

The Times (London)

Nr. 45623

According to a report from FRIEDRICHSHAFEN, via Munich, Herr Maurice Dornier, of the Dornier Construction Works, who had planned to cross the Atlantic in the flying-boat Do X, has been refused a *visa* to fly across French territory by the French authorities. Herr Dornier, whose father was a Frenchman, is a naturalized German, and fought on the German side during the War, but in France he is regarded as a Frenchman, and, consequently, a "deserter."

X

Deutsche Bergwerks-Zeitung (Düsseldorf)

Nr. 109.

**50. Geburtstag  
von Dr.-Ing. h. c. Claudius Dornier**

Die durch ihre erfolgreichen Ganzmetall-Flugzeugkonstruktionen bekannten Dornier-Werke können in diesem Jahr auf ihr 20jähriges Bestehen zurückblicken. Gleichzeitig damit begeht der Gründer und Leiter des Werkes, Dr.-Ing. h. c. Claudius Dornier am 14. Mai seinen 50. Geburtstag.

Lange bevor das Riesenflugschiff DO. X im Jahre 1929 vom Bodensee aus seinen Flug über die 3 Erdteile Europa, Afrika und Amerika antrat, ist der Name Dornier schon weit über die Fachkreise und über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt gewesen. Dornier-Flugzeuge sind

seit dem Entstehen der deutschen Verkehrsfluffahrt auf den Linien des Deutschen Aero-Lloyd und der daraus hervorgegangenen Deutschen Lufthansa, sowie im Ausland im italienischen, russischen, japanischen und südamerikanischen Luftverkehr und anderorts eingesetzt. Mit Dornier-Flugzeugen und insbesondere Flugbooten sind große Langstreckenflüge und schwierige Flugexpeditionen durchgeführt worden. Es genügt, an dieser Stelle auf den Weltflug von Gronaus hinzuweisen, sowie auf die verschiedenen Ozeanüberquerungen. Die Bewährung der Maschine in dem schweren Flugdienst Europa-Südamerika und die planmäßige Durchführung des Südamerika-Flugpostverkehrs beweist von neuem den Hochstand der deutschen Technik auf dem Gebiete des Verkehrsflugwesens.

Nr. 111.

## Dornier 50 Jahre alt

Die Dornier-Werke in Friedrichshafen, weltbekannt durch die erfolgreichen Ganzmetall-Flugzeugkonstruktionen, können auf ihr 20jähriges Bestehen zurückblicken. Gleichzeitig damit befehlt der Gründer und Leiter des Werks, Dr.-Ing. h. c. Claudius Dornier seinen 50. Geburtstag. Die Tätigkeit und Erfolge auf dem Gebiet des Flugzeugbaues in diesen zwei Jahrzehnten bedeuten gleichzeitig ein beachtenswertes Kapital in der Geschichte der Luftfahrt überhaupt. Die Dornier-Werke waren es nämlich, die bereits 1914 das bisher für den Flugzeugbau hauptsächlich verwandte Holz durch Metall ersetzten.



Der Vorkämpfer dieses technischen Fortschritts war Dr.-Ing. h. c. Claudius Dornier, der schon seit 1911 als Versuchingenieur im Luftschiffbau Zeppelin in Friedrichshafen in systematischer Entwicklung von Metall-Spezialprofilen und in der Lösung aller im Zusammenhang damit stehenden theoretischen und praktischen Grundprobleme der Statik den Boden schuf, auf dem der gesamte Flugzeugmetallbau später aufbauen konnte. Als Dornier 1914 von dem Grafen Zeppelin den Auftrag erhielt, auf der kleinen Dornier-Werft Seemoos bei Friedrichshafen Flugboote und andere Flugzeuge für militärische Zwecke zu bauen, wandte er sich dem Metallbau zu und leitete damit eine Entwicklung ein, die für die Flugzeugtechnik der Zukunft bahnbrechend war. An Stelle der alten Erfahrung mußten sowohl konstruktiv wie auf anderen Gebieten allerdings völlig neue Grundlagen geschaffen werden; denn die Erkenntnisse aus dem von der Konstruktion des Zeppelin-Starrluftschiffes her bekannten Metallbau konnten für den neuen Zweck nur sehr lückenhaft nutzbar gemacht werden. Ihm harzte eine Fülle der schwersten wissenschaftlich schöpferischen Aufgaben, die erst gelöst werden mußten, bevor der Bau der großen neuen Maschinen in Angriff genommen werden konnte. Daß die neue Bauweise schon der ersten Flugzeuge Dorniers späterhin im wesentlichen beibehalten werden konnte, zeugt für die Sorgfalt und technische Vollkommenheit der geleisteten Vorarbeit.

mäßigen Luftverkehr zwischen Italien und seinen Mittelmeerkolonien und Spanien. Mit dem Dornier-Wal wird auch, was nicht zu vergessen ist, von der Deutschen Luft Hansa der regelmäßige Verkehrsdienst zwischen Europa und Südamerika ausgeführt, nachdem seine Eignung durch verschiedene Unternehmen und Expeditionen, wie zum Beispiel durch den Polflug Amundsen bei der Suche des in der Arktis gestrandeten Luftschiffes Italia, einwandfrei unter Beweis gestellt worden war.

Alle diese Erfolge veranlaßten die Dornier-Werke dann schließlich, zum Bau eines Flugschiffes zu schreiten, nämlich des Do X. Ein volles Jahr waren die Konstruktionsbüros mit der zeichnerischen Festlegung dieses Schiffes beschäftigt, ein volles Jahr dauerten die Versuche und Bauarbeiten in Altenrhein, und wiederum ein volles Jahr hat das Schiff in vielen Flugstunden über dem Bodensee seine Tüchtigkeit erproben müssen, bis es zur Vollbringung seiner schwierigen Aufgabe freigegeben wurde.

Mit dem Dornier-Wal wurden 1925 zwanzig Weltrekorde erzielt. Die Seefähigkeit des Bootes und die bis dahin unerreichten Flugeigenschaften verschafften der Maschine schon früh einen internationalen Ruf. Im regelmäßigen Flugverkehr der europäischen und außereuropäischen Luftverkehrsunternehmen wurden bis Ende 1932 über zehn Millionen Flugkilometer zurückgelegt. Eine große Reihe von Oceanüberquerungen wurde mit ihm

# Dornier 50 Jahre alt

Die Dornier-Werke in Friedrichshafen, weltbekannt durch die erfolgreichen Ganzmetall-Flugzeugkonstruktionen, können auf ihr 20jähriges Bestehen zurückblicken. Gleichzeitig damit begeht der Gründer und Leiter des Werks, Dr.-Ing. h. c. Claudius Dornier seinen 50. Geburtstag. Die Tätigkeit und Erfolge auf dem Gebiet des Flugzeugbaues in diesen zwei Jahrzehnten bedeuten gleichzeitig ein beachtenswertes Kapital in der Geschichte der Luftfahrt überhaupt. Die Dornier-Werke waren es nämlich, die bereits 1914 das bisher für den Flugzeugbau hauptsächlich verwandte Holz durch Metall ersetzten.



Der Vorkämpfer dieses technischen Fortschritts war Dr.-Ing. h. c. Claudius Dornier, der schon seit 1911 als Versuchingenieur im Luftschiffbau Zeppelin in Friedrichshafen in systematischer Entwicklung von Metall-Spezialprofilen und in der Lösung aller im Zusammenhang damit stehenden theoretischen und praktischen Grundprobleme der Statik den Boden schuf, auf dem der gesamte Flugzeugmetallbau später aufbauen konnte. Als Dornier 1914 von dem Grafen Zeppelin den Auftrag erhielt, auf der kleinen Dornier-Werft Seemoos bei Friedrichshafen Flugboote und andere Flugzeuge für militärische Zwecke zu bauen, wandte er sich dem Metallbau zu und leitete damit eine Entwicklung ein, die für die Flugzeugtechnik der Zukunft bahnbrechend war. An Stelle der alten Erfahrung mußten sowohl konstruktiv wie auf anderen Gebieten allerdings völlig neue Grundlagen geschaffen werden; denn die Erkenntnisse aus dem von der Konstruktion des Zeppelin-Starrluftschiffes her bekannten Metallbau konnten für den neuen Zweck nur sehr lückenhaft nutzbar gemacht werden. Ihm harzte eine Fülle der schwersten wissenschaftlich schöpferischen Aufgaben, die erst gelöst werden mußten, bevor der Bau der großen neuen Maschinen in Angriff genommen werden konnte. Daß die neue Bauweise schon der ersten Flugzeuge Dorniers späterhin im wesentlichen beibehalten werden konnte, zeugt für die Sorgfalt und technische Vollkommenheit der geleisteten Vorarbeit.

Mit dem Dornier-Wal wurden 1925 zwanzig Weltrekorde erzielt. Die Seefähigkeit des Bootes und die bis dahin unerreichten Flugeigenschaften verschafften der Maschine schon früh einen internationalen Ruf. Im regelmäßigen Flugverkehr der europäischen und außereuropäischen Luftverkehrsunternehmen wurden bis Ende 1932 über zehn Millionen Flugkilometer zurückgelegt. Eine große Reihe von Ozeanüberquerungen wurde mit diesem Flugboot ausgeführt, so 1924 die des Italieners Locatelli, 1926 des Spaniers Franco, 1927 des Portugiesen Sarmiento de Beires, 1927 und 1928 des Iren Courtney und 1929 die abermalige Francos. Auch die Ozeanflüge Wolfgang von Gronaus in den Jahren 1930 bis 1932 und die der Deutschen Luftflanz 1933 dürfen nicht unerwähnt bleiben.

Mit der nächsten Konstruktion, dem Dornier-Superwal, konnten 1928 zwölf Weltrekorde aufgestellt werden. Diese Maschine versieht noch heute den Flugdienst im regel-

mäßigen Luftverkehr zwischen Italien und seinen Mittelmeerkolonien und Spanien. Mit dem Dornier-Wal wird auch, was nicht zu vergessen ist, von der Deutschen Luftflanz der regelmäßige Verkehrsdienst zwischen Europa und Südamerika ausgeführt, nachdem seine Eignung durch verschiedene Unternehmen und Expeditionen, wie zum Beispiel durch den Postflug Amundsens bei der Suche des in der Arktis gestrandeten Luftschiffes Italia, einwandfrei unter Beweis gestellt worden war.

