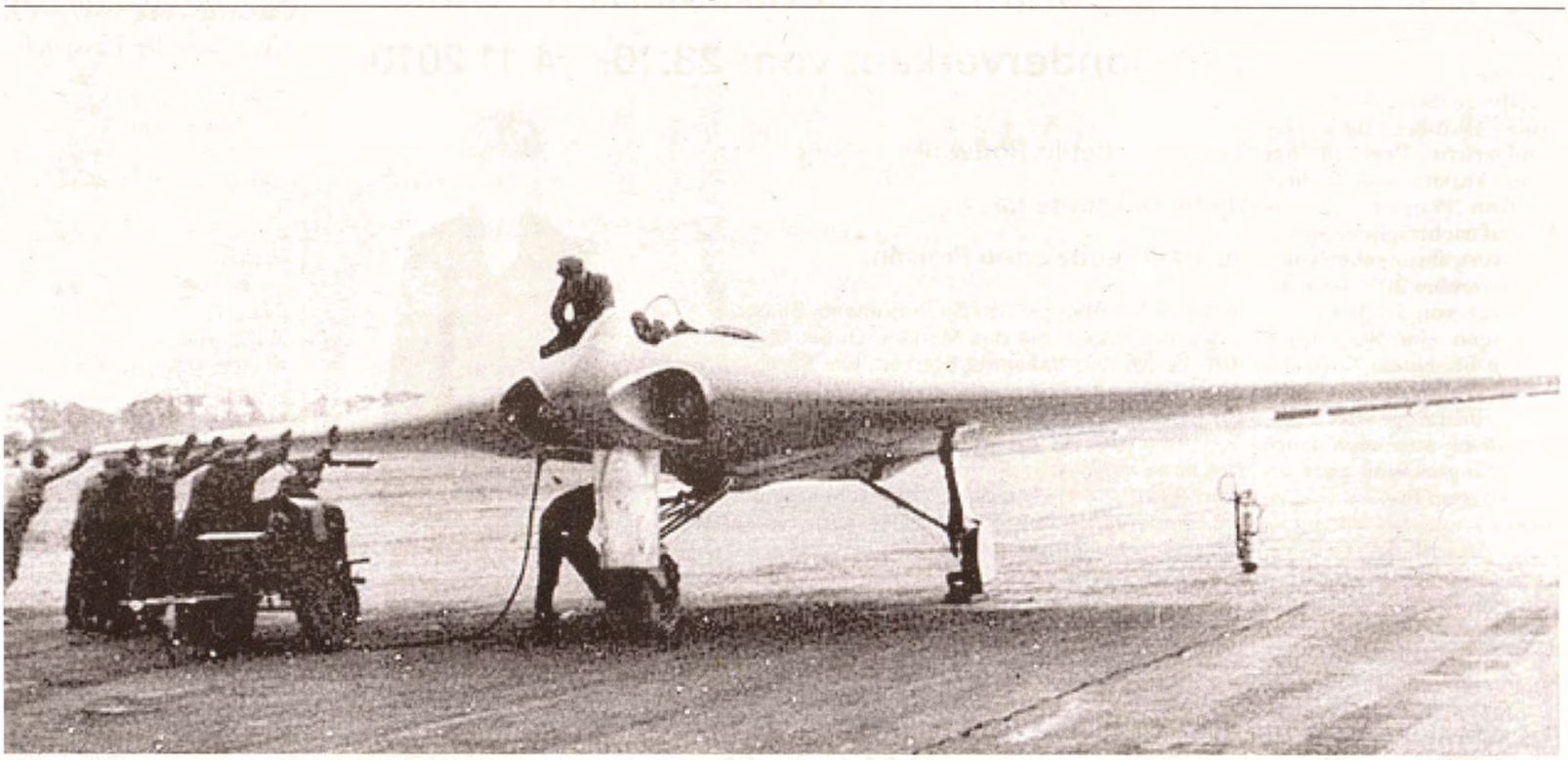
Luftfahrtgeschichte: In den letzten Monaten des zweiten Weltkriegs bastelten zwei Brüder Nurflügler auf dem Tierstein bei Dietingen – ein Teil des Rüstungsprogramms. Die Geschichte unserer Reporterin Moni Marcel über Reimar und Walter Horten und ihre Fluggeräte lesen Sie ab *Seite 8*.



