

Dr. Herrmann Soeke Bakker

Reisewege nach Norderney

Textauszüge über den

Seefliegerhorst Norderney

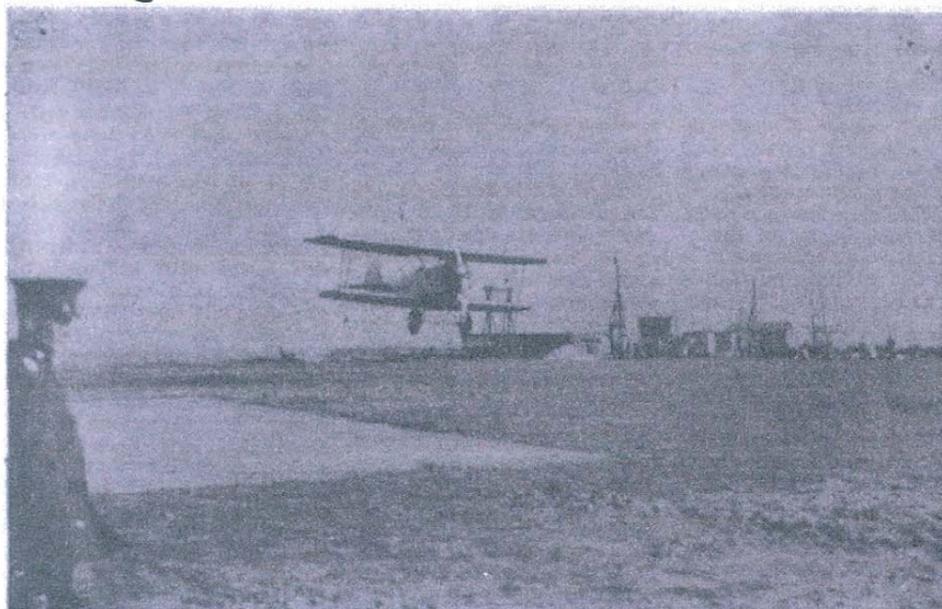
erschienen 1975
in der Norderneyer Badezeitung



Bei Bedarf bitte herausnehmen.

In der langen Geschichte des Norderneyer Luftverkehrs hat es so viele Ereignisse und Wechselfälle gegeben, wie es wohl kaum an einem anderen Ort unseres Vaterlandes der Fall war: Land- und Wasserflugzeuge aller Typen. Groß- und Riesenflugzeuge.

Anlage und ständiger Ausbau und Verlegungen des Flugplatzes zu einem der größten und wichtigsten der Wehrmacht in zwei Weltkriegen, Seenotstaffe, Versorgungsdienst der Insel in Eiswintern, Seebäderflugdienst vieler Luftfahrtgesellschaften seit den ersten Tagen des Luftreiseverkehrs überhaupt, Demontagen, Linienreisedienst der Lufthansa, Kunstflüge von Udet und Fieseler, Neuanlage eines modernen Flugplatzes beim Leuchtturm mit Betonbahn und Restaurant, Anschluß am Regional Luftverkehr, Lufttaxidienst, Frisia-Luftverkehr - das sind nur einige der Höhepunkte und Tiefschläge im Luftverkehr über und auf unserer Insel, wobei so manche hoffnungsvolle Idee durch die unerwartete technische Entwicklung überrollt wurde.



Doppeldecker auf dem im Ausbau befindlichen Flugplatz bei Kriegsbeginn

Bereits elf Jahre nach dem ersten, 12 Sekunden dauernden Motorflug der Gebrüder Wright entstand auf Norderney das erste Flugfeld. Das war 1914. Sechzig Jahre später präsentiert sich Norderneys Flughafen als einer der modernsten Inselflughäfen überhaupt.

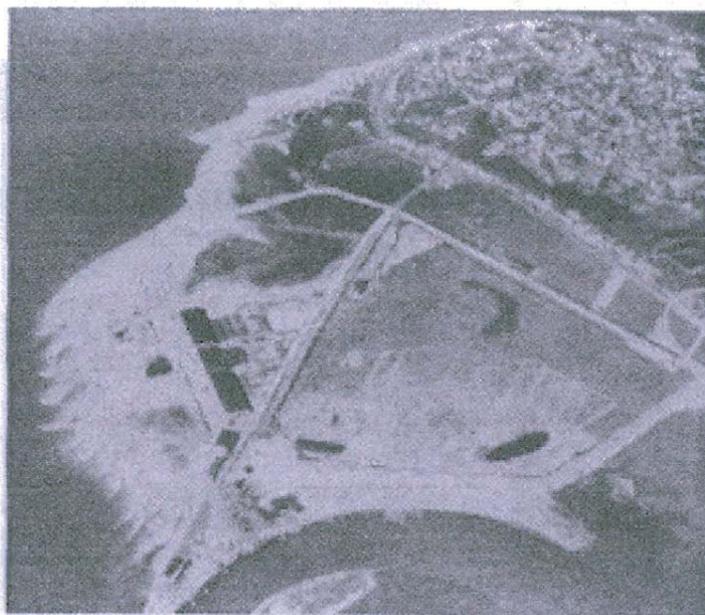
Schon früh erkannten die Kurdirektoren die Bedeutung des aufkommenden Luftverkehrs für die Gäste als Reiseweg, in der Freizeitgestaltung für Rundflüge, zu Kunstflügen und Besichtigungen. So kündigte der Bade-Kommissar Rittmeister a. D. Graf von Oeynhausen im Führer durch das Königliche Nordseebad Norderney von 1913 Zeppelin-Landefahrten für den 27. Juli und 24. August 1913 als Veranstaltungen der Kurverwaltung auf dem Renn- und Sportplatz am Hafen an.

Im Hochsommer 1914 sah Norderney die ersten Flugzeuge. Die Starts und Landungen auf dem Rennplatz waren ein Hauptereignis und die „Pioniere der Luft“ wurden vom Kurdirektor Freiherr von Solemacher im geselligen Rahmen der Kurveranstaltungen entsprechend gefeiert. Es gehörte zum täglichen Ereignis, daß die Wasserflugzeuge am Strand, ja mitten im Familienbad ankerten. Dieses publikumsfreundliche Verhalten der Piloten, die bereits mit Vorführungen begonnen hatten, wurde durch die Nachricht von dem Mord in Sarajewo plötzlich gebremst. Durch die ernste Kriegsgefahr wurden die Flieger sofort nach Berlin-Johannisthal zurück beordert.

Es erfolgte die Entwicklung der Kriegsfliegerei. Eiligst wurden Seeflugstationen an der Küste angelegt. In Norderney entwickelte sich aus kleinsten Anfängen eine gewaltige Flugstation. Dicht am Hafen entstand an der Südseite der Hafenstraße eine Holzhalle mit einer Ablaufbahn nach See. Die zuerst unbewaffneten Flugzeuge wurden für den Überwachungsdienst in der Deutschen Bucht eingesetzt. Mit der Zeit erhielten sie zur Bekämpfung englischer Unterseeboote Bomben, später dazu Karabiner, schließlich Maschinengewehre. Norderney bewährte sich in nautischer und meteorologischer Hinsicht so gut, daß neben dem Frontdienst eine Flug- und Beobachterschule eingerichtet wurde. Bevorzugt wurden Seeoffiziere und Schiffsoffiziere der privaten Reedereien eingestellt, da sie durch ihre vieljährige Praxis neben Signaldienst und Funktelegraphie die überaus wichtige Navigation beherrschten. Sie bildeten nach dem Kriege den qualifizierten Grundstock für den zivilen Luftreiseverkehr. Das Bombenwerfen wurde im Leuchtturmgelände geübt.



Die zweitälteste Ablaufbahn 1914/15



Erste Anlage des Flughafens. Das Dreieck links der alten Hafenstraße und deren Überbrückung

1916 wurde neben der ersten Holzbude ein großes Dreieck von Watt durch zwei extra 300 m lange Steindämme abgeteilt, dieses mit Sand aufgefüllt und auf einer Betondecke drei Hallen von großen Ausmaßen hingestellt. Hinter der Werfthalle modernste Werkstätten nebst Lager. Zu diesem Zentrum gehörten noch zwei Betriebshallen. Eine Südfront von 5 Toren, jedes 50 m breit und 10 m hoch. Im Sommer 1917 wurde die Station bezogen.

Neben dem exakt geregelten Dienstplan der Flugzeuge mußte das Wetter peinlichst genau beobachtet werden, um die draußen arbeitenden Flugzeuge zu warnen bzw. sofort zurückrufen zu können. Diese Wetterprognose war damals nicht einfach, besonders zu Nebelzeiten.

Bald langten selbst die großen Hallen nicht mehr. Es wurden daher in der Südost-Ecke des Rennplatzes noch zwei Holzhallen errichtet, die etwa 40 Flugzeuge aufnehmen konnten, die über eine in hohem Bogen geführte hölzerne Überführung an die Seeablaufbahn gebracht werden



Ein Großflugzeug die „Gothas“ war 1917 auf Norderney. Sie bewährte sich nicht mit dem vor Norderney herrschenden Seegang.

konnten. Nachdem 1917 die ersten Großflugzeuge (die „Gothas“) nach Norderney kamen, die sich jedoch wegen geringer Seefähigkeit nicht bewährten, sah die Insel 1918 das erste Riesenflugzeug, die Dornier R III, den Vorläufer der Do X. Mit der Zahl und Größe der Flugzeuge genügten die Flugplatzanlagen nicht mehr. Anfang 1918 wurde das ganze an der Südseite der Hafenstraße verfügbare Watt durch eine Betonspundwand abgeschlossen, das Loch aufgespült und hierauf eine Riesenhalle errichtet, höher als alle bisherigen.

Als nach Kriegsende laut Versailler Vertrag die gesamte Landfliegerei sofort zerstört wurde, bekam die Seefliegerei noch eine Galgenfrist, um alle Minen - eigene und feindliche - in Verbindung mit den Minensuchern wegzuräumen. So erfolgte die Demontage in Abständen, zuerst die neuerbaute Riesenhalle, dann die drei Holzhallen. Den Rest ließ sich die Entente übereignen, die Besitzerin des Seeflughafens Nordemey wurde. Was hatten sich die Engländer dabei gedacht? Sicherlich weniger

militärische als luftverkehrspolitische Gründe; sie wollten sich vielleicht mit diesem Flughafen für alle Fälle etwaige Zukunftsmöglichkeiten in Bezug auf eine transatlantische Basis sichern. Nach Beendigung des Minenräumens wurden die Gebäude ausgeschlachtet, alles Verwertbare ausgebaut und die leeren Hallen waren ohne Pflege allen Angriffen der Witterung ausgesetzt. Als selbst die früheren Feindesmächte kein Interesse mehr zeigten und Norderney trotz ihrer hochgeschraubten Pläne fallen ließen, erkannte der Staat Bremen die mögliche Bedeutung des Norderneyer Seeflughafens für den zukünftigen Überseeflugreiseverkehr zum Luftanschluß an den nächstgelegenen großen Landflugplatz Bremen. Aus diesen Verhältnissen ergibt sich der organische Zusammenhang, in dem Norderney und Bremen für viele Jahre miteinander stehen sollten. So beschloß die Bremer Bürgerschaft am 30. 3. 1921 die Gründung der Flughafen G.m.b.H. Norderney, deren Gesellschafter der Staat Bremen, die Lloyd-Luftdienst GmbH, (im Februar 1923 eingegangen in Deutsche Aero Lloyd-Aktiengesellschaft) und die Gemeinde Norderney waren.

Zu Mit-Geschäftsführern wurde Rentamtman Carssen Lührs bestellt und von Norderney in den Aufsichtsrat berufen Bürgermeister Berghaus und Beigeordneter de Boer. Die Bremer Nachrichten schrieb darüber am 4. 4. 1922: „Die Gründung ist deshalb besonders zu begrüßen, weil hierdurch der wichtigste deutsche Seeflughafen, der bestimmt ist, den Überseeluftreiseverkehr aufzunehmen, eng an den seiner Vollendung entgegengehenden Bremer Landflughafen angeschlossen wird“. Die Weserzeitung schreibt: „Die Beteiligung Bremens an der Flughafengesellschaft Norderney soll die Verbindung des bremischen Flughafens mit dem großen Seeflughafen der Zukunft, herstellen und dazu beitragen, Bremens Anschluß an den Weltluftreiseverkehr zu sichern“.

Diese heute kaum noch vorstellbare Spitzenfunktion Norderneys im Kreis der an dem Weltreiseseeflugverkehr interessierten Nationen wurde von Norderney aus durch seine Badedirektoren und Bürgermeister in aktivster Weise an- und unterstützt. In unserem Stadtarchiv befinden sich Aktenpakete, die den Schriftwechsel der damaligen Zeit enthalten, darunter besonders auch handgeschriebene Briefe des Kurdirektors Klingemann an die Adressen des BremerSenats, Bremer Handelskammer, Reichsverkehrs-Ministerium, Berliner Ministerial-Steilen, Land- und Reichstagabgeordnete, Luft-Hansa. In den Schriftstücken wird immer wieder auf die Bedeutung Norderneys als Stützpunkt eines Seeflugreiseverkehrs „Skandinavien - Westeuropa - Übersee“ hingewiesen.

Als Pluspunkte werden herausgestellt:

Norderney besitzt einen idealen kombinierten Land- und Wasserflugplatz, liegt nicht nur auf der ungefähren Mitte der Strecke, sondern auch in so unmittelbarer Nähe des Festlandes für Begriffe des Flugverkehrs, das hier bei Festlandsreisezielen der vorbestimmte Platz für den Flugzeugwechsel vom Wasser- zum Landflugzeug ist. In einem Faltblatt der Kurverwaltung wird die Frage gestellt: „Ist es verfrüht, die Frage aufzuwerfen, ob die Überseeflugzeuge von morgen ihren Hafen noch auf den Binnengewässern Hamburgs oder Bremen finden werden oder einen idealen Hafen im Schutz einer Insel aufsuchen wollen, der ihnen direkte Fortsetzung ihres Fluges und Flugzeugwechsel der Festlandspassagiere gestattet“.

