

## **Geschichtliches zu den Dornier-Piloten-Absturzstellen und deren Pflege**

### **(die Presse-Mitteilungen von 1992 im Anhang)**

Wohl in den 50-60er Jahren wurde die Instandhaltung und Pflege der vier im Bodensee-Kreis befindlichen Absturzstellen begonnen.

Einer der Urheber war sicher Alois Stemmer, ein Meister in der Dornier Versuchsabteilung. Er schuf auch unter Mithilfe des Dornier-FN-Betriebsrat und der -Hausmeisterei Verweil- und Ruhemöglichkeiten, d. h. Tische und Bänke bei den Gedenkstellen. In diesem Zusammenhang müssen auch Karl Waizmann und H. Kirchner genannt werden, die sich auch über Jahrzehnte für den Erhalt und die Pflege der Gedenkstätten einsetzten.

Nach der Gründung der Rentnergruppe Dornier-Jung-Senioren, im Jahr 1999 am 22. September (heute Dornier-Airbus-Jung-Senioren genannt), wurde diese Aufgabe und Verantwortung von deren Leiter Willi Pfeffer sowie einigen Kollegen übernommen, z. B. H. Walter, H. Bentele, H. Bertele und H. Waizmann. Die Instandhaltung der Zugänge und der Gedenkstätten findet jährlich auf Allerheiligen, also Ende Oktober, statt.

Die dabei anfallenden Kosten werden seit einigen Jahren jeweils durch Herrn Silvius Dornier übernommen.

*(Verfasser: Willi Pfeffer, November 2019)*

## **Am 5. Juli 1932, stürzten zwei Maschinen von Dornier im Tettninger Wald ab**

### **Innerhalb einer Stunde sieben Tote bei Flugzeugunglücken**

Erst stürzte nahe Argendhardt eine Do 11 ab. Kaum eine Stunde später zerschellte bei Mückle eine Do 13 (später Do 23 genannt) im Wald. Sie war aufgestiegen, um die vermisste erste Maschine zu suchen. Das geschah am Donnerstag, 5. Juli 1943. Damals erfuhr die Öffentlichkeit so gut wie nichts von diesen Vorkommnissen. Heute erinnern Gedenksteine an den Absturzstellen an die bei den Unglücken ums Leben gekommenen sieben Besatzungsmitglieder.

„Ja, wir waren gerade in der Hohlgasse beim Kirschenpflücken. Das Flugzeug kam aus Richtung Friedrichshafen und zog über dem Argendhardter Kapf einige Kreise. Plötzlich kam es ins Trudeln – zunächst ein Riesenkrach, dann gab es einen dumpfen Schlag, und daraufhin herrschte erst einmal Totenstille. Wir rannten gleich los, allerdings in die falsche Richtung, nämlich zum Gewann „Mördergrube“ hinauf. Als wir dort nichts fanden und umkehrten, fanden wir die Absturzstelle im Walddistrikt „Münzlache“. Mittlerweile waren aber sehr viele Leute da“. So erzählt Bernhard Ummenhofer, Seniorbauer im Argendhardt, als Augenzeuge des damaligen Unglücks. Also kein Knall, keine Explosion, kein Brand – nichts. Der Wald war damals ein etwa 15jähriger Fichtenbestand, der sehr dicht stand.

Der Kommandant des Tettninger Polizeipostens sah seine große Stunde gekommen. Alles Verfügbare an Schaufeln, Pickeln, Hacken, Sägen usw. musste vom Hof Argendhardt herangeschafft werden, und nach dem Motto: „Hier muss geholfen werden“ teilte er alle Herumstehenden zu Rettungsmaßnahmen ein. Als dann jedoch die Experten der Firma Dornier anrückten, wurde er sofort zurückgepiffen und, ob seines forschen und unsachgemäßen Vorgehens auf gut schwäbisch gesagt, „anständig in den Senkel gestellt“.

