

A knorrig alter Bierabaum,  
oistockig niedre Häusla,  
a Gmüsbeet auf em engsta Raum,  
im Schuppa a paar Mäusla,  
a Küche, dunkel, volla Rauch –  
so war dös früher halt der Brauch.

A Bächle plätschert hinterm Haus,  
Brennessla hots en Haufa,  
a hölzes Brückle führt oin naus  
in d' Wiesa – do kannst schnaufa.  
Do ist a Luft, so herb und klar,  
do fühlst de wohl, wia Fink und Star.

Do grünet alles rund um d' Stadt,  
und reiche Felder blühet,  
und alle Bürger werret satt,  
weil se sich redlich mühet.  
Gar fleißig werket Herr und Gsind,  
daß gsorget ist für Weib und Kind.

Do standet Feldkreuz an de Weg,  
die Wald und Äcker schützt;  
am Käppele glei hinterm Steg  
im Gras zwoi Kinder sitzet;  
dia brocket Blum und Löwazah,  
und steckets an da Bildstock na.

Döst eiser Hoimet – Feld und Haus,  
do drin ist ma geborga.  
A Zauber goht von Allem aus,  
strahlt über Freud und Sorga,  
und geit em Leba Sinn und Kraft,  
daß ma sei Schicksal leichter schafft.“

Die Stadt Laupheim hat Karl Dilger anlässlich seines 80. Geburtstages im Jahre 1982 in Würdigung und Anerkennung seines vielseitigen bürger-schaftlichen Engagements zum Wohle der Allgemeinheit und für seine großen Verdienste um die oberschwäbische Mundartdichtung die Bürgermedaille verliehen.

Bisher erschienen drei Gedichtbände von Karl Dilger: „Eiser Hoimet“ 1968 in erster Auflage mit 28 Gedichten und 1982 in zweiter Auflage mit 71



Karl Dilger – der Heimat- und Mundartdichter aus Laupheim. Foto: privat

Gedichten sowie unter dem Titel „Laupheim – unsere liebe kleine Stadt“ 1978 ein Privatdruck bei Josef Angele, Laupheim, mit 25 Gedichten. Mit diesen Gedichten hat Karl Dilger die oberschwäbische Mundartdichtung bereichert, und er hat vielen Menschen zu freudigen wie besinnlichen Stunden verholfen.

Auch heute noch macht Karl Dilger seine ausgedehnten Spaziergänge durch die Stadt. Am Donnerstagabend läßt er es sich nicht nehmen, zum traditionellen Stammtisch in den „Hasen“ zu gehen. Der Schreiber dieser Zeilen schätzt sich glücklich, seit vielen Jahren sein Tischnachbar dort zu sein.

## Ernst Ottenbacher (1884 – 1985)

### Ein Leben für das Fliegen

Von Hans Hutzel, Ummendorf

Ernst Ottenbacher wurde am 16. November 1884 als jüngster von drei Brüdern des Wagenfabrikanten Gustav Adolf Ottenbacher und seiner Ehefrau Magdalena, geborene Jhler, in Biberach geboren. Sein Vater war Mitinhaber der Wagenfabrik Gebr. Ottenbacher in Biberach. In dieser Fabrik wurden Landauer, Viktoria- und Jagdwagen gefertigt. Ernst Ottenbacher studierte Maschinenbau. Als Ingenieur soll er eine Zeitlang bei MAN in Nürnberg gearbeitet haben.

### Die Pionierzeit der Fliegerei

Als Ernst Ottenbacher geboren wurde, flogen noch keine Flugzeuge. Die heute noch gültigen Grundlagen für das Fliegen erforschte Otto Lilienthal in den Jahren 1889–1893, wobei Lilienthal mit seinem Gleitflugapparat Gleitflüge bis zu 250 Metern gelangen. Die Gleitflugapparate von Lilienthal wurden in mehreren Ländern für Flugstudien verwendet.

