

Ein kleiner Schatz ist das, der da in einer Vitrine im August-Euler-Museum in Griesheim, im Westen von Darmstadt, ruht: ein Kfz-Kennzeichen aus der Schweiz. Zwischen all den anderen Reliquien zum Thema Charles Lindbergh – einschließlich Nachbau der „Spirit of St. Louis“ – ist dieses Nummernschild das einzige Original. Und was hat es mit Charles Lindbergh zu tun? „Das ist eine etwas längere Geschichte“, sagt Manfred Poznanski vom Förderverein des Museums und lächelt süffisant. Eine Geschichte nicht ohne eine gewisse Pikanterie. Und eine Geschichte, die eng verwoben ist mit dem mittlerweile verstorbenen Vereinsmitglied Peter Distler. „Ich war gut mit ihm befreundet“, sagt Poznanski. „Darum kann ich die Geschichte nach-erzählen.“



Charles Lindbergh war auch Jahrzehnte nach seiner Atlantiküberquerung im Jahr 1927 noch weltberühmt. „In den 1960ern und -70ern arbeitete er unter anderem als eine Art Repräsentant bei der TWA und landete in dieser Funktion häufiger am Frankfurter Flughafen. Dort hielt er sich aber nie lange auf“, erzählt Poznanski und blickt vielsagend. „Sein Weg führte ihn meistens schnurstracks in das VW-Autohaus Schurstein in Walldorf. Dort wartete sein alter Käfer auf ihn, den das Autohaus für ihn instand hielt. Der Wagen war in der Schweiz zugelassen. Charles Lindbergh besuchte damit seine vielen Affären.“

Poznanski holt ein Buch heraus. „Das mit den Affären steht hier alles drin“, sagt er und

tippt mit dem Finger aufs Cover. „Das Doppelleben des Charles A. Lindbergh“ lautet der Titel des Buches, erschienen im Jahr 2006 im Heyne-Verlag. „Doppelleben“ ist dabei noch ziemlich untertrieben: Lindbergh hatte neben seiner Frau drei Liebesbeziehungen und insgesamt sieben uneheliche Kinder. Aber das ist ein anderes Thema.

Poznanskis Freund Peter Distler arbeitete seinerzeit jedenfalls in besagtem Autohaus Schurstein. Und wie es der Zufall so wollte, war ausgerechnet er – der schon damals passionierte Modellflugzeugbauer –, derjenige, der den Kunden Lindbergh betreuen durfte.

„Eines Tages hielt er es nicht mehr aus und fragte ihn, ob er womöglich jener Charles Lindbergh sei, der 1927 allein in einem kleinen Flugzeug den Atlantik überquert hat“, erzählt Poznanski. Da sei man sich im Au-

tohaus damals nicht so ganz sicher gewesen. Der mysteriöse Mister Lindbergh schüttelte den Kopf. Er habe zwar den gleichen Namen und sei tatsächlich auch verwandt mit dem berühmten Ozeanflieger, aber nein, er sei nicht der Pilot selbst.

Distler und seine Kollegen waren etwas enttäuscht, nahmen dem Amerikaner die Geschichte aber ab. „Erst nach Charles Lindberghs Tod im Jahr 1974 erfuhr man im Autohaus, dass es sich bei dem geheimnisvollen Kunden aus den Staaten sehr wohl um den Ozeanflieger Lindbergh gehandelt hatte“, erzählt Poznanski. Der alte Käfer, so verfügten die Anwälte des Piloten nun, sei unverzüglich zu



The Spirit of Griesheim

Im August jährt sich der Todestag von Charles Lindbergh zum 50. Mal. Der Förderverein des August-Euler-Museums hat zu dem Ozeanflieger eine ganz besondere Beziehung – nicht nur wegen des vereinseigenen Nachbaus der „Spirit of St. Louis“.

 Text Meiko Haselhorst

Charles Lindbergh vor der „Spirit of St. Louis“, in der er als erster Mensch allein den Atlantik überflog.

verschrotten. Und das geschah dann auch. Glücklicherweise war es wieder Peter Distler, der diesen Job übernehmen sollte. „Hat er auch ganz pflichtbewusst erledigt“, sagt Poznanski und lächelt. Das ein oder andere Teil habe er allerdings vorher vom Wagen abgeschraubt. „Unter anderem die Nummernschilder. Und weil Peter Distler Vereinsmitglied bei uns war, liegt eins davon jetzt hier in der Vitrine“, beendet Poznanski seine Geschichte.

Das Nummernschild markiert also in gewisser Weise das Ende eines berühmten Fliegerlebens vor ziemlich genau 50 Jahren – war aber gleichzeitig auch der Beginn der Lindbergh-Sammlung beim Förderverein August-Euler-Museum. Denn wo man das Nummernschild schon mal hatte, sprach ja nichts dagegen, jetzt auch noch weitere Exponate zum Thema Lindbergh zu sammeln.

