

Zeit und Heimat

14. August 1986 · Nr. 2
29. Jahrgang

Beiträge zur Geschichte, Kunst und Kultur
von Stadt und Kreis Biberach

Seit 1924 Beilage der „Schwäbischen Zeitung“
Ausgabe Biberach an der Riß

Die Hubschrauber des Prof. Henrich Focke und die Herstellung der Fa 223 in Laupheim und Ochsenhausen

Von Hans Hutzel, Ummendorf

Die ersten Aktivitäten von Prof. Henrich Focke auf dem Gebiet der Drehflügler datieren von 1930. 1931 kam der Abschluß eines Lizenzvertrags für den Nachbau der englischen Version des Autogiros des Spaniers de la Cierva durch die Fa. Focke-Wulf zustande. Focke machte sich Gedanken über bessere Lösungen von Drehflüglern. Den Autogiros war es nicht möglich, in der Luft stehen zu bleiben und senkrecht zu starten und zu landen.

1932 begann Focke zunächst mit der Festlegung des Rotorsystems für einen richtigen Hubschrauber. Nach eingehendem Studium aller nur denkbaren Möglichkeiten entschloß sich Focke, je einen Rotor rechts und links vom Rumpf an Auslegern anzuordnen, damit sich die Drehmomente gegenseitig aufhoben. Nach umfangreichen theoretischen Arbeiten und Versuchen wurde Ende 1935 der Musterhubschrauber, die Fw 61 fertiggestellt. Am 26. Juni 1936 konnte Dipl.-Ing. Ewald Rohlf den ersten Freiflug auf dem Werksflugplatz in Bremen durchführen.

Im Frühjahr 1937 gründete Focke zusammen mit Gerd Achgelis die Fa. Focke und Achgelis und Co. GmbH, um sich ganz auf Drehflügler konzentrieren zu können. In Hoykenkamp bei Delmenhorst wurden eine neue Werkshalle und ein kleiner Flugplatz errichtet. Eine Weltsensation des Jahres 1938 waren die Hubschrauberflüge von Hanna Reitsch in der Deutschlandhalle in Berlin mit der Fw 61. Damit wurde bewiesen, daß die Fw 61 der erste Hubschrauber der Welt war, der wirklich flog.

Für Focke war der Fw-61-Hubschrauber aber nur ein Versuchsgerät. Die Entwicklungsarbeiten für einen neuen und größeren Hubschrauber begannen 1938. Vom Prinzip her war der neue Hubschrauber, die Fa 223, eine stark vergrößerte Ausführung der Fw 61 mit der gleichen Rotoranordnung. Die ersten Schwebeflüge des Focke-Achgelis-Hubschraubers Fa 223 erfolgten am 8. Juni 1940 unter Flugkapitän Carl Bode. Die Fa. Focke-Achgelis erhielt 1941 einen Auftrag, 100 Fa 223 Hubschrauber zu bauen. Drei Fa 223 wurden bis Mitte 1942 fertiggestellt, als ein Bombenangriff am 4. Juli 1942 das Werk Hoykenkamp so stark zerstörte, daß eine Verlagerung nach Laupheim angeordnet wurde. Dort lief Anfang Januar 1943 die Produktion

wieder an. Der Ummendorfer Schreinermeister August Kemmerle kann sich nach über 40 Jahren noch gut erinnern, wie er damals die Rotorblätter der Fa 223 bei der Biberacher Firma Fritz Montag fertigen mußte. Bereits am 5. Februar 1943 stand in Laupheim eine neue, verbesserte Fa 223 mit umfangreichen Meßanlagen zur Verfügung.

Der Werkstattflugbetrieb bestand aus rein technischen Erprobungen wie Blattverstellung, Flüge mit einem Höhenmotor, Methanol-Wasser-Einspritzung, Kaltstart und Schneekufenerprobung. Hierbei muß noch erwähnt werden, daß in Laupheim ein großer Windkanal für die Fa 223 zur Verfügung stand.

Eine Laupheimer Fa 223 verunglückte am 4. Dezember 1943 bei dem Flug von Lyon nach Chamonix. Die beiden Insassen, Oberleutnant Brennecke und Dr. v. Gottberg, kamen dabei ums Leben. Zahlreiche lange Überlandflüge wie nach Peenemünde, Berlin-Kummersdorf und selbst auf den Obersalzberg zu Hitler mußten durchgeführt werden. Zur Schulung von insgesamt 10 Flugzeugführern wurden im Juni/Juli 1943 und im Juli 1944 drei Lehrgänge durchgeführt.

