



Claude Dornier vor einer Do 27, von der zwischen 1956 und 1965 über 600 Exemplare gebaut wurden.

© EADS Corporate Heritage

Claude Dornier – Fliegen war sein Leben

Am 5. Dezember 2009 jährt sich zum 40. Mal der Todestag von Claude Dornier. Der weltberühmte Flugzeugkonstrukteur studierte von 1903 bis 1907 Maschinenwesen an der TH München, die ihn 1931 mit der Ehrensatorwürde auszeichnete. Im Sommer 2009 eröffnete das Dornier Museum Friedrichshafen.

Claude Honoré Desiré Dornier wurde 1884 in Kempten geboren. Sein Vater war Franzose, seine Mutter Allgäuerin. Vom fröhlichen Leben als Corpsstudent musste er bald Abschied nehmen, um seine in Finanznot geratene Familie zu unterstützen. Im Eiltempo erwarb er das Diplom und arbeitete für Maschinen-, Brücken- und Stahlbauunternehmen. Schon früh packte ihn der Traum vom Fliegen. Der erste »abenteuerliche« Entwurf eines Fluggeräts war nicht erfolgreich: Mathematikprofessor Wilhelm Martin Kutta bewies ihm, dass der Apparat nicht fliegen könne, ermunterte ihn aber zu weiteren Flugstudien. 1910 erhielt Claude Dornier eine Anstellung beim Luftschiffbau Zeppelin in Friedrichshafen. Er beschäftigte sich zunächst mit Luftschiffen, setzte jedoch auf Flugzeuge.

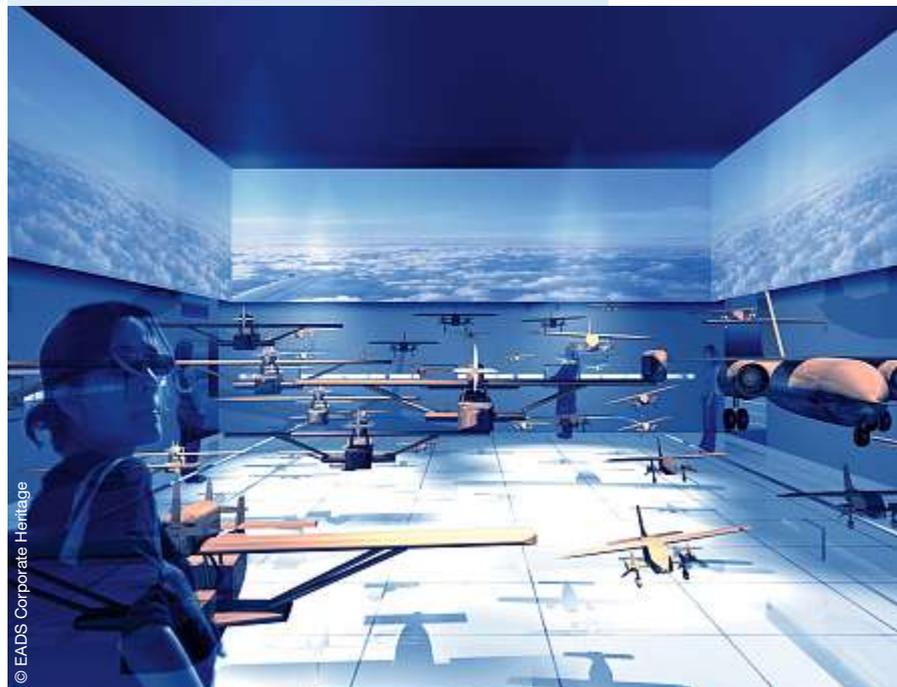
Schon bald richtete ihm Graf Zeppelin die »Abteilung Do.« ein. Zusammen mit Hugo Junkers war Claude Dornier Pionier des Metallflugzeugbaus. Seine Bauweise setzte sich allgemein durch: mit Spanten verstärkte Hautbleche nehmen am Rumpf wie am freitragenden Flügel die Belastungen auf. In den 1920er-Jahren entwickelte und baute Dornier erfolgreiche Baumuster wie das Verkehrsflugzeug »Merkur« und das Flugboot »Wal«, die zahlreiche Weltrekorde erzielten. Das Großflugschiff Do X war 1929 mit 48 Metern Spannweite das größte Flugzeug seiner Zeit. Ein spektakulärer Präsentationsflug führte bis nach Rio de Janeiro und New York. Doch brachen die Absatzmärkte in der Weltwirtschaftskrise zusammen.

1932 wurde Dornier Eigentümer seines Unternehmens. Der Aufbau einer Luftwaffe bescherte umfangreiche Aufträge, brachte die Dornier-Werke aber in zunehmende Abhängigkeit vom NS-Staat. Zusätzliche Produktionsstandorte wurden in München, Wismar, Lübeck und Berlin errichtet. Aufsehen erregte 1943 das Jagdflugzeug Do 335 mit Tandemantrieb. Das bis heute schnellste kolbenmotorgetriebene Serienflugzeug der Welt erreichte rund 750 km/h. Im Mai 1945 lag Claude Dorniers Lebenswerk in Trümmern. Ein Entnazifizierungsverfahren bescheinigte ihm, dass er Distanz zum NS-Regime gewahrt hatte; auch wurde die vergleichsweise gute Behandlung ausländischer Arbeiter bei Dornier Friedrichshafen anerkannt. Nachdem die Bundesrepublik 1955 die Lufthoheit erlangt hatte, fertigte Dornier in München und Oberpfaffenhofen erfolgreiche Kurzstartflugzeuge wie die Do 27 und Do 28. Im Auftrag des Verteidigungsministeriums wurde der Senkrechtstarter Do 31 entwickelt. Beim Tod des Firmengründers 1969 hatten die Dornier-Werke eine erfolgreiche Diversifizierung in Richtung Raumfahrt und Neue Technologien eingeleitet.

Anhand von 13 Flugzeugen und Hunderten weiterer Exponate dokumentiert das im Juli 2009 eröffnete Dornier Museum Friedrichshafen auf über 6 000 Quadratmetern die Leistungen des Luftfahrtpioniers Claude Dornier und seiner Mitarbeiter, die er stets als sein größtes Kapital betrachtete. Das Museumsgebäude wurde von dem renommierten Architekturbüro Allmann Sattler Wappner entworfen – alle drei Architekten sind Absolventen der TUM.

Martin Pabst

Zur Eröffnung des Dornier Museums Friedrichshafen erschien die reich bebilderte Broschüre »Pioniergeist zum Anfassen«. Das 64 Seiten starke Heft ist für 19,50 Euro erhältlich bei: Dornier Museum Friedrichshafen, Claude-Dornier-Platz 1, 88046 Friedrichshafen



© EADS Corporate Heritage

www.dorniermuseum.de