Den größten Wurf landete dabei Vereinsgründer und Vorsitzender Burkhard Fiebig:

„Im Terminal des Frankfurter Flughafens hingen über Jahrzehnte die Nachbauten berühmter historischer Flugzeuge unter der Decke“, erzählt er. Unter anderem auch ein Replikat der „Spirit of St. Louis“. „Eine Auftragsarbeit des bekannten Flugzeugbauers Manfred Pflumm“, sagt Fiebig. „Die Maschine war nie flugtüchtig und ist auch nicht völlig identisch, vor allem nicht von innen. Aber das war auch nie Pflumms Anspruch.“ Fiebig ist trotzdem stolz auf den Silbervogel. „Sie ist meines Wissens der einzige Nachbau der ‚Spirit of St. Louis‘ in ganz Deutschland“, sagt er.

Irgendwann vor der Jahrtausendwende schienen den Fraport-Machern diese ganzen alten Flugzeuge unter der Terminaldecke wohl nicht mehr so ganz zeitgemäß. „Da hat man sie alle runtergeholt, zerlegt und eingelagert“, sagt Fiebig, der sich nach der Vereinsgründung 2005 dafür starkmachte, einige der nicht mehr erwünschten Maschinen nach Griesheim zu holen. Was ihm auch gelang: Neben der „Spirit of St. Louis“ bekam der Verein einen nachgebauten Lilienthal-Gleiter und ein Replikat des berühmten roten Dreideckers von Manfred von Richthofen. Alle drei Flugzeuge hängen und stehen heute allerdings nicht auf dem Gelände des alten August-Euler-Flugplatzes in Griesheim, sondern rund 20 Autominuten entfernt in einer gläsernen Halle des Flugzeugherstellers Diamond am Flugplatz Egelsbach.

„Und das da hing auch viele Jahre im Frankfurter Flughafen“, sagt Fiebig und zeigt auf ein großes Gemälde, das Charles Lindbergh in Fliegermontur vor seiner berühmten Maschine zeigt.

„Das ist vom bekannten Frankfurter Maler Ferry Ahrlé“, sagt Fiebig. Ein Enkel von Lindbergh, so erwähnt er fast beiläufig, sei übrigens auch Mitglied im Förderverein. Lauter Dinge, auf die man hier in Griesheim durchaus stolz sein kann. Der größte kleine Schatz, ein Original mit pikanter Geschichte, steht freilich in der Vitrine.

Charles Lindbergh – das Flugzeug und der Flug

Zum Ozeanflieger Charles Lindbergh und seiner Heldentat wurde in den vergangenen fast hundert Jahren eigentlich schon alles gesagt und geschrieben – am eindrucklichsten wohl vom Piloten selbst:



Mit seinem Buch „Mein Flug über den Ozean“ von 1953 gewann Lindbergh sogar den Pulitzer-Preis. Der Vollständigkeit halber soll es hier noch mal eine Zusammenfassung der Ereignisse geben:

Im Mai 1919 hatte Raymond Orteig – ein in Frankreich geborener US-Amerikaner, der es vom Buschaffner zum wohlhabenden Hotelbesitzer gebracht hatte – einen Preis über 25.000 US-Dollar für den ersten Nonstopflug zwischen den Städten New York und Paris, egal in welcher Richtung, ausgesetzt. Einige Piloten waren bereits an dieser Aufgabe gescheitert. Ab 1926 beschäftigte sich der im Jahr 1902 geborene Charles Augustus Lindbergh, Sohn einer Chemielehrerin und eines Rechtsanwalts mit schwedischen Wurzeln, mit der Idee dieses Nonstopflugs. Der junge Postflieger kontaktierte dazu den seinerzeit eher unbekanntem Flugzeughersteller Ryan Aeronautical in San Diego und fragte, ob man dort eine einmotorige Maschine für diese Strecke bauen könne. Ryan nahm die Herausforderung an. Lindbergh beteiligte sich am Entwurf des Flugzeugs, überwachte auch selbst den Konstruktionsprozess, und nach nur zwei Monaten Entwicklungs- und Bauzeit war das Flugzeug fertig.

Es handelte sich dabei um einen Schulterdecker aus Stahlrohr und Holz, der mit Stoff verkleidet war. Im Gegensatz zu allen anderen Flugzeugen, die zum Gewinn des Orteig-Preises gebaut worden waren, verfügte es über nur einen Motor, einen Wright J-5 mit 223 PS, der selbstschmierende Kipphebelwellen und als erster Verbrennungsmotor Ventile mit Natriumkühlung hatte. Das Spornradfahrwerk war fest, also nicht einziehbar oder abwerfbar. Der Haupttank war etwa im Schwerpunkt des Flugzeuges vor der Pilotenkanzel eingebaut. Eine Frontscheibe besaß die Maschine nicht, der Pilot konnte nur durch ein kleines Periskop nach

vorne sehen. Lindbergh benutzte aber auch dieses nicht, da er es als Postflieger gewohnt war, dass die vielen Säcke die Sicht nach vorn behinderten. Er orientierte sich lieber durch Blicke aus den Seitenfenstern. Diese Platzierung war für den Piloten zudem sicherer, da er im Falle einer Bruchlandung nicht zwischen Motor und Tank eingeklemmt werden konnte. Insgesamt konnte die Ryan NYP (die drei Buchstaben standen für die Mission New York-Paris) 1705 Liter Treibstoff tanken, der mit etwa 1300 Kilogramm mehr als die Hälfte der maximalen Startmasse von 2330 Kilogramm ausmachte. Die theoretische Reichweite der Maschine lag damit bei 6437 Kilometern, also etwa 3470 Nautische Meilen.