1945: Eine Ho 229 auf dem Flugplatz Oranienburg. Von den Gebrüdern Horten entwickelt, und – theoretisch – überschallfähig. Die Ursprünge dieses Fliegers liegen auf dem Tierstein, bei Dietingen.

Fotos: Lexikon der Wehrmacht

Der Tierstein und der Tarnkappenbomber

Was ein Hof bei Dietingen und die berühmten Flugzeugentwickler Horten miteinander zu tun haben

Von Moni Marcel

Rottweil/Dietingen – Ein kleines Stück Luftfahrtgeschichte wurde in den letzten Monaten des zweiten Weltkriegs auch ganz in der Nähe von Rottweil geschrieben: Auf dem Tierstein, dem Hof bei Dietingen, arbeiteten die Gebrüder Horten an ihren Nurflüglern, den Vorgängern des amerikanischen Tarnkappenbombers.

Seltsame Meldungen erhielt die Polizei in Rottweil offenbar in den letzten Monaten des zweiten Weltkriegs, im Frühjahr 1945. Immer wieder meldeten anscheinend besorgte Bürger riesige Fledermäuse, denen ein Geräusch wie ein Donner folgte. Belegen lässt sich das derzeit nicht, solche Berichte, wenn es sie gab, wurden von der Gestapo geheim gehalten. „Donner ohne Wolken", sei zu hören gewesen – erste Überschallflüge über dem Neckartal? Was damals tatsächlich geschah, lässt sich teilweise rekonstruieren und zeigt: In der Nähe von Rottweil wurde ein Stückchen Luftfahrtgeschichte geschrieben. Denn auf dem Hof von Max Schmid auf dem Tierstein bei Dietingen wurden Flugzeuge gebaut, „Horten" genannt, das waren sogenannte „Nurfiügler", also schwanzlose Deltaflieger, und die sollten, so wollte es Feldmarschall Göring, möglichst mit Überschall fliegen und dabei tonnenweise Bomben transportieren – bis nach New York.

Nun, dagegen war das Projekt auf dem Tierstein harmlos. Denn hier entstanden nur Delta-Segelflugzeuge, mit denen ließen sich weder Bomben transportieren noch der Atlantik überqueren. Aber es war ein Teil des Projekts, mit dem Hitler in den letzten Kriegsmonaten noch zu retten versuchte, was zu retten war und für das ihm kein Geld zu schade war – eben die Entwicklung eines Langstreckenbombers, um New York in Schutt und Asche zu legen. Daneben versuchten seine Wissenschaftler – teilweise unter der Erde, in Bunker eingegraben – auch Senkrechtstarter zu bauen. Die Allierten bombardierten die Flughäfen Deutschlands, da wäre so was offenbar schon praktisch gewesen. Ganz in der Nähe, auf dem Heuberg, wurde die sogenannte „Natter" gestest, ein solcher Senkrechtstarter mit Raketenantrieb. Ausgereift waren diese Entwicklungen bis Kriegsende wohl nicht, davon geht man in Fachkreisen aus, erst den Amerikanern gelang das Jahre nach Kriegsende.

Ein Beispiel: Der „Stealth-Bomber", ein für Radar fast unsichtbarer sogenannter „Tarnkappenbomber", der wurde unter anderem auf dem Tierstein mitentwickelt. Und das kam so: Der Tiersteiner Max Schmid, Jahrgang 1912, wollte eigentlich Flugzeugbauer werden. „Aber er war zu genau, er brauchte einfach zuviel Zeit", erzählt seine Tochter Margot Binder heute. Schmid begann 1939 bei Messerschmidt, ging 1949 zur Flugtechnischen Schule nach Esslingen, Flugzeugbauer wurde er aber nicht, zumindest nicht offiziell. Das blieb vorläufig sein Hobby, im Hauptberuf war Schmid Landwirt.