Am 17. Dezember 1903 gelang den Brüdern Wright aus Amerika ein kurzer Flug mit einem

Doppeldecker-Motorflugzeug. Als erster Deutscher vollführte Hans Grade am 28. Oktober 1908 mit einem Eigenbau-Flugzeug einen Luftsprung von 8 Meter Höhe und 60 Meter Länge. Das Flugzeug wurde mit einem Eigenbau-16-PS-Vierzylinder-Zweitaktmotor angetrieben. Am 19. Juli 1909 überquerte dann der Franzose Louis Blériot mit seinem Flugzeug den Ärmelkanal und landete in England.

In Europa entwickelte sich die Fliegerei mit großer Begeisterung, wobei die Franzosen absolut führend waren. In Deutschland wurde Berlin zum Zentrum der Fliegerei. Zu dieser Zeit dürfte auch Ernst Ottenbacher die Begeisterung für das Fliegen erfaßt haben. Wahrscheinlich begann Ernst Ottenbacher im Jahre 1910 mit den Planungen und dem Bau seines ersten Motorflugzeugs. Am 11. Mai 1911 stand im „Anzeiger vom Oberland“ folgender Bericht:

„Biberach, 10. Mai.

*Es ist sehr erfreulich, daß auch ein Mitbürger hiesiger Stadt sich der Flugtechnik widmet. Herr Ernst Ottenbacher, Mitinhaber der bekannten Firma Gebrüder Ottenbacher, hat einen Flugapparat zur Zeit in Arbeit. Das Gerippe ist bereits fertig. Zur Unterbringung und Vollendung des Apparats hat Ottenbacher im Wolfental in der Nähe der Holzmühle einen 11 Meter langen und 7 Meter breiten Schuppen erstellt. Der Apparat erhält einen 30pferdigen Motor. Wie wir erfahren, wird in den nächsten Wochen der neue Aviatiker seinen Apparat probieren. Die Gelegenheit, zum ersten Male dahier ein solches Flugexperiment mitanzusehen, dürfte viele Interessenten anlocken. Wir wünschen dem ersten Versuch guten Erfolg.“*

Am 22. und 24. Juni 1911 erschienen im „Anzeiger vom Oberland“ weitere ausführliche Berichte über Ottenbachers Aeroplan:

„Biberach, 21. Juni.

*Um den vielfachen Wünschen Rechnung zu tragen, wird Herr Ing. Ernst Ottenbacher hier den von ihm erbauten Aeroplan am nächsten Sonntag und Montag der hiesigen Einwohnerschaft in der Turnhalle zur Besichtigung bringen. Wenn diese Besichtigung veranstaltet wird, bevor Flugversuche stattfanden, so rührt dies daher, daß dem Erbauer zur Zeit die widrigen Windverhältnisse sowie der Mangel an einem geeigneten Terrain die Vornahme solcher Flugversuche nicht gestatten und daß er bei Eintritt günstiger Witterungsverhältnisse eventuell mit der sofortigen Verbringung des Apparats auf ein zweckentsprechendes Flugfeld zu rechnen hat. Wir müssen unserem Mitbürger unsomehr ein erhöhtes Interesse zuwenden, als er die Flugmaschine allein ohne jede fremde Hilfe, nach eigenen Plänen und Berechnungen unter erheblichem Aufwand an Zeit und Geld konstruiert hat und müssen das unbedingte Vertrauen, das er in sein Werk setzt, durch einen regen Besuch zu festigen trachten. Der Apparat selbst, ein sogenannter Monoplan, ist auf das*

*gründlichste und solideste ausgearbeitet, Holz-, Stahl-, Eisenteile usw. aus bestem Material. Ein 40 PS starker Benzinmotor liefert dem 2,5 Meter langen Propeller die Auftriebskraft. Bei den gegenwärtig zu verzeichnenden großartigen Erfolgen der deutschen Aviatik können wir nur hoffen und wünschen, daß es Herrn Ottenbacher gelingen möge, sich recht bald eine angesehene Stellung in der Flugtechnikwelt zu erringen, sowohl in seinem eigenen Interesse, als auch im Interesse unseres engeren Heimatlandes. Näheres über Beginn der Ausstellung des Flugapparats wird noch bekannt gegeben.“*

Zwei Tage später hieß es:

„Biberach, 24. Juni.