Alle diese Erfolge veranlaßten die Dornier-Werke dann schließlich, zum Bau eines Flugschiffes zu schreiten, nämlich des Do X. Ein volles Jahr waren die Konstruktionsbüros mit der zeichnerischen Festlegung dieses Schiffes beschäftigt, ein volles Jahr dauerten die Versuche und Bauarbeiten in Altenrhein, und wiederum ein volles Jahr hat das Schiff in vielen Flugstunden über dem Bodensee seine Tüchtigkeit erproben müssen, bis es zur Vollbringung seiner schwierigen Aufgabe freigegeben wurde.



## Die neue Wirtschaft (Berlin)

Nr. 3

### 25 Jahre Pionierleistung für die Luftfahrt

In diesem Jahre kann Dr.-Ing. E. h. Claudius Dornier auf eine 25jährige, an Arbeit, aber auch Erfolge reiche Geschichte seines Werkes zurückblicken. 25 Jahre Dornier-Geschichte bedeuten nicht nur eine Entwicklung aus bescheidenen Anfängen bis zum großen Industriewerk, sondern auch 25 Jahre Pionierleistungen für die gesamte Luftfahrt. Gestützt auf seine umfassenden Forschungen in Leichtmetallkonstruktionen, die er als langjähriger Mitarbeiter des Grafen Zeppelin durchgeführt hatte, stellte er schon für seine ersten Flugzeuge folgende Baugrundsätze auf: Ausführung aller tragenden Teile des Flugzeuges in Metall, vorwiegend Leichtmetall, daneben hochwertiger Stahl; für besonders hochbeanspruchte Bauglieder Verwendung besonders geformter, für Leichtkonstruktionen geeigneter, blechbezogener Metallprofile; Verbindung der Bauteile durch Nieten und Schrauben. Die ersten Arbeiten Dorniers tragen also schon alle Merkmale, denen der Flugzeugneubau der neuesten Zeit seine sprunghaft gesteigerte Entwicklung in aller Welt verdankt.

Dr.-Ing. E. h. Claudius Dornier wurde 1884 in Rempten im Allgäu geboren. 1907 legte er an der Technischen Hochschule München seine Diplomprüfung an der Maschinenbauabteilung ab. 1910 finden wir ihn in der Versuchsabteilung vom Luftschiffbau Zeppelin, wo er vor allem statische und aerodynamische Untersuchungen für die Berechnung der Luftschiffgerippe durchzuführen hatte, und schon 1913 wurde eine selbständige Abteilung Dornier im Luftschiffbau Zeppelin gegründet, die man mit besonderen Aufgaben betraute. Mit Unterstützung des Grafen Zeppelin gründete Dornier 1914 bei Kriegsbeginn in Seemoos bei Friedrichshafen eine Flugzeugwerft, die für den Bau metallener Riesenflugboote bestimmt war, während des Krieges wurde eine große Anzahl Flugzeuge gebaut. Der Friedensschluß brachte als Folge des Bauverbots der Entente eine Stilllegung von Seemoos. Dornier nahm aber den Flugzeugbau in Italien und später auch in Altenrhein in der Schweiz wieder auf. 1924 wurde er von der Technischen Hochschule Stuttgart zum Dr.-Ing. E. h. ernannt. 1926 begann er mit dem Bau eines Riesenflugzeugs „Do. X“, das 170 Personen aufnehmen konnte und bis heute immer noch das größte Flugschiff der Welt darstellt. Mit diesem Flugschiff wurde 1929 ein Flug nach Amerika unternommen. Die Dornier-Flugzeuge stellten eine große Anzahl Weltrekorde auf und erfreuen sich in allen Ländern der Erde des besten Rufs. 1932 ging die Dornier-Metallbauten G. m. b. H. Manzell, die 1937 in Dornier-Werke umbenannt wurde, in den alleinigen Besitz von Dr.-Ing. Dornier über.

04 184 0007 BEC

Signatur

Forner Claudius  
Dr.-Ing.

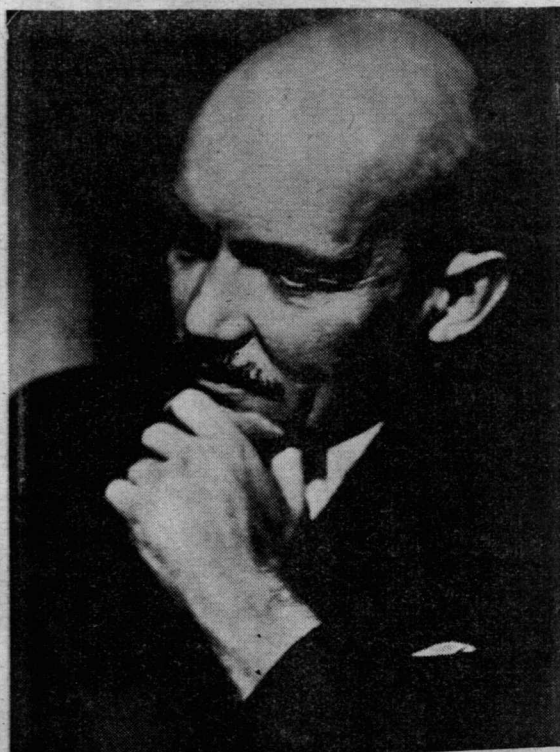
Datum

25. Feb. 1939

Hamburger Woche Nr. 8, Beilage der Hamburger Nachrichten, 25. Februar 1939

25 JAHRE

DORNIER

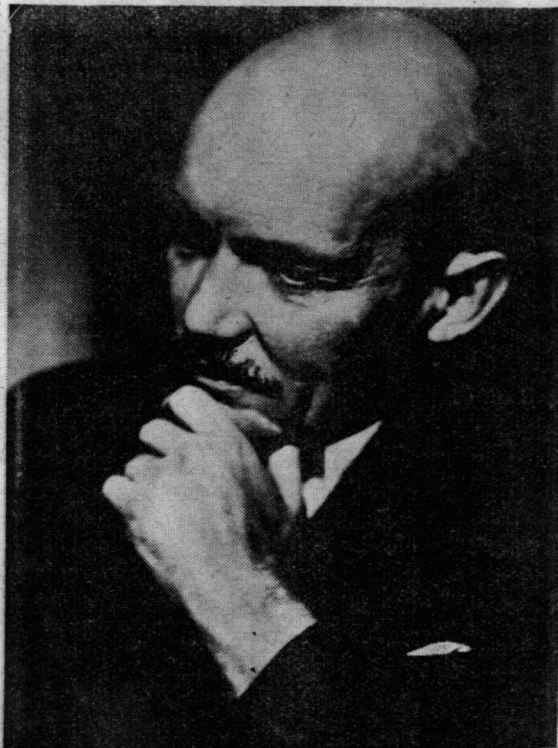


In diesem Jahre kann Dr.-Ing. e. h. Claudius Dornier auf eine 25jährige Geschichte seines Werkes zurückblicken. 25 Jahre Dornier-Geschichte bedeuten nicht nur eine Entwicklung aus bescheidenen Anfängen bis zum großen Industriewerk, sondern mehr noch 25 Jahre Pionierleistungen für die gesamte Luftfahrt. Unser Bild zeigt rechts Dr.-Ing. e. h. Claudius Dornier.

Bild oben: Das 4motorige Transocean-Flugboot Dornier Do 26 wurde als katapultfähiges 20-t-Flugboot für den unmittelbaren Nordatlantik-Postverkehr der Deutschen Luft Hansa entwickelt. Da das Flug-

das Prinzip des vom Landflugzeug bekannten einziehbaren Fahrgestells auf die Stabilitätsschwimmer des Flugbootes in der Weise angewendet, daß diese während des Fluges in das Innere des Flügels eingezogen werden. Die günstige aerodynamische Gestaltung der Gesamtanordnung kommt in gleicher Weise der Geschwindigkeit wie der Reichweite zugute. Nicht nur in der den aerodynamischen Idealverhältnissen ganz nahekommenen Formgebung, sondern auch in einer Fülle verwirklichter neuer Konstruktionsgedanken brückt sich der technische Fortschritt

25 JAHRE  
DORNIER



In diesem Jahre kann Dr.-Ing. e. h. Claudius Dornier auf eine 25jährige Geschichte seines Werkes zurückblicken. 25 Jahre Dornier-Geschichte bedeuten nicht nur eine Entwicklung aus bescheidenen Anfängen bis zum großen Industriewerk, sondern mehr noch 25 Jahre Pionierleistungen für die gesamte Luftfahrt. Unser Bild zeigt rechts Dr.-Ing. e. h. Claudius Dornier.

Bild oben: Das 4motorige Transocean-Flugboot Dornier Do 26 wurde als katapultfähiges 20-t-Flugboot für den unmittelbaren Nordatlantik-Postverkehr der Deutschen Luft Hansa entwickelt. Da das Flugboot Dornier Do 26, ein freitragender Schulterdecker von 30 Meter Spannweite, normalerweise mit Hilfe einer Flugzeugschleuder von den Luft Hansa-Hilfsschiffen gestartet wird, und eine Landung in bewegtem Wasser nur im Notfall in Frage kommt, wurde bei diesem Baumuster bewußt auf die für die Dornier-Flugboote so charakteristischen Flossenstummel verzichtet, und zum ersten Male in der Geschichte des Flugbootbaues

das Prinzip des vom Landflugzeug bekannten einziehbaren Fahrgestells auf die Stabilitätsschwimmer des Flugbootes in der Weise angewendet, daß diese während des Fluges in das Innere des Flügels eingezogen werden. Die günstige aerodynamische Gestaltung der Gesamtanordnung kommt in gleicher Weise der Geschwindigkeit wie der Reichweite zugute. Nicht nur in der den aerodynamischen Idealverhältnissen ganz nahekommenen Formgebung, sondern auch in einer Fülle verwirklichter neuer Konstruktionsgedanken brückt sich der technische Fortschritt aus. Neuartig ist z. B. die Schwenkbarkeit der beiden hinteren Motoren nach oben zum Schutz der Propeller vor Spritzwasser, die Ausbildung des unteren Bootsteils selbst als Brennstofftank, die Zugänglichkeit zur Triebwerksanlage auch während des Fluges, Entlastung des Flugzeugführers durch eine eigene vom Maschinisten bediente Triebwerksüberwachungsanlage und dergl. mehr. (Aufn. Dornier, Atlantic)



*Dornier, E. h. Ing*

Signatur.....