Durch seine Erfahrungen im Flugzeugbau war aber der Kontakt zu den berühmten Brüdern Reimar und Walter Horten – ein dritter Bruder wurde während des Krieges mit seiner Maschine abgeschossen -, die schon als Kinder im elterlichen Wohnzimmer in Bonn Flugzeuge zusammenschraubten, geschaffen, und so wurde Max Schmid 1940 zur Luftwaffe einberufen, und konnte ab 1942 beim „Kommando Horten" in Göttingen schließlich doch noch als Flugzeugbauer zu arbeiten. 1944 aus dem Heer entlassen, machte er weiter als Angestellter bei Horten.

Die Gebrüder Horten sind international anerkannt als die Entwickler der „Nurfiügler" oder „Flying-Wings". Damals, kurz vor Kriegsende, wurde es dann möglicherweise in Göttingen zu heiß, jedenfalls ▸

verlegten die Hortenbrüder einen Teil der Entwicklung ihres „Nurflüglers“ auf den Tierstein. Dort oben,auf dem abgelegenen Hof, war es einfach sicherer. Hier sollte unter anderem die Thermik der Nurfiügler untersucht werden. Zehn der „Horten IV b“ sollten dort zusammengebaut werden, fertig wurden sie allerdings nicht. Getestet wohl schon, schenkt man den Berichten aus damaliger Zeit Glauben.

Franz Binder, Schwiegersohn von Max Schmid, hat zahlreiche Dokumente aus der Zeit gesammelt, und einiges über die Vorgänge auf dem Tierstein in Erfahrung gebracht. Er geht davon aus, dass Testflüge mit der Horten stattgefunden haben könnten – auf dem nahegelegenen Klippeneck. Geflogen wurden die Horten sicher, eine des Typs Go 229, auch Ho 229 – Gotha und die Horten-Brüder entwickelten eine Zeitlang parallel – die „Horten IX“, allerdings von Gotha zum Flugplatz Oranienburg bei Berlin. Das war dann die Version mit Düsenantrieb. Damit sollte die Höchstgeschwindigkeit erprobt werden, bei der man aber nur 800 Stundenkilometer erreichte, obwohl die Maschine rein rechnerisch in der Lage war, mit ihren Strahlturbinen tausend Stundenkilometer zu erreichen.

Die Piloten der Horten-Düsenflieger trugen bei diesen Testflügen Druckänzüge und gingen ein sehr hohes Risiko ein, da die Maschinen in den ersten Jahren schlecht zu steuern waren. Später sollen sie jedoch „hervorragende Flugeigenschaften“ gehabt haben. Beim zweiten Versuch ging eine der Turbinen in Flammen auf während des Landeanflugs, und die Go 229 stürzte steil ab, überschlug sich und brannte dann komplett aus. Dabei starb Testpilot Erwin Ziller in den Trümmern. Das Reichsluftfahrtministerium gab dennoch einen Auftrag für 20 weitere Maschinen dieses Typs an die Gothaer Waggonfabrik. Schon 1938 erzielte eine Horten III eine Flughöhe von 7000 Metern. Die Maschinen wurden überwiegend aus Holz gebaut, um sie für Radar unsichtbar zu machen. Die von den Brüdern Horten gebaute Horten IX gilt als erster und einziger Nurflügel-Kampfjet der Luftfahrtgeschichte. „Für Hitlers Luftwaffenchef, Reichsmarschall Hermann Göring, entwickelten die Horten-Brüder das Konzept für einen sechsstrahligen Nurflügel-Fernbomber. Der sollte mit seiner Bombenlast New York terrorisieren und den fast schon verlorenen Krieg vielleicht doch noch wenden. „Am 1. April 1945, fünf Wochen vor Kriegsende, so Görings aberwitzige Vorgabe, sollte der Bau des Bombers in Kahla bei Weimar beginnen.“ heißt es in einer der „Zeitgeschichten“ auf Spiegel online.

