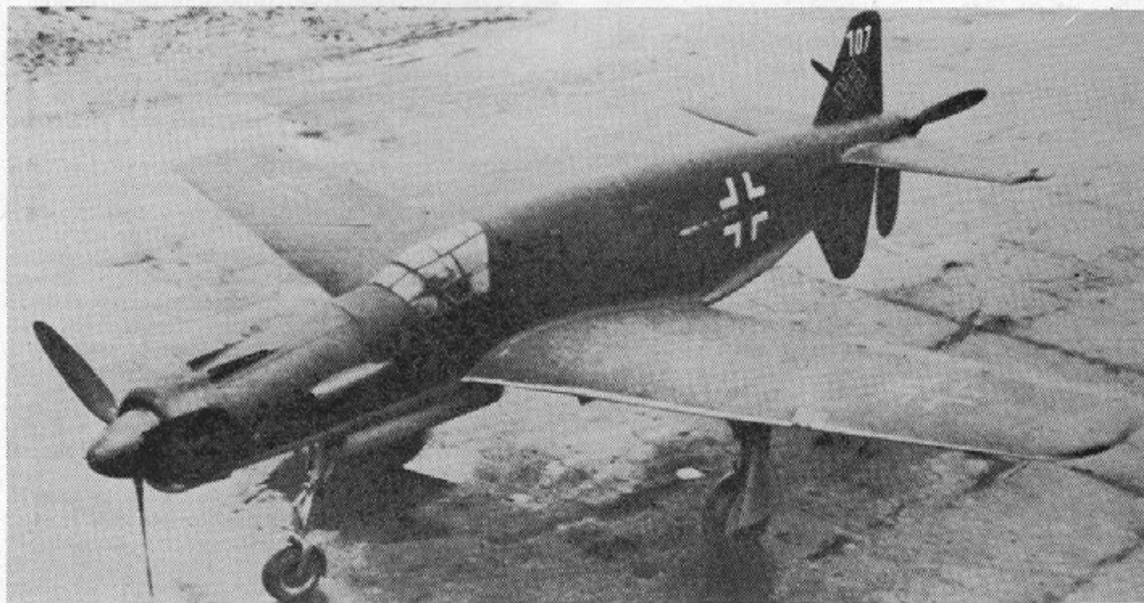


regime war er am 24. April 1938 aus seiner Diözese verbannt worden.

Was vor nunmehr dreißig Jahren in der Riedlinger Zeitung am Ende eines Berichts über die Schicksale Bad Buchaus stand, gilt auch heute noch: „Das Gedenken an die Schrecken der Inva-

sion soll die Narben nicht aufreißen, sondern im Hinblick auf die furchtbaren Geschehnisse ein Mahnruf an jeden sein, alles zu tun, was in seinen Kräften liegt, damit der Menschheit der Friede erhalten bleibt und nicht ein neues und noch viel schlimmeres Chaos über unser Volk und Land hereinbricht.“

In dem Band „April 1945 – Ende und Anfang“ wird auch die Zahl der Opfer des Zweiten Weltkriegs im Gebiet des heutigen Kreises Biberach genannt (Gefallene, Vermißte, ums Leben gekommene Zivilpersonen): 7802 Menschen. Hinzu kommen über 1000 Menschen aus dem Landkreisgebiet, die aus rassistischen oder politischen Gründen und wegen Krankheit/Behinderung von den nationalsozialistischen Machthabern umgebracht wurden.



Die Montage der Do 335 in Ummendorf 1944/45

Von Hans Hutzel, Ummendorf

Bei einem Nachtangriff am 28. April 1944 auf Friedrichshafen wurde auf dem Flugplatz Löwenthal eine gerade fertiggestellte Do 335 zerstört. Die Fertigung der Do 335 wurde dann aus Sicherheitsgründen nach Konstanz-Petershausen verlegt. Auf Proteste der Schweizer Behörden wegen des grenznahen Rüstungsbetriebs mußte Dornier Anfang August 1944 die Montage der Do 335 nach Ummendorf verlegen.