04 184 0009 BEC

Datum .....

1944

## Gross-Deutscher Verkehr (Berlin)

Nr. ....

### **Professor Dr.-Ing. E. h. Dornier 60 Jahre alt**

Am 14. Mai 1944 vollendete der Gründer und Betriebsführer der Dornier-Werke, Dr.-Ing. E. h. Dornier, sein 60. Lebensjahr. Das Leben Dorniers wurde bestimmt von der Begeisterung, die ihn in jungen Jahren für die Idee des Menschenfluges ergriff. Als Dornier 1907

**wenden**



an der Technischen Hochschule in München sein Diplom-Examen ablegte, riefen die Flugerfolge der Ausländer auch die jungen deutschen Ingenieure auf den Plan. Unter ihnen war auch Dornier, der seine Freizeit neben seiner Berufsarbeit in einer Eisen-, Hoch- und Brückenbaufirma dazu ausnutzte, ein Flugzeug konstruktiv zu entwerfen und zu berechnen. Wenn auch dieser erste 1908 entstandene Entwurf nicht ausgeführt wurde, so war er doch Ausgangspunkt der weiteren Entwicklung.

1910 trat Dornier in den Luftschiffbau Zeppelin ein. Hier waren statische und aerodynamische Untersuchungen sein erstes Arbeitsfeld. Bereits aus der ersten Zeit seiner Tätigkeit beim Luftschiffbau stammt eine Fülle von Anregungen zur Verbesserung der Konstruktion der Starrluftschiffe und ihrer Leistungen, die zum Teil auch praktisch ausgeführt wurden. Auch der Entwurf einer später preisgekrönten drehbaren Luftschiffhalle fällt in diese Zeit. Schon damals wurde der forschende und ordnende Geist Dorniers sichtbar, als er die wissenschaftlichen Grundlagen für die Berechnung der Luftschiffgerippe schuf, wobei er, wie noch heute, theoretische Erkenntnisse und Berechnungen durch praktische Versuche bis zur unumstößlichen Gewißheit begründete. Im Jahre 1911 führte der forschende und versuchende Geist Dorniers zu jenem grundlegenden Versuch der Bördelung bei Metallprofilen, die in der Folge maßgebend für die Profilgestaltung dünnwandiger gedrückter Bauteile wurde und zur Erkenntnis der Prinzipien führte, die nun für die Querschnittgebung bei Metallkonstruktionen des Luftfahrzeugbaues angewendet wurden. Dies war der Anfang des Leichtträgerbaues und damit zugleich der Dornier-Metallbauweise. Andere Forschungsarbeiten Dorniers betreffen Untersuchungen über Ganzmetall-Luftschiffe, die Entwicklung von Metallpropellern, Studien über die Entwicklungsmöglichkeiten von Luftschiffen und anderes.

Insbesondere aber sollte Dornier im engsten persönlichen Kontakt mit dem Grafen Zeppelin die Möglichkeiten eines für den Transozeandienst bestimmten Stahl-Luftriesen von 80 000 m<sup>3</sup> studieren, der 1916 im Rahmen einer in Düsseldorf geplanten Weltausstellung nach Amerika starten sollte. Dieser Plan zwang zu bedeutenden Vorarbeiten. Um die in diesem Zusammenhang unumgänglich notwendigen umfangreichen Materialversuche durchführen zu können und um den Bestrebungen Dorniers die nötige Freiheit und die gewünschten Entwicklungsmöglichkeiten zu verschaffen, entstand um die Jahreswende 1913/14 im Rahmen des Luftschiffbaus Zeppelin die Abteilung „Do“ durch die persönliche Initiative des alten Grafen.

Zwei kleine Büroräume, eine kleine Werkstatt nebst einem etwas größeren

Versuchsraum im alten Werk, einem niedergelegten kleinen Gaswerk an der Grenze des Luftschiffgeländes, dienten der Abteilung „Do“ in dem ersten Halbjahr 1914 als Unterkunft. Der Personalbestand bei der Gründung war nur bescheiden. Mit Einschluß der Hilfskräfte bestand das technische Büro bei Ausbruch des Krieges aus wenigen Ingenieuren, Technikern und Zeichnern.

Mit Ausbruch des Weltkrieges nahm die Abteilung „Do“ einen schnellen Aufschwung. Mit Unterstützung des Grafen Zeppelin entstand die Werft in Seemoos bei Friedrichshafen als neuer Arbeitsplatz, der schon in seiner Anlage allein durch die große Montagehalle auf die kommenden bedeutenden Aufgaben hinwies.

Gegen Ende September 1914 trat das entscheidende Ereignis ein, als Dornier vom Grafen Zeppelin den Auftrag erhielt, in der Seemooser Werft Riesenflugboote zu bauen. Diese Aufgabe war überaus schwierig, da alle Grundlagen fehlten und Dornier zudem den Plan faßte, diese Boote ganz aus Metall zu bauen. In unablässiger, zäher Arbeit wurden nun von 1914 bis 1918 Riesenflugboote entwickelt und gebaut; auch der Bau kleinerer Flugzeugtypen konnte mit Erfolg durchgeführt werden. Unter vielen Mühen und beharrlicher Aufbauarbeit entstand das, was heute allgemein mit „Dornier-Bauweise“ bezeichnet wird.

Dann kam der jede Weiterarbeit lähmende Friedensvertrag, bis es 1921 gelang, in Italien eine Tochtergesellschaft in Marina di Pisa zu gründen. Aus Spanien kam dann ein Auftrag über sechs zweimotorige Flugboote. Es waren dies die ersten Boote der großen Familie der Dornier-Wale, deren Leistungen ihren Namen in der ganzen Welt bekanntgemacht haben. Wichtig für die Weiterentwicklung war auch der Verkauf von Lizenzen ins Ausland. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß die Technische Hochschule Stuttgart im Jahre 1942 Dornier in Anerkennung seiner Verdienste zum Dr.-Ing. E. h. ernannte. Die bisherigen Erfahrungen waren so umfassend, daß Dornier es wagen konnte, 1926 den Bau eines Flugbootes mit ganz ungewöhnlichen Ausmessungen in Angriff zu nehmen. Dieses Flugboot, die Do X, war ein weiterer Meilenstein auf dem Wege des Aufstieges. Es wurde oft behauptet, die Do X sei der Zeit vorausgeeilt. Im Laufe der letzten Jahre haben sich aber die Ansichten über Großflugboote bedeutend geändert. Die von Dornier schon ganz zu Anfang dargelegten Gedankengänge haben sich immer mehr durchsetzen können, und für die kommende Entwicklung im Bau großer Flugboote wird kein Konstrukteur weder auf den mit der Do X gesammelten Erfahrungsschatz noch auf die Dornier-Bauweise verzichten können.

1932 erfolgte die Übernahme der gesamten Geschäftsanteile der damaligen

Dornier-Metallbauten durch Dr. Dornier. Der planvolle Aufbau der gesamten deutschen Wirtschaft, der 1933 mit der Machtergreifung durch den Führer begann, machte auch dem wirtschaftlichen Tiefstand der deutschen Luftfahrt ein Ende. Mit dem Bestreben, der deutschen Luftfahrt den ihr gebührenden Platz in der Welt zu sichern, entstanden neue Baumuster mit ständig gesteigerten Leistungen. Die Dornier-Flugboote Do 18, Do 24 und Do 26 setzten die mit dem Dornier-Wal begründete Tradition erfolgreich fort.

Zugleich aber konnte Dr. Dornier der deutschen Luftwaffe Landflugzeug-Baumuster geben, deren große Bedeutung für ihren Aufbau allgemein anerkannt wurde. Der Do 17 und ihren Fortentwicklungen folgte in der Do 217 ein Kampfflugzeug, das im Einsatz an allen Fronten seine höchste Bewährung fand. Groß ist die Zahl der Ehrungen, die Dornier auf seinem so überaus erfolgreichen Lebensweg zuteil geworden sind. Hier sei nur erwähnt, daß ihm 1938 die Lilienthal-Gedenkmünze verliehen wurde, daß ihm der Führer im Jahre 1942 den Titel „Professor“ verlieh und daß ihm nunmehr aus Anlaß seines 60. Geburtstages vom Verein Deutscher Ingenieure im NSBDT das VDI-Ehrenzeichen verliehen wurde in Anerkennung seiner Pionierleistung auf dem Gebiete des Baues von Großflugbooten, seiner großen Verdienste als Wegbereiter des Kriegsflugzeuges und des Leichtmetallbaues in der Flugzeugtechnik.

*Dornier, Prof.*

Signatur.....

04 184 0010 BEC

Datum 12 Mai 1944

## Kölnische Zeitung

Nr. 129

### Professor Dornier 60 Jahre

bb Berlin, 9. Mai. Professor Dornier, der Schöpfer der weltbekannten Dornierflugzeuge, feiert in diesen Tagen seinen 60. Geburtstag. Er wurde erst vor kurzem vom Führer als „Pionier der Arbeit“ ausgezeichnet. Er trägt diesen Titel mit Recht, denn er ist nicht nur der Gründer und Chef des großen Unternehmens, das seinen Namen trägt, sondern er ist auch derjenige, der für dieses sein Unternehmen im wahrsten Sinne Pionierdienste der Arbeit getan hat, die es ihm ermöglicht haben, heute Tausende von Arbeitern zu beschäftigen. Der Name Dornier ist in der ganzen Welt ein Begriff deutscher Erfindung, deutscher Konstruktion und deutscher Werkmannsarbeit geworden. Wer Gelegenheit gehabt hat, in den Erzeugnissen der Dornier-Werke, sei es im Flugboot oder in den modernen Kampfflugzeugen, zu fliegen, wer mit wachem Auge durch die Betriebsstätten gewandert ist, der kann sich einen ungefähren Begriff davon machen, was in dem Werk Dorniers geleistet wird, der selbst mit seiner hervorragenden Erfindungsgabe, mit seiner Hingabe und zähem Fleiß die Grundlage für die heutige Bedeutung gelegt hat. Die Dornier-Flugzeuge haben früher, als sie neue Verkehrswege über weltweite Meere hinweg und über die höchsten Gebirge der Welt suchten, im besten Sinne des Wortes Propaganda für Deutschland und das deutsche Erzeugnis gemacht. Heute stehen sie im Dienst des Krieges und legen Zeugnis ab von deutschem Können und deutscher Kraft auch auf dem Flugzeuggebiet. Man würde dem großen Erfinder und dem Konstrukteur unrecht tun, wenn man ihn nur als solchen anerkennen würde. Zwar zeichnet ihn der Vorwärtsdrang, der ihn immer wieder zu neuen Maschinen drängt, aus, aber nie hat er das Problem der Sicherheit aus den Augen gelassen, und wer die Forschungsanstalt und die Werkstätten gesehen hat, die nur diesem Ziel dienen, der weiß, wieviel Sorgfalt und Fleiß gerade darauf gerichtet wird.