Der Rumpf der Maschine hatte sich zweieinhalb Meter tief in den weichen Waldboden gebohrt. Von der Firma Dornier schaffte man einen Dreibock heran, und mittels Flaschenzug wurden die Wrackteile in dreitägiger Arbeit gehoben. Diese Arbeit oblag einer etwa 20 Mann starken Gruppe des in Wolfzennen stationierten Reichs-Arbeitsdienstes, die während dieses Einsatzes in der Argenhardter Scheune Quartier bezogen.

Die Leichen der drei Besatzungsmitglieder waren bis zur Unkenntlichkeit verstümmelt. Der Tettninger Arzt Dr. Futterer hatte die Aufgabe, die Toten anhand von aufgefundenen Kleidungsstücken und sonstiger Indizien zu identifizieren.

Bei diesem Flugzeug handelte es sich um eine Do 11. Die Maschine war im Dornier-Werk in Manzell konstruiert und gebaut worden und befand sich auf einem Erprobungsflug.....

Wir erinnern uns: 1933 waren die Nationalsozialisten an die Macht gekommen. Mehr oder weniger ging es in allen Betrieben, die etwas mit Rüstung zu tun hatten, mit Hochdruck an die Entwicklung und Erprobung entsprechender Gerätschaften – so auch bei der Firma Dornier im Flugzeugbau. Mit Wiedereinführung der Wehrpflicht im Jahre 1934 wurden die vorher noch teilweise als Postflüge oder ähnliches getarnten Flugversuche nun offiziell.

Das zweite Flugzeug, eine Do 13, war aufgestiegen, um die als vermisst geltende Do 11 zu suchen. In einer Frist von knapp einer Stunde ereilte die Do 13 dasselbe Schicksal. Sie stürzte im Bereich „Markenbogen“, südlich des Querweges von der K779 zum Mückle, ebenfalls in den Tettninger Wald. Bei diesem Absturz waren vier Menschenleben zu beklagen.

Dem Zeitgeist entsprechend war dann auch die Berichterstattung über das Vorgefallene. Offenbar unterlag alles der Geheimhaltung. Im redaktionellen Teil der Tettninger und Friedrichshafener Zeitungsausgaben erschien jedenfalls keine einzige Zeile.

Todesanzeigen von einigen der Verunglückten gab es dann in der Friedrichshafener Ausgabe doch noch.

Im Archiv der Firma Dornier sind dazuhin auch nur nüchtern-sachliche Darstellungen enthalten. (Auszug aus dem Jahresbericht 1934): „Leider hatten wir am 5. Juli 1934 zwei schwere Unfälle zu verzeichnen, in dem die Do 11 (Werks-Nr. 304) und das erste Baumuster der Type Do 13 (Werks-Nr. 231) abstürzten und beide Besatzungen tödlich verunglückten. Wir verloren fünf treue, z. T. langjährige Mitarbeiter: Flugkapitän Erich Haal, Ingenieur Hans Kemmer (beide Do 13, Monteur Kobel (Do 11), Monteur Birkenhauer (Do 13), Monteur Hommel (Do 13). Außerdem waren Ingenieur Franz Schlotter (RLM – Reichsluftfahrts-Ministerium – Bauaufsicht) und Flugzeugführer Böhncke aus Berlin (beide Do 11) Opfer des Unfalls.

Absturzstellen: Do 11 zwischen Tettnang und Laimnau, Do 13 im Oberdorfer Wald. Absturzursache war in beiden Fällen Schwingungsbruch an den Tragflügel-Enden. Dies führte dazu, analog der Do 11, bei dem Typ Do 13 die spitz zulaufenden Tragflügel-Enden zu kürzen; die Spannweite reduzierte sich somit von 28 Meter auf 25,60 Meter. Außerdem wurde die Struktur der Zelle, besonders des Rumpfes, durch Auskreuzungen und Verspannungen verbessert. Mit diesen Verbesserungen wurde die Do 13 zur Do 23“.