„Kein Luftfahrtpionier des vergangenen Jahrhunderts, so urteilen Experten, trug so viel zur Entwicklung von Nurflüglern bei wie die unermüdlich werkelnden Brüder aus Bonn. Überzeugt, dass die Aerodynamik von Tragflügelkonstruktionen konventionellen Flugzeugen mit ihren Bauelementen Rumpf, Tragflächen und Leitwerk weit überlegen sei, entwarfen und entwickelten sie mehr als zwei Dutzend Nurflügler.“ schreibt Ulrich Jaeger für die „Zeitgeschichten“.

Wie eng der Kontakt zwischen den Brüdern Horten und Max Schmid war, zeigen nicht nur die Bilder, die Franz Binder auf dem Tierstein wohl verwahrt, und die Erzählungen von zahlreichen Besuchen Walter Hortens auf dem Tierstein, an die sich Margot Binder erinnert. Auf dem Dietinger Friedhof steht ein Grabstein mit der Inschrift „Dr. Max Horten, Professor an der Universität Bonn gest. 1945, Elisabeth Horten, gest. 1970.“ Margot Binder erinnert sich, als Kind mit der Mutter die alte Dame in Dietingen besucht zu haben.

Besuch auf dem Tierstein: Adele Schmid, Walter Horten und Max Schmid. Fotos (2): privat

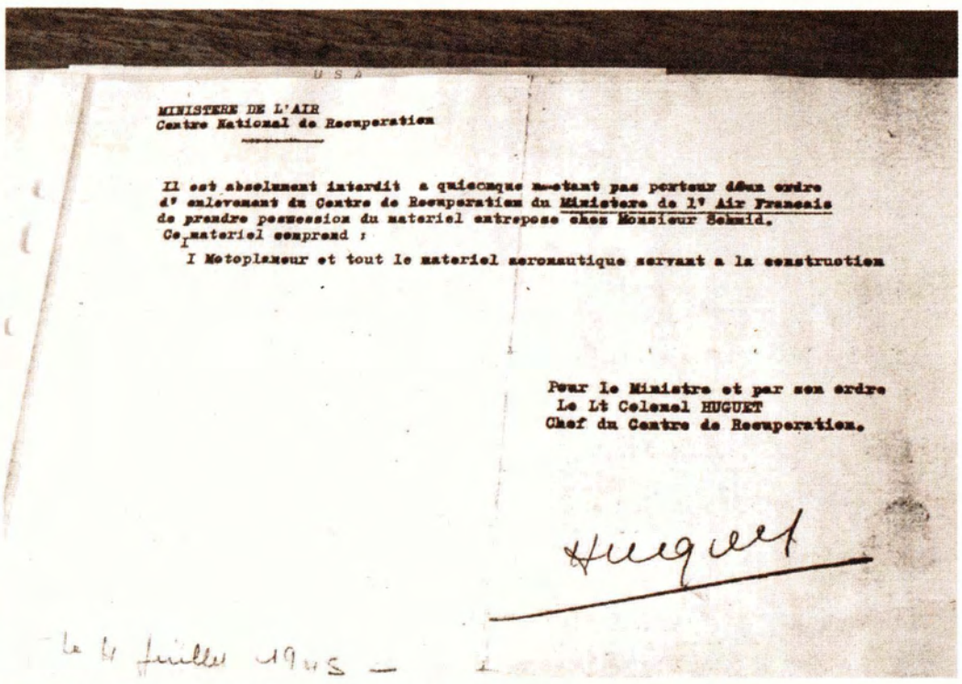
Auch Gunilde Nickel, die Schwester von Reimar und Walter Horten, erinnert sich gut an Rottweil und den Tierstein, wie sie im Gespräch mit der NRWZ erzählt. „Das ist eine sehr schöne Gegend“, so die betagte Dame, allerdings wurde der Eindruck bei ihrer ersten Ankunft sehr getrübt: acht Tage zuvor war ihr Vater Max Horten gestorben.