Ebenso sorgfältig hat sich Dornier des Nachwuchses angenommen. Mit der Einschulung von vielen Hunderten von jungen Menschen aus der näheren und weiteren Umgebung seiner Werke hat er nicht nur für den Nachwuchs seiner eigenen Werke gesorgt, sondern hat den Jungen einen Weg gewiesen in eine Zukunft, in der sich all ihre Kräfte entfalten können, die womöglich in den engen heimatlichen Verhältnissen verkümmert wären. An Anerkennung und an Ehren hat es Dornier nicht gefehlt. Die letzte Ehrung wird ihn am meisten gefreut haben. Auch heute ist er der zähe Arbeiter am Flugzeug, an seinem Werk und an den mit ihm verbundenen Menschen und läßt uns die Hoffnung, daß die deutsche Flugzeugindustrie auch später ihren Mann stellen wird.

Deutsche Bergwerks-Zeitung (Düsseldorf)

Nr. 112

Prof. Dr.-Ing. Claudius Dornier

Am 14. Mai wird Professor Dr.-Ing. Dornier, einer der führenden Flugzeugkonstrukteure, 60 Jahre alt.

Claudius Dornier ist am 14. Mai 1884 zu Kempten im Allgäu als Sohn eines Kaufmanns geboren. Mit sieben Geschwistern wuchs er auf, besuchte das Gymnasium in Kempten und dann die Technische Hochschule in München, die er 1907 mit dem Examen abschloß. Maschinen- und Brückenbau sind nun sein Tätigkeitsgebiet. Daneben beschäftigt er sich mit Flugproblemen. 1910 tritt er in die Versuchsanstalt des Luftschiffbau-Zeppelin ein und führt hier aerodynamische Untersuchungen für die Berechnung von Ganzmetall-Luftschiffen durch, 1912 veröffentlicht er auf Grund vorhergegangener Studien und Versuche das Werk „Beitrag zur Berechnung der Luftschrauben“. 1913 nimmt Graf Zeppelin Dornier in sein Privatbüro, wo er an dem Entwurf eines Transozean-Luftschiffes von 80000 cbm arbeitet, mit dem 1916 ein Amerika-Luftverkehr aufgenommen werden sollte.

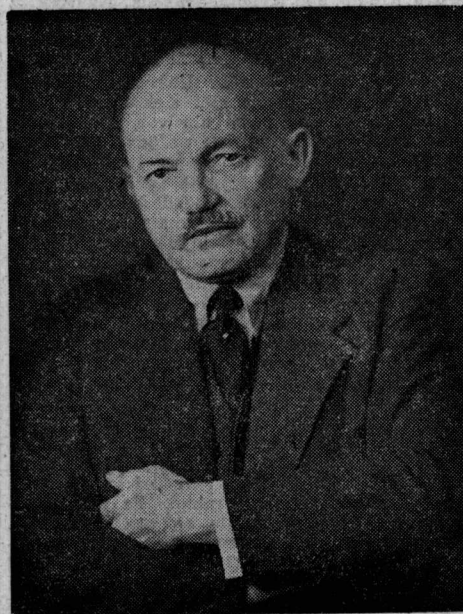
Mit Beginn des Krieges wird die selbständige Versuchsabteilung Do (Dornier) des Luftschiffbaus Zeppelin mit der Entwicklung eines Riesen-Wasserflugzeuges beauftragt. Diese Aufgabe stellte beim damaligen Stande der Flugtechnik ungewöhnliche Anforderungen an den Konstrukteur, zumal planmäßige Ermittlungen, welcher Baustoff von Fall zu Fall als der günstigste zu gelten hatte, zu jener Zeit noch nicht angestellt waren. Dornier hatte zuvor eingehende Untersuchungen über die beste Formgebung von Metall für Leichtbauten aufgestellt, um nach dem Wunsche des Grafen Unterlagen für den Bau von Stahl-Luftschiffen zu gewinnen. Auf Grund dieser Erfahrungen entschied sich Dornier, die Riesenflugzeuge ausschließlich aus Metall herzustellen, wobei er für hochbeanspruchte Teile Stahl, sonst aber Leichtmetall verwendete. Der Erfolg blieb ihm nicht versagt. Nach zwei Großflugbooten RS I und II wurde die RS III bereits ein voller Erfolg und den anderen Flugbooten gleicher Gattung weit überlegen. Nach ihr entstand die RS IV als größtes Seeflugzeug des Weltkrieges.

Bei diesen Flugzeugen war Dornier bereits eine neue Bauweise gegangen, die heute als Schalenbau international eingeführt ist: sie beruht darin, daß die Verkleidung von Rumpf und Flügel mit zur Kräfteaufnahme herangezogen wird.

Neben diesen Flugbooten entstanden auch kleine einmotorige Land- und Seeflugzeuge für Aufklärung und Luftjagd, wovon die Do-D 1 mit 185-PS-Motor, ein freitragender Doppeldecker in Schalenbauweise, konstruktiv und auch durch besondere Höchstleistungen (Geschwindigkeit 200 km/st, Gipfelhöhe 8100 m) internationales Aufsehen erregte.

Das 1918 für die Marine entworfene zweimotorige Flugboot Gs I mußte auch nach seiner Umkonstruktion als Verkehrsboot zerstört werden. Zwei im Bau befindliche Weiterentwicklungen Gs II wurden 1921 halb fertig zerstört.

Die nächste Zeit brachte für Dornier ein Absinken der 5000 Mann starken Belegschaft auf rund 50 Mann; das Werk selbst suchte sich durch Aushilfsarbeiten über Wasser zu halten.



Werkfoto

kehrsboot wie auch als Fernaufklärer. Das war Dornier berühmtestes Flugzeug geworden und ist fast auf allen Teilen der Welt im regelmäßigen Flugdienst gewesen. Zahlreiche Pionierflüge, Atlantikerüberquerungen, Langstreckenflüge und Weltrekorde wurden damit aufgestellt. Wie wenig die Konstruktion veralten konnte, d. h. umgekehrt, wie weit sie ihrer Zeit voraus war, zeigt die Tatsache, daß 1936 eine nach neueren aerodynamischen Gesichtspunkten erfolgte Umkonstruktion nur die Linien, nicht aber den Grundaufbau des Bootes verändern mußte, um zu dem Fernaufklärer Do 18 zu kommen, der als Postflugzeug lange Zeit den Nord- und Südatlantikdienst versah. Über die Do 24 als Seenotboot der deutschen Luftwaffe führt die Linie zur Do 26, als dem aerodynamisch besten Flugboot der Welt, das als Atlantik-Passagierboot konstruiert, heute für Fernaufklärungszwecke gebaut wird. Zwischen diesen Booten liegen die Flugboote „Superwal“ (mit zwei und vier Motoren), Do S, So E, „Delphin I-III“, „Libelle“. Sie alle und die mit ihnen erworbenen Erfahrungen berechtigten Dornier allein zur Schaffung des weltberühmten Großflugbootes Do X. Ein volles Jahr waren die Büros mit der zeichnerischen Festlegung beschäftigt, ein volles Jahr dauerten die Versuche und Bauarbeiten an dem zwölfmotorigen Flugschiff in der Schweizer Werft in Altenrhein, und als es 1930 fertig war, wurde es wieder ein volles Jahr in vielen Flugstunden über dem Bodensee erprobt, bis es 1932 verschiedene Langstreckenflüge unternehmen konnte, u. a. einen Flug nach Amerika.

Dieser Atlantikflug ist damals oft falsch gedeutet worden. Er sollte kein Rekordflug sein, wie die damaligen Versuche dieser Art, sondern der Welt zeigen, daß ein Flugzeug bereits in der Lage war, den Atlantik auf verkehrsmäßiger Basis, d. h. mit entsprechendem Komfort und Sicherheit zu überfliegen.



## Prof. Dr.-Ing. Claudius Dornier

Am 14. Mai wird Professor Dr.-Ing. Dornier, einer der führenden Flugzeugkonstrukteure, 60 Jahre alt.

Claudius Dornier ist am 14. Mai 1884 zu Kempten im Allgäu als Sohn eines Kaufmanns geboren. Mit sieben Geschwistern wuchs er auf, besuchte das Gymnasium in Kempten und dann die Technische Hochschule in München, die er 1907 mit dem Examen abschloß. Maschinen- und Brückenbau sind nun sein Tätigkeitsgebiet. Daneben beschäftigt er sich mit Flugproblemen. 1910 tritt er in die Versuchsanstalt des Luftschiffbau-Zeppelin ein und führt hier aerodynamische Untersuchungen für die Berechnung von Ganzmetall-Luftschiffen durch. 1912 veröffentlicht er auf Grund vorhergegangener Studien und Versuche das Werk „Beitrag zur Berechnung der Luftschrauben“. 1913 nimmt Graf Zeppelin Dornier in sein Privatbüro, wo er an dem Entwurf eines Transozean-Luftschiffes von 80000 cbm arbeitet, mit dem 1916 ein Amerika-Luftverkehr aufgenommen werden sollte.