*Der heutigen im Inseratenteil erscheinenden Ankündigung der Ausstellung des Ottenbacherschen Flugapparats, seien hier noch folgende Notizen beigefügt: Die Länge des Apparats beträgt 9,2 Meter, die Tiefe 8,6 Meter. Durch den 35 bis 40 PS entwickelnden Motor erreicht der Propeller eine Tourenzahl von 1100 Umdrehungen in der Minute. Der Apparat wiegt 250 kg, bei 16 Meter Tragflächen. Die voraussichtliche Geschwindigkeit desselben dürfte 70 bis 80 km in der Stunde erreichen. Wir zweifeln nicht, daß der Ausstellung des Flugapparats ein reges Interesse entgegengebracht wird.“*

Im Inseratenteil des Anzeigers vom Oberland vom 24. Juni 1911 findet sich folgende Anzeige:

## Die Ausstellung

meines

# Flug-Apparates

findet am kommenden

Sonntag, vormittags von 10—12 Uhr,  
nachmittags „ 2—6 „

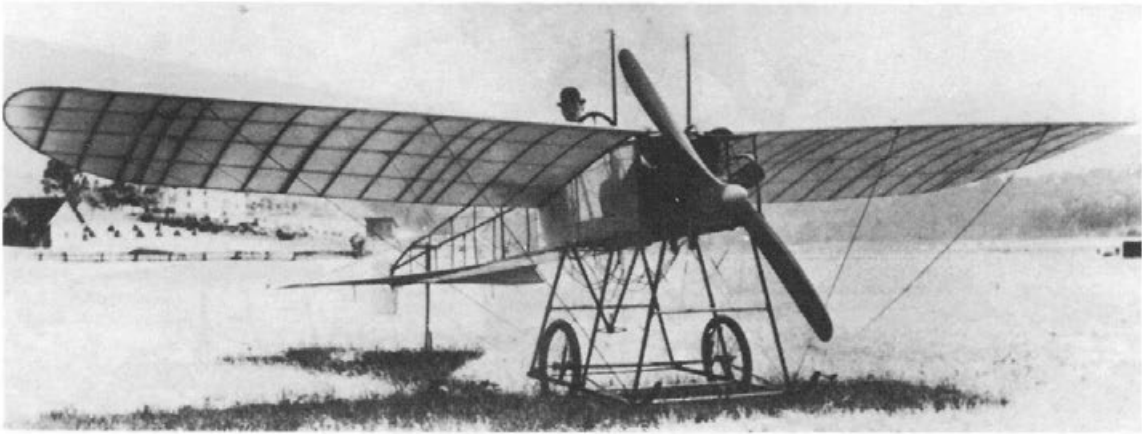
Montag, vormittags von 8—11 Uhr,  
nachmittags „ 1—6 „

in der Turnhalle statt.

Eintrittspreis pro Person 50 Hg.

## Ernst Ottenbacher.

Bei der Beschreibung seines Flugapparates hat Ottenbacher keine Angaben gemacht, welchen Motor er verwendete. Auf Bildern ist ein luftgekühlter Dreizylinder-Viertaktstermotor zu sehen. Für den Ottenbacherschen Motor kommen deshalb nur zwei Fabrikate in Frage: der französische Anzaniomotor mit 25 PS, mit dem der Franzose Blériot den Ärmelkanal überquerte, und der deutsche Haacke-Motor mit 35 PS. Beide Motoren waren sich vom



Ernst Ottenbachers erstes Flugzeug aus dem Jahre 1911.

Fotos: Hutzel, Ummendorf

technischen Aufbau her sehr ähnlich, wobei der deutsche Haacke-Motor eine Kopie des Anzanimotors war. Die Angaben über den Ottenbacher-Motor im „Anzeiger vom Oberland“ am 10. Mai 1911 mit 30 PS, am 22. Juni mit 40 PS und am 24. Juni mit 35 bis 40 PS lassen auf die Verwendung des Haacke-Motors schließen, der vom Herstellerwerk mit 35 PS angegeben wurde. Den Anzanimotor gab es in dieser Ausführung nur mit 25 PS.