Am 19. Juli 1944 wurden durch ein totales Bombardement auf den Flugplatz Laupheim fast die ganzen Produktionsanlagen, mit Hubschraubern in verschiedenen Bauzuständen und drei im Flugbetrieb befindlichen Fa 223, zerstört. Nur zwei Hubschrauber konnten gerettet werden; sie wurden zunächst auf den Flugplatz Dornstadt bei Ulm verbracht. Die Fa. Focke-Achgelis wurde dann nach Ochsenhausen in ein leerstehendes Gebäude des Klosters verlegt. Dieses Gebäude war früher als Gärtnerschütte und auch als Fruchtkasten benutzt worden. Der Volksmund nannte das Gebäude einfach die „Focke“. Hatten in Laupheim noch ca. 1000 Personen an dem Projekt Fa 223 gearbeitet, so wurden in Ochsenhausen nur noch ca. 300 Personen beschäftigt.

In Ochsenhausen wurde unter primitiven Verhältnissen die Fertigung der Fa 223 wieder aufgenommen. Eine Wiese bei der Fürstenallee in Richtung Rottum (heute gegenüber dem Beginn des Trimm-Dich-Pfades) diente als Start- und Landeplatz. Dort wurde auch eine einfache Hubschrauberunterstellhalle aus Holz errichtet, deren Funda-



Die Vorderansicht der Fa 223. Sehr klar ist das Focke'sche Hubschrauber-Konstruktionsprinzip zu erkennen.

Bild: Photo-Archiv Nowarra

mente heute noch sichtbar sind. Häufig sah man nun die Fa 223 über Ochsenhausen und dem Rotumtal fliegen. Vom 6. September 1944 bis 6. Oktober 1944 fand noch mit den beiden in Laupheim geretteten Hubschraubern eine Gebirgsprobung im Karwendelgebirge statt, die von Mittenwald aus durchgeführt wurde. Es wurden Lastentransporte bis zu 700 kg und bis zu einer Höhe von 2300 m durchgeführt.

Mit Datum 11. Oktober 1944 ging in Ochsenhausen bei der Fa. Focke-Achgelis folgendes Schreiben ein:

„Geheim: KR LBFC 2657 11/10 (2245). Fa. Focke-Achgelis, Klostergut Ochsenhausen b. Biberach an der Riß. Auf Befehl von HDL Saur ist das Baumuster „Hubschrauber“ in vollem Umfange sofort stillzulegen. Die an diesem Baumuster beschäftigt gewesenen Kräfte (Lohnempfänger und Meister) sind zur Fa. Messerschmitt Vorrichtungsbau in Kottern bei Regensburg abzukommandieren. Sie haben die abkommandierten Kräfte so rechtzeitig in Marsch zu setzen, daß sie spätestens am 14. Oktober 1944 ihre Arbeit in Kottern aufnehmen können. Die vollzogene Inmarschsetzung ist mir fernschriftlich oder fernmündlich bis zum 12. Oktober 1944 zu melden. Mit Rücksicht auf die besondere Wichtigkeit der Angelegenheit muß ich mir vorbehalten, für den von Ihnen verschuldeten Verlust pro Arbeitskraft und Tag eine Strafe von RM 1000,- pro Tag zu verhängen. Der Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion Hauptauschuß Flugzeugbau i.A. gez. Antz i.A. gez. Lange.“

Mit diesem Brief war der Bau von Hubschraubern in Ochsenhausen von höchster Stelle gestoppt worden. Der Kommandeur der Gebirgsjägerschule Mittenwald wollte die Stilllegung der Hubschrauberfertigung in Ochsenhausen nicht so einfach hinnehmen. Mit Datum vom 16. Oktober 1944 liegt ein Entwurf für einen Brief vor mit folgendem Inhalt:

„Betr.: Hubschrauberflugzeug. 1.) Bei der Gebirgsjägerschule wurden im Laufe des Monats September Versuche über Transporte mit Hubschrau-

bern im Gebirge durchgeführt, die ein sehr gutes Ergebnis erzielt haben. Die Hubschrauberentwicklung und -fertigung wurde nun im Zuge der Neuordnung der Luftrüstung am 11. Oktober 1944 eingestellt. Dadurch wurde durch eine Dienststelle, die die Bedeutung des Hubschraubers für den Gebirgskampf in keiner Weise ermessen kann, der Gebirgstruppe ein wichtiges Hilfsmittel entzogen, das entscheidend für die zu erwartende Entwicklung des Krieges im Gebirge sein wird. 2.) Der Wert des Nachschubes mit Hubschraubern geht aus dem einfachen Beispiel hervor, daß zwei einsatzbereite Hubschrauber ein Trägerbtl. von 500 Mann Stärke im Gebirge ohne weiteres ersetzen können. Außerdem werden durch Einsatz von Hubschraubern taktische Möglichkeiten beim Verlagern von Schwerpunkten gegeben, die bisher im Gebirgskampf nicht bekannt waren. Beispiele hierfür sind in der Anlage niedergelegt. 3.) Der Gebirgsjägerschule ist über den Stand der Entwicklung und Fertigung bei der Firma Klostergut, Ochsenhausen, dem Hersteller des in Frage kommenden Hubschraubers, folgendes bekannt geworden: Das Baumuster „Hubschrauber“ wurde schon einmal im März dieses Jahres durch Erlaß des Staatssekretärs Milch eingestellt. Da die Entwicklung dieser Flugzeugart in Deutschland den gleichen intensiven Entwicklungen im Ausland jedoch weit überlegen war, wurde sie mit geringstmöglichem Aufwand wieder aufgenommen. Unter mühsamer Verlegung der bombengeschädigten Produktionsstätte und Herbeiholung von vorher abgegebenen Fachkräften konnte der Bau von 30 Hubschraubern und die Weiterentwicklung bis jetzt wieder eingeleitet werden. Durch die neuerliche Stilllegung werden für die Luftrüstung etwa 300 Werksangehörige frei, wovon nur 136 produktive Kräfte sind, in der Mehrzahl Ausländer. Mit dieser Stilllegung war die mühsame Arbeit von Monaten umsonst. Die abzugebenden und damit zersplitterten Fachkräfte sind in einiger Zeit nicht wieder zurückzuholen. Diese bedeuten aber andererseits in der gesamten Luftrüstung nur sehr wenig gegenüber dem Verlust, der damit der Hubschrauberfertigung entsteht. Die Ge-



Hubschrauber Fa 223 V 14 mit englischen Hoheitsabzeichen. Dieser Hubschrauber wurde von der deutschen Besatzung, dem Piloten H. Gerstenhauer (rechts) sowie den beiden Mechanikern F. Will und H. Zelewski von Ainring bei Salzburg nach Beaulieu/Hants (Südengland) geflogen. Bild: Deutsches Museum