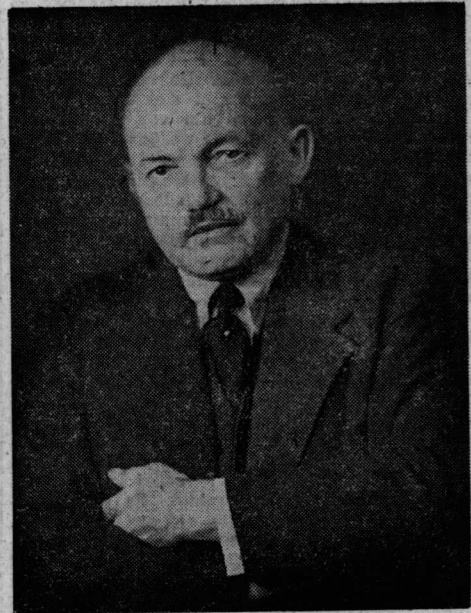
Mit Beginn des Krieges wird die selbständige Versuchsabteilung Do (Dornier) des Luftschiffbaus Zeppelin mit der Entwicklung eines Riesen-Wasserflugzeuges beauftragt. Diese Aufgabe stellte beim damaligen Stande der Flugtechnik ungewöhnliche Anforderungen an den Konstrukteur, zumal planmäßige Ermittlungen, welcher Baustoff von Fall zu Fall als der günstigste zu gelten hatte, zu jener Zeit noch nicht angestellt waren. Dornier hatte zuvor eingehende Untersuchungen über die beste Formgebung von Metall für Leichtbauten aufgestellt, um nach dem Wunsche des Grafen Unterlagen für den Bau von Stahl-Luftschiffen zu gewinnen. Auf Grund dieser Erfahrungen entschied sich Dornier, die Riesenflugzeuge ausschließlich aus Metall herzustellen, wobei er für hochbeanspruchte Teile Stahl, sonst aber Leichtmetall verwendete. Der Erfolg blieb ihm nicht versagt. Nach zwei Großflugbooten RS I und II wurde die RS III bereits ein voller Erfolg und den anderen Flugbooten gleicher Gattung weit überlegen. Nach ihr entstand die RS IV als größtes Seeflugzeug des Weltkrieges.

Bei diesen Flugzeugen war Dornier bereits eine neue Bauweise gegangen, die heute als Schalenbau international eingeführt ist: sie beruht darin, daß die Verkleidung von Rumpf und Flügel mit zur Kräfteaufnahme herangezogen wird.

Neben diesen Flugbooten entstanden auch kleine einmotorige Land- und Seeflugzeuge für Aufklärung und Luftjagd, wovon die Do-D 1 mit 185-PS-Motor, ein freitragender Doppeldecker in Schalenbauweise, konstruktiv und auch durch besondere Höchstleistungen (Geschwindigkeit 200 km/st, Gipfelhöhe 8100 m) internationales Aufsehen erreichte.

Das 1918 für die Marine entworfene zweimotorige Flugboot Gs I mußte auch nach seiner Umkonstruktion als Verkehrsboot zerstört werden. Zwei im Bau befindliche Weiterentwicklungen Gs II wurden 1921 halb fertig zerstört.

Die nächste Zeit brachte für Dornier ein Absinken der 5000 Mann starken Belegschaft auf rund 50 Mann; das Werk selbst suchte sich durch Aushilfsarbeiten über Wasser zu halten. In dieser Zeit schritt Dornier zur Gründung von Auslandsniederlassungen in Holland, Japan, der Schweiz und Italien. In letzterer baute er die Gs II, die bald unter dem Namen „Wal“ weltberühmt wurde. 20 Jahre lang ist dieses Flugzeug in steter Weiterentwicklung gebaut und geflogen worden, sowohl als Ver-



Werkfoto

kehrsboot wie auch als Fernaufklärer. Das war Dornier berühmtestes Flugzeug geworden und ist fast auf allen Teilen der Welt im regelmäßigen Flugdienst gewesen. Zahlreiche Pionierflüge, Atlantikerstüberquerungen, Langstreckenflüge und Weltrekorde wurden damit aufgestellt. Wie wenig die Konstruktion veralten konnte, d. h. umgekehrt, wie weit sie ihrer Zeit voraus war, zeigt die Tatsache, daß 1936 eine nach neueren aerodynamischen Gesichtspunkten erfolgte Umkonstruktion nur die Linien, nicht aber den Grundaufbau des Bootes verändern mußte, um zu dem Fernaufklärer Do 18 zu kommen, der als Postflugzeug lange Zeit den Nord- und Südatlantikdienst versah. Über die Do 24 als Seenotboot der deutschen Luftwaffe führt die Linie zur Do 26, als dem aerodynamisch besten Flugboot der Welt, das als Atlantik-Passagierboot konstruiert, heute für Fernaufklärungszwecke gebaut wird. Zwischen diesen Booten liegen die Flugboote „Superwal“ (mit zwei und vier Motoren), Do S, So E, „Delphin I-III“, „Libelle“. Sie alle und die mit ihnen erworbenen Erfahrungen berechtigten Dornier allein zur Schaffung des weltberühmten Großflugbootes Do X. Ein volles Jahr waren die Büros mit der zeichnerischen Festlegung beschäftigt, ein volles Jahr dauerten die Versuche und Bauarbeiten an dem zwölfmotorigen Flugschiff in der Schweizer Werft in Altenrhein, und als es 1930 fertig war, wurde es wieder ein volles Jahr in vielen Flugstunden über dem Bodensee erprobt, bis es 1932 verschiedene Langstreckenflüge unternehmen konnte, u. a. einen Flug nach Amerika.

Dieser Atlantikflug ist damals oft falsch gedeutet worden. Er sollte kein Rekordflug sein, wie die damaligen Versuche dieser Art, sondern der Welt zeigen, daß ein Flugzeug bereits in der Lage war, den Atlantik auf verkehrsmäßiger Basis, d. h. mit entsprechendem Komfort und Sicherheit zu überfliegen.

Neben diesen Seeflugzeugen wurden viele Landflugzeuge gebaut. Der „Komet II“ begann die Reihe der Verkehrsflugzeuge und führte sie weiter über den „Komet III“ zum „Merkur“, damals das wirtschaftlichste Mittel-Verkehrsflugzeug, zum Do K, der mit einem



und vier Motoren gebaut wurde. Die Weiterverfolgung militärischer Muster erfolgte im Ausland. Aus der Do-D 1 entstand der „Falke“, damals der schnellste Jäger und in großer Zahl von der US-Luftwaffe eingesetzt. Als Variante zum „Wal“ entstand das Landbombenflugzeug „Do-N“, zum „Superwal“ entsprechend die Do-P als viermotoriger Nachtbomber. Die Do C ähnelt dem Merkur, der auch als Zweischwimmerflugzeug für Sanität und Seeaufklärung gebaut wurde. Schließlich ist die Do Y als dreimotoriges Bombenflugzeug zu nennen. Die Do-F als zweimotoriges Fracht- und Bombenflugzeug leitete über die Do 11 über zur Do 23, dem ersten richtigen Bombenflugzeug der neuen deutschen Luftwaffe. Sie wurde gewichtlich noch übertroffen durch die Do 19, einen viermotorigen Bomber von 18,5 t Fluggewicht. Damals entstand die Do 17, als „Fliegender Bleistift“ nicht minder weltbekannt als früher der „Wal“. Dieses Aufklärungs- und Bombenflugzeug war 1935 erst als unbewaffneter Schnellbomber entstanden, dann im Laufe des Luftkrieges stark bewaffnet, und war eines der besten Flugzeuge der deutschen Luftwaffe. Es wurde weiterentwickelt zur Do 215 und Do 217, letztere heute im Luftkrieg gegen England mit Erfolg eingesetzt.

Um Dorniers Konstruktionen abzurunden, seien noch der Land- und Seeaufklärer Do 22 als Doppeldecker, das Sportamphibium „Libelle“ (Do-12) sowie die zahlreichen Projekte von Rennflugzeugen und dgl. erwähnt, von den zahlreichen Patenten, für Hubschrauber usw., gar nicht zu sprechen.

Es ist eigentlich selbstverständlich, daß Dornier im Laufe der Zeit verschiedene wohlverdiente Ehrungen zuteil wurden. 1924 verlieh ihm die Technische Hochschule Stuttgart den Dr.-Ing. e.h., 1937 wurde er zum Wehrwirtschaftsführer ernannt und Mitglied des Senates der Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung. 1941 verlieh ihm der Führer das Kriegsverdienstkreuz 1. Klasse, 1942 den Professortitel, und 1944 wurde Dornier am „Tag der nationalen Arbeit“ als „Pionier der Arbeit“ ausgezeichnet, da er „durch neue Wege der Reihenfertigung und des Ausbaues die Fabrikation beschleunigte und durch ein umfassendes Ausbildungswesen viele tüchtige Flugzeugbauer heranzog und so als Techniker und Menschenführer für die Kriegführung entscheidende Beiträge geliefert hat“.

Trotz dieser Erfolge oder besser bei diesen Erfolgen ist Dornier immer der zurückhaltende Mensch geblieben. Mit Recht nennt man ihn den „großen Schweiger“. Er ist kein Mann von vielen Worten, nicht dort, wo es sich um seine Arbeit und sein eigenes Werk handelt, auch nicht dort, wo es um noch Größeres geht. Darum hat ein Chronist richtig geschrieben: „Ich freue mich immer an Claudius Dornier, dem bescheidenen Konstrukteur, der mit seinen Getreuen in aller Stille schafft und werkt und denkt, der dann aber plötzlich mit einem fertigen Ganzen vor die Umwelt tritt und sie staunen macht.“

Und Professor Dr. Dornier selbst schildert uns seine Arbeit: „Ich war immer darauf bedacht, meine Konstruktionsgrundsätze unwandelbar weiter zu verfolgen, auch auf die Gefahr hin, einmal als unmodern zu gelten. Den Hauptteil unserer Erfolge verdanke ich dem Umstand, daß ich im Laufe des 30jährigen Aufbaus unseres Werkes eine große Anzahl hervorragender Mitarbeiter, die in unerschütterlicher Treue auch in schwerer Zeit unserem Werk ihr Bestes gaben, zur Seite hatte. Das Vertrauen auf diese Mitarbeit läßt mich auch frohen Mutes in die Zukunft blicken.“

## Prof. Dr. Dornier und sein Werk

### Anerkannte Lebensarbeit

Ha. Ga. Am 14. Mai jährt sich zum dreißigsten Male der Tag, an dem Dr. Claudius Dornier sein Flugzeugwerk eröffnete. Am gleichen Tage vollendet der „Pionier der Arbeit“ — dieser Ehrentitel wurde ihm am 1. Mai dieses Jahres vom Führer verliehen — sein 60. Lebensjahr. Das Lebenswerk von Prof. Dr.-Ing. e. h. Dornier liegt begründet in dem Enthusiasmus, mit dem ihn in seinen entscheidenden Jahren die Idee des Menschenfluges ergriff. Im gleichen Jahre (1907), als Claudius Dornier an der Technischen Hochschule in München sein Diplom-Examen ablegte, riefen die Flugerfolge der Ausländer auch die jungen deutschen Ingenieure zum Mitkämpfen um eine deutsche Luftfahrt auf den Plan. Es nimmt daher nicht wunder, wenn der 24jährige Diplom-Ingenieur seine Freizeit, die ihm seine Berufsarbeit in einer Hoch- und Brückenbaufirma übrig ließ, nicht besser ausnutzen zu können glaubte, als daß er sein erstes Flugzeug zu entwerfen und zu berechnen versuchte. Wenn auch dieser erste 1908 entstandene Entwurf nicht zur Ausführung kam, so wurde er doch zum Anfangspunkt der weiteren Entwicklung.