Diesem Ziele sollte auch der von der Kurverwaltung im Verein mit dem Deutschen Luftfahrtverband e. V. Bremen veranstaltete Seeflugwettbewerb dienen. Alle Gedanken und Hoffnungen, welche Stadt und Kurverwaltung damit verbanden, sind aus dem nachfolgenden Werbeblatt, das an alle Gäste verteilt wurde, zu ersehen:

„Großer Deutscher Seeflugwettbewerb 1926 in Norderney.“

Der Wettbewerb, der vom Deutschen Luftfahrtverband e. V. Bremen veranstaltet wird, wird in der zweiten Hälfte Juli stattfinden und die neuesten Schöpfungen der gesamten deutschen Flugzeugindustrie am Start sehen.

An der Nordsee ist nur Norderney bei diesem größten deutschen und darüber hinaus auch international bedeutungsvollsten Seeflugwettbewerb Zwangsetappe und Übernachtungsstation.

Es bietet bei dem Wettbewerb dem Interessenten zwei bedeutende Vorzüge gegenüber anderen angeflogenen Plätzen. Hier handelt es sich einmal um wirkliche bewegte See, auf die die Flugzeuge niedergehen müssen.

Dann aber berührt der Wettbewerb Norderney gleich am ersten Tage, so daß also noch alle Flugzeuge hier zu sehen sein werden. Zum Zwecke der Brennstoffergänzung werden zunächst alle Teilnehmer landen und dann nach neuem Start über Juist-Borkum-Emden zur Übernachtung nach Norderney zurückkehren.

So bietet sich Gelegenheit gleich am ersten Tage die Flugzeuge bei mehrmaligem Wassern und Start, d. h. in vollem Betrieb, aber auch während der Ruhe in nächster Nähe zu beobachten.

Die offene Lage des Flughafens an der Nordsee wird infolge der dadurch gegebenen günstigen Voraussetzungen wahrscheinlich die Flugleitung veranlassen, hier auch die Startprüfungen am nächsten Tage durchzuführen. Unsere Gäste werden so einer Prüfung modernster Flugzeugtypen auf Herz und Nieren beiwohnen, wie sie sonst einem Laien nicht zugänglich sind.

Alles in allem reiche Möglichkeiten, einen umfassenden Überblick und Gesamteindruck von den Leistungen der deutschen Seeflugzeugindustrie zu geben. Wir sind sicher, daß dieses Zwischenspiel auf den schäumenden Wogen unvergeßliche Eindrücke an den Sommer 1926 zurücklassen wird."

Die „Badezeitung“ berichtete am 15. Juli 1926:

„Die diesjährige Saison-Sensation: Der große deutsche Seeflug-Wettbewerb.

Die am Morgen des 24. Juli in Warnemünde startenden 17 Wasserflugzeuge werden gegen 4 Uhr die Wendemarke in Norderney umfliegen und über Borkum-Emden ab 5 Uhr zur Übernachtung in Norderney eintreffen, wo am Sonntag ab 6 Uhr zum Weiterflug gestartet wird. Im Wettbewerb werden drei L. F. G., ein Caspar, drei Junkers, fünf Heinkel, zwei Dornier als einmotorige Maschinen, zwei zweimotorige Rohrbach und ein dreimotoriger Ernst Gerbrecht sich zur Prüfung stellen.

Nach Abschluß des Wettbewerbes erwies sich als beste Leistung das Flugzeug D 938, das die Strecke Norderney-Borkum-Emden hin und zurück in 51 Minuten flog. Ohne den geringsten Defekt konnten alle Flugzeuge den Seeflugwettbewerb beenden, der von Warnemünde - Kiel - Hamburg - Neuwerk - Bremerhaven - Wilhelmshaven - Wangerooge - Norderney - Borkum - Emden - Norderney - eine Gesamtstrecke von 946,3 km betrug.“

Zum Seeflugwettbewerb in Norderney äußerten sich zahlreiche internationale Stimmen. Über eine der bedeutendsten soll abschließend noch berichtet werden:

Je mehr sich das Problem der transatlantischen Flugverbindung der Verwirklichung nähert, desto interessanter wird die Frage nach dem Ausgangspunkt, nach dem ersten deutschen Uebersee-Flughafen. Zunächst denkt man an Hamburg oder Bremen. Aber nur bei Cuxhaven oder Bremerhaven ist die genügende Breite des Stromes vorhanden, um neben dem für Start und Landung erforderlichen Raum für die Uebersee-Flugzeuge den Verkehr der dadurch bedingten Anschlußlinien aufzunehmen. Der Schiffsverkehr unserer beiden größten Häfen bleibt trotzdem ein sehr schweres Hindernis für Einrichtung des Ueberseereiseluftverkehr, das ganz außerordentlich verstärkt wird einmal durch die doppelte Strömung (Flußebbe und Flut) sodann durch die nach Nordwesten, als der Sturm und See zugekehrten Lage der Flußmündungen.

Entscheidender fast sind andere Bedenken.

In dem Artikel „Weltflughafen Norderney“ von Dr. Kürschner-Berlin im „Neuen Wiener Journal“ vom 17. 7. heißt es:

„Wo werden diese Flugzeuge landen? In Hamburg ebensowenig wie in Bremen; in Cuxhaven mit nicht geringeren Schwierigkeiten als in Bremerhaven. Dazu ist die Strömung in der Elbe- bzw. in der Wesermündung viel zu gewaltig. Ein bequemes Niedergehen der Flugboote auf dem Wasserspiegel ist nur im Schutze der friesischen Inseln und an wenigen dem Wattenmeer benachbarten Plätzen möglich. Doch selbst von diesen wenigen Plätzen scheiden einige bei näherer Betrachtung aus. Sylt liegt für den Anschluß nach Mitteleuropa zu nördlich. Dasselbe trifft auf Amrum und Föhr zu. Andererseits verfügen Wangerooge, Langeoog, Baltrum und Spiekeroog nicht über jene Bahnverbindungen mit Hamburg, Bremen, Emden, dem Rheinland und Mitteldeutschland,

welche Norderney in Norddeich besitzt.'

Noch wichtiger als die Bahnverbindungen sind die Möglichkeiten der Flugzeuganschlüsse.

Begünstigt durch seine Lage und seinen idealen kombinierten Land- und Wasserflugplatz ist Norderney seit langem schon nicht nur Flugverkehrsmittelpunkt des Seebäderdienstes von Hamburg, Bremen, Hannover, Dortmund, Essen mit Anschluß von Berlin, Leipzig, München und Frankfurt, sondern auch zum Flugstützpunkt im internationalen Nordseeflugreisedienst bestimmt. Die Lufthansa denkt daran, es als Landeplatz der Seeflugstrecke Travemünde - Norderney - Hüll, die schwedische Aero Transport und die Imperial Airways es als einzige Zwischenlandung auf der Strecke Gothenburg - Norderney - Harwich zu benutzen und die jetzt eingerichtete Linie Essen - Norderney drängt nach ihrer natürlichen Fortsetzung Norderney - Oslo. Der Luftreisende will sein Reiseziel im Flugzeug erreichen und dieses Reiseziel ist keineswegs nur Deutschland.

Norderney besitzt nun heute schon Anschluß nach allen Flughäfen Mitteldeutschlands, darüber hinaus ist es durch die im Entstehen begriffenen Seelinien Umschlagplatz und Knotenpunkt der kürzesten Verbindungen zwischen Skandinavien - England, Skandinavien - Industriegebiet, Deutschland - (Hamburg) - England.

Der Sinn des Luftreiseverkehrs verlangt die Luftlinie. Eine Abgehen von Norderney bedingt den Verzicht auf diese Anschlüsse für den Ueberseeverkehr, da diese Linien nie über Bremerhaven oder Cuxhaven gehen werden. Anschlüsse in Hamburg und Bremen müßten außerdem durch besonderen Zubringerdienst erreicht werden, was ebenso gut von Norderney aus erfolgen kann.

Was aber Norderney am meisten vor allen anderen Plätzen voraus hat, sind seine Hallen und Anlagen, sein idealer kombinierter Land- und Wasserflugzeugplatz. Alles das muß an anderer Stelle erst mit ungeheuren Mitteln geschaffen werden. In Norderney ist alles vorhanden, um heute mit dem Flugverkehr nach Übersee beginnen zu können, es wartet nur darauf daß die ersten Ueberseeflugzeuge aus den Konstruktionswerkstätten zum Start eintreffen.

Ein Auftakt, eine Probe im Kleinen zu dieser neuen Entwicklung Norderneys war der Seeflug-Wettbewerb 1926".

Einen besonderen Anstoß erhielt der Flughafen 1926 dadurch, daß die Entente auf die Flughallen verzichtete. Nunmehr in den Besitz des Deutschen Reiches übergegangen, wurde die Stätte des Verfalls wieder aufgebaut.

Jetzt durften wieder Flugzeuge ohne Beschränkung der Flugstrecke und Motorenstärke gebaut werden. Für die vergrößerten Flugzeuge wurde der Landflugplatz zu klein. 1927 wurden die Dünengärten, welche an der Westseite in den Platz hineinragten, bis zur Platzhöhe mit Schlick aufgefüllt. Da der Flugplatz in der Hauptwindrichtung nur 340 m breit war und für den Bäderverkehr die großen Focke-Wulf-Möven eingesetzt wurden, wurde bei der Verlegung der Hafenstraße der Landeplatz in einer Rollbahnlänge von 600 m verlängert. Dabei mußte die Rennplatztribüne verlegt werden.



Start zum Ozeanflug mit der D-1230. Hier das Junkers - Flugzeug an einer Weststrandbühne.

Einen Höhepunkt auf dem Wege zum weiteren Ausbau des Transozeanfluges war der Start der Junkers D 1230 am 5. Oktober von Norderney aus. Das Ganzmetallflugzeug mit den 3 Motoren L 5 von je 230 PS war in Dessau gebaut und in Malmö auf Schwimmer gesetzt. Es startete um 16.46 Uhr und landete in erster Etappe um 17.30 Uhr im Marineflughafen Schellingwoude bei Am-

sterdam, um dort vollzutanken und Postsäcke für Amerika mitzunehmen. Der Unternehmer des Fluges war Junkers.

An Bord befanden sich die Piloten Loose und Starke (als Kriegsfieger bekannt), der Bordmonteur Fritzler und der Bordfunker Loewe. Sie standen im Dienste der „SEVERA“, die bereits mehrere Flugzeuge von den Junkers-Werken erhalten hatte. Als Fluggast nahm die österreichische Schauspielerin Lilly Dillenz, Gattin eines Wiener Architekten, teil. Sie war die Tochter des bekannten Kunstmalers Hollischer.

Junkers hatte die Piloten angewiesen, die Durchführung des Fluges keineswegs zu überstürzen, da es sich nicht um einen Rekordflug handele, sondern um den ersten Versuch, die Möglichkeiten eines Flugreiseverkehrs über den Ozean zu ergründen und die Sicherheit des Fluges zu beweisen. Der Flug führte - meistens in 500 m Höhe - in 14 Stunden nach Vigo, Azoren (Horta-Bai) und von dort nach dem New Yorker Flughafen Harbour Grace.

Für den Seeflughafen Norderney hat dieser Flug, wie viele Zeitungen berichteten, den Beweis glänzender Eignung selbst bei ungünstigster Wetterlage erbracht. Für den Seeflugbetrieb waren bisher nur die sog. Ablaufbahnen vorhanden, d. h. 10 m breite, etwa 200 m lange Zementstreifen.

Die Seeflugzeuge wurden im Wasser mit ihren Schwimmern auf niedrige Wagen gesetzt, wobei etwa 12 Mann, durch Gummihosen geschützt, ins Wasser mußten. Das Flugzeug wurde dann durch einen Motortrecker in die Halle gezogen. Diesem Mangel wurde 1928 durch den Bau eines Kranes abgeholfen. Er hatte eine Tragfähigkeit von 15 t und stand auf einem Betonpfeiler im Fahrwasser. Durch eine Holzbrücke war der Pfeiler mit dem Ufer verbunden. Mit diesem Kran wurden die Flugzeuge aus dem Wasser gezogen bzw. hineingesetzt.

Eine besondere Bedeutung gewann der Flugplatz in dem strengen Grippe-Winter 1928/ 29 für die Versorgung der Inselbevölkerung mit Medikamenten, Mehl, Hefe, Butter, Fleisch, Post u. a. m. Auch in dringenden Fällen konnten Fluggäste befördert werden.

Seit Norderney 1925 im Seeäerreiseverkehr der Deutschen Lufthansa mit steigendem Reiseverkehr angeflogen, der Flugplatz sowohl für Land- als auch für Seeflugzeuge zweckentsprechend verbessert und ein repräsentatives Flughafenrestaurant erteilt wurde, konnten jetzt auch größere Maschinen unsere Insel anfliegen.

In den 30er Jahren wurde Norderney nunmehr mit feinem Flugplan täglich auf tollenden Strecken angeflogen: Berlin - Hamburg - Norderney, Wien - Chemnitz - Leipzig - Braunschweig - Hannover - Bremen - Norderney, Dortmund - Münster - Osnabrück - Emden - Norderney, Essen - Norderney, Bremen - Norderney und Hannover - Norderney.

In der Emdener Zeitung erschien am 16. 12. 1932 folgender Artikel:

.....

Die Ergebnisse des diesjährigen Sommerluftreise-Verkehrs haben gezeigt, daß die während der Hauptreisezeit durchgeführte Luftverkehrsverbindung mit zu den am meisten genutzten Luftreiselinien der Deutschen Lufthansa gehört.

Obwohl in diesem Jahr erstmalig Großflugzeuge im täglichen Verkehr eingesetzt wurden, war die Nachfrage nach dieser besonders gut eingebürgerten Bäderstrecke nicht nur zum Wochenende so stark, daß die Platzbelegung durch die Reisebüros tage- und wochenlang vor dem beabsichtigten Fluge bei der Flugleitung der Deutschen Lufthansa auf dem Flughafen veranlaßt werden mußte.

Diese günstigen Ergebnisse lassen die berechtigte Hoffnung zu, daß auch während des nächsten Jahres sich die nach Norderney führende Luftreiselinie des gleichen starken Zuspruchs erfreuen wird, zumal außer den Schönheiten und Bequemlichkeiten, die eine Luftreise gerade während des starken Reiseverkehrs in den Sommermonaten bietet, für den Flug selbst nur etwa eine Stunde benötigt wird."