Dornier zog in das Holzwerk Himmelsbach ein, wobei die riesige Sägewerkshalle mit ca. 70 m Länge und 50 m Breite mittels einer Trennwand in Längsrichtung geteilt wurde. Eine weitere Halle mit einem Gleisanschluß für Güterwagen wurde ebenfalls mittels Trennwand halbiert. Der Sägewerksbetrieb ging also in der einen Hälfte der Halle weiter und in der anderen baute man aus den angelieferten Teilen und den schon vorgefertigten Bau-

gruppen Flugzeuge zusammen. Die Tragflächen wurden in der Höll bei Ravensburg gefertigt; die 3 m langen Hohlwellen kamen von Daimler-Benz aus Untertürkheim. Um bei einem Luftangriff auf das Werk Ummendorf nicht alle Teile zu verlieren, wurden diese an verschiedenen Orten gelagert. In der alten Schule in Ummendorf befanden sich hauptsächlich die Anzeiginstrumente für die Pilotenkabine. Teile der Do 335 A 12 waren auch im Gasthaus Adler in Rißegg eingelagert, ebenso in einem Keller in der Dietenwenger Straße in Ummendorf-Fischbach. Von Dornier auch als Produktionsstätte benutzt, wurde die obere Schmiede Häuserner Straße 5 in Ummendorf. In der Autowerkstatt Max Restle, Biberacher Straße 28 in Ummendorf, war die Dornier-Ausbildungswerkstätte mit ca. 35 Arbeitsplätzen untergebracht.

Zeitweise arbeiteten bis zu 150 Personen in Ummendorf an dem Projekt Do 335 A 12. Die leitenden Männer für das Montagewerk Ummendorf waren

Ing. Schlegel und Montagemeister Bauer. Die Anzahl der in Ummendorf gebauten Do 335 A 12 kann nur geschätzt werden. Die Angaben von den sieben mir bekanntesten ehemaligen Dornier-Mitarbeitern des Montagewerks Ummendorf liegen zwischen 10 bis 40 Maschinen. Real wird eine Stückzahl von 10 bis 15 Maschinen angenommen, die in den 8 Monaten gefertigt wurden.

An den fertiggestellten Maschinen wurden die Tragflächen, Höhen-, Seitenleitwerke und Propeller wieder demontiert und mit Eisenbahnwagen meist nachts nach dem Flugplatz Mengen verbracht. Beim Herannahen der Franzosen mußten auch noch viele Dornier-Mitarbeiter die Waffe in die Hand nehmen, wobei einige ums Leben kamen. Als die Franzosen am 23. April 1945 Ummendorf besetzten, fiel eine gerade fertiggestellte Maschine in ihre Hände. Dabei hatten die Franzosen noch Glück, denn auf höheren Befehl sollte das Werk Ummendorf angezündet werden. Die Franzosen hielten das Dornier-Werk Ummendorf ca. 1 Jahr besetzt und nahmen dann alles Brauchbare nach Frankreich mit. Nach Abzug der Franzosen aus dem Montagewerk Ummendorf wurden die restlichen Flugzeugteile (unter anderem etwa 3 fertige Rümpfe, die dazugehörenden Tragflächen und Tausende von Einzelteilen) verschrottet.

Alle in Ummendorf montierten Do 335 waren von der Type A 12, also zweisitzig, mit einer 30-mm-Maschinenkanone MK 103 von Rheinmetall-Borsig, die durch die hohle Luftschraubenwelle feuerte, und mit zwei 15-mm-MG 151/15 von Mauser ausgerüstet.

Was waren die Do 335 aber für Flugzeuge?