Als Dornier 1910 in den Luftschiffbau Zeppelin eintreten konnte, war ein weiterer Schritt auf dem Weg zur Verwirklichung kühner Ingenieurträume getan. Schon als junger Ingenieur erregte er durch seinen ungewöhnlichen Fleiß und seine überragenden Fähigkeiten die Aufmerksamkeit des Grafen Zeppelin. In der Versuchsabteilung tätig, waren statische und aerodynamische Untersuchungen sein erstes Arbeitsfeld. Aus Dorniers weiteren Versuchen ergab sich die Erkenntnis der Prinzipien, die für die Querschnittgebung bei Metallkonstruktionen des Luftfahrzeugbaues maßgeblich wurden. Man steht hier also am Anfang des Leichtträgerbaues und damit zugleich am Beginn der einzigartigen Dornier-Metallbauweise, über die die „National-Zeitung“ in früheren Aufsätzen schon eingehend berichtet hat.

Insbesondere aber sollte Dornier im engsten persönlichen Kontakt mit dem Grafen Zeppelin die Möglichkeiten eines für den Transozeandienstes bestimmten Stahl-Luftriesen von 80 000 cbm studieren, der 1916 im Rahmen einer in Düsseldorf geplanten Weltausstellung nach Amerika starten sollte. Dieser Plan zwang zu bedeutenden Vorarbeiten. Um die in diesem Zusammenhang unumgänglich notwendigen umfangreichen Materialversuche durchführen zu können, und um den Bestrebungen Dorniers die nötige Freiheit und Entwicklungsmöglichkeiten zu verschaffen, entstand um die Jahreswende 1913/14 im Rahmen des Luftschiffbaus Zeppelin die Abteilung „Do“ durch die persönliche Initiative des alten Grafen.

Zwei kleine Büroräume, eine kleine Werkstatt nebst einem etwas größeren Versuchsraum im alten Werk, einem niedergelegten kleinen Gaswerk an der Grenze des Luftschiffgeländes, dienten der Abteilung „Do“ in den ersten Monaten 1914 als Unterkunft. Mit Ausbruch des ersten Weltkrieges nahm diese Abteilung einen rapiden Aufschwung. Mit Unterstützung des Grafen Zeppelin entstand die Werft in Seemoos bei Friedrichshafen als neuer Arbeitsplatz, der schon in seiner Anlage allein durch die große Montagehalle auf die kommenden bedeutenden Aufgaben hinwies. Gegen Ende September trat das entscheidende Ereignis ein, als Dornier vom Grafen Zeppelin den Auftrag erhielt, in der Seemooser Werft Riesenflugboote zu bauen.

Die gestellte Aufgabe war überaus schwierig, da alle Grundlagen fehlten und ihre Bewältigung dadurch nicht leichter wurde, daß Dornier den Plan faßte, diese Boote ganz aus Metall zu bauen. In unablässiger, zäher Arbeit wurden nun von 1914 bis 1918 Riesenflugboote entwickelt und gebaut, und auch der Bau kleinster Flugzeugtypen konnte mit Erfolg durchgeführt werden. Unter vielen Mühen und beharrlicher Aufbauarbeit entstand das, was heute allgemein mit „Dornier-Bauweise“ bezeichnet wird.

Dann kam der jede Weiterarbeit lähmende Friedensvertrag, bis es 1921 gelang, in Italien eine Tochtergesellschaft in Marina di Pisa zu gründen. Aus Spanien kam ein Auftrag über sechs zweimotorige Flugboote. Es waren dies die ersten Boote der großen Familie der Dornier-Wale, deren Leistungen ihren Namen in der ganzen Welt bekanntgemacht haben. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Dornier-Wale



Aufn.: Archiv der NZ

mit ganz ungewöhnlichen Abmessungen in Angriff zu nehmen. Dieses Flugboot, die Do X, war ein weiterer Meilenstein auf dem Wege des Aufstieges. Es wurde oft behauptet, die Do X sei der Zeit vorausgeeilt. Im Laufe der letzten Jahre haben sich aber die Ansichten über Großflugboote bedeutend verändert. Die von Dornier schon ganz zu Anfang dargelegten Gedankengänge haben sich immer mehr durchsetzen können, und für die kommende Entwicklung im Bau großer Flugboote wird kein Konstrukteur weder auf den mit der Do X gesammelten Erfahrungsschatz noch auf die Dornier-Bauweise verzichten können. 1932 erfolgte die Uebernahme der gesamten Geschäftsanteile der damaligen Dornier-Metallbauten durch Dr. Dornier.

Der planvolle Aufbau der gesamten deutschen Wirtschaft, der 1933 mit der Machtergreifung durch den Führer begann, machte dem vorangegangenen Tiefstand, in dem sich die deutsche Luftfahrt allgemein befand, ein Ende. Mit dem Bestreben, der deutschen Luftfahrt den ihr gebührenden Platz in der Welt zu sichern, entstanden neue Baumuster mit ständig gesteigerten Leistungen. Die Dornier-Flugboote Do 18, Do 24 und Do 26 setzten die mit dem Dornier-Wal begründete Tradition erfolgreich fort. Zugleich aber konnte Dr. Dornier der deutschen Luftwaffe Landflugzeug-Baumuster geben, deren große Bedeutung für ihren Aufbau allgemein anerkannt werden mußte. Der Do 17 und ihren Fortentwicklungen folgte in der Do 217 ein Kampfflugzeug, das im Einsatz an allen Fronten seine höchste Bewährung fand.

Am 20. April 1942 verlieh der Führer Dr. Dornier in Anerkennung seiner Leistungen den Titel „Professor“. Ueber die Arbeit von Professor Dr. Dornier spricht sein Werk, welches identisch ist mit der Entwicklung des Metallflugzeugbaues überhaupt, über ihn selbst mögen seine eigenen Worte, die er anlässlich der Verleihung der Lillienthal-Gedenkmünze am 26. Oktober 1938 gesprochen hat, berichten:



# Prof. Dr. Dornier und sein Werk

## Anerkannte Lebensarbeit

Ha. Ga. Am 14. Mai jährt sich zum dreißigsten Male der Tag, an dem Dr. Claudius Dornier sein Flugzeugwerk eröffnete. Am gleichen Tage vollendet der „Pionier der Arbeit“ — dieser Ehrentitel wurde ihm am 1. Mai dieses Jahres vom Führer verliehen — sein 60. Lebensjahr. Das Lebenswerk von Prof. Dr.-Ing. e. h. Dornier liegt begründet in dem Enthusiasmus, mit dem ihn in seinen entscheidenden Jahren die Idee des Menschenfluges ergriff. Im gleichen Jahre (1907), als Claudius Dornier an der Technischen Hochschule in München sein Diplom-Examen ablegte, riefen die Flugerfolge der Ausländer auch die jungen deutschen Ingenieure zum Mitkämpfen um eine deutsche Luftfahrt auf den Plan. Es nimmt daher nicht wunder, wenn der 24jährige Diplom-Ingenieur seine Freizeit, die ihm seine Berufsarbeit in einer Hoch- und Brückenbaufirma übrig ließ, nicht besser ausnutzen zu können glaubte, als daß er sein erstes Flugzeug zu entwerfen und zu berechnen versuchte. Wenn auch dieser erste 1908 entstandene Entwurf nicht zur Ausführung kam, so wurde er doch zum Anfangspunkt der weiteren Entwicklung.

Als Dornier 1910 in den Luftschiffbau Zeppelin eintreten konnte, war ein weiterer Schritt auf dem Weg zur Verwirklichung kühner Ingenieurträume getan. Schon als junger Ingenieur erregte er durch seinen ungewöhnlichen Fleiß und seine überragenden Fähigkeiten die Aufmerksamkeit des Grafen Zeppelin. In der Versuchsabteilung tätig, waren statische und aerodynamische Untersuchungen sein erstes Arbeitsfeld. Aus Dorniers weiteren Versuchen ergab sich die Erkenntnis der Prinzipien, die für die Querschnittgebung bei Metallkonstruktionen des Luftfahrzeugbaues maßgeblich wurden. Man steht hier also am Anfang des Leichtträgerbaues und damit zugleich am Beginn der einzigartigen Dornier-Metallbauweise, über die die „National-Zeitung“ in früheren Aufsätzen schon eingehend berichtet hat.