Nun schaltete sich auch noch die Kurverwaltung in den Luftreiseverkehr ein. Als erstes Nordseebad führte sie in Zusammenarbeit mit den mitteleuropäischen Reisebüros Wochenendhefte ein, die dem

Inhaber alle Mühen für Unterkunft, Verpflegung, Kurkarte und Strandkorb sowie Bäder abnehmen. Diese Hefte: Gruppe I = RM 18,50, Gruppe II = RM 11,90 und Gruppe III = RM 9,75 waren bis Donnerstags in Bremen, Berlin, Hannover und im Industriegebiet erhältlich, in den gleichen Reisebüros, in denen man auch die Flug- und Eisenbahnkarten haben konnte. Hier waren auch Rückfahrkarten erhältlich. Ein besonderes Wochenend-Flugzeug Bremen - Norderney der Norddeutschen Luftverkehrs A. G. flog um 17.30 Uhr ab Bremen und traf um 19.00 Uhr in Norderney ein, Rückflug montags 7.30 Uhr ab Norderney, Ankunft in Bremen 8.45 Uhr.

Da die Niedersächsische Luftverkehrs A. G. Hannover erstmalig eine direkte Verbindung Norderney - Hannover einrichtete, entwickelte sich Norderney zum Zentrum des Nordseebäder-Luftreisedienstes im Bereich des Wochenendverkehrs für ganz Nord- und Mitteldeutschland. In den Jahren 1926 - 1936 wurden die nachfolgend aufgeführten Flugbewegungen registriert: 1926 - 1325 Flugbewegungen, 1928 - 2285, 1930 - 1529, 1932 - 2105, 1934 - 2382 und 1936 - 3679.

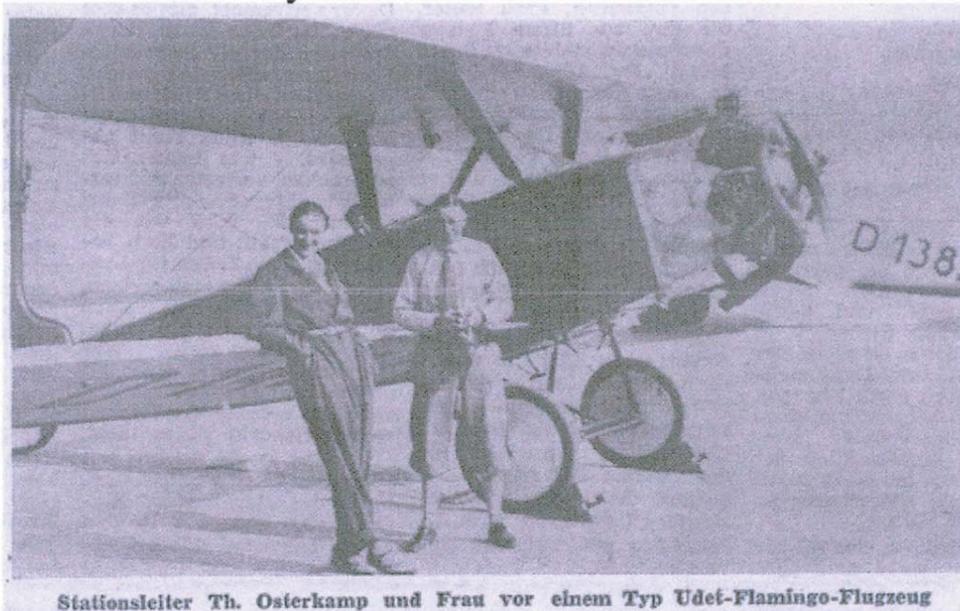


Kunstflugtag 1933 mit Teigeler (auf dem rechten Flugzeug lesbar) mit Raab-Katzenstein-Maschine



Fieseler am Kunstflugtag 1930 mit Raab Katzenstein Flugzeug

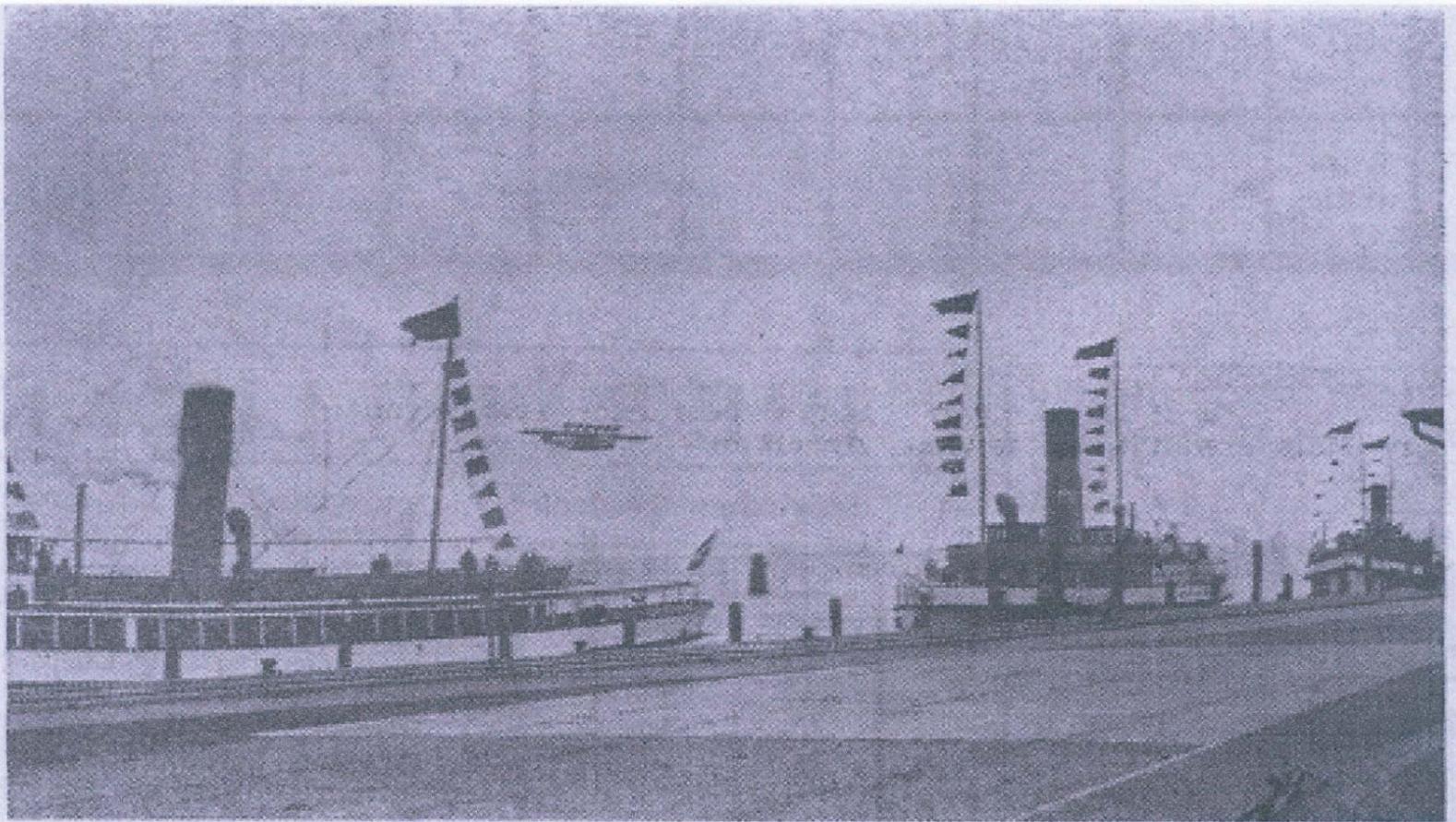
Unvergessen sind auch die Kunstflüge, welche die Fliegerasse Udet und Fieseler 1930 durchführten. Um die Entwicklung Norderneys als Basis des Bäderluftreiseverkehrs hat sich der Korvettenkapitän a. D. Emil Witte sehr verdient gemacht, er wurde 1931 durch Dr. Pasewaldt von der Luftdienste GmbH Berlin abgelöst. Seit dem 12. Juli 1933 wurde Theodor Osterkamp Leiter des Land- und Wasserflughafens Norderney.



Stationsleiter Th. Osterkamp und Frau vor einem Typ Udet-Flamingo-Flugzeug

Bereits in den 20er Jahren erkannte man die Notwendigkeit, sogenannte Großraumflugzeuge für lange Strecken zu bauen. Diese waren speziell für den Personenreiseverkehr zwischen den Kontinenten vorgesehen. In den vorangegangenen Kapiteln wurde aufgezeigt, mit welcher Aktivität sich Norderney - dank seiner günstigen Lage - mit seinen Riesenhallen und modernen technischen Einrichtungen als Stützpunkt und Basis für den Überseereiseverkehr einzuschalten versuchte.

Schon im Oktober 1925 landete der Dornier-Superwal auf dem Inselflugplatz. Zwei Jahre später startete die dreimotorige Junkers G 24 mit Loose, Starke, Loewe und Lilli Dillenz zum Flug nach Amerika, den sie leider wegen Motorschadens in Höhe der Azoren aufgeben mußten.



Die „Frisia“-Flotte hat zu Ehren des Do X (im Hintergrund fliegend) über die Toppen geflaggt; vorne links ist deutlich die Begrüßungs-Sirenen-Betätigung auf der alten „Frisia III“ zu erkennen

In den 20er und 30er Jahren waren die schwimmenden Flugboote mit ihren tollkühnen Männern häufig die ersten, die größten und die schnellsten Pioniere, die dem Fortschritt eine Gasse bahnten, schrieb die Welt am Sonntag. Flugboote waren es, die neue Erdteile erschlossen (Amundsen flog damit zum Nordpol), die Ozeane überquerten (1924 der Italiener Locatelli, 1930 Wolfgang von Gronau), die bei spektakulären Rettungsaktionen eingesetzt waren (bei der Suche nach dem italienischen Luftschiff „Italia“), die den Postverkehr zwischen den Kontinenten beschleunigten (als „Katapultflugboote“ auf der „Europa“ und der „Bremen“), die den Transozean-Flugdienst ermöglichten, z. B. die dreideckige Do X, dessen Besatzung noch „Seefahrtsbücher hatte! Die Erfahrungen aus dem Bau von 28 verschiedenen Flugzeugtypen bildete für Claude Dornier die Grundlage für die Planung zum Flugschiff Do X, das bei Altenrhein am Bodensee (Schweiz) in ca. 240 000 Arbeitsstunden im Juli 1929 fertiggestellt war. Nach mehreren Probeflügen wurde das Flugboot auf 12 wassergekühlte Curtiss Conqueror-Triebwerke mit je 640 PS, insgesamt 7680 PS, umgerüstet. Die Do X war aus Leichtmetall und Stahl als halbfreitragender Eindecker mit drei Decks gebaut.



**DO- X der Dornier-Werke am 01.05.1934 in Köln am Rhein.
Das erste Großraum-Flugboot**

Im Oberdeck lagen Führer- und Navigationsraum, Maschinenzentrale und Funkraum, im Hauptdeck die Passagierräume, luxuriös für 66 Reisegäste ausgestattet und im Unterdeck konnten 23,3 t. Treibstoff und Vorrat lagern. Die Reisegeschwindigkeit betrug 210 km/h. Der erste Flug im Sommer 1929 wurde mit 170 Passagieren durchgeführt - fast zwei Jahrzehnte der absolute Rekord als Großraumflugzeug.

Vom 6. bis 8. August 1932 wasserte die Do X vor Norderney, nachdem es von einem aufsehenerregenden Europa- und Weltflug zurückkehrte. Sicherlich ist manchem Insulaner heute noch in Erinnerung, wie euphorisch damals die Stimmung beim Eintreffen der Do X war. Von hier aus unternahm das Flugboot gewissermaßen zum Abschied den Rückflug über Nord-, Mittel- und Süddeutschland nach ihrem Heimathafen Altenrhein. Nach einem kleinen Rundflug über Süddeutschland wurde sie dann endgültig außer Dienst gestellt. Fortan bildete sie das Glanzstück des einstigen Deutschen Luftfahrtmuseums am Lehrter Bahnhof Berlin.

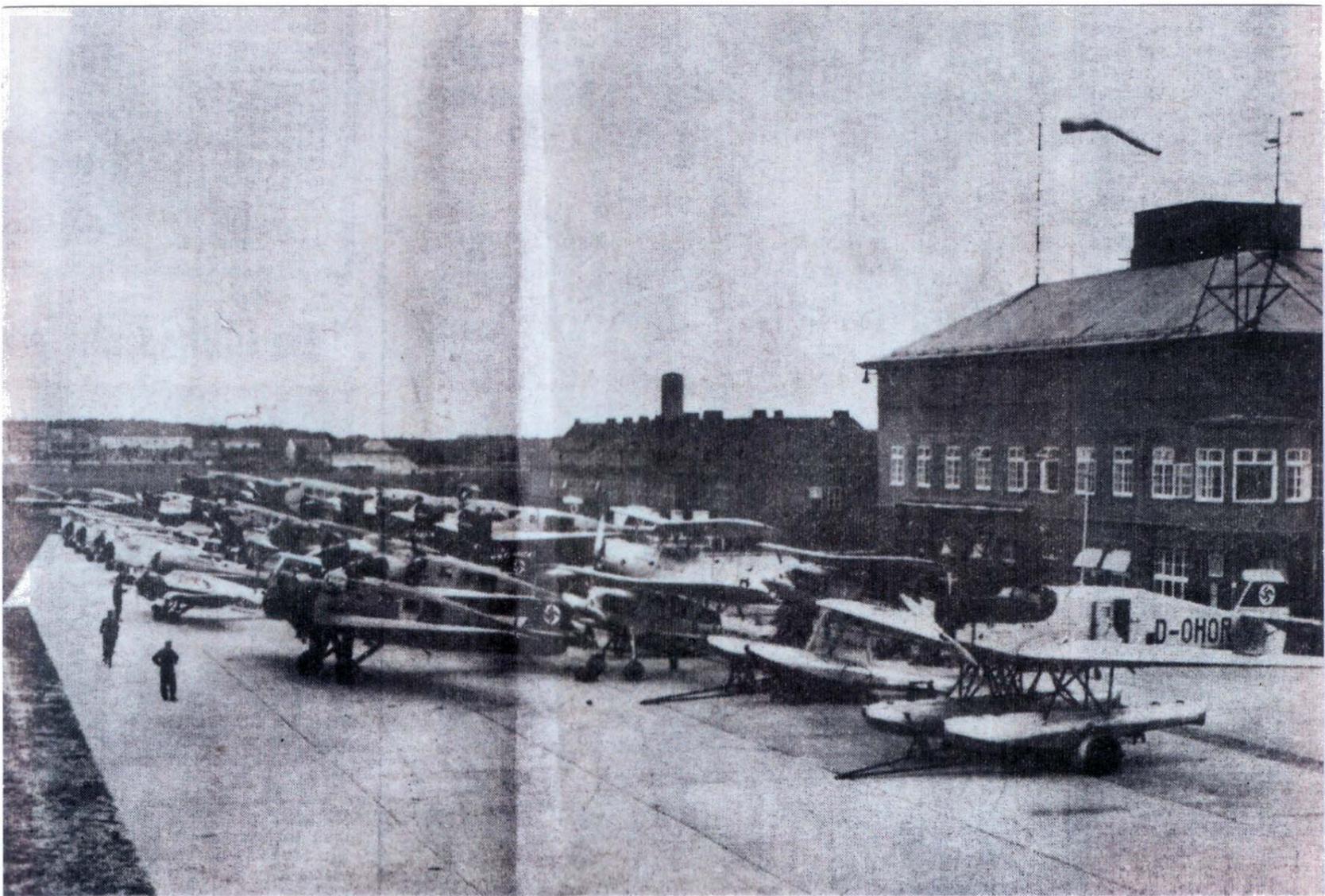
Der aufsehenerregende Flug über vier Kontinente, die superbequeme Art der Passagierbeförderung, mit der ein Luftfahrzeug erstmalig mit dem Komfort eines Ozeanliners konkurrierte, konnte jedoch nicht über die Folgen der sich immer stärker ausbreitenden Weltwirtschaftskrise hinwegtäuschen. Nachbauten wurden nicht bestellt: Lediglich Mussolini ließ sich zwei noch etwas schwerere Maschinen bauen, mit denen im Geschwaderflug Luftmarschall Balbo eine vielbeachtete Atlantiküberquerung unternahm.



