wahrscheinlich bis 24. Oktober keinen Dampfer mehr erreichen werde. Der 21. und 22. Oktober gingen vorbei, aber das Unwetter ließ immer noch nicht nach. Aus Washington erhielt er die Genehmigung, über kanadisches Hoheitsgebiet zu fliegen, damit er die hohen Berge von Pennsylvania nicht zu überqueren brauchte. Auch aus Deutschland kam eine gute Nachricht: der Lufttrat wollte es gelten lassen, wenn er sich mit seinem Flugzeug bis am 1. November an Bord eines deutschen Dampfers befand, könne er sich Hoffnungen machen, den Hindenburg-Pokal zu gewinnen. Jetzt hoffte er wieder, es doch noch zu schaffen. Trotz Sturm wollte er am 23. Oktober gegen 16.30 Uhr einen Startversuch, aber gegen den Sturm kam er nicht an. Das Flugzeug wurde in der Luft rückwärts getrieben, so daß es ca. 2 Kilometer von seinem bisherigen Ankerplatz wieder zu Boden ging. Der 24. Oktober brachte keine Wetterbesserung. Am 25. Oktober war nur noch trübes Wetter, endlich konnte er starten und er landete auf

dem nahen Flugplatz in Detroit. Dort wurde er dem Autokönig Henry Ford, dem Erfinder der Glühbirne Edison und dem amerikanischen Präsidenten Hoover bekanntgemacht. Henry Ford wollte unbedingt den 20-PS-Mercedes-Benz-Motor sehen. Der Freiherr montierte dafür eigens die Motorverkleidung ab. Der Abflug von Detroit erfolgte am 26. Oktober, mit hohem Tempo fegte er dann über kanadisches Gebiet. Auf einmal verlor der Motor an Drehzahl, die Folge war eine unfreiwillige Zwischenlandung in London. Die Ursache des Drehzahlverlustes wurde bald gefunden, eine Ventillfeder war gebrochen. Zwei junge Flieger gewährten ihm Nachtquartier und am anderen Tage wickelten sie bei einem Schlosser neue Ventillfedern. Ein Probelauf des Motors ergab, daß die selbstgefertigten Ventillfedern zu schwach waren. Sofort wurden neue Ventillfedern aus stärkerem Federstahldraht gewickelt und diese taten ihren Dienst. So ging wegen der gebrochenen Ventillfeder der 27. Oktober vorbei, ohne daß er weiterkam. Am 28. Oktober war wegen einem Schneesturm kein Start möglich. Gegen Mittag des 29. Oktober startete er, doch wegen starkem Gegenwind kam er nur bis Haltimon am Ontariosee. Dicker Nebel am 30. Oktober ermöglichte einen Start erst kurz vor 15 Uhr. Er flog am Ufer des Ontariosees entlang zu den Niagarafällen, dort kreiste er eine Viertelstunde lang über dem gewaltigen Naturschauspiel.

Ohne gültige Einreisepapiere landete er dann auf dem Flugplatz Buffalo. Am 31. Oktober wieder Regen, aber um 15 Uhr startete er und folgte der Eisenbahnlinie nach New York. Lange Zeit flog er mit dem Schnellzug um die Wette. In der Dämmerung war ihm der fauchende Glühwurm ein zuverlässiger Wegweiser. Der Regen setzte aber mit voller Kraft wieder ein und er verlor den Schnellzug wieder aus den Augen. Mit letzter Anstrengung gelang es ihm noch, auf dem gut beleuchteten Flugplatz Syracuse zu landen. Kaum angekommen, führte er ein Ferngespräch mit dem deutschen Konsul in New York. Dieser las ihm ein Telegramm aus Deutschland vor, daß ihm der Hindenburg-Pokal sicher wäre, wenn sein Flugzeug am 1. November an Bord eines deutschen Dampfers sei. Jetzt war er wieder zuversichtlich, die noch fehlende Strecke konnte er mit Leichtigkeit schaffen, dachte er. Der 1. November, der alles entscheiden sollte, brach an, wieder Regen, doch um 12 Uhr startete er. Spätestens in 5 Stunden wollte er endlich in New York sein. Er wollte ganz sicher gehen und flog der Eisenbahnlinie nach New York entlang. In einer engen Schlucht kam undurchsichtiger Nebel auf, und verzweifelt suchte er ein Schlupfloch. Es gab aber kein Durchkommen, und er mußte auf einer Wiese landen. Nach einer dreiviertel Stunde verzog sich der Nebel und er startete wieder. Weit kam er nicht, denn die Wolken versperrten ihm jede Sicht und auf einem Sturzacker beendete er vorzeitig den Flug. Bald bekam er noch Gesellschaft eines amerikanischen Fliegers, der ebenfalls notlanden mußte. Der 1. November ging somit vorbei, und aus war der Traum, den Hindenburg-Pokal zu gewinnen. Bei einem Farmer übernachteten die beiden Flieger. Der Freiherr erzählte dem amerikanischen Flieger Dick Philipps seine Weltreise und daß er 1928 den Hindenburg-Pokal gewonnen habe. Diesen Pokal wolle er auch für das Jahr 1929 gewinnen. Das Schicksal wolle es aber anders, erst der Autounfall, dann die Probleme mit dem Flugzeug und zuletzt mache das Wetter einen Strich durch