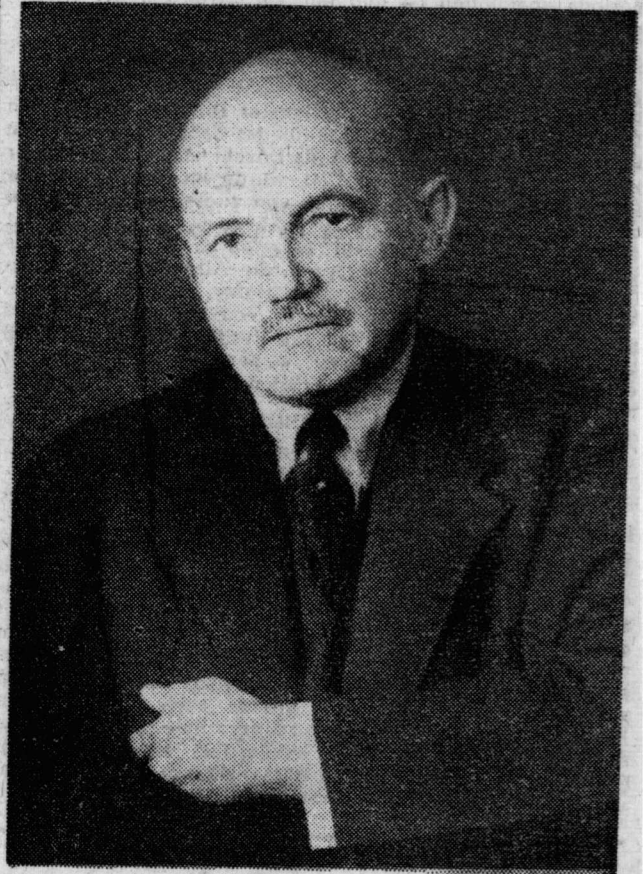
Insbesondere aber sollte Dornier im engsten persönlichen Kontakt mit dem Grafen Zeppelin die Möglichkeiten eines für den Transozeandienstes bestimmten Stahl-Lufttriesen von 80 000 cbm studieren, der 1916 im Rahmen einer in Düsseldorf geplanten Weltausstellung nach Amerika starten sollte. Dieser Plan zwang zu bedeutenden Vorarbeiten. Um die in diesem Zusammenhang unumgänglich notwendigen umfangreichen Materialversuche durchführen zu können, und um den Bestrebungen Dorniers die nötige Freiheit und Entwicklungsmöglichkeiten zu verschaffen, entstand um die Jahreswende 1913/14 im Rahmen des Luftschiffbaus Zeppelins die Abteilung „Do“ durch die persönliche Initiative des alten Grafen.

Zwei kleine Büroräume, eine kleine Werkstatt nebst einem etwas größeren Versuchsraum im alten Werk, einem niedergelegten kleinen Gaswerk an der Grenze des Luftschiffgeländes, dienten der Abteilung „Do“ in den ersten Monaten 1914 als Unterkunft. Mit Ausbruch des ersten Weltkrieges nahm diese Abteilung einen rapiden Aufschwung. Mit Unterstützung des Grafen Zeppelin entstand die Werft in Seemoos bei Friedrichshafen als neuer Arbeitsplatz, der schon in seiner Anlage allein durch die große Montagehalle auf die kommenden bedeutenden Aufgaben hinwies. Gegen Ende September trat das entscheidende Ereignis ein, als Dornier vom Grafen Zeppelin den Auftrag erhielt, in der Seemooser Werft Riesenflugboote zu bauen.

Die gestellte Aufgabe war überaus schwierig, da alle Grundlagen fehlten und ihre Bewältigung dadurch nicht leichter wurde, daß Dornier den Plan faßte, diese Boote ganz aus Metall zu bauen. In unablässiger, zäher Arbeit wurden nun von 1914 bis 1918 Riesenflugboote entwickelt und gebaut, und auch der Bau kleinster Flugzeugtypen konnte mit Erfolg durchgeführt werden. Unter vielen Mühen und beharrlicher Aufbauarbeit entstand das, was heute allgemein mit „Dornier-Bauweise“ bezeichnet wird.

Dann kam der jede Weiterarbeit lähmende Friedensvertrag, bis es 1921 gelang, in Italien eine Tochtergesellschaft in Marina di Pisa zu gründen. Aus Spanien kam ein Auftrag über sechs zweimotorige Flugboote. Es waren dies die ersten Boote der großen Familie der Dornier-Wale, deren Leistungen ihren Namen in der ganzen Welt bekanntgemacht haben. Es unterliegt keinem Zweifel, daß diese Flugboote das Fundament dafür waren, daß es Dornier in den folgenden Jahren gelang, langsam aber sicher den Export zu steigern. Wichtig für die Weiterentwicklung war ferner der Verkauf von Lizenzen ins Ausland. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß die Technische Hochschule Stuttgart im Jahre 1924 Dipl.-Ing. Dornier in Anerkennung seiner Verdienste zum Dr.-Ing. e. h. ernannte.

Die bisher gemachten Erfahrungen waren so umfassend, daß gewagt werden konnte, 1926 den Bau eines Flugbootes



Aufn.: Archiv der NZ

mit ganz ungewöhnlichen Abmessungen in Angriff zu nehmen. Dieses Flugboot, die Do X, war ein weiterer Meilenstein auf dem Wege des Aufstieges. Es wurde oft behauptet, die Do X sei der Zeit vorausgeeilt. Im Laufe der letzten Jahre haben sich aber die Ansichten über Großflugboote bedeutend verändert. Die von Dornier schon ganz zu Anfang dargelegten Gedankengänge haben sich immer mehr durchsetzen können, und für die kommende Entwicklung im Bau großer Flugboote wird kein Konstrukteur weder auf den mit der Do X gesammelten Erfahrungsschatz noch auf die Dornier-Bauweise verzichten können. 1932 erfolgte die Uebernahme der gesamten Geschäftsanteile der damaligen Dornier-Metallbauten durch Dr. Dornier.

Der planvolle Aufbau der gesamten deutschen Wirtschaft, der 1933 mit der Machtergreifung durch den Führer begann, machte dem vorangegangenen Tiefstand, in dem sich die deutsche Luftfahrt allgemein befand, ein Ende. Mit dem Bestreben, der deutschen Luftfahrt den ihr gebührenden Platz in der Welt zu sichern, entstanden neue Baumuster mit ständig gesteigerten Leistungen. Die Dornier-Flugboote Do 18, Do 24 und Do 26 setzten die mit dem Dornier-Wal begründete Tradition erfolgreich fort. Zugleich aber konnte Dr. Dornier der deutschen Luftwaffe Landflugzeug-Baumuster geben, deren große Bedeutung für ihren Aufbau allgemein anerkannt werden mußte. Der Do 17 und ihren Fortentwicklungen folgte in der Do 217 ein Kampfflugzeug, das im Einsatz an allen Fronten seine höchste Bewährung fand.

Am 20. April 1942 verlieh der Führer Dr. Dornier in Anerkennung seiner Leistungen den Titel „Professor“. Ueber die Arbeit von Professor Dr. Dornier spricht sein Werk, welches identisch ist mit der Entwicklung des Metallflugzeugbaues überhaupt, über ihn selbst mögen seine eigenen Worte, die er anlässlich der Verleihung der Lilienthal-Gedenkmünze am 26. Oktober 1938 gesprochen hat, berichten:

„Ich war immer darauf bedacht, meine Konstruktionsgrundsätze unwandelbar weiter zu verfolgen, auch auf die Gefahr hin, einmal als unmodern zu gelten. Den Hauptteil unserer Erfolge verdanke ich dem Umstand, daß ich im Laufe des 25jährigen (nunmehr 30jährigen) Aufbaues unseres Werkes eine große Anzahl hervorragender Mitarbeiter, die in unerschütterlicher Treue auch in schwerer Zeit ihr Bestes gaben, zur Seite hatte. Das Vertrauen auf diese Mitarbeiter läßt mich auch frohen Mutes in die Zukunft blicken.“

*Dornier, Claudius*

Signatur.....

*P*

04 184 0013 BEC

Datum 16. Mai 1944

Berliner Börsen Ztg

№ 132

### Claudius Dornier 60 Jahre alt

Am 14. Mai wurde der berühmte Flugzeugkonstrukteur Claudius Dornier, der kürzlich „Pionier der Arbeit“ wurde, 60 Jahre alt. In Kempten im Allgäu geboren, ging er 1910 als Ingenieur zum Luftschiffbau Friedrichshafen unter der Leitung des Grafen Zeppelin. Seine erste größere Arbeit war der Entwurf einer drehbaren Luftschiffhalle. In den von ihm gegründeten Dornierwerken entstanden während des ersten Weltkrieges die ersten Großflugboote als Wasserflugzeuge aus Aluminium. Schließlich brachte der Erfinder 1922 den ersten Dornier-Wal heraus, der als Verkehrsflugzeug in der ganzen Welt Aufsehen erregte. 1929 trat der Luftriese „Do X“ mit zwölf Motoren auf den Plan mit einem Fassungsvermögen von 160 Passagieren und zehn Mann Besatzung. Er brach alle Rekorde von Verkehrsflugzeugen und trat unter Führung des Kapitän Christiansen im Januar 1931 seine Reise nach Südamerika und Nordamerika an, wobei er den Südatlantik in 13 Stunden überquerte. Dornier überraschte die Welt dann mit weiteren Typen von Großflugbooten.

Aus Anlaß seines 60. Geburtstages am 14. Mai 1944 wurde Direktor Prof. Dr.-Ing. Dipl.-Ing. Claudius Dornier VDI vom Verein deutscher Ingenieure im NSBDT. das VDI-Ehrenzeichen verliehen in Anerkennung seiner Pionierleistungen auf dem Gebiete des Baues von Großflugbooten, seiner großen Verdienste als Wegbereiter des Kriegsflugzeuges und des Leichtmetallbaues in der Flugtechnik.



*Dornier, Claudius*

Signatur *P*

04 184 0014 BEC

Datum 18. Mai 1944

## Rundschau Deutscher Technik (Berlin)

Nr. 9 / 10

### Ein Pionier der Großflugboote

Wenn man heute von Flugbooten spricht, so denkt man unwillkürlich an den Dornier-Wal, das Flugboot, das durch seine vielzähligen Überquerungen der Weltmeere auf die Bedeutung dieser Flugzeuggattung für den Weltluftverkehr als erstes hingewiesen hatte. Sein Schöpfer, Prof. Dr.-Ing. E. h. Claudius Dornier, der am 14. Mai seinen 60. Geburtstag beging, war aus der Versuchsabteilung des Luftschiffbaues Zeppelin hervorgegangen und vom Grafen Zeppelin im Sommer 1914 mit dem Bau von Riesenflugbooten aus Metall beauftragt worden. Dort hatte er auf Grund theoretischer Berechnungen und praktischer Versuche den festigkeitssteigernden Einfluß der Bördelung an Metallprofilen erkannt. Bei einem der ersten Versuche hatte Dornier einen Stab von 140 mm Länge mit einem L-Querschnitt von  $20 \times 20 \times 1$  [mm] auf Knickung belastet und sein Verhalten mit dem eines gleichen Stabes verglichen, dessen Kanten in 2 mm Breite umgebördelt waren. Obwohl das Trägheitsmoment des gebördelten Querschnittes kleiner ist als das des ungebördelten, ergab sich eine um 42 % größere Knicklast. Aus diesem und weiteren Grundversuchen ergab sich die Erkenntnis der Prinzipien, die für die Querschnittgebung der Metallkonstruktionen des Luftfahrzeugbaues maßgeblich wur-

den. Man steht hier also am Beginn des Leichtträgerbaues und damit zugleich am Beginn der Dornier-Metallbauweise.