**Die
Seeflugstation
Norderney mit
Restaurant und
Geschäftsräumen
der Lufthansa (in
den 30.Jahren)**

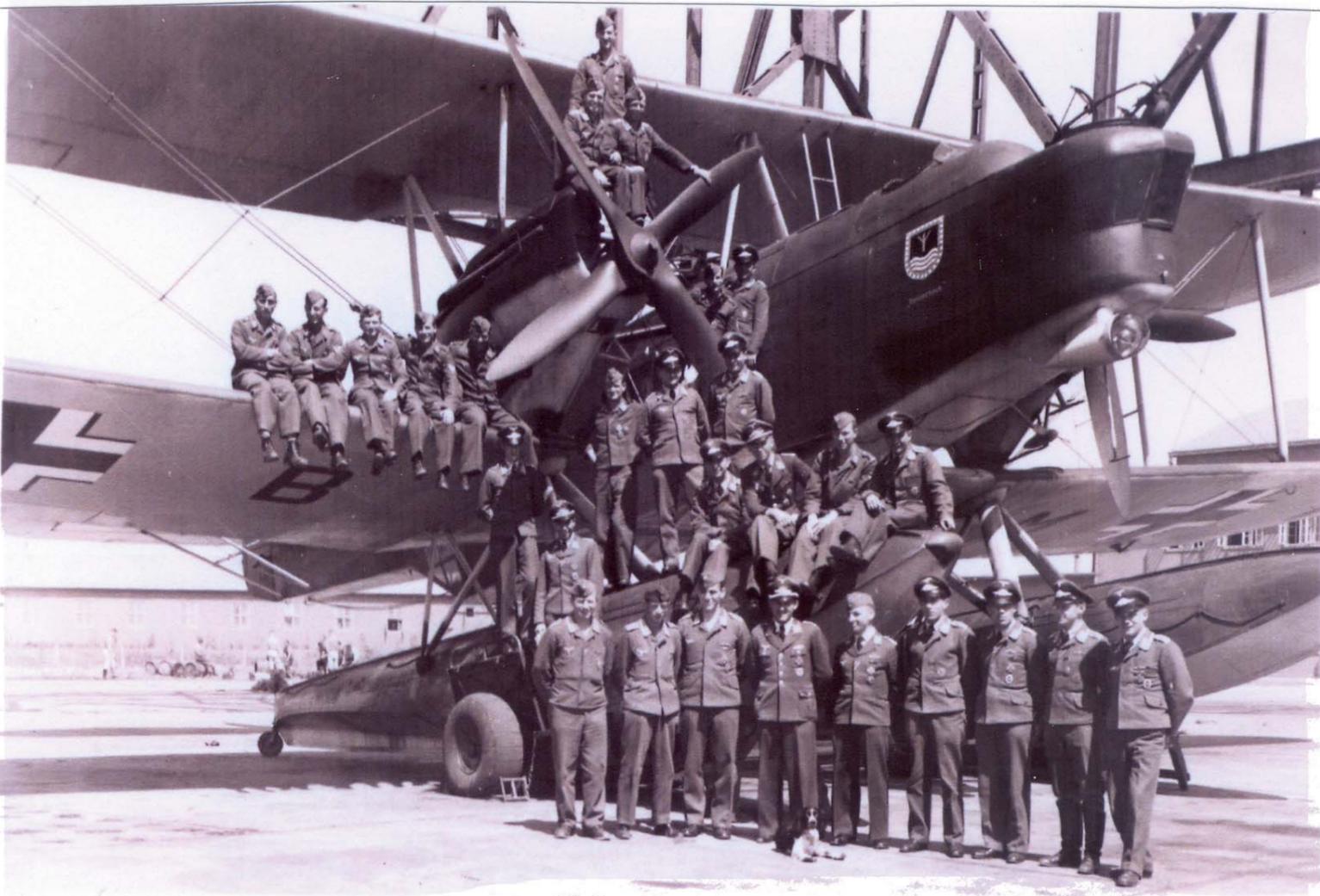
Diese Flüge sollten aber lediglich den repräsentativen Machtdemonstrationen zur Erweiterung des nordafrikanischen Imperiums dienen. Wenn die Do X auch nur wenige Jahre flog, so bewies sie zukunftsweisende Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit. Sie trug damit entscheidend dazu bei, den internationalen Luftreiseverkehr von heute vorzubereiten. Nach Ansicht von Experten könnte das Flugboot für gewisse Aufgaben wieder eine zunehmende Bedeutung haben. Eine kürzlich durchgeführte Analyse des Flugboot-Marktes, die Absatzchancen für etwa 150 Maschinen vom Typ Do 24/72 einräumt, ergab hervorragende Eignung für Seenotrettung, zur Küstenbewachung, zur U-Boot-Bekämpfung, aber auch als „Wasserbomber“ zur Waldbrandbekämpfung und als Transporter in flugplatzlosen Regionen Südamerikas, Kanadas und Asiens. Der weltweite Bestand an etwa 800 Flugbooten ist meist hoffnungslos überaltert.

Noch heute denken die Flugschiffbauer in gewaltigen Dimensionen: Claudius Dornier, Sohn des Do X-Konstrukteurs, regte kürzlich den Bau von fliegenden Frachtschiffen der 1000-to-Klasse an. Die Russen sollen den Bau eines Riesenflugbootes für 2000 Passagiere begonnen haben. In jüngster Zeit wurden in Japan und Kanada neue Groß-Flugboote gebaut und auch die USA zeigen gesteigertes Interesse an der Entwicklung großer Wasserflugzeuge. So hat die vor über 40 Jahren vor Norderney wassernde und erfolgreich geflogene Do X eine weit ihrer Zeit vorausseilende zukunftsweisende Entwicklung gehabt.



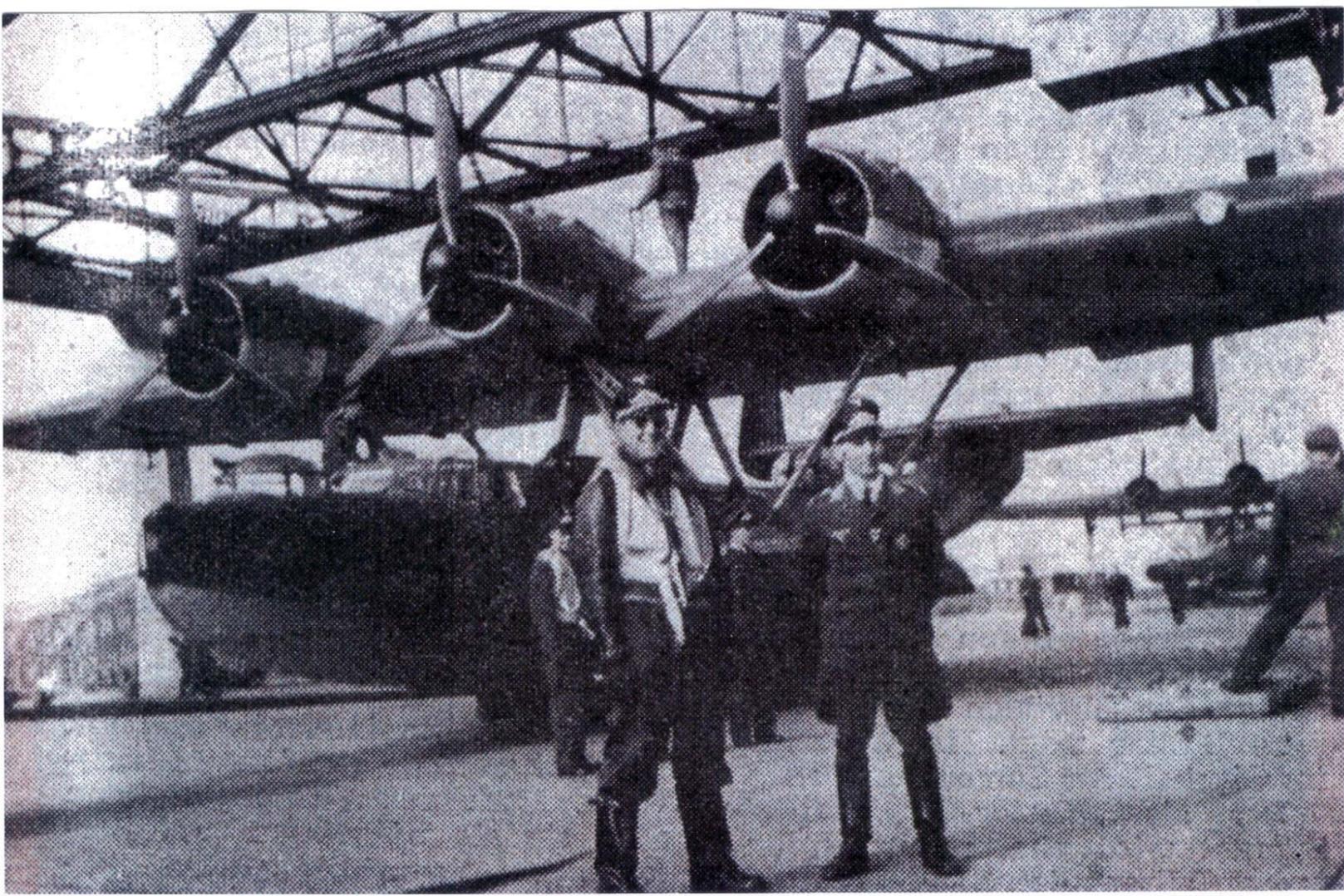
**Der
Luftdienst
GmbH zieht
1937 um
nach Bad
Zwischenahn
/Oldenburg**

Am 1. April 1934 übernahm das Deutsche Reich, Luftamt Kiel, wieder die Seeflugstation und den Landeflugplatz. 1936 wurde der Flugplatz Norderney zum Militärflughafen erklärt und als öffentlicher Flugplatz aufgehoben. Der Flugplatz wurde aber noch als Sonderflughafen zugelassen und der Seebäderreiseverkehr bis zum Jahre 1939 aufrecht erhalten. Das Flughafen-Restaurant, stets gern und stark besucht, wurde der Flughafen GmbH bis zum 31. März 1952 zum Nutzungsrecht überlassen. Norderney wurde mit der Ju 52 und W 32 angefliegen.



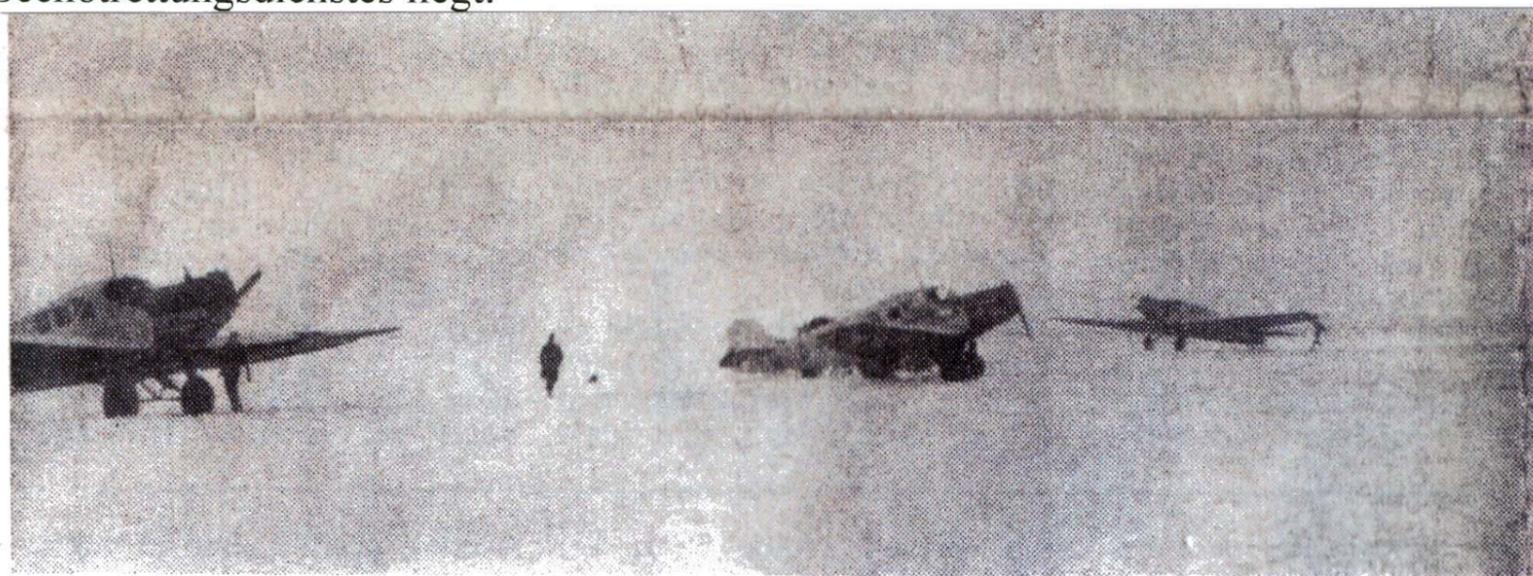
**Die
fliegenden
Besatzungen
der 4. Seenot
- Staffel mit
einer HE 59
nach der
Umrüstung
Ende 1940-
1941 vor der
großen Halle
am Hafen.**

Im zweiten Weltkrieg diente der Flughafen kurzfristig als Abflugbasis der Heinkel 59 (Doppeldecker-Schwimmerflugzeuge), die magnetische Minen in die Themse legten. Doch diese Flugzeuge hatten sich als zu schwerfällig und langsam erwiesen, eine leichte Beute der feindlichen Jagdflieger. So sank Norderney als militärischer Stützpunkt zur Bedeutungslosigkeit herab, zum Glück für die Insel und ihrer Bevölkerung.



