

NDB-Artikel

Möller, Waldemar Flugzeugkonstrukteur, * 11.3.1895 Preetz (Holstein), † 8.3.1977 Überlingen/Bodensee. (evangelisch)

Genealogie

V →Johannes (* 1852), Mühlenbes. in Eutin, Pächter in P., S d. Mühlenpächters Asmus Christian (* 1821) u. d. Dorothea Margarethe Sophie Hauschildt (* 1830);

M Olga (* 1857), T d. Bauernvogts Peter Muhs (* 1823) u. d. Trin Stoltenberg (* 1821);

• Potsdam 1931 Charlotte (* 1899), Buchhalterin, T d. Ernest William Gilbert (1871–1952) u. d. Valeska Laphus (1879–1970); kinderlos.

Leben

M. besuchte bis Ostern 1912 das Gymnasium in Eutin. Nach zweijähriger Praxis in einer Landmaschinenfabrik begann er mit dem Maschinenbaustudium an der Höheren Technischen Staatslehranstalt in Hamburg. Bei Ausbruch des 1. Weltkrieges meldete er sich als Freiwilliger. Er kam zunächst zu den Eisenbahnpionieren, wurde aber dann auf eigenen Wunsch 1916 zur Fliegertruppe versetzt. Nach Abschluß seiner Ausbildung zum Flugzeugführer erfolgten bis Kriegsende Fronteinsätze, überwiegend als Aufklärer. Nach dem Krieg ging M. nach Berlin und verfolgte mit großer Energie sein Berufsziel, Ingenieur zu werden. Er holte das Abitur nach und studierte anschließend an der TH Charlottenburg, wo er 1924 das Examen als Diplomingenieur ablegte.

In seiner Freizeit betrieb er mit großem Engagement den Segelflugsport. Er wurde Mitglied der „Akaflieg“ (Akademische Fliegergruppe Berlin) und beteiligte sich an der Konstruktion, dem Bau und dem Einfliegen verschiedener Segelflugzeuge (u. a. zusammen mit Kurt Tank und Hermann Winter). Auf Empfehlung August v. Parsevals wurde M. von der Firma „Askania“ in Berlin-Friedenau eingestellt. Dieses Unternehmen, aus einer Fusion der „Bambergwerke“ mit der „Deutschen Continentalen Gasgesellschaft“ in Dessau hervorgegangen, richtete 1924 für die Belange der Luftfahrt eine eigene Abteilung ein, deren Leitung M. übertragen wurde. Seine Aufgabe bestand in der Neu- und Weiterentwicklung von Bordgeräten. 1926 begann M. mit der Entwicklung automatischer Flugzeugsteuerungen. Er beschränkte sich zunächst bewußt auf die Kursachse, deren Überwachung den Flugzeugführer stark beanspruchte. Ein erstes Versuchsmuster, der „LZ-1 Proportionalregler“, wurde im Winter 1927/28 u. a. im Luftschiff LZ 127 erprobt. Es zeigte sich jedoch bald, daß Luftschiffe wegen ihrer großen Trägheit für die Erprobung ungeeignet waren, weshalb man mit einigen Flugzeugen der Deutschen Lufthansa

weitere Tests durchführte. Den Abschluß dieser Entwicklungsreihe bildete der Kursregler LZ 4, der auf der Internationalen Luftfahrtschau 1928 ausgestellt wurde. Dieser Regler wurde als erste deutsche Vorrichtung dieser Art in Kleinserie gebaut und in Verkehrsflugzeugen des In- und Auslandes eingesetzt. Das verbesserte Folgemodell LZ 11a wurde etwa seit 1935 serienmäßig in großen Stückzahlen (ca. 2000) gefertigt und gehörte zur Standardausrüstung der ersten Flugzeugmuster der neuen Luftwaffe, Do 17 und He 111, sowie der Flugzeuge der Lufthansa.

Zu Beginn des Jahres 1935 verließ M. die „Askania“ und trat in die „Erprobungsstelle der Luftwaffe“ in Rechlin ein, wo ihm die Fortführung seiner Entwicklungsarbeiten an Flugreglern ermöglicht wurde. Zusammen mit jüngeren Mitarbeitern konstruierte er dort einen Dreiachsenflugregler, der vom Reichsluftfahrtministerium zur „Einheits-Dreiachsensteuerung“ (EDS) erklärt und in Serie gebaut wurde. Die Serienfertigung wurde zunächst der „Askania“ übertragen, wohin M. Ende 1939 zurückversetzt wurde. 1940 übernahm die „Albert Patin Fernsteuerungstechnik GmbH“ die Produktion. M. verblieb bis Kriegsende bei der „Askania“ und begann mit den Arbeiten an einem neuen, „Dynaktiv-Steuerung“ genannten Flugreglersystem, mit dem Ende 1944 erste Versuchsflüge erfolgten.

Obwohl in Westberlin ansässig, wurde M. bei einem Besuch in Ostberlin an Weihnachten 1945 von einem Sowjet. Kommando verhaftet und nach mehrmonatigem Gewahrsam zusammen mit einer größeren Anzahl anderer Fachleute an einen geheimgehaltenen Ort in der Nähe von Kuibyschew an der Wolga deportiert. Hier sollte er seine Arbeiten an der Dynaktiv-Steuerung fortsetzen. Zu Beginn des Jahres 1949 erlitt M. schwere Erfrierungen an den Händen, die den Verlust sämtlicher Finger zur Folge hatten. 1950 wurde er mit weiteren Angehörigen der Forschergruppe in ein streng abgeschirmtes Lager am Stadtrand von Moskau gebracht. Im September 1955 erfolgte eine neuerliche Verlegung, diesmal nach Suchumi am Schwarzen Meer. Wenige Monate später machte man ihm das Angebot, in die DDR entlassen zu werden, das M. aber unter Hinweis auf seine bundesdeutsche Staatsbürgerschaft ablehnte. Daraufhin wurde er noch bis Februar 1958 in Suchumi festgehalten, ehe er in die Bundesrepublik zurückkehren durfte.

M. trat nun in das Überlinger „Bodenseewerk“ ein, wo er zusammen mit einer ihm unterstellten Arbeitsgruppe Flugregelungsanlagen für Zivilflugzeuge und die deutschen Senkrechtstarterprojekte Do 31 und VJ 101 entwickelte. Seit Beginn der 70er Jahre zog er sich mehr und mehr aus dem aktiven Berufsleben zurück und trat 1974 in den endgültigen Ruhestand.]

Auszeichnungen

Dr.-Ing. E. h. (TH Darmstadt 1962).

Werke

u. a. Die Entwicklung d. Fernkompasses, in: Zs. f. Flugtechnik u. Motorluftschiffahrt 21, 1930, S. 640-45;

Die Stabilisierung d. Flugzeugs um d. Schwerpunkt, in: Jb. d. Wiss. Ges. f. Luftfahrt (WGL) 1959, S. 190-201;

Stabilität u. Steuerbarkeit d. Flugzeuges unter Berücksichtigung v. Servosteuerungen u. Regeleinrichtungen, ebd. 1960, S. 212-17;

Der Flugregler als Co-Pilot, in: O. Fuchs, W. v. Gronau, E. Sänger, H.-J. Luz (Hrsg.), Starten u. Fliegen VII, 1962, S. 62-79;

Die automat. Landung mit d. Breitbandflugregler d. Bodenseewerkes, in: Bodenseewerk, Druckschrift L 117/45, 1964.

Literatur

Geburt d. Autopiloten in Deutschland, in: Lufthansa-Nachrr. 2/171 bis 6/183, 1959;

H. Wüst, in: Zs. f. Flugwiss. 13, 1965, S. 139;

G. Orlamünder, in: Jb. d. DGLR 1977, III, S. 11-14;

ders., in: Luft- u. Raumfahrt 2, 1983;

H. Westphal, M. – Ein Leben f. d. Fliegerei, in: Rechliner Briefe, 3. Folge, 1978, Nr. 34, S. 1-27;

G. Hahn, Der Anteil Rechlins an d. Entwicklung v. Flugreglern u. Kreiselgeräten d. Luftfahrt, ebd., 1978, Nr. 35, S. 1-96;

W. Oppelt, Über d. Entwicklung d. Flugregler in Dtl., in: Luftfahrt International, 1982, H. 1, S. 23-27, H. 2, S. 71-75.

Autor

Georg Orlamünder

Empfohlene Zitierweise

, „Möller, Waldemar“, in: Neue Deutsche Biographie 17 (1994), S. 649-650 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