Dr. Dornier stellte, gestützt auf seine umfassenden Forschungen, schon für seine ersten Flugzeuge folgende Baugrundsätze auf: Ausführung aller tragenden Teile des Flugzeuges in Metall, vorwiegend Leichtmetall, daneben hochwertigen Stahl; für besonders beanspruchte Bauglieder Verwendung besonders geformter, für die Leichtkonstruktion geeigneter, aus Blech gezogener Metallprofile; Verbindung der Bauteile durch Niete und Schrauben. Die ersten Arbeiten Dr. Dorniers tragen also in baulicher Hinsicht schon alle Merkmale, denen der Flugzeugbau der neuesten Zeit seine sprunghaft gesteigerte Entwicklung in aller Welt verdankt.

Die Gründung der Flugbootwerft am Bodensee vor nunmehr 30 Jahren leitete daher für die Geschichte des Flugzeugbaues einen entscheidenden Abschnitt ein, wurde doch hier bewußt der Zustand des „Bastelns“ durch technisch-industrielle Herstellung abgelöst. Eine große Zahl von Flugboottypen ist seitdem aus den Werken Dr. Dorniers hervorgegangen, der für seine bahnbrechenden Arbeiten am Tag der Nationalen Arbeit zum „Pionier der Arbeit“ ernannt wurde.

04 184 0015 BEC

2. Juni 1944

## Südost-Echo (Wien)

Nr. 22

### Professor Dr. Dornier 60 Jahre alt

Am 14. Mai 1944 vollendete Professor Dr.-Ing. e. h. Claudius Dornier sein 60. Lebensjahr. Als er im Jahre 1907 in München sein Diplomexamen ablegte, riefen die Flugerfolge des Auslandes auch die jungen deutschen Ingenieure zum Mitkämpfen um eine deutsche Luftfahrt auf den Plan. Es nimmt daher nicht wunder, daß der



Professor Dr.-Ing. e. h. Claudius Dornier

junge Ingenieur seine Freizeit, die ihm seine Berufsarbeit in einer Eisen-, Hoch- und Brückenbaufirma ließ, zum Entwurf eines Flugzeugs ausnutzte, der zwar nicht ausgeführt wurde, aber zum Ausgangspunkt der weiteren Entwicklung wurde. 1910 trat Dornier in die Zeppelinwerke ein, wo er durch seinen Fleiß und seine überragenden Fähigkeiten bald die Aufmerk-

samkeit des Grafen erregte, der ihn in der Versuchsabteilung mit statischen und dynamischen Untersuchungen beschäftigte. Zahlreiche Anregungen sowie der Entwurf für eine später preisgekrönte drehbare Luftschiffhalle entstammen jener Zeit. In das folgende Jahr fiel dann nach eingehender theoretischer Vorarbeit der Versuch über den Einfluß der Bördelung bei Metallprofilen auf die Festigkeit, der die Grundlage des Leichtträgerbaus und damit der Dornierbauweise bildet.

Die zahlreichen notwendig gewordenen Forschungsarbeiten veranlaßten an der Jahreswende 1913/14 die Einrichtung einer besonderen Abteilung „Do“, die aus den Vorarbeiten für den beabsichtigten Bau eines 80.000 m<sup>3</sup> Transocean-Stahlluftschiffes, das 1916 von der geplanten Düsseldorfer Weltausstellung aus nach Amerika starten sollte, durch den Kriegsausbruch herausgerissen und vor neue Aufgaben gestellt wurde. In Seemoos bei Friedrichshafen entstand ein Arbeitsplatz, auf dem dann die im September 1914 bei Zeppelin bestellten Ganzmetall-Riesenflugboote sowie kleinere Flugzeugtypen gebaut wurden.

Das Versailler Diktat lähmte die weitere Tätigkeit, bis 1921 eine Tochtergesellschaft in Marina di Pisa gegründet werden konnte. Spanien bestellte sechs Flugboote, die ersten Dornier-Wale, die bald Weltruf erringen sollten. Im Jahre 1924 ernannte die Technische Hochschule Stuttgart Dornier zum Dr.-Ing. e. h., der zwei Jahre später den kühnen Bau des Flugbootes „Do X“ in Angriff nahm und erfolgreich durchführte. 1932 übernahm Dr. Dornier alle Geschäftsanteile der damaligen Dornier-Metallbauten.

Die Machtergreifung durch den Führer bildete, wie auf anderen Gebieten, so auch im Flugzeugbau, den Auftakt zu einer stürmischen Aufwärtsentwicklung, in deren Verlauf die Tradition der Wale durch die Flugboote „Do 18“, „Do 24“ und „Do 26“ in würdiger Weise fortgesetzt, aber auch vorzügliche Landflugzeugbaumuster geschaffen wurden, wie der „Do 17“, aus dem dann im „Do 217“ ein Kampfflugzeug entstand, das an allen Fronten seine höchste Bewährung fand. Am 20. April 1942 verlieh der Führer an Dornier in Anerkennung seiner bahnbrechenden Leistungen den Titel Professor.

04 184 0016 BEC

## Die Welt (Hamburg)

Nr. 17

### Dornier-Spruch aufgehoben

Von unserem Berichterstatter

Kn. Lübeck, 9. Februar

Die britische Militärregierung hat gestern auf Grund des Kontrollratsgesetzes Nr. 24 und 38 die am 2. Dezember 1948 vor dem Denazifizierungsausschuß III der Stadt Lübeck gefällten Entscheidung, wonach der bekannte Flugzeugkonstrukteur Professor Dr. Claude Dornier in die Kategorie V eingestuft wurde, aufgehoben. Die Militärregierung steht auf dem Standpunkt, daß Lübeck für die Entnazifizierung Professor Dorniers nicht zuständig sei, sondern daß das Verfahren in der französischen Zone durchgeführt werden müsse. Voraussichtlich wird ein neues Verfahren in Friedrichshafen oder Tübingen anberaumt werden.



04 184 0017 BEC

Signatur

Dornier,  
P. Claudius  
Datum

10. Okt. 1950

## Interpress (Hamburg)

Dornier, Claudius, deutscher Flugzeugkonstrukteur.- Geb. 14. Mai 1884 in Kempten im Allgäu (Bayern). Besuchte in Kempten das Gymnasium, anschliessend die Technische Hochschule in München und schloss seine Studien mit dem Diplomingenieurexamen ab. War bis 1910 in der deutschen Metallindustrie beschäftigt. Wurde 1910 vom Grafen Zeppelin im Luftschiffbau in Friedrichshafen eingestellt, in erster Linie für statistische Berechnungen. Wurde auf eigene Anregung hin vom Grafen Zeppelin mit der Überprüfung der Möglichkeit der Verwendung von Stahl und anderen Metallen beim Flugzeugbau beauftragt. Konstruierte 1911 ein Flugzeug mit dünnwandigen, auf Knickung beanspruchten Bauteilen aus Metall, worauf als selbständige Abteilung der Firma "Luftschiffbau Zeppelin" die Dornier-Werke in Friedrichshafen mit der Werft in Manzell am Bodensee gegründet wurden. 1914 entstand das erste Ganzmetall-Flugzeug, während des ersten Weltkrieges die ersten Grossflugboote aus Aluminium und Duraluminium, die in der deutschen Kriegsmarine Verwendung fanden und als Vorläufer des Dornier-Wal anzusehen sind. 1918 wurde das erste Flugboot aus Leichtmetall mit tragender Flügelhaut konstruiert, 1919 die Konstruktion eines Grossverkehrsflugbootes herausgebracht. 1922 entstand nach Plänen Dorniers der erste Dornier-Wal. Wurde nach dem ersten Weltkrieg Alleininhaber der Dornier-Werke. Arbeitete auf Flugbootwerften in Holland, Japan, Italien und Spanien.- 1926 erster Dornier-Superwal mit vier Motoren, 1929 Do X mit 12 Motoren. Ging später zu Flugbooten mit Stromlinienform über, nach 1933 auch Bau von Kampfflugzeugen. (Do 17 errang die Spitzenleistung auf dem Militärfliegermeeting in Zürich 1937). Trat 1940 der NSDAP bei und wurde förderndes Mitglied des NSKK (Nationalsozialistisches Kraftfahrerkorps). Wurde durch die französische Militärregierung in Tübingen Januar 1948 zu 300 000 Mark Geldstrafe verurteilt und ihm ausserdem die Annahme leitender Stellen und öffentlicher Ämter und Ehrenämter untersagt. Wurde am 3. Dezember 1948 vom Lübecker Entnazifizierungsausschuss in die Gruppe V der Entlasteten eingereiht. Muss sich nach einer Erklärung der britischen Besatzungsbehörden vom Februar 1949 noch vor einer Spruchkammer der französischen Zone verantworten. Gab am 5. Oktober 1950 der Stadt Friedrichshafen das ihm verliehene Ehrenbürgerrecht wegen erlittener "Kränkung" zurück.- Anschrift: Friedrichshafen.  
Interpress (Hamburg).

10.10.1950

04 184 0018 BEC

# Die Welt (Hamburg)

Nr 238

## Friedrichshafen antwortet Dornier

Friedrichshafen, 10. Oktober

Die Stadtverwaltung von Friedrichshafen veröffentlichte am Dienstag ihr Antwortschreiben an den bekannten Flugzeugkonstrukteur Dornier, der vor wenigen Tagen sein Ehrenbürgerrecht aus Protest gegen angebliche Kränkungen zurückgegeben hat. Die Stadt habe über den Rest des Industriegeländes der ehemaligen Dornierwerke verfügen müssen, weil Dr. Dornier selbst erklärt habe, er sei zurzeit finanziell noch nicht in der Lage, die Produktion wiederaufzunehmen. Da die Stadt, um Arbeitsplätze zu schaffen, nicht länger habe warten können, habe sie das Gelände an Firmen verpachtet, ohne dabei die Möglichkeit einer Wiederansiedlung der Dornierwerke auszuschließen.