**Karl Born
und Wilhelm
Holtkamp vor
einem
Einsatz zum
Bergungsflug
unter dem
großen Kran
mit der Do 24
nach
Umrüstung
auf Tarnfarbe
Ende 1940**

Dagegen wurde die Insel zum Ausgangspunkt des fliegenden Seenotrettungsdienstes, der von Karl Born, damals Seeflugzeugführer, aufgebaut wurde. Er erhielt im Sommer 1939 vom Luftdienstverband den Auftrag, die Heinkel He 59 auf eine Verwendung im Seenotdienst zu erproben. Darauf stellte er in Bad Zwischenahn das I. Seenotflugkommando mit zwei „He 59“ und den dazugehörenden fliegenden und Sanitäts-Personal auf, das kurze Zeit später in Norderney stationiert wurde. Die Flugzeuge waren durch das weithin sichtbare Rote Kreuz gekennzeichnet, hatten mehrere Krankentragen übereinander sowie eine Sanitätsausrüstung für die Erste Hilfe an Bord. Im Herbst wurde das Kommando zu einer Seenotstaffel ausgebaut und erhielt die Dienstbezeichnung „4. Seenotstaffel Norderney“. Der spätere große Ausbau von drei Seenotrettungsgeschwadern mit zusammen zehn Flugbootstaffeln, eigenen Jagd- und Zerstörerstaffeln als Begleit-schutz sowie mehrere Schnellbootflotillen und Flugsicherungsschiffen für die gesamte Nord- und Ostsee wurde von Norderney aus aufgebaut. Die mutigen Taten dieser Seenotrettungsmänner, die Freund oder Feind in oft schwerster Not halfen und später auch im Rahmen der Flüchtlingstransporte größte Verdienste erwarben, sind im großen und ganzen im Stillen geblieben, wie es im Wesen des auf Nächstenliebe aufgebauten Seenotrettungsdienstes liegt.



**Die drei
Flugzeuge v.l.
Typ He 57 und
He 59, die als
Luftbrücke nach
Hage die
Inselbevölkerung
im Eiswinter
versorgte.**

Wir Norderneyer vergessen die Hilfe nicht, mit der Born mit seiner Luftbrücke nach Hage in den Eiswintern die Bevölkerung mit allen Lebensnotwendigen versorgte.

Nach Beendigung des 2. Weltkrieges erfolgte durch die Militärregierung der Abbruch der Flughallen und des großen Kran-Auslegers, Zerstörung der Ablaufbahnen und der Betonflächen, Demontage des Wasserflugzeugkranes und der Werfthalle östlich der Hafenstraße. Das Rollfeld wurde an den Gartenbauverein Norderney verpachtet als landwirtschaftliche Fläche und zur Benutzung als Weideland.

„Reisewege nach Norderney – einst und jetzt“

Eine rückschauende, vergleichende Dokumentation von Dr. Hermann Soeke Bakker



Die Seeflugstation Norderney mit Restaurant und Geschäftsräumen der Lufthansa (in den 30. Jahren)

Nördseebad Norderney – Flughafen

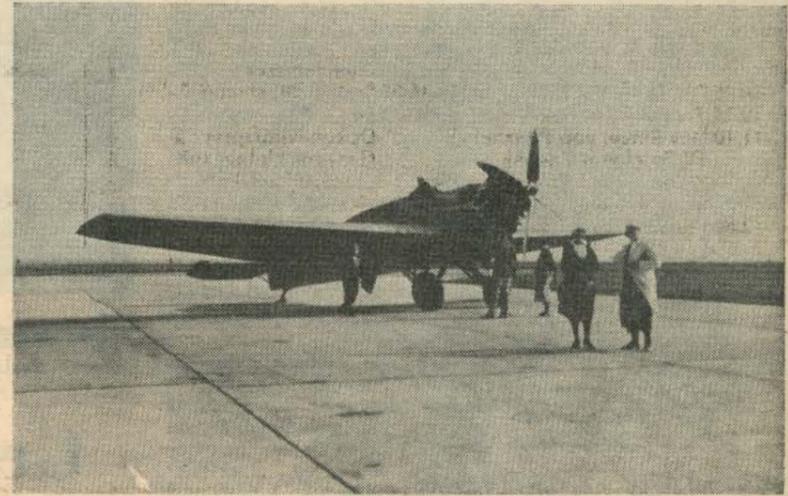
(20. Forts.)

Am 1. April 1934 übernahm das Deutsche Reich, Luftamt Kiel, wieder die Seeflugstation und den Landeflugplatz. 1936 wurde der Flugplatz Norderney zum Militärflughafen erklärt und als öffentlicher Flugplatz aufgehoben. Der Flugplatz wurde aber noch als Sonderflughafen zugelassen und der Seebäderreiseverkehr bis zum Jahre 1939 aufrecht erhalten. Das Flughafen-Restaurant, stets gern und stark besucht, wurde der Flughafen GmbH bis zum 31. März 1952 zum Nutzungsrecht überlassen. Norderney wurde mit der Ju 52 und W 32 angefliegen. Im zweiten Weltkrieg diente der Flughafen kurzfristig als Abflugbasis der Heinkel 59 (Doppeldecker-Schwimmerflugzeuge), die magnetische Minen in die Themse legten. Doch diese Flugzeuge hatten sich als zu schwerfällig und langsam erwiesen, eine leichte Beute der feindlichen Jagdflieger. So sank Norderney als militärischer Stützpunkt zur Bedeutungslosigkeit herab, zum Glück für die Insel und ihrer Bevölkerung.

Dagegen wurde die Insel zum Ausgangspunkt des fliegenden Seenotrettungsdienstes, der von Karl Born, damals Seeflugzeugführer, aufgebaut wurde. Er erhielt im Sommer 1939 vom Luftdienstverband I den Auftrag, die Heinkel He 59 auf eine Verwendung im Seenotdienst zu erproben. Darauf stellte er in Bad Zwischenahn das I. Seenotflugkommando mit zwei „He 59“ und den dazugehörigen fliegenden und Sanitäts-Personal auf, das weithin sichtbare Rote Kreuz gekennzeichnet, hatten mehrere Krankenträger übereinander sowie eine Sanitätsausrüstung für die Erste Hilfe an Bord. Im Herbst wurde das Kommando zu einer Seenotstaffel ausgebaut und erhielt die Dienstbezeichnung „4. Seenotstaffel Norderney“. Der spätere große Ausbau von drei Seenotrettungsgeschwadern mit zusammen zehn Flugbootstaffeln, eigenen Jagd- und Zerstörerstaffeln als Begleitschutz sowie mehrere Schnellbootflotillen und Flugsicherungs- und Ostsee wurde von Norderney aus aufgebaut. Die mutigen Taten dieser Seenotrettungsmänner, die Freund oder Feind in oft schwerster Not halfen und später auch im Rahmen der Flüchtlingstransporte größte Verdienste erwarben, sind im großen und ganzen im Stillen geblieben, wie es im Wesen des auf Nächstenliebe aufgebauten Seenotrettungsdienstes liegt. Wir Norderneyer vergessen die Hilfe nicht, mit der Born mit seiner Luftbrücke nach Hage in den Eiswintern die Bevölkerung mit allen Lebensnotwendigen versorgte. Nach Beendigung des 2. Weltkrieges erfolgte durch die Militärregierung der Abbruch der Flughallen und des großen Kran-Auslegers, Zerstörung der Ablaufbahnen und der Betonflächen, Demontage des Wasserflugzeugkranes und der Werfthalle östlich der Hafensstraße. Das Rollfeld wurde an den Gartenbauverein Norderney verpachtet als landwirtschaftliche Fläche und zur Benutzung als Weideland. (Fortsetzung folgt)



Ankunft der planmäßigen Linienflugzeuge (in den 30er Jahren)



Junkers W 32 mit Motor Siemens SH 20



Die drei Flugzeuge Typ He 57 und He 59, die als Luftbrücke nach Hage die Inselbevölkerung in Eiswintern versorgte



Ein Dornier-Großflugboot der Seenotrettungsstaffel Typ „Do 24“ beim Start vor Norderney

„Reisewege nach Norderney – einst und jetzt“

Ein Bericht von Dr. Hermann Soeke Bakker (Geschrieben im April 1975)

„Reisewege nach Norderney - einst und jetzt“

Ein rückschauende vergleichende Dokumentation von Dr Hermann Soeke Bakker

Eindrücke vom „fliegenden Seenotrettungsdienst“

(21. Forts.)

In Ergänzung der 20. Fortsetzung der Artikelserie „Reisewege nach Norderney - einst und jetzt“ veranschaulichen die heute veröffentlichten

Bilder die Entstehung, den Aufbau und die Bedeutung des „fliegenden Seenotrettungsdienstes“ für das gesamte Nord- und Ostseegebiet. Hierüber sowie über die mutigen Taten der beherzten

Männer dieses wichtigen Teils der Luftwaffe spricht unter Vorführung eines Dokumentarfilmes am Dienstag, dem 15. April 1975, im Kurhaus, 20 Uhr, der ehemalige Seeflugzeugführer, Nautiker und

Cap Hornier, Karl Born. Der Reinertrag ist zugunsten der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger bestimmt.

(Fortsetzung folgt)



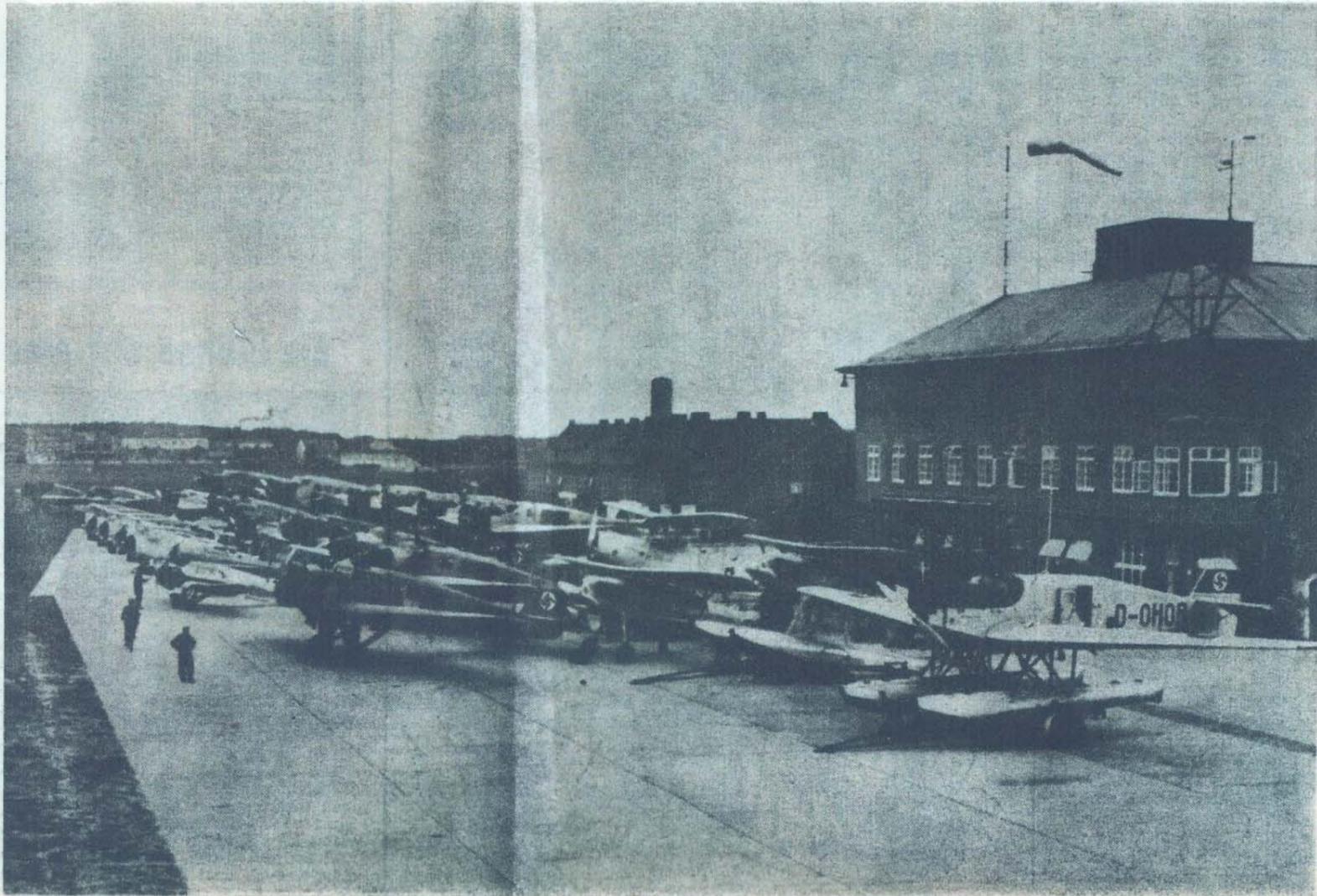
KARL BORN im Cockpit der Do 24



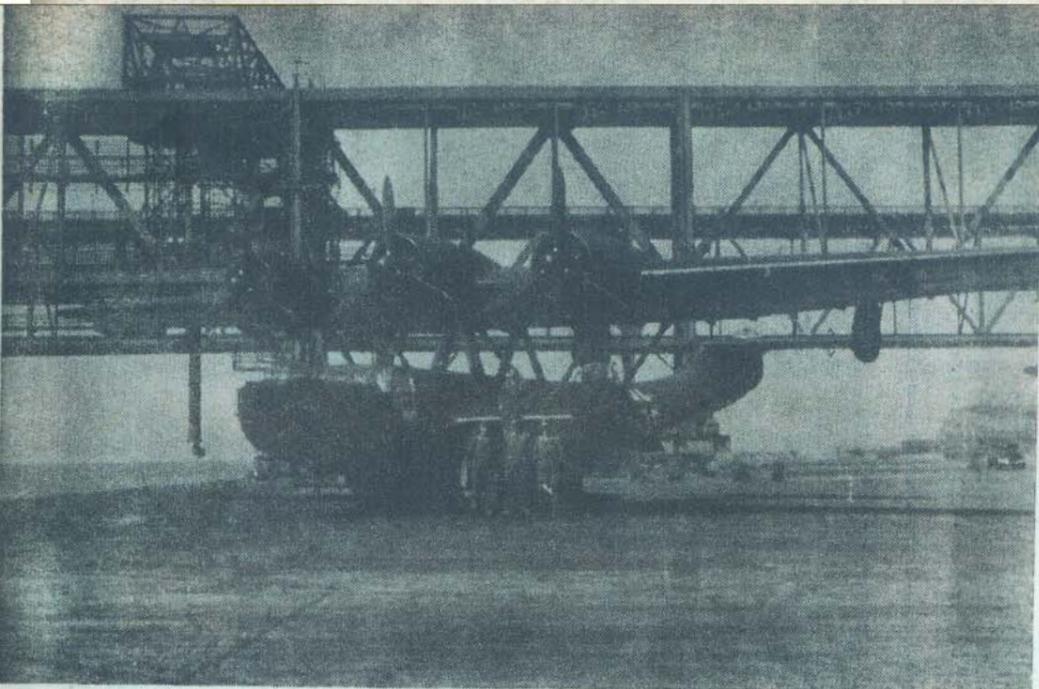
4. Seenotstaffel mit Ju 52 im Eisnotdienst Winter 1939/40 für Norderney