Am 26. Oktober 1943 stand auf dem Flugplatz Mengen bei Saulgau ein recht seltsames Flugzeug, das in nur 9 Monaten in Friedrichshafen gebaut worden war. Äußerlich unterschied es sich von den herkömmlichen Flugzeugen durch einen Zugpropeller vorne am Rumpf und durch einen Druckpropeller hinter dem kreuzförmigen Leitwerk. Dieses Flugzeug hatte – für die damalige Zeit ungewöhnlich – ein Bugfahrwerk. Die Do 335 war ein Ganzmetall-Tiefdecker mit 13,8 m Spannweite, 13,85 m Länge und 5 m Höhe. Die versteifte Flügelnahe war mit einer Enteisungsanlage versehen. Die Landeklappen konnten hydraulisch betätigt werden. In den Flügeln befanden sich die Treibstofftanks, die Hauptkompaßanlage, die Tanks für das Hydrauliksystem und die Sauerstoffflaschen. Die beiden wassergekühlten Daimler-Benz DB 603-Motoren mit je 1750 PS waren in Tandemform angeordnet, einer im Rumpfbug mit Zugpropeller, der zweite im Rumpfmittelteil mit Antrieb über eine 3 m lange Fernwelle zum Heckpropeller. Während das vordere Triebwerk an der Stirnseite einen Ringkühler aufwies, hatte das hintere Triebwerk einen Tunnelkühler mit der Lufteintrittsöffnung unter dem Rumpf. In einem Rumpftank und zwei Hilfstanks konnten insgesamt 1850 l Treibstoff mitgeführt werden. Die Funkantennen waren im kreuzförmigen Leitwerk installiert. Die beiden bremsbaren Haupträder des Dreibeinfahrwerks wurden in die Flügel und das Bugrad um 90° gedreht nach hinten in den Rumpf eingefahren. Als eines der ersten

Flugzeuge erhielt die Do 335 unter anderem auch serienmäßig einen Preßluftschleudersitz. Für Notlandungen ließen sich die untere Seitenleitwerksflosse und der Heckpropeller absprengen.

Es herrschte große Spannung bei den Vorbereitungen für den ersten Flug der Do 335 V 1 CP+UA. Sollten die Berechnungen der Ingenieure stimmen, mußte sich, wenn der Flug gelingen sollte, eine Sensation anbahnen. Testpilot Hans Dieterle startete am 26. Oktober 1943 auf dem Flugplatz Mengen zum Erstflug der Do 335. Der Flug verlief erfolgreich. Bei der Flugerprobung zeigte sich, daß in der neuen Maschine weitaus mehr steckte, als man erwartet hatte. Sie war mit 770 km/h nicht nur sehr schnell, sondern hatte trotz ihrer Größe auch eine überragende Steigleistung und war wendig. Die Maschine erreichte in 3 Minuten eine Flughöhe von 2000 m und in 11,3 Minuten bereits 8000 m. Die maximale Reichweite betrug ca. 2250 km.

Das Projekt der Do 335 mit zwei Triebwerken in Tandemanordnung im Rumpf wurde zu einer der interessantesten Entwicklungen der deutschen Luftfahrttechnik. Diese Konstruktion hatte trotz zweier Motoren nur den Stirnwiderstand eines einmotorigen Flugzeugs, dafür aber vergrößerten Auftrieb, größere Wirksamkeit der Tragflächen, bessere Wirtschaftlichkeit und größere Sicherheit bei der Stilllegung oder dem Ausfall eines Triebwerks. Die Do 335 – insgesamt wurden 1944/45 über 40 Flugzeuge dieses Typs gebaut – ist nicht nur wegen ihrer unverkennbaren Formgebung, sondern vor allem wegen ihrer ausgezeichneten Flugeigenschaften, ihrer überlegenen Geschwindigkeit und einer Reihe richtungsweisender technischer Neuerungen bekannt geworden. Die Do 335 war ein außergewöhnliches Flugzeug, das als Aufklärer, Tag- und Nachtjäger sowie als Jagdbomber entwickelt wurde. Bis jetzt wurde die Leistung der Do 335 von keinem kolbenmotorgetriebenen Serienflugzeug erreicht oder übertroffen.

Ein erfahrener Pilot, August Diemer aus Ummendorf, hatte Anfang März 1945 in Faßberg Gelegenheit, die einsitzige Do 335 zu fliegen, wobei er von den Flugeleistungen sehr beeindruckt war. Die Do 335 griff aber nicht mehr in das Kriegsgeschehen ein, obwohl mindestens 40 Maschinen voll einsatzfähig waren.