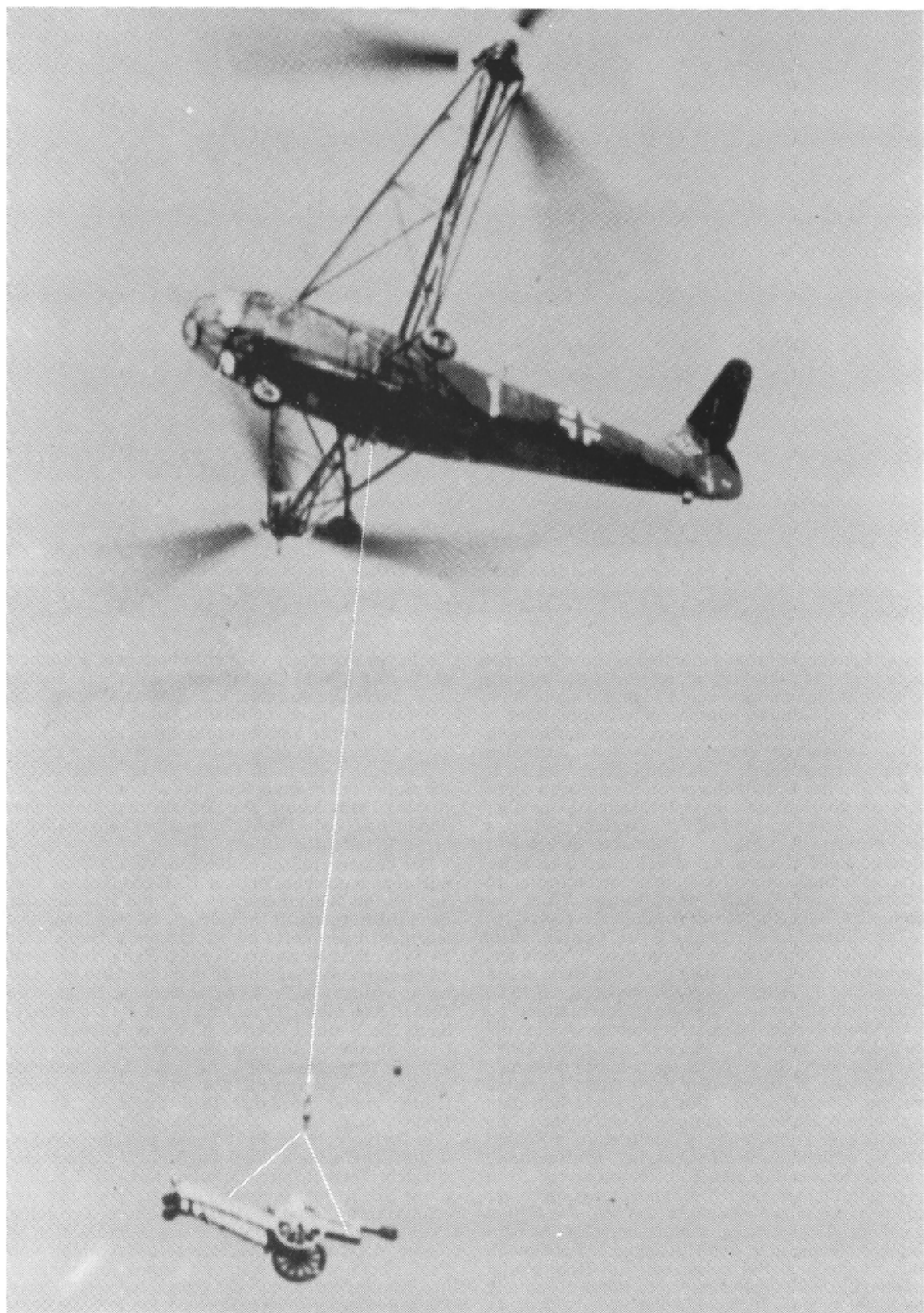
birgsjägerschule bittet daher beim Führer erwirken zu wollen, daß die Fertigung von Hubschraubern wieder aufgenommen werden kann. Damit könnten der im Gebirge kämpfenden Truppe noch in diesem Winter die schwierigen Nachschubverhältnisse wesentlich erleichtert werden. Außerdem würde vermieden, daß der Feind durch einen Sprung in der Entwicklung von Flugzeugen dieser Art uns überholt und im Gebirgseinsatz uns überrascht. Verteiler: 1. Chef AW Ersatzheer General der Pioniere Kunze; 2. Befehlshaber der Heeresgruppe Nord, Generaloberst Schörner; 3. Chef des Nat. Führungsamtes des Heeres im Führerhauptquartier, General der Gebirgstruppe Ritter von Hengel; 4. Reichsführer SS Himmler.“

Die Hubschrauberfertigung in Ochsenhausen wurde dann nur noch in begrenztem Umfang weitergeführt. Im Februar 1945 flog vom Werk Berlin-Tempelhof die einzige noch dort vorhandene Fa 223 nach Ochsenhausen. Um die Hubschrauber vor möglichen Zerstörungen zu bewahren, wurden diese in Lichtungen im Fürstenwald versteckt. Als die französischen Streitkräfte immer näher kamen, wurden die Hubschrauber nach Obermaiselstein verlegt. Chefpilot Dipl.-Ing. Carl Bode floh dann mit einem Hubschrauber nach Mittenwald. Von dort flog er zum Gebirgsjägerstützpunkt Eppzirl. Vorher erhielt Bode vom Gen.-Ing. Herrmann die strenge Anweisung, den Hubschrauber vor etwaigem feindlichem Zugriff durch Sprengung zu vernichten. Als die Amerikaner das Tal von Mittenwald nach Seefeld besetzten, begann Carl Bode mit seinem Mechaniker, den Hubschrauber unbrauchbar zu machen. Sie vergruben die Rotorblätter, bauten die 500 kg schweren Rotorköpfe ab, sprengten diese und vergruben die Trümmer ca. 2 m tief.