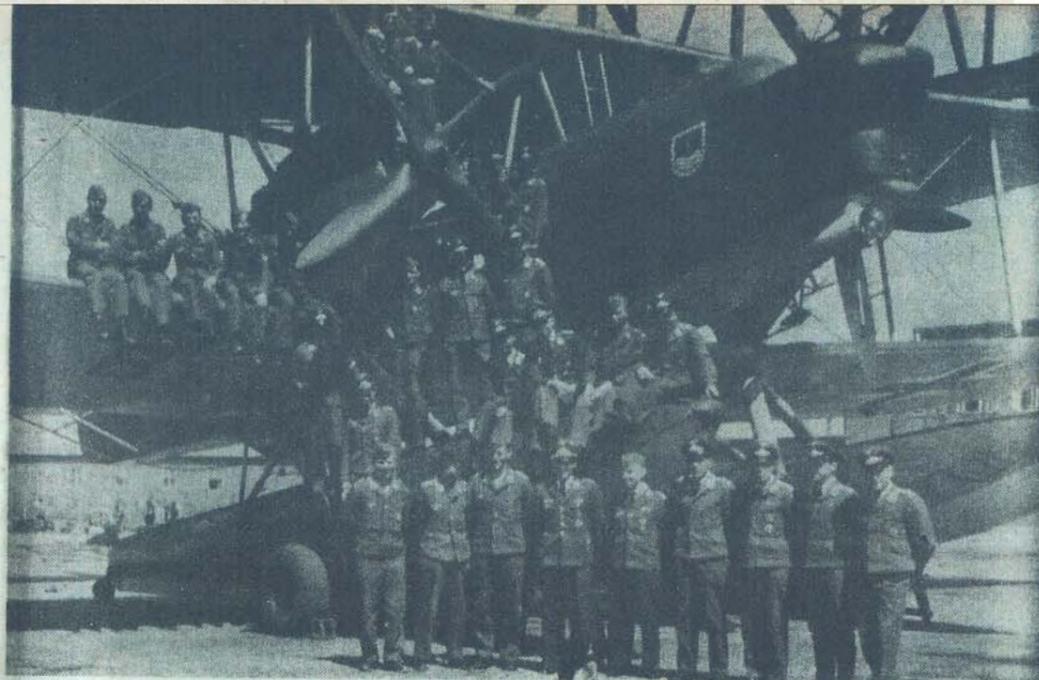
He 59 wird zum Einsatz vom Kran ins Wasser gesetzt (1940)



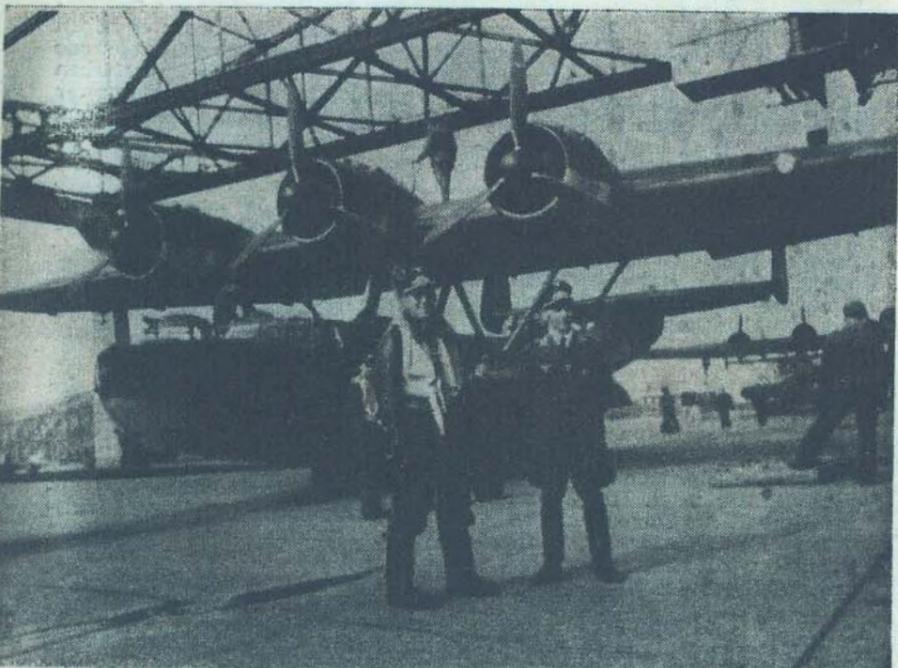
Die Luftdienst GmbH zieht 1937 um nach Bad Zwischenahn/Oldbg.



Die Do 24 „Padua“ und ihre Besatzung vor dem großen Kran Anfang 1941



Die fliegenden Besatzungen der 4. Seenotstaffel mit einer He 59 nach der Umrüstung Ende 1940 — Anfang 1941 vor der großen Halle am Hafen



Karl Born und Wilhelm Holtkamp vor einem Einsatz zum Bergungsflug unter dem großen Kran mit der Do 24 nach Umrüstung auf Tarnfarbe Ende 1940



Die erste vollständige von der 4. Seenotstaffel Norderney in der Nordsee gerettete englische Besatzung

So stand es am Mittwoch den: 08.08.2007
in der Norderneyer Badezeitung.

Heute vor 75 Jahren landete die DO X auf Norderney

Für den Transatlantikflug war Norderney einmal als Zwischenstation im Gespräch

Claude Dornier, Konstrukteur und Flugzeugfabrikant aus Friedrichshafen, erhält Mitte der 1920er-Jahre von der Reichswehr den Auftrag zum Entwurf und Bau eines Riesenflugschiffes. Finanziert aus verdeckten Geldquellen des Deutschen Reiches, entstehen in einer eigens errichteten Flugzeugfabrik auf neutralem Schweizer Boden in Altenrhein drei Flugschiffe des Typs DO-X. Der Erstflug der DO-X 1 am 12. Juli 1929 ist eine flugzeugtechnische Sensation.

Es ist der Beginn der weltweit Aufsehen erregenden Jahre des zu früh gestarteten ersten „Jumbo“: 12 Motoren sind nötig, um rund 40 Tonnen Flugschiff und 169 Passagiere vom Wasser in die Luft zu bekommen. Doch diese verbrauchen auf der Transozeanstrecke dermaßen viel Treibstoff, dass keine ökonomische Nutzlast zusätzlich befördert werden kann. Erprobung, Europa-, Welt- und Deutschlandflug der DO-X sind abenteuerliche Expeditionen im Spannungsfeld herausfordernder



Der Seeflughafen Norderney war 1932 und 1934 Ziel- und Startpunkt für den Weiterflug des seinerzeit größten Flugzeuges, welches eigentlich für einen regulären Transatlantikflug eingesetzt werden sollte. Es erwies sich allerdings als nicht wirtschaftlich. Es war zu schwer und verbrauchte infolgedessen zu viel Sprit, was letztlich die Zuladungsmöglichkeit an Passagieren einschränkte

Technik.

In chronologischer Form ist das „aktive“ und spätere Museumsleben der DO-X vom ersten Entwurfsstrich über den unvergessenen Deutschlandflug vor 75 Jahren, im Sommer und Herbst 1932, bis zur Vernichtung bei

einem Bombenangriff 1944 in Berlin akribisch von Jörg-M. Hormann recherchiert worden und jetzt als Buch „Flugschiff DO-X - Die Chronik“ im Verlag Delius Klasing erschienen.

Neben Forschungen in den Archiven der ehemaligen

Dornier GmbH und der Lufthansa bzw. in den Akten damaliger Reichsbehörden konnten Nachlässe von Besatzungsmitgliedern der DO-X erschlossen werden. Viele neu entdeckte Fotos ergänzen die Chronologie mit bemerkenswerten Abbildungen.

Der Autor arbeitet auch an der Vorbereitung einer Ausstellung über die norddeutsche Fluggeschichte mit, die knapp drei Wochen im Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte in Oldenburg gezeigt wird.

Fortsetzung auf Seite 5!

Fortsetzung nächste Seite.

Heute vor 75 Jahren landete die DO X auf Norderney

Für den Transatlantikflug war Norderney einmal als Zwischenstation im Gespräch

Fortsetzung von Seite 1:

Das Motto lautet: „Von Zeppelin bis Airbus -Luftfahrt in Nordwestdeutschland im 20. Jahrhundert (ab 1927). Die Ausstellung geht vom 26. August bis zum 18. November 2007.“

In Nordwestdeutschland wurden und werden wichtige Kapitel deutscher Luftfahrtgeschichte geschrieben und der Norderneyer Seeflughafen spielte dabei eine besondere Rolle. In einer Sonderausstellung zeigt das Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte Oldenburg eine Luftfahrtausstellung besonderer Art: Sie gibt erstmals seit 1927 einen Überblick über die Entwicklung der Kulturgeschichte der Luftfahrt in Nordwestdeutschland im 20. Jahrhundert.

Teile dieser Ausstellung zum Thema Flugeschichte im Nordwesten sollen später im Emdener Landesmuseum gezeigt werden. Im Herbst des kommenden Jahres wird wiederum der Teil, der die DO X betrifft, in einer Sonderausstellung im Norderneyer Bademuseum zu sehen sein.

Der Autor des jetzt vorgelegten Buches Jörg-Michael Hormann, Jahrgang 1949, hat seit über 20 Jahren zahlreiche Buchveröffentlichungen und Fachbeiträge zur Verkehrs-, Kunst- und Militärgeschichte des letzten Jahrhunderts verfasst.

In seinem Buch hat er auch den Deutschlandflug der DO-X im Sommer 1932 mit Station in Norderney dokumentiert sowie den Anflug und den Abflug im Herbst 1934.

1932 6. August

227. Flug nach Norderney über Helgoland Bis kurz vor dem Start in Wyk treffen Fluggäste für die DO-X mit dem Motorboot aus Dagebüll und dem Wasserflugzeug aus List ein. Ursprünglich sollte das Flugschiff die Passagiere am Sonnabendmorgen aus List abholen, doch das Interesse für den Flug von List nach Norderney für 50 Reichsmark hält sich in Grenzen. Also werden die Mitflieger, die ihren Flugschein bei der Luft Hansa Agentur von Carl Meyer in Westerland erworben haben mit dem Flugzeug herangeflogen. Die magere Einnahme aus Flugtickets von 225,- Reichsmark lassen leere Sitzreihen im Fluggastdeck vermuten. Nachdem das Startgewicht von 40,2 Tonnen auf der Wyker-Reede in die Luft gestemmt ist,

fliegt die DO-X in einer Stunde und 42 Minuten erst in Richtung des vor sechs Tagen ausgelassenen Städtchens Husum und dann im großen Bogen über die Insel Helgoland nach Norderney. Ein Flug von 270 Kilometern. (Sylter Zeitung vom 8. August 1932)

1932: 6. und 7. August Station in Norderney

Der Ausbau des Wasserflughafens der ostfriesischen Insel wird seit einigen Jahren vom Deutschen Reich besonders gefördert. Für den Bau eines Hebekrans und die Verlängerung einer Kranbrücke sowie den Ausbau des Landflugplatzes werden 1,3 Millionen Reichsmark am Ende der 20er Jahre investiert. Norderney soll der Priwall der Nordsee werden, das Luftverkehrsdrehkreuz für England und den Transatlantikflug. Mit ein Grund warum die DO-X dort ihren Besuch abstattet. Aus Eintrittsgeldern erlöst die D.E.G. 1.705,30 RM von knapp 4.000 zahlenden Besuchern. Eine anderer Quelle schätzt nur 2.100 Besucher.

1932: 8. August

228. Flug von Norderney nach Bremen mit Zwischenlandung in Wilhelmshaven und Blexen. Auf dem Flug von Norderney nach Bremen Wasserung und Start auf dem Jadebusen vor dem Wilhelmshavener Südstrand. Dazwischen kurzes Anlegen im 1928 wieder eröffneten Seeflughafen am Südstrand-Fliegerdeich (228. Flug, Startgewicht: 45.900 kg, Strecke: 170 km, Flugzeit: 62 Minuten). Es sind Fluggäste an Bord und eine Besichtigung ist nicht möglich.

229. Weiterflug zum „Weserflughafen Blexen“ vor Bremerhaven auf der Nordener Weserseite (229. Flug, Startgewicht: 41.300 kg, Strecke bis Bremen: 154 km, Flugzeit bis Bremen: 54 Minuten). Ende der 20er Jahre gibt es über 100 genehmigte Wasserflugplätze in Deutschland. 1927 gründen die Länder Preußen, Bremen und Oldenburg zusammen mit den Amtsverbänden Butjadingen, Blexen, Bremerhaven und Wesermünde, mit Sitz in Bremen, die „Weser-Seeflughafen-Gesellschaft“.