Am 26. Oktober 1974, auf den Tag genau 31 Jahre nach dem Erstflug, erhielt das Dornier-Werk in Oberpfaffenhofen (hier wurden 1944/45 die meisten Do 335 hergestellt) von der US Smithsonian Institution die einzige noch erhaltene Maschine (Werk-Nr. 240102), die von den US-Truppen 1945 erbeutet worden war, als Leihgabe zurück. Es war jene Maschine, mit der Testpilot Hans Werner Lerche am 20. April 1945 in einem abenteuerlichen Flug von Reclin über Prag und Lechfeld nach Oberpfaffenhofen vor den Russen floh. Seit Mai 1984 ist die von den Dornier-Werken originalgetreu restaurierte einsitzige Do 335 im Deutschen Museum in München ausgestellt.

Heute werden genau an der gleichen Stelle in Ummendorf, wo 1944/45 die Do 335 montiert wurde, von der Bundeswehr Flugzeugteile instandgesetzt.

Quellen
Dornier Typenblatt Do 335
Flug Revue Heft 5, 1972; Heft 7, 1972; Heft 11, 1972

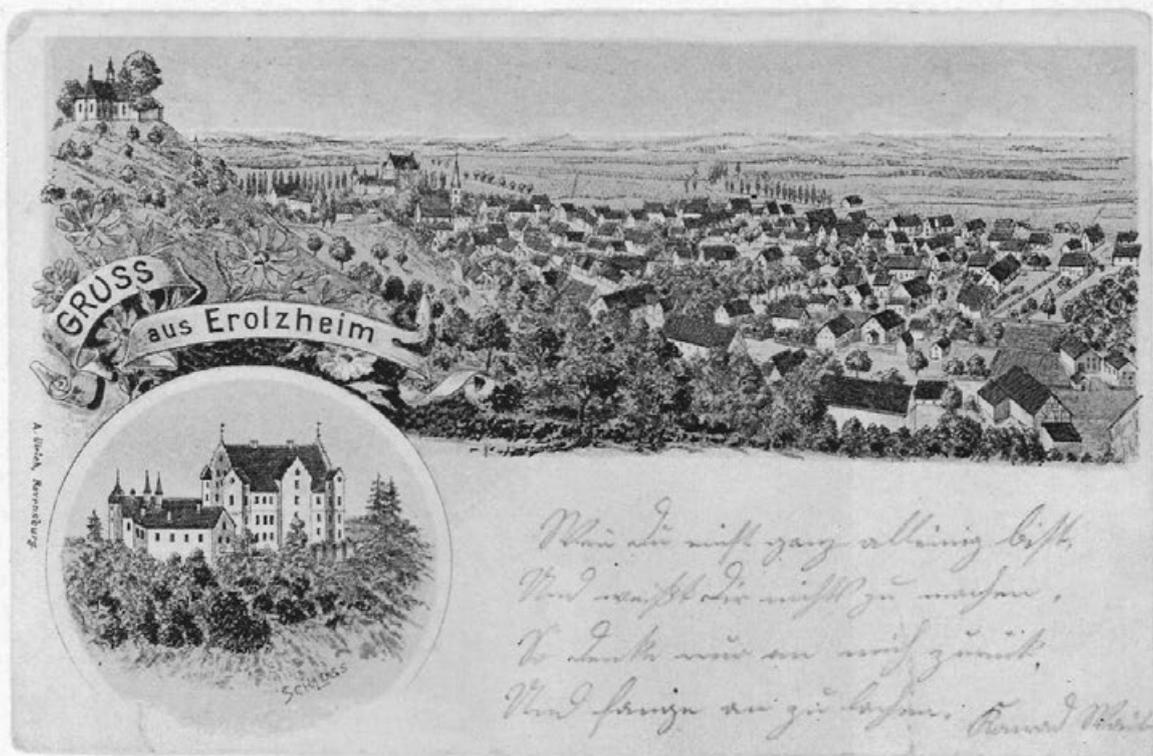


Der Überlieferung nach stammt der Hochaltar der Pfarrkirche Rißtissen aus einem Biberacher Kloster, vermutlich dem Franziskanerinnenkloster St. Maria de Victoria, dessen Kirche im Frühjahr 1812 abgebrochen wurde.