Nach vierwöchiger Vernichtungsarbeit schlichen beide zu Fuß und ohne Passierschein, eine Woche lang, durch die amerikanisch besetzte Zone zu ihren Familien nach Laupheim. Dort erfuhren sie, daß die gesamte Vernichtungsaktion umsonst war. Zwei deutsche Piloten hatten die Weisung, die Fa 223 zu sprengen, nicht beachtet; die beiden Hubschrauber fielen am 9. Mai 1945 auf dem Flugplatz Ainring bei Salzburg den Amerikanern unbeschädigt in die Hände. Ein Hubschrauber kam in Kisten verpackt nach den USA.

Der andere Hubschrauber, die Fa 223 V 14, flog mit den deutschen Piloten H. Gerstenhauer und den beiden Mechanikern F. Will und H. Zelewsky nach Beaulieu/Hants in Südengland. Bei dieser Gelegenheit überquerte die Fa 223 am 6. September 1945 als erster Hubschrauber den Kanal. Insgesamt ergab sich eine Flugstrecke von über 2000 km. Unter Anleitung von Prof. Focke wurde ab September 1945 in Argenteuil (Frankreich) eine Fa 223 nachgebaut. Die Bauteile hierfür stammten teilweise aus Ochsenhausen. Aus vorgefundenen Teilen vom Werk Berlin-Tempelhof wurden in der Tschechoslowakei zwei weitere Fa 223 zusammengebaut. Beide fanden jedoch im Jahre 1949 durch Absturz ihr Ende.

In Frankreich half Prof. Focke mit einer Gruppe deutscher Ingenieure bei der SNCASE, einen einsitzigen Versuchshubschrauber mit der Bezeichnung SE 3101 zu entwickeln, den Vorläufer des erfolgreichen Alouette-Hubschraubers. Im Jahre 1947 verließ der größte Teil der deutschen Ingenieure die französische Firma. Die Familie von Prof. Focke wohnte während seines Aufenthaltes in Frankreich noch in Ochsenhausen. Focke schrieb 1958 den Ochsenhausern:



„Trotz der Schwere der damaligen Zeit denke ich gerne an unseren Aufenthalt in Ochsenhausen zurück, zumal uns die schöne Landschaft um Ochsenhausen in manchmal trüben Zeiten Erholung gebracht hat...“

Sicher dachte Prof. Focke noch etwas wehmütig an Ochsenhausen zurück, war es doch seine letzte Station auf deutschem Boden, da er an seinem Lebenswerk, dem Fa-223-Hubschrauber, arbeiten konnte.

Die Fa 223 mit ihren zwei Rotoren von je 12 m Durchmesser, einer Rumpflänge von 12,25 m, dem Neunzylinder-Sternmotor Bramo BMW Fafnir 323 Q 3-301 mit 1000 PS Startleistung und einer Zuladung von 1119 kg war für viele Jahre der größte, tragfähigste, steigfähigste und mit 182 km/h auch der schnellste Hubschrauber der Welt. Die letzten Teile der Fa 223, die in Ochsenhausen verblieben, fielen einer Altmetallsammlung der Musikkapelle zum Opfer.

Prof. Focke ging im Jahre 1952 zusammen mit einigen seiner früheren Mitarbeitern nach Brasilien. Dort entwickelte diese Gruppe den Leicht-hubschrauber „Beijaflor“. Der Erstflug fand im Jahre 1959 statt. Dieser Hubschrauber flog um alle Achsen mit voller dynamischer Stabilität. Ein Ergebnis, das zuvor noch niemals von einem einrotorigen Hubschrauber ohne zusätzliche Einrichtungen

◁ *Laupheimer Fa 223 bei der Gebirgsprobung im Karwendelgebirge. An dem 16 m langen Seil hängt ein 700 kg schweres Geschütz.*

Bild: Deutsches Museum

erreicht worden war. Am 2. Mai 1956 ging Prof. Focke mit Dr. Papenhausen zu Borgward nach Bremen. Dort entstand ab 1958 der Hubschrauber Kolibri I, der erste Hubschrauber, der nach dem Krieg in Deutschland entwickelt wurde.