Bis 1928 entsteht dann der Wasserflughafen Blexen mit einigen kleineren Gebäuden und einem schwimmenden Anlegeponton in der Nähe des heutigen Fähranlegers Nordenerham-Blexen. Weiterhin erhält der Seeflughafen später eine Befeu-

rungsanlage, so das Wasserflugzeuge auch nachts starten und landen können. Das Interesse der Luft Hansa an Blexen ergibt sich aus den Transozeanamitionen der Luftfahrtgesellschaft. Am 1. August 1929 um 12.34 Uhr landet das einmotorige Heinkel He 12 Post- und Katapultflugzeug des Schnelldampfers BREMEN erstmals in Blexen mit 18.000 Postsendungen aus den USA im Laderaum. Um 8.31 Uhr des Morgens, kurz nach dem Auslaufen von Cherbourg, schleudert das Katapult zwischen den Schornsteinen der BREMEN die D-1717 in den unwirtlichen Himmel über stürmischer See. Luft Hansa Seeflugkapitän Jobst von Studnitz und sein Funker-Kapitän Karl Kirchhoff erreichen den 470 Seemeilen entfernten Weserflughafen Blexen 20 Stunden vor dem Schnelldampfer und liefern die Post ab. Mit dem Vorausfliegen der Post verkürzt sich deren Laufzeiten zukünftig um mehr als einen Tag. Bis zur Aufgabe des Weserflughafens Blexen, im Jahr 1935, landen die Postflugzeuge der beiden Lloyd-Dampfer BREMEN und EUROPA dort regelmäßig. Die Landung und Start der DO-X in Blexen hatte seinerzeit neben dem Zeigen des guten Willens gegenüber der Betreibergesellschaft in erster Linie Erprobungscharakter. Für spätere Pläne der Luft Hansa sollten die Wasser- und Ortsverhältnisse für das Flugschiff überprüft werden.

Nach kurzem Halt im Blexen Aufstieg zum 230. Flug nach Bremen. Bevor der Hafenerverkehr von Bremen beginnt wassert das Flugschiff auf der Weser und eine Barkasse schleppt die DO-X zu ihrem Liegeplatz im den Überseehafen. 925,- Reichsmark aus Flugscheineinnahmen für den Streckenflug Norderney-Bremen klingeln in der Kasse der D.E.G.

1934: 14. Oktober

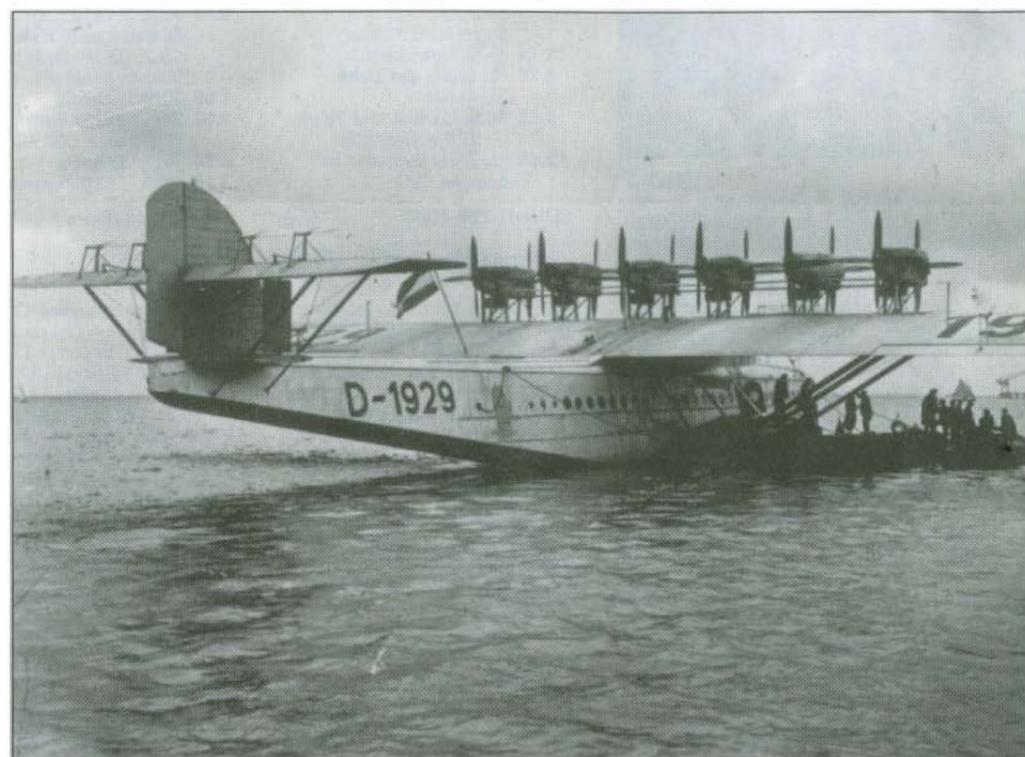
Überführungsflug nach Travemünde. In der Zeitschrift „Flugsport“, Nr. 22 vom 31.10.1934 wird dem Ereignis auf Seite 489 einige Zeilen gewidmet: „Flugschiff DO X, das sich bekanntlich seit längerer Zeit auf der Werft der Dornierwerke in Friedrichshafen befand, ist am 14.10. um 8.52 Uhr in Friedrichshafen zu einem Flug nach der Nord- und Ostsee gestartet und um 15.10 Uhr in Norderney gewässert. Das Kommando hat Fliegerkommodore Christiansen vom Reichsluftfahrtministerium, der bekannte Führer der DO X auf dem Amerikaflug.

Flugzeugführer war Flugkapitän Kießner. Außerdem gehörten unter anderen der Navigationsoffizier Niemann und vier weitere alte Angehörige der DO X-Amerikamannschaft zur Besatzung..“

Nach dem Start auf dem Bodensee in Friedrichshafen, geht der Kurs des Flugschiffes rheinabwärts über Amsterdam und entlang der Nordseeküste nach Norderney. Unter dem Kommando von Fliegerkommodore (Dienstgrad des Deutschen Luftsport Verbandes DLV, Tarnorganisation der Luftwaffe Anm.Red.) Friedrich Christiansen vom Reichsluftfahrtministerium fliegt Flugkapitän Fritz Kiessner die DO-X. Er ist sonst Ausbilder der Lufthansaflugzeugführer in Travemünde. Insgesamt 19 Mitflieger sind an Bord der DO-X, darunter auch Navigationsoffizier Wilhelm Niemann, inzwischen Leiter der Navigationsabteilung der DVL in



Jörg-M. Hormann recherchierte gründlich und arbeitete die Geschichte des einst größten Flugschiffes auf. Seine Zusammenstellung der Ereignisse ist jetzt als Buch „Flugschiff DO-X - Die Chronik“ im Verlag Delius Klasing erschienen. ISBN 3-7688-1841-1



Wasserlandung vorm Norderneyer Flugplatz. Im Hintergrund rechts ist der Flugzeugkran zu sehen, der die anderen Wasserflugzeuge auf den Haken nahm.

Berlin. (105, I-19 auch „Flugsport“ Nr. 22 vom 31.10.1934 S.489)

Letzte Stunden auf dem Bodensee. Vorbereitungen für den Überführungsflug nach Travemünde. Mit dem DO-Flug-Motorboot ALTENRHEIN kommen Besatzung und Passagiere an Bord. Der „LUFT HANSA“ - Schriftzug von 1933 am Bug ist übermalt. (Dornier GmbH)

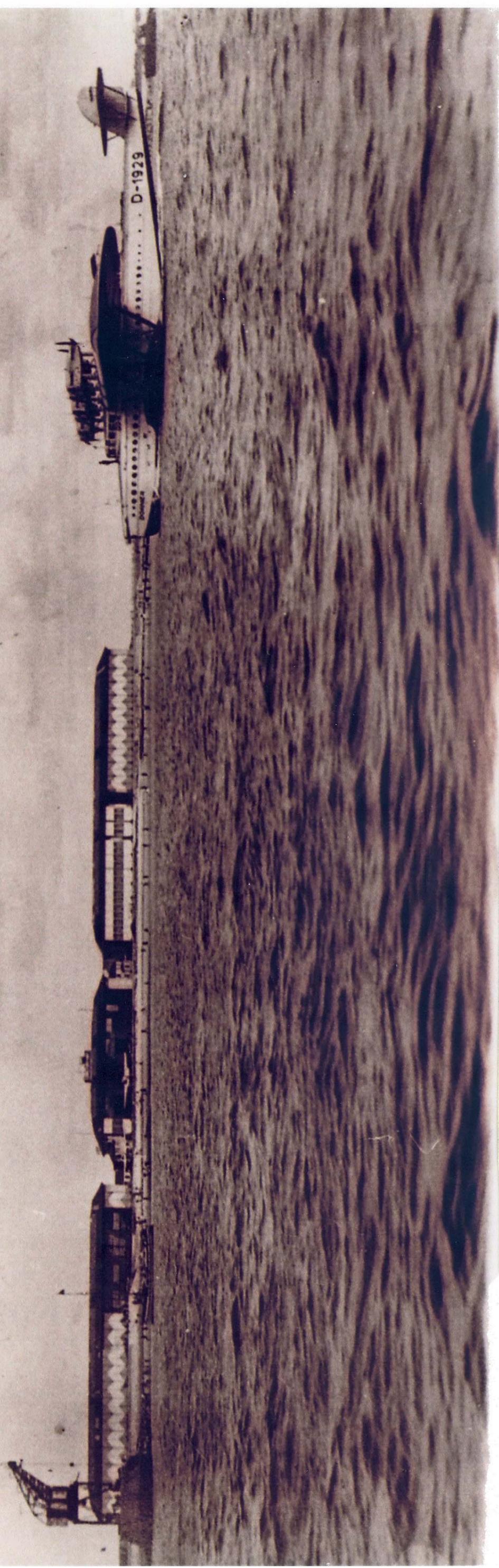
1934: 20. Oktober

Weiterflug nach Wyk auf Föhr „...Unter der Führung

von Fliegerkommodore Friedrich Christiansen traf das Flugschiff DO-X am Sonnabendvormittag um 11 Uhr ganz unverhofft vor der Wyker Reede ein und landete glatt auf dem Wasser. Das Flugschiff befand sich bekanntlich auf dem Fluge von Norderney nach der Ostsee. Fiede Christiansen hat auf dem Weg dorthin einen Abstecher nach seiner Heimatstadt Wyk auf Föhr gemacht. Die Nachricht vom Eintreffen von DO-X im Wyker Hafen verbreitete sich in Windeseile und war bald auf der ganzen Insel be-

kannt. Das Schiff wurde zur Besichtigung freigegeben. Wie beim ersten Besuch in Wyk wurde die DO-X auch diesmal wieder von unzähligen Menschen besichtigt...“ (Sylter Zeitung vom 23.10.1934)

1936 kommt das Flugschiff letztendlich in das Deutsche Museum und im November 1944 zerfetzt eine Luftmine die DO-X an ihrem Standplatz in der Deutschen Luftfahrtsammlung am Lehrter Bahnhof in Berlin. Übrigens an der Stelle, wo heute das Bundeskanzleramt steht.



Do. X im Jahre 1932 vor den Marineflughallen

Die Dornier X war zur damaligen Zeit das größte Wasserflugzeug der Welt. Es hatte 12 Sternmotoren. Bei einem Deutschlandflug flog das Flugzeug vom Bodensee über die Nordsee und landete vor Norderney. Im Hintergrund rechts ein Flugsicherungsboot.

An Herrn

Do X wird nach einem Überflug über Norderney und Rundflug über Borkum am Sonnabend, den 6. August gegen 11 Uhr in unserem Flughafen zu Wasser gehen.

Im Einvernehmen mit der Flugleitung erlauben wir uns, Sie zur Besichtigung des Flugbootes einzuladen und stellen ergebenst anheim, gegen 11 Uhr sich im Hafen einzufinden. Dort liegt das Boot der Flugleitung „Tell“ zur Überfahrt bereit.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Staatliches Nordseebad
Norderney
Betriebsgesellschaft m. b. H.

Besuch des Dornier-Flugschiffes in Norderney

1. Allgemeines.

Das Flugschiff Do X wird in Norderney vor der Seeflugstation landen. Die Wasserfläche untersteht der Aufsicht des Wasserbauamtes, welches, soweit nötig, dafür sorgen, dass das Landefeld freigehalten wird. Die Boje, an welcher das Flugschiff festgemacht wird, ist auf der Herrn Kapitän Christiansen eingesandten Seekarte angegeben.

2. Flug nach Norderney

Der Start des Flugschiffes Do X ist in List um 9,30 Uhr vorgesehen. Etwa gegen 10 Uhr erfolgt eine Zwischenlandung in Wyk, von wo nach Aufnahme weiterer Passagiere gestartet wird. Nach einem Flug über Helgoland werden die ostfriesischen Inseln bis Borkum überflogen, worauf die Rückkehr nach Norderney und Landung vor der Seeflugstation erfolgt. Zum Festmachen an der Boje wird die Motorjolle der Seeflugstation Hilfe leisten. Das starke Doppelschrauben-Motorboot „Baldur“ der Seeflugstation steht bei etwaigen Schleppdiensten oder sonstiger Hilfe zur Verfügung. Nach dem Festmachen an der Boje werden die Passagiere durch Boote der Seeflugstation an Land gebracht.

Nach dem Anlandsetzen der Passagiere wird eine Abordnung von Vertretern der Behörden zum Do X fahren, um Kapitän Christiansen zu begrüßen. Herr Dr. Pasewaldt wird gebeten, sich mit der Stadt darüber zu verständigen, ob die Abordnung mit einem gemieteten Boot oder mit Booten der Seeflugstation zum Begrüßen zum Do X gefahren werden.

3. Liegeplatz

Das Flugschiff bleibt zur Besichtigung an der Boje liegen, doch wird zur Erleichterung des Anlegens ein Prahm von 13 m Länge und 4 m Breite längsseits gelegt. Der Prahm gehört dem Wasserbauamt und ist für diesen Zweck mit Bohlen belegt, sodass die Ladeluke überdeckt ist. Löhne für diese Arbeit zu Lasten von D.F.G. Die Motorjolle der Seeflugstation wird den Prahm zum Do X schleppen, nach Verständigung mit Herrn Kapitän Christiansen. Zur Beobachtung der Landung und der Manöver des Festmachens, wird die Seeflugstation freundlicherweise die Plattform vor der östlichen Halle mit Zugang von der Hafenstrasse aus für das Publikum freigeben.