die Rechnung. Keinen Meter wolle er mit dem Flugzeug mehr fliegen, er war jetzt 16 Monate unterwegs und der Pokal fiel wegen Nebel aus. Kann ich verstehen, sagte Dick Philipps zu ihm, aber er würde zu Ende machen; selbst wenn er noch zehn Pannen erleben würde, er sollte nicht aufgeben. Am anderen Morgen wieder Regen, aber um 15 Uhr starteten die beiden Flieger, doch Dick Philipps war mit seinem 100-PS-Motor bald in der Ferne verschwunden. Auch an diesem Tage kam der Freiherr nicht weit, wegen Nebel mußte er auf dem Flugplatz Albany niedergehen.

Am 3. November löste sich der Nebel erst wieder um 14.30 Uhr auf, er startete sofort zur letzten Etappe und flog dicht über dem Hudsonfluß. Um 17 Uhr landete die Klemm mit ihrem Kapitän bei Scheinwerferlicht auf dem New Yorker Roosevelt Field. Dort wurde ihm der schönste Empfang zuteil, er war am Ende seines Weltfluges. Er erhielt eine Einladung von dem Club der „Ruhigen Vogelleute“; nur erstklassige Flieger wurden in diesen Club aufgenommen. Charles Lindbergh hieß ihn willkommen und in Anwesenheit vieler berühmter Flieger erhielt er eine goldene Plakette mit der Inschrift: Friedrich Karl von Koenig-Warthausen. Der Träger ist erwiesenermaßen ein gutes Mitglied, ein rechter Kerl. Er hat sich aus eigener Kraft emporgeschwungen und darum soll ihm als Freund

stets Freundschaft und Hilfe von allen ‚Ruhigen Vogelleuten‘ erwiesen werden.

Nach einer wohlverdienten Ruhepause kehrte er von Amerika mit einem Dampfschiff nach Deutschland zurück. Dort wurden ihm zahlreiche Ehrungen zuteil. Mercedes-Benz schenkte ihm ein Auto, und seine Heimatstadt Biberach veranstaltete eigens für den Weltflieger einen Umzug. Niemals in seinem Leben hat der Freiherr nochmals einen so abenteuerlichen Flug unternommen, wobei es schon an ein Wunder grenzte, daß er seinen Weltflug einigermaßen heil überstand. Nach einem aufregenden Leben verstarb der große Flieger Friedrich Karl Freiherr Koenig von und zu Warthausen am 15. Dezember 1986 im Alter von 80 Jahren in München. Begraben wurde er in Oberaudorf. Im Daimler-Benz-Museum in Stuttgart-Untertürkheim befindet sich ein originaler Nachbau seiner berühmten Klemm L 20 mit der Nr. D 1433.

Quellen

- F. K. Freiherr von Koenig-Warthausen
„Mit 20 PS und Leuchtpistole“
Deutsche Verlagsanstalt Stuttgart-Berlin 1932
- F. K. Freiherr von Koenig-Warthausen
„Weiter mit 20 PS“
Deutsche Verlagsanstalt Stuttgart-Berlin 1933
Archiv Daimler-Benz AG Stuttgart

F. K. Freiherr von Koenig-Warthausen beim Probelauf seiner 20 PS starken Klemm L 20.



F. K. Freiherr von Koenig-Warthausen bei seinem Weltflug 1928.