Prof. Focke war nun schon 70 Jahre alt, aber er hatte sich noch einen Hubschrauber ausgedacht, den er verwirklichen wollte. Er schrieb Ing. Fritz Hartz in Laupheim, einem ehemaligen Mitarbeiter der Fa. Focke-Achgelis, er habe die Idee für einen neuartigen Hubschrauber; ob Hartz ihn nicht mit ihm zusammen entwickeln wolle. Die Antwort von Hartz war zustimmend und in dessen Firma in Laupheim begann der Bau des Prototyps des Hubschraubers Focke-Hartz I. Nun war Prof. Focke wieder öfter in Laupheim und im Kreis Biberach zu sehen; er war in seinem Element. Auf Bitten von Prof. Focke wurde Rolf Jansen, der damals bei der Bundeswehr in Ummendorf Dienst tat, freigestellt, um den Focke-Hartz I zusammenzuschweißen. Er besaß die dafür notwendige Flugzeugschweißer-Lizenz. Als der Prototyp des Hubschraubers etwa zu 70 Prozent fertiggestellt war, starb – am 26. Februar 1979 – Prof. Dr. Ing. Henrich Focke im Alter von 88 Jahren. Fast fünf Jahrzehnte hatte sich Prof. Focke als einer der erfolgreichsten Flugzeug- und Hubschrauberkonstruktoren dem Bau von Drehflüglern gewidmet. Mit seinem Tod wurde die Entwicklung des Focke-Hartz I Hubschraubers eingestellt.

Quellen

Deutsches Museum (München)

Kyrill von Gersdorff/Kurt Knobling: Hubschrauber und Tragschrauber

Die Schmid von Schmidfelden, eine Biberacher Honoratiorenfamilie

Von Dr. Max Flad, Leinfeld-Echterdingen

Das Geschlecht Schmid, seit 1667 als Schmid von Schmidfelden in den Adelsstand erhoben, hat ein- einhalb Jahrhunderte in Biberach eine nicht unbedeutende Rolle gespielt. Es ist heute, nachdem keine direkten Nachkommen mehr in der Stadt ansässig sind, nahezu vergessen. Nur ein Grabdenkmal in der Evangelischen Gottesackerkirche und möglicherweise das Wappen am Haus 27 der Gymnasiumstraße (die Gedenktafel lautet auf Wieland) erinnern noch an diese Familie, deren Geschieke hauptsächlich in der unruhigen Epoche der Gegenreformation, in der Zeit des Dreißigjährigen Krieges und der darauffolgenden Aufbauphase von Belang ist.

In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, als das überbevölkerte Schwaben kaum mehr in der Lage war, seine Einwohner zu ernähren, zog der Weber Vitus Schmid aus Laupheim in die ferne Steiermark, um dort Arbeit und Brot zu finden. In seiner neuen Heimat trat er zum evangelischen Glauben über. Als jedoch auch in diesem Teil Österreichs der Grundsatz „cuius regio, eius religio“ strikt an-

gewandt wurde, war Schmid genötigt, entweder zu konvertieren oder auszuwandern. Dies dürfte nach 1585 gewesen sein, als sich der aus Dietenheim stammende Martin Breuer, Bischof von Seckau, um die Rekatholisierung der Steiermark bemühte. Vitus Schmid entschloß sich zur Rückkehr nach Schwaben. Als Protestant konnte er sich allerdings nicht mehr im katholisch gebliebenen Laupheim niederlassen; er bat deshalb um Aufnahme in der gemischtkonfessionellen Reichsstadt Biberach. Sein gleichnamiger Sohn Vitus verheiratete sich 1602 mit Anna Eben aus der in Biberach weitverbreiteten Sippe. Die Ehe war mit mehreren Kindern gesegnet. Im Jahr 1606 kam der Sohn Johann Georg zur Welt, der spätere Stammvater des adeligen Geschlechts der Familie.

Bereits Vitus Schmid d. J. muß es in Biberach zu einem gewissen Wohlstand gebracht haben. Beweis hierfür ist, daß er 1622 finanziell in der Lage war, das Haus Radgasse 3 zu erwerben. Es war ihm auch möglich, seinen Sohn Johann Georg auf die Lateinschule zu schicken und ihn, wenn auch unter Opfern, in Tübingen Jurisprudenz studieren zu lassen. Dort begann für Johann Georg, wohl kaum älter als