Die technischen Daten des von Ottenbacher verwendeten Haacke-Motors sind:

Hersteller: Hermann Haacke, Motorenbau, Berlin-Johannisthal, Typ 2, gebaut ab 1910

Zahl der Zylinder: 3

Anordnung: Sternmotor, der Winkel des linken und rechten Zylinders zu dem in der Mitte stehenden Zylinder beträgt 72 Grad

Zylinderbohrung: 120 Millimeter

Hub: 130 Millimeter

Zylinderinhalt: 1,46 Liter

Gesamtzylinderinhalt: 4,40 Liter

Drehzahl: 1400 Umdrehungen in der Minute

Leistung: 35 PS

Gewicht: 75 kg

Das Auslaßventil war seitlich gesteuert, das Einlaßventil ungesteuert mit selbsttätiger Öffnung.

Am Freitag, dem 7. Juli 1911, erschien im „Anzeiger vom Oberland“ dann folgender Bericht:

*„Mittelbiberach, 6. Juli.*

*Gestern abend zwischen 9 und halb 10 Uhr konnte man hier im Freien auf der Höhe ein eigentümliches Surren und Sausen vernehmen, über welches man sich aber keine Erklärung abzugeben glaubte. Inzwischen hat sich aber das Rätsel gelöst. Wie verlautet, machte Ingenieur Ottenbacher um diese Zeit noch Versuche mit seinem Aeroplan.“*

Was Ottenbacher mit seinem Flugzeug ausprobierte, konnte nicht mehr ermittelt werden. Es ist aber anzunehmen, daß Ottenbacher alles unternahm, um am „Schwabenflug“ teilzunehmen, der 2 Monate später, am 10. September 1911, begann.

Die erste Etappe des Schwabenfluges führte von Weil nach Ulm, die zweite Etappe von Ulm aus über Biberach nach Friedrichshafen. Ottenbacher kannte die Strecke Ulm – Biberach – Friedrichshafen, und er hätte gute Chancen gehabt, den Zielort Friedrichshafen schnell und leicht zu finden. Einen besonderen Anreiz bot der Schwabenflug außerdem: Für den Gewinner der Etappe Ulm – Friedrichshafen stiftete Graf Zeppelin 20000 Mark.

Am 13. September 1911 flogen die Teilnehmer des Schwabenfluges von Ulm kommend über Biberach nach Friedrichshafen. Jedesmal, wenn ein Flugzeug in Sicht war, wurde auf dem Gigelbergturm mit einer Hupe ein Signal gegeben, damit die Bevölkerung das Ereignis wahrnehmen konnte. Einige Zwischenfälle gab es auch; so ist zwischen Schemmerberg und Barabain ein Flugzeug niedergegangen. Es soll Hanuschke gewesen sein, der aber wieder starten konnte. Bei Hochdorf landete der Aviatiker Rölle, der im Nebel die Orientierung verlor. Anderntags konnte er wieder starten. Wo aber blieb Ernst Ottenbacher aus Biberach? Ihn hatte die Bevölkerung doch erwartet. Er kam aber nicht, ja er konnte gar nicht kommen, weil er zum Schwabenflug gar nicht angetreten war. Das letzte Zeichen von Ottenbachers Flugzeug gab es am 6. Juli im Wolfental, als er dort Versuche mit seinem Flugzeug machte. Es ist nie bekannt geworden, ob das Flugzeug überhaupt zum Fliegen kam.