Nach der Kapitulation Hitlers meldeten sich schnell die Siegermächte auf dem Hof, die deutschen Entwicklungen war den Geheimdiensten teilweise gut bekannt. Am 4. Juni 1945 schrieben die Engländer aus London, befahlen, dass die vorhandenen Flieger nicht angerührt werden dürften, doch die Amerikaner waren schneller: am 18. Juni nahmen sie alle Flieger mit, und auch die Baupläne, die in einer Dose im Gemüsebeet vergraben waren. Behauptungen zufolge verriet Gunilde gegen den Willen von Reimar und Walter, die Pläne im Austausch gegen die Möglichkeit, nach Amerika auszuwandern, was sie aber nie tat.

„Das stimmt nicht“, erwidert Gunilde Nickel, „meinen Brüdern ging es in erster Linie darum, ihre Arbeit fortführen zu können!“ Mitarbeiter ihrer Brüder hätten die Pläne ausgegraben, „es geschah nichts ohne Wissen meiner Brüder, die damals schon in der AVA in Göttingen arbeiteten. Meine Brüder hatten selbst die Verbindnung mit den Engländern aufgenommen, es ging um den Erhalt der Flugzeuge und um die eventuelle Weiterführung der Forschung.

Die AVA – die Aerodynamische Versuchsanstalt, war ja international bekannt.“ Sie selbst sei erst Mitte Juli auf den Tierstein gekommen. Kurz vor der Aktion am 18. Juni war das Sonderkommando der Amerikaner in Haigerloch gewesen, um dort die deutschen Pläne der Atombombe zu sichern. Als die Franzosen dann schließlich am 4. Juli auf dem Tierstein eintrafen, war nur noch der wohl von den Amerikanern übersehene Rumpf einer Horten übrig, der dann auch prompt beschlagnahmt wurde, samt dem „Maikäfer“, einem kleinen Motorflieger, den Max Schmid für sich gebaut hatte. Und der dann auch zur Beute wurde. Vermutlich aus Frust, dass die wichtigeren Flugzeuge schon weg waren, ließen die Besatzer dann ihre Wut an der Glocke des Hofs aus – die zeugt heute noch davon, die Einschüsse sind noch immer zu sehen.

Max Schmid blieb seinem Hobby treu und baute weiter Flugzeuge, eines davon steht heute noch in einem Schuppen auf dem Tierstein. „Er ist erstmals 1967 damit von hier aus aus geflogen“, erzählt Margarethe Binder. Oft beschloss der Vater beim Sonntagsfrühstück, dass das Wetter flugtauglich sei, dann mussten die beiden Kinder in der Nähe bleiben: der Vater brauste los.



U S A

MINISTERE DE L'AIR
Centre National de Recuperation

Il est absolument interdit a quiconque n'etant pas porteur d'un ordre d' enlevement du Centre de Recuperation du Ministere de l' Air Francais de prendre possession du materiel entrepose chez Monsieur Schmid.
Ce materiel comprend :
1 Motoplaneur et tout le materiel aeronautique servant a la construction

Pour le Ministre et par son ordre
Le Lt Colonel HUGUET
Chef du Centre de Recuperation.

Huguet

le 4 juillet 1945

Schreiben der französischen Besatzer an Max Schmid, Tierstein: „Es ist strengstens verboten, Material vom Hof zu entfernen. Explizit: 1 Motoplaneur et tout le material aeronautique. servant a la construction.“ Also den Motorsegler und sinngemäß sämtliche Dinge, die mit der Luftfahrt zusammenhängen könnten. Auch die Franzosen hatten Wind bekommen...

Der Tierstein heute: Das Gebäude links war einst Flugzeugwerkstatt der Gebrüder Horten. Hier wurden die Nurflügler entwickelt. Das Gehöft gehört nach der Gemeindereform 1970 zu Dietingen.
Fotos: Moni Marcel

Einschüsse: Diese Glocke musste der Wut französischer Soldaten standhalten.

Und wenn er landen wollte, drehte er erst ein paar Runden über dem Hof. „Dann wussten wir, dass wir schnell kommen mussten – um zu helfen, die Maschine in den Schuppen zu schieben", erzählt seine Tochter. Die Werkstatt für die Horten-Maschinen, zum Neckartal hin gelegen, wurde eigens gebaut, und war an einer Seite ganz offen, damit die Flieger problemlos transportiert werden konnten. Das Gebäude wurde inzwischen aber umgebaut.