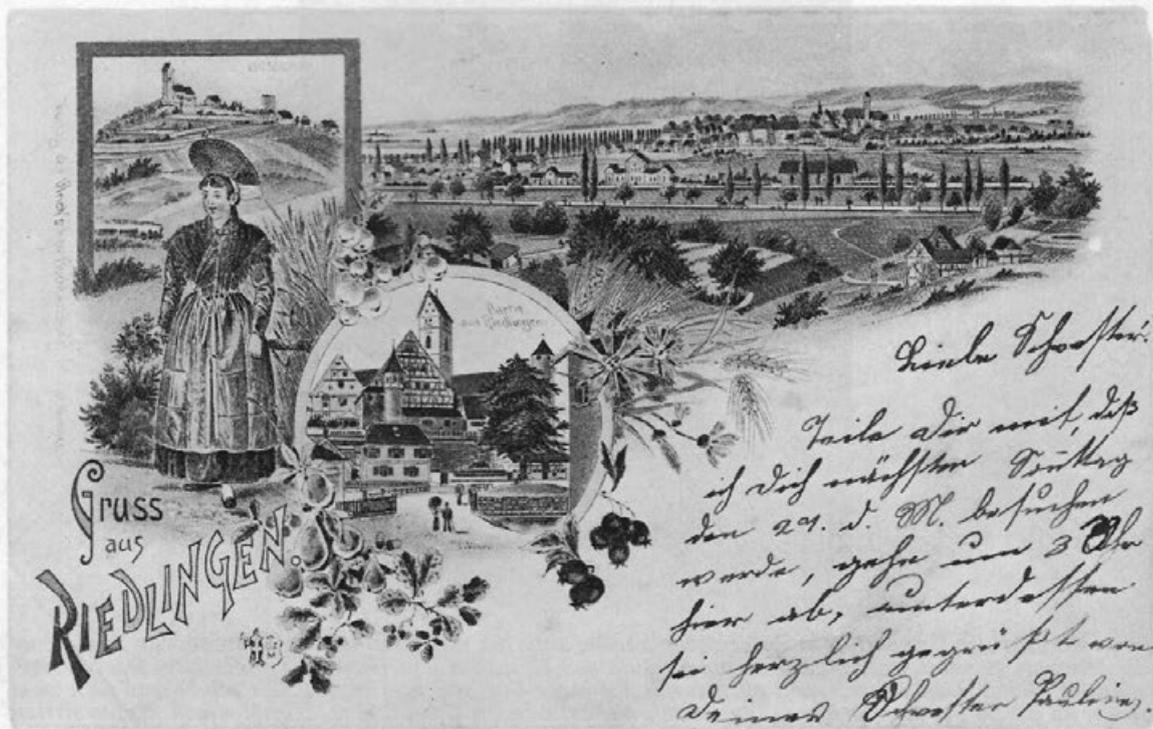


Beim letztjährigen Oswaldfest in Waldhausen konnte auch der neue Wendelinus-Brunnen von Prof. Josef Henselmann geweiht werden. Die Brunnensäule aus Bronze zieren plastische Tierköpfe: Stier, Pferd, Schwein, Schaf. Das Wasser speit ein Frosch auf einer Seerose, und im Becken schmiegen sich zwei Fische an die Säule, die von einem regnenden Wendelin in der Gestalt eines Hirten – wie er vom späten 15. Jahrhundert an wiedergegeben wird – gekrönt ist. Der hl. Wendelin wird ja als Patron der Hirten und Herden verehrt.

Foto: Josef Aßfalg, Riedlingen



Gruß aus Erolzheim (1902)



... und Riedlingen (1896)

Postkarten: Kreisarchiv Biberach