Mehrere Gründe sprechen dafür, daß das Flugzeug, wie auch ältere Biberacher berichteten, nicht einwandfrei oder gar nicht fliegen konnte:

1. Nach Angaben Ottenbachers betrug die Spannweite des Flugzeugs 8,6 Meter – für ein Eindecker-Flugzeug der damaligen Zeit eine sehr geringe Spannweite.
2. Auf dem einzigen noch vorhandenen Bild von dem ersten Ottenbacherischen Flugzeug ist zu erkennen, daß der Anstellwinkel der Tragfläche etwas zu groß gewählt wurde.
3. Der Rumpf war mit 9,2 Meter Länge im Verhältnis zur Spannweite der Tragfläche sehr lang, und durch die Anordnung der Tragfläche ganz vorne am Rumpf war das Flugzeug mit Sicherheit



*Ernst Ottenbacher am Steuer seines zweiten, 1912 oder 1913 fertiggestellten Flugzeugs, aufgenommen bei der ersten Flugveranstaltung auf dem Cannstatter Wasen.*

schwanzlastig. Die Schwanzlastigkeit und der große Anstellwinkel der Tragflächen ermöglichten keinen normalen Flug.

4. Zur Steuerung der Querlage des Flugzeugs wurde von Ottenbacher das System der Tragflächenverwindung benutzt. Bei diesem Verfahren war die Handhabung nicht ganz einfach.

Für Ernst Ottenbacher muß die Erkenntnis, daß an seinem Flugzeug irgend etwas nicht ganz stimmte, eine herbe Enttäuschung gewesen sein. Aber ein Ottenbacher gibt sich nicht so schnell geschlagen! Er ging zu dem Flieger Gustav Schulze nach Burg bei Magdeburg. Schulze war ein Flugschüler von Hans Grade und hatte bei Grade nicht nur das Fliegen gelernt, sondern er beschäftigte sich bei ihm auch mit der Konstruktion und dem Bau von Flugzeugen. Noch bevor Schulze eine Flugzeugführer-Erlaubnis hatte, richtete er zum Ende des Jahres 1910 in Burg eine Werkstatt zum Bau von Flugzeugen ein. Das Flugzeugführer-Zeugnis erwarb Schulze am 29. Mai 1911 mit einem von ihm konstruierten kleinen und leichten Eindecker, der sich als sehr erfolgreich erwies. Im Jahre 1911 inserierte so Schulze: Eindecker, Flug garantiert, Preis Mark 5000, fabriziert als Spezialität G. Schulze, Burg bei Magdeburg, Bruchstraße 17.

Im Jahre 1912 bekam Schulze die Erlaubnis, Flugzeugführer auszubilden. Ernst Ottenbacher hatte bei Schulze Gelegenheit, ein sehr erfolgreiches Flugzeug zu studieren und sich einige technische Kenntnisse zu erwerben. Er lernte bei Schulze auch das Fliegen mit einem Schulze-Eindecker auf dem Flugplatz Madel bei Burg, der eine Startbahn von 1400 Meter Länge hatte. Am 23. November 1912 erwarb Ernst Ottenbacher mit einem Schulze-Eindecker auf dem Flugplatz Madel bei Burg sein Flugzeugführer-Zeugnis mit der Nr. 336.

Nachdem Ottenbacher fliegen konnte und mit dem neuesten Stand der Flugtechnik vertraut war, begann er mit dem Bau seines zweiten Flugzeugs. Die Spannweite wählte er etwas größer als beim ersten. Der Rumpffuerschnitt wurde von viereckig in dreieckig geändert und die Länge des Rumpfes verkürzt. Den Tragflügel setzte er etwas weiter hinten am Rumpf an, genau im Schwerpunkt des Flugzeugs. Auch der Anstellwinkel der Tragflächen wurde reduziert. Die Steuerung der Querlage des Flugzeugs wurde von der Tragflächenverwindung auf Querruder umgestellt. Der Flugzeugführersitz wurde unter die Tragfläche zwischen die Räder verlegt. Diese Anordnung ergab eine zusätzliche stabile Fluglage und eine hervorragende Sicht auf den Boden. Den Haacke-Flugmotor übernahm er von seinem ersten Flugzeug. Mit diesem Flugzeug hatte Ottenbacher den neuesten Stand der damaligen Flugtechnik erreicht, und er führte auf dem Cannstatter Wasen sehr erfolgreiche Flüge durch.