Für die Horten-Brüder ging der Flugzeugbau nach dem Krieg ebenfalls weiter. Reimar Horten gehörte zu den deutschen Forschern, die in Argentinien weitermachten, dort womöglich auch an den wohl kreisrunden Senkrechtstartern mitforschte, über die eine N24-Dokumentation neulich berichtete. Jedenfalls begannen kurz nach dem Krieg, 1947, die Meldungen über UFOs in Südamerika – kreisrunde Flugobjekte, die in der Lage waren, nach oben wegzufliegen. Etwas später wurden diese Objekte vermehrt auch in den USA gesichtet – und erst in den Neunzigerjahren hat der CIA zugegeben, Geschichten über Außerirdische und ihre fliegenden Untertassen forciert zu haben, um von ihren eigenen Entwicklungsversuchen abzulenken. Die teils ihre Wurzeln in Forschungen deutscher Wissenschaftler zur Nazizeit haben. Wie eben auch der Stealth-Bomber.

Konnten die Hortenflieger seinerzeit, kurz vor dem Kriegsende, bereits Überschallgeschwindigkeit erreichen? Nein, meint Gunilde Nickel. Ihr Mann, Prof. Karl Nickel, war ebenfalls Flugzeugbauer, arbeitete eng mit den Brüdern Horten zusammen. Auf ihn stützt sie sich: „Das waren nur Vorversuche. Überschall, das waren Pläne für die Zukunft, soweit waren sie damals noch nicht!"

Auch Peter F. Selinger, Luftfahrt-Historiker und -Autor und Mitherausgeber des Buches von Reimar Horten über die Nurflügler meint, das sei damals noch nicht möglich gewesen, allein das Baumaterial dafür habe den Horten-Brüdern gefehlt – immerhin muss ein Überschallflieger ganz schön was aushalten. Und zu Kriegsende wurden die meisten Flieger aus Holz gebaut – das einzige Material, was noch den Deutschen ausreichend zur Verfügung stand. „Die Entwicklung ging in Richtung Überschall, aber die waren 1945 noch nicht fertig," so Selinger. Donnerähnliche Geräusche könnten schon gehört worden sein, damals, in den letzten Kriegsmonaten. Aber die Menschen hätten ja noch gar nicht wissen könne, wie sich der Knall eines Flugzeugs in Überschall anhöre. „Vielleicht haben die Leute ja auch den Abschuss der Natter auf dem nahen Heuberg gehört!" Max Schmid jedoch war anderer Meinung und erzählte das auch seinen Freunden: Immerhin , da war diese „Natter", die konnte mit ihrem Raketenantrieb senkrecht in die Luft gehen. Warum also nicht auch ein Überschallflieger? Immerhin behauptet die N 24-Dokumentation, alliierte Piloten hätten in den letzten Kriegsmonaten leuchtende Flugobjekte gesehen, die nach oben wegfliegen konnten...Viele Geschichten, die die Rottweiler Flugzeug-Fans nach dem Krieg erzählen hätten können, sind nie erzählt worden – es redete damals kaum jemand über seine Kriegserlebnisse, das Thema war tabu.

Fans des Fliegens hatte Rottweil mehr als genug: Bereits während des Weltkriegs bastelten Buben im Schuppen am Omsdorfer Hang ihre Flugobjekte – genau da, wo heute noch der Segelflieger-Club sein Heim hat. Und es gibt sogar die Geschichte eines begeisterten Jungen, der, um seine selbstgebauten Fallschirme zu erproben, am Friedrichsplatz aus sechs Meter Höhe aus dem Küchenfenster sprang. Gute Nachricht: Er hat's überlebt.

Info: Der Privatsender „Vox" srahlt die Dokumentation „Das UFO-Projekt der Nazis" am kommenden Dienstag, 26. Oktober, ab 22.05 Uhr aus (Wiederholung am 27. Oktober um 14.05 Uhr).

Nach dem Krieg weiter gebaut: Einer der Flieger von Max Schmid steht heute noch in einem Schuppen auf dem Tierstein.