4. Besichtigung

Die Besichtigung wird am Sonntag gegen 16 Uhr beginnen und bis 20 Uhr dauern. Am Sonntag, den 7. August, ist die Besichtigung von 9 Uhr morgens bis 20 Uhr abends möglich. Die Einschiffung in die Motorboote erfolgt am Hafen. Die Stadt wird sich freundlicherweise bemühen, bequeme Einsteigmöglichkeiten zu schaffen.

Die Besuchskarten werden von einer eigenen Verkaufsstelle ausgegeben.

Das Betreten des Flugschiffes ist nur mit den Besucherkarten der deutschen Flugschiff-Gesellschaft m.b.H. möglich. Der Preis beträgt für Erwachsene Mk. 1,20, für Kinder bis 10 Jahren Mk. -,60. Er schliesst die Überfahrt zum Flugschiff und die Rückkehr zum Land ein. Der landrätliche Hilfsbeamte hat die Stellung eines Polizeibeamten zur Aufrechterhaltung der Ordnung zugesagt, während die Badeverwaltung einen vertrauenswürdigen Kassierer für eine Entschädigung von Mk. 1.- pro Stunde zur Verfügung stellt, der den Kartenverkauf und die Abrechnung übernimmt. Die Abrechnung erfolgt von seiten der deutschen Flugschiff G.m.b.H. mit dem Zahlmeister an Bord des Flugschiffes Herrn Uhland am Abend nach Schluss der Besichtigung. Die Flugwache wird gebeten, auch ihrerseits einen Beamten auf dem Do X selbst zur Verfügung zu stellen. Die Besatzung des Flugschiffes wird für Ordnung an Bord des Do X sorgen und den Aufenthalt der Besucher gemäss dem Andrang regeln.

Über die Bezahlung des Fährdienstes siehe besondere Abmachung mit der Stadt bzw der Badeverwaltung. Die Besichtigungskarten werden von der Soltauschen Buchdruckerei Norderney gedruckt und mit Kontrollabschnitten versehen, welche von den Bootsführern abzutrennen sind. Auf Grund dieses Kontrollabschnittes erhalten die Bootsführer ihre Bezahlung. Abrechnung der Bootsführer erfolgt mit dem Kassierer der Badeverwaltung.

5. Verkehr und Werbung

Badezeitung, Zeitungen, Deutsche Luft Hansa und Reisebüros sowie die Dampfschiffahrtsgesellschaft sind von dem Programm des Do X unterrichtet. Alle beteiligten Stellen werden für möglichste Weiterverbreitung Sorge tragen, um recht viele Besucher für den Sonntag nach Norderney zu bekommen.

6. Aufenthalt in Norderney

Am Sonnabend, dem 6. August, findet nach dem Abendessen in Norderney ein von den Flugvereinigungen veranstaltetes Fest statt, zudem die Besatzung eingeladen ist.

Die Unterbringung der Mannschaft ist durch das Entgegenkommen der Luftdienst G.m.b.H. auf der Seeflugstation möglich. Die Offiziere wohnen zweckmässig im Hotell Pique, Zimmer mit Frühstück Mk.4,40, oder Pensionspreis Mk. 8,- .

7. Die Liste der Zeitungen, welche Einladungen zum Fluge List - Norderney erhalten haben .

Badezeitung Norderney
Emder Zeitung
Rhein-Ems Zeitung
Norder Zeitung
Ostfriesischer Kurier
Ostfriesische Nachrichten
Anzeiger für Harlinger Land, Wittmund
Jeversches Tageblatt, Jever
Leerer Anzeigebblatt, Leer
Wolffsches Büro, Emden
Tel.Union, Emden

8. Flug nach Wilhelmshaven - Bremen

Der Weiterflug von Do X wird bei geeignetem Wetter am Montag, dem 8. August, vormittags 10 Uhr erfolgen, Die Reisenden werden gebeten, sich um 9 Uhr am Hafen zur Einschiffung einzufinden. Zu diesen Flug können 50 Plätze zum Preise von Mk. 25.- gebucht werden. Das Einschiffen der Passagiere wird im Einvernehmen mit Herrn Dr. Pasewaldt und der Deutschen Luft Hansa durchgeführt werden. Das Flugschiff wird in Wilhelmshaven landen und die Passagiere an Land setzen. Do X wird in Wilhelmshaven zur öffentlichen Besichtigung nicht freigegeben, sondern es wird nur von dem Offizierskorps der dortigen Marine und Heer besichtigt werden. Der Weiterflug nach Bremen erfolgt nach einem mehrstündigen Aufenthalt. Zum Fluge Wilhelmshaven - Bremen werden keine Buchungen vorgenommen. Einladungen an Pressevertreter werden für diesen Flug noch erfolgen.

Landungsstelle auf der Weser wird noch festgelegt werden.

9. Anschriften

Luftdienst G.m.b.H. , Leiter Dr. Pasewaldt, Tel. Norderney
421/22

Wasserbauamt, Regierungsbaurat Walther, Tel. Norderney 209

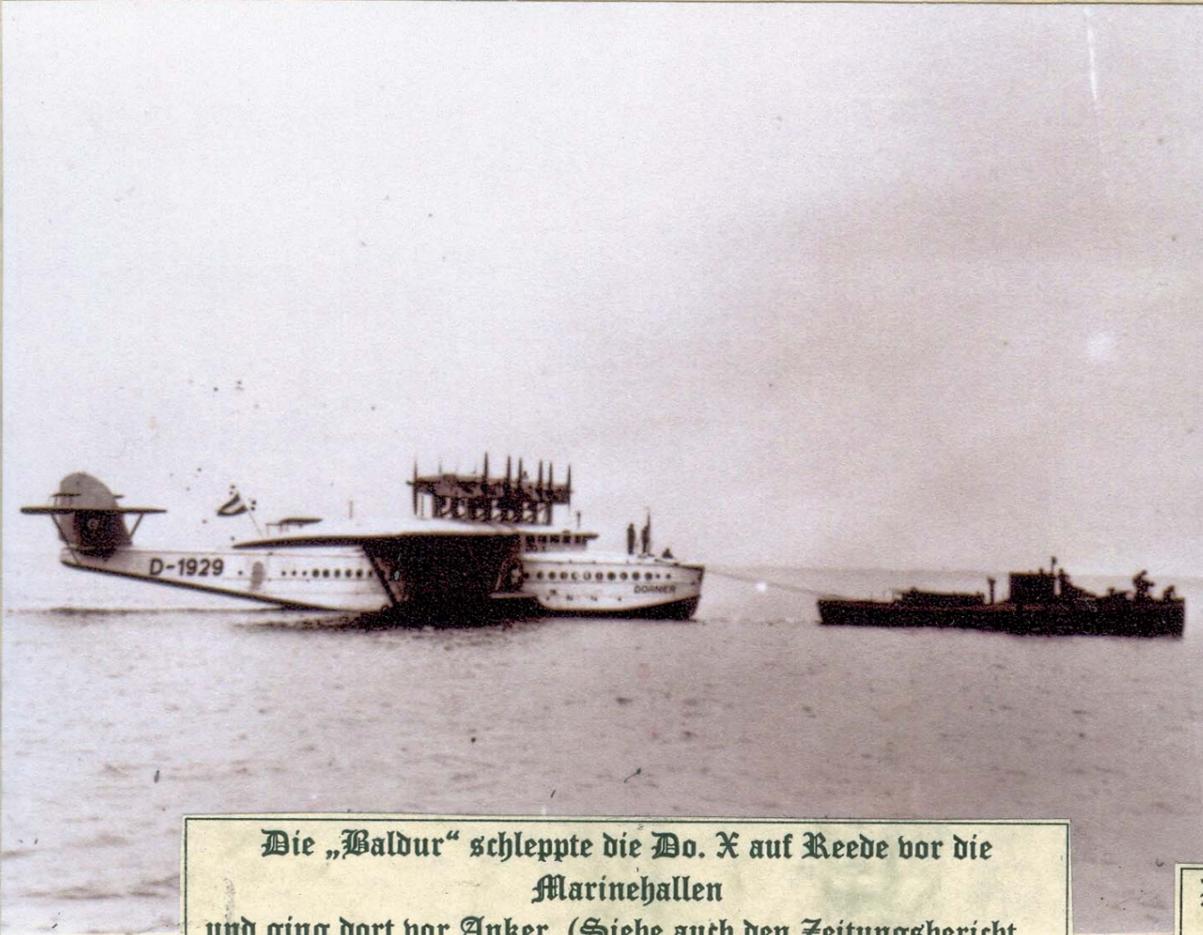
Landrätl. Hilfsbeamter Assessor Dr. Kessler	"	240
Bürgermeister Lührs	"	405
Sekretär der Gemeinde, Redell	"	405
Badedirektor Dr. Freyer	"	213
Soltausche Buchdruckerei	"	243
Hotel Pique	"	232

10. Bemerkung

Es wird besonderes darauf hingewiesen, dass bei dem verhältnismässig wenig geschützten Liegeplatz des Do X die Durchführung des vorstehenden Programmes in hohem Masse von dem geeigneten Wetter abhängt. Die deutsche Flugschiff G.m.b.H. muss sich daher vorbehalten, den Besuch auf Norderney abzukürzen, falls Herr Kapitän Christiansen die Verantwortung für die Besichtigung des Flugschiffes aus seemännischen Gründen nicht übernehmen kann.

Deutsche Flugschiff-Gesellschaft m.b.H.

Die Flugsicherungsboote der Marine-Flieger 1912 - 1945

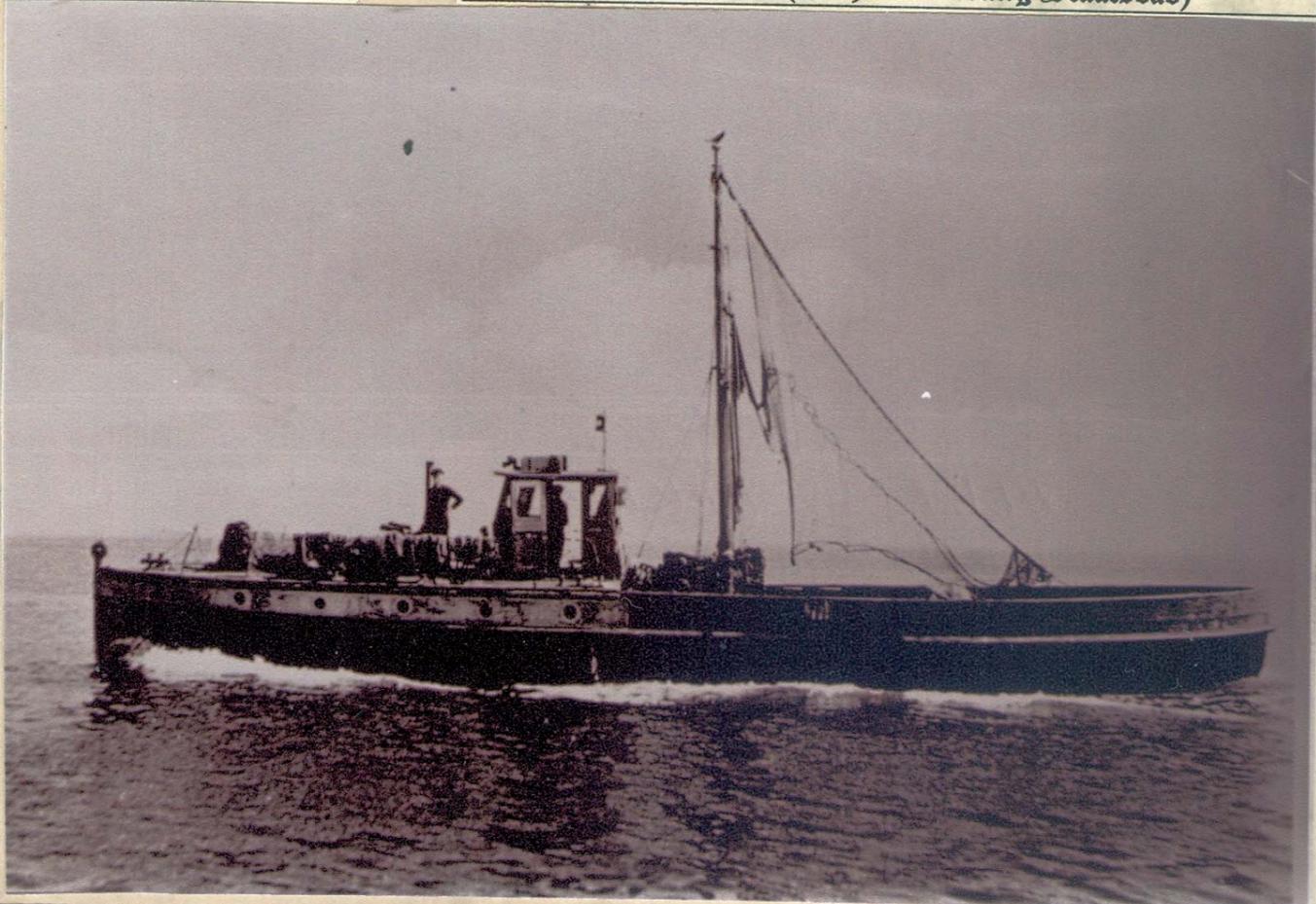


Die „Baldur“ schleppte die Do. X auf Reede vor die Marinehallen und ging dort vor Anker. (Siehe auch den Zeitungsbericht.)



Die „Tell“ brachte die Leute vom Hafen zur Besichtigung auf die Do. X (Siehe Einladung Staatsbad)

Das Flugsicherungsboot „Baldur“ wurde nach dem Krieg 1945 an den Seefischer Johannes Claussen, Ellernstraße, von den Alliierten (Engländer u. Kanadier) wegen Verlustes seines Fischkutters im II. Weltkrieg) übergeben. Claussen hat das Schiff zum Fischfang umgerüstet und war zur damaligen Zeit ein wertvoller Lieferant von Seefischen für die Norderneyer Bevölkerung.



Die so genannte „Bootsgruppe“ (Besatzung der Flugsicherungsboote) hatte ihre Anlegestelle am Ende des Hafens. Von 1939 bis 1945 war die „Bootjibrüg“ militärisches Sperrgebiet.