Ottenbachers private fliegerische Aktivitäten wurden jäh unterbrochen, als im Jahre 1914 der 1. Weltkrieg ausbrach. Er wurde zur Fliegertruppe nach Böblingen eingezogen. Nach dem Ende des Krieges sah Ottenbacher keine Möglichkeit mehr, sich dem Flugwesen in Deutschland zu widmen. Im Jahre 1919 wanderte er über Genua mit dem Schiff nach Argentinien aus. Dort wirkte er als erfahrener Flugzeugbauer und Flieger beim Aufbau der Luftfahrt entscheidend mit. Im Jahre 1934 heiratete Ottenbacher im Alter von 50 Jahren eine Frau Schmeiss aus Bad Schachen. Die Ehe blieb kinderlos.

Nur zweimal besuchte Ottenbacher nach seiner Auswanderung seine Heimatstadt Biberach. Der erste Besuch war von September 1938 bis Januar 1939 aus Anlaß der Hochzeit seiner Nichte Helene

Ottenbacher. Den zweiten Besuch machte Ottenbacher in seiner Heimat von September bis 1. November 1973.

Über Ottenbachers Tätigkeit in Argentinien ist sehr wenig bekannt, weil er dort keine Angehörigen hat. Bekannt wurde, daß er maßgeblich am Aufbau der gesamten Luftfahrt beteiligt war. Er war auch längere Zeit in Medoza bei der Luftwaffe tätig. Wegen seiner Verdienste erhielt er die höchsten Orden des Landes. Ohne Zweifel war Ottenbacher bei der Luftfahrt in Argentinien ein hoch angesehener Mann. Als er im Jahre 1973 seine Heimatstadt Biberach besuchte, wurde er eigens von drei Offizieren auf dem Flugplatz verabschiedet, obwohl er schon längst in Pension war. Selbst in einem Heft der Luftwaffe wurde über den Besuch Ottenbachers in seiner Heimat ausführlich berichtet, dort hieß der letzte Satz: „Gute Reise, Pionier der argentinischen Aeronautik, D. Ernesto Ottenbacher, Deine Heimat Erde erwartet Dich, deine Kameraden folgen Dir im Geiste, sie wünschen Dir einen guten Aufenthalt und eine gute Rückkehr...“

Seinen Lebensabend verbrachte Ernst Ottenbacher im Seniorenheim für Luftfahrtangehörige in Echeverria bei Buenos Aires. Am 10. Juni 1985 verstarb er dort im Alter von 101 Jahren. Auf seinen eigenen Wunsch wurde er auf dem Katholischen Friedhof in Biberach beigesetzt. Auf dem Grabstein ließ die argentinische Luftwaffe eine Tafel anbringen mit folgender Beschriftung: „Die argentinische Luftwaffe ihrem berühmten Vorläufer, Unteroffizier Adjudant Ernst Andreas Ottenbacher, Flieger und Mechaniker, \*16. November 1884 in Biberach an der Riß (Deutschland), † 10. Juni 1985 in Buenos Aires.“

Im August des Jahres 1988 besuchten Botschaftsangehörige der argentinischen Luftwaffe das Grab Ernst Ottenbachers in Biberach. Mit Recht kann Ernst Ottenbacher heute als Flugpionier bezeichnet werden; baute er doch noch vor dem berühmten Claudius Dornier das erste Motorflugzeug in Oberschwaben, und auch im fernen Argentinien hat er Pioniertaten vollbracht.



*Ernst Ottenbacher in Echeverria.*

#### Quellen

- Anzeiger vom Oberland: 11. Mai 1911, 22. Juni 1911, 24. Juni 1911, 7. Juli 1911  
P. Supf, Das Buch der deutschen Fluggeschichte, 1933  
Publicacion del Circulo de Suboficiales de la Fuerza Aerea, Boletin Oficial, Abril-Septiembre 1973  
Hans Giger, Kolbenflugmotoren, 1986