## **Gedenksteine für die Opfer**

Im Mai 1935 bekam der Steinhauermeister Glenkler aus Friedrichshafen den Auftrag, für die Opfer des Unglücks Gedenksteine zu erstellen. Er kam auf den Hof im Argenhardt und sah dort unter dem Nussbaum einen Findling liegen, der bei irgendwelchen Bauarbeiten zutage gekommen war. Die Familie Ummenhofer stellte diesen gerne zur Verfügung. Der damalige Jungbauer Bernhard Ummenhofer transportierte das etwa eine Tonne schwere Stück mittels Pferdefuhrwerk vom Hof zur Absturzstelle. Ein recht schwieriges Unterfangen, ohne Hydraulik oder Frontlader.

Mittels Hebetchnik, selbstgebasteltem Flaschenzug und ähnlichen Hilfsmitteln wurde der Stein an drei kräftigen Dachsparren an dem eisenbereiften Langholzwagen festgebunden, mit „zwei PS“ in den Wald gefahren und schließlich dort aufgestellt. Zuvor mussten noch 15 Kubikmeter Erde in den vorhandenen Krater gefahren werden, um diesen einzuebnen.

Viele Jahre gab es Kontakte zu den Angehörigen der Toten. Die Gattin von Franz Schlotter kam bis Kriegsende regelmäßig zur Absturzstelle, und die beiden Söhne besuchten die Gedenkstätte und anschließend die Familie Ummenhofer noch bis in die sechziger Jahre.

Einige Jahre schienen die Gedenksteine in Vergessenheit geraten zu sein. Auf Initiative des Dornier-Betriebsrates wurden sie dann auf Allerheiligen 1975 neu hergerichtet. Zehn freiwillige Helfer zogen mit Spaten, Sense und Rechen in den herbstlichen Wald, um die überwucherten Steine freizulegen. Mit Drahtbürsten wurden die Steine vom Moos freigeschrubbt und die Inschriften erneuert. Für die Bepflanzung hatte die Geschäftsleitung einen Geldbetrag zur Verfügung gestellt.

Diese schöne Gepflogenheit wird bis zum heutigen Tag weitergeführt. Auch im Herbst 1993 waren Dornier-Mitarbeiter bei dieser Tätigkeit im Argenhardt anzutreffen.

In den Jahren 1935 und 1938 fanden nochmals zwei Dornier-Flugzeugbesatzungen bei Abstürzen den Tod.

Am 9. Januar 1935 stürzte eine weitere Do 11 (Werks-Nr. 317) nahe Manzell in den See. Das Firmenarchiv nennt zwar keine Unfallursache, mutmaßt jedoch, dass (erneut) Störungen im Tragwerk das Unglück hervorgerufen hätten. Der Tod von Flugzeugführer Brinkmann und Monteur Müller wurde beklagt.

Bei „Erprobung der Steuerfähigkeit bei Ein-Motoren-Flug und Feststellung der Mindesgeschwindigkeit“ – so das Dornier-Archiv – flog am 11. Oktober 1938 eine Do 217 V1 direkt gegen eine Böschungswand östlich der Langenargener Straße (ehemalige Kiesgrube Brielmayer).

Hierbei kamen Flugzeugführer Köppe von der Reichsluftfahrt-Erprobungsstelle in Berlin und Bordmonteur Bausenhard ums Leben. Bei der Do 217 V1 handelte es sich um ein zweimotoriges Vorserienmodell, aus dem in den Kriegsjahren Nachtjäger, Kampf- und Höhenflugzeuge entwickelt wurden.

Ein fünfter Absturz erfolgte in der Nähe von Markdorf. Seine Einzelheiten sind (bis jetzt) nirgendwo näher dokumentiert bzw. Aufzeichnungen nicht auffindbar.

Auch den Toten dieser Unglücke wurden Gedenksteine gewidmet. Der für die 1935 Verunglückten befindet sich im Stadtwald Friedrichshafen beim ehemaligen Landratsamt (Aka-Werke). Der andere, zum Gedenken an die Opfer von 1938, war bei der Erweiterung der Kiesgrube in Hagenbuchen im Wege. Er wurde versetzt und befindet sich jetzt auf dem Areal des Schäferhofs (ehemalige Hofstelle).