Das Flugzeug war auf einen geringen Luftwiderstand und besonders auf ein geringes Gewicht hin optimiert. So wurde auch auf Instrumente wie Benzinuhr oder Funkgerät verzichtet. Lindbergh kannte den Verbrauch des Motors pro Stunde und den Inhalt der einzelnen Tanks. Deshalb benötigte er auch keine Tankanzeige: Er schaltete während des

Fluges nach einem genauen Zeitplan zwischen den einzelnen Tanks hin und her, um das Flugzeug in der Trimmung zu halten und nicht einseitig zu belasten. Die Maschine wurde „Spirit of St. Louis“ getauft – als Dankeschön an die privaten Geldgeber aus St. Louis.

Am 20. Mai 1927 um 7:54 Uhr startete Lindbergh vom Roosevelt Field in New York zu seinem Alleinflug, dessen Strecke gut 5800 Kilometer betrug. In Ermangelung von Funkgerät und Sextant musste er sich mit Koppelnavigation mittels Armbanduhr, Karten und Kompass behelfen. Größere Probleme bereiteten ihm ein Schneesturm bei Neufundland, das er nach New York und Nova Scotia überflog, sowie die Überwindung der Müdigkeit, die ihn während des gesamten Fluges begleitete, weil er nach einer schlaflosen Nacht bereits übermüdet gestartet war.

Die Navigation gelang ihm trotzdem herausragend gut: Als er die Küste Irlands erreichte, war er nur fünf Kilometer vom Kurs abgewichen. Es fiel ihm dann relativ leicht, an der Küste von Irland und England entlangzu-

fliegen und über den Ärmelkanal Frankreich zu erreichen. Die Stadt Paris fand Lindbergh aufgrund der weithin sichtbaren Beleuchtung des Eiffelturms, damals mit dem großen Reklameschriftzug „Citroën“. Nach über 33 Stunden Flug landete er unter dem Jubel einer begeisterten Menschenmenge auf dem Flughafen Le Bourget. Seinem Flugzeug fügten die vielen Souvenirjäger einigen Schaden zu, es konnte aber gerettet und repariert werden. Das Original der „Spirit of St. Louis“ hängt heute im National Air and Space Museum in Washington, D.C., im Eingang an der Decke.

Nur einer von vielen Pionieren in der Causa Atlantikflug

Charles Lindbergh war allerdings nicht, wie so oft behauptet, der erste Mensch, der den Atlantik überflog, tatsächlich war er „nur“ die Nummer 67. Die allererste Nonstop-Atlantiküberquerung per Flugzeug war den Briten John Alcock und Arthur Whitten-Brown bereits im Jahr 1919 mit einer Vickers Vimy gelungen. Nur wenige Tage später fuhr auch das englische Luftschiff R34 nonstop von England nach New York und nach der Landung sogar wieder nonstop zurück. Charles Lindbergh jedoch gelang der erste Nonstopflug zwischen den Weltstädten New York und Paris und gleichzeitig die erste Alleinüberquerung des Atlantiks. Der Amerikaner wurde mit diesem Husarenstück ganz im Gegensatz zu Alcock, Whitten-Brown und all den anderen Pionieren nicht nur ein Weltstar der Luftfahrtzene, sondern ein amerikanischer Nationalheld, was sicher auch an der medialen Begleitung des Fluges lag, in deren „Genuss“ die anderen nicht gekommen waren.

Nach seinem glorreichen Flug über den Atlantik, was ohne Zweifel eine fliegerische Meisterleistung war, bekleckerte sich Charles Lindbergh indes nicht nur mit Ruhm: So gab er sich in den 30er Jahren als Antisemit und Sympathisant der deutschen Nationalsozialisten zu erkennen, auch wenn er sich später von Hitlers Machenschaften distanzierte. Er war auch Mitglied des America First Committee (AFC), einer „isolationistischen“ Bewegung, die die Teilnahme der USA am Zweiten Weltkrieg zu verhindern suchte und an der ein Donald Trump heute sicher seine helle Freude hätte. Er betrog systematisch seine Ehefrau und führte ein Doppel- und Dreifachleben in Europa. Und nicht zu vergessen: Er flunkerte auch dem guten Peter Distler vom Autohaus 

Burkhard Fiebig (l.) und Manfred Poznanski mit dem Lindbergh-Gemälde.



Fotos: Meiko Haselhorst

WEYER GMBH--
(id #34827322)
58.0 mm x 280.0 mm