

NDB-Artikel

Köhl, *Hermann* Ozeanflieger, * 15.5.1888 Neu-Ulm, † 7.10.1938 München.
(katholisch)

Genealogie

V → Wilhelm (1861–1942), bayer. Gen.-Lt., S d. Landgerichtsrats Valentin in Speyer u. d. Elise Geiger;

M Walburga (1862–1943), T d. Landwirts Ludwig Mahler in Pfaffenhofen/Roth u. d. Walburga Dirr;

⊙ 1922 Elfride (* 1902), T d. Fabrikbes. → Max Feyerabend (1873–1930) in Ludwigsburg u. d. Frieda Kerschbaum; kinderlos.

Leben

Nach dem Abitur trat K. 1909 als Fahnenjunker bei den Pionieren ein, kam 1910 auf die Kriegsschule und wurde Leutnant. 2 Jahre lang besuchte er die Militärtechnische Akademie in Berlin. Zu Beginn des 1. Weltkriegs verwundet, meldete er sich zur Fliegerei; zunächst flog er als Beobachter (Flugzeugkommandant, Staffelführer), dann als Pilot. Anfang 1918 wurde er Hauptmann und Kommandeur eines Bombengeschwaders (G-Flugzeuge). Bei Nachtflügen eignete er sich Kenntnisse der Navigation und Ortung an und erhielt den Orden Pour le mérite für die Vernichtung der Munitionslager von Blargies und Ceresy. Nach Abschluß bei einem Nachtflug geriet er in französische Gefangenschaft, floh aber im September 1919 und gelangte über die Schweiz nach Deutschland. Er gehörte nun zunächst einer Polizeifliegerstaffel in Böblingen an, dann der Reichswehr als Kompaniechef. 1922 nahm er Kontakt mit den Junkers-Flugzeugwerken auf; 1924 betraute Direktor Gotthard Sachsenberg ihn mit Arbeiten zur Errichtung der ersten deutschen Nachtflugstrecke Berlin-Warnemünde. Wegen des Verbots der deutschen Militärluftfahrt nahm K. 1925 seinen Abschied aus der Reichswehr und trat zur Junkers Luftverkehrs AG über. Als diese im Januar 1926 in der neugegründeten Deutschen Luft Hansa AG aufging, erhielt K. dort den Posten eines Leiters der Nachtflugabteilung und baute die Nachtflugstrecke Berlin-Königsberg auf, die 1. planmäßige Nachtflugstrecke mit Passagierbeförderung in Europa. Er eignete sich die Beherrschung des damals noch primitiven Instrumentenflugs an.

Seit den Ozeanflügen Lindberghs und Chamberlains (1927) traf K. Vorbereitungen, den Nordatlantik auch in der meteorologisch schwierigeren und daher noch unbezwungenen Ost-West-Richtung zu überfliegen. Dabei kamen ihm seine langjährigen Nachtflugerfahrungen zustatten. Ferner hatte er ein System für den noch ganz unbekannten Blindflug entwickelt und aus den

USA einen Wendezweiger kommen lassen. Im einmotorigen Ganzmetallflugzeug Junkers W 33 stand ihm ein robustes, im Dauerflug bewährtes Flugzeug zur Verfügung. Nach einem vergeblichen Versuch am 14.8.1927, der über der Irischen See abgebrochen werden mußte, startete K. zusammen mit Günther Freiherr von Hünefeld und dem irischen Fliegeroffizier James Fitzmaurice, der ebenfalls schon einen gescheiterten Versuch unternommen hatte, erneut am 12.4.1928 um 5 Uhr früh vom Flugplatz Baldonnel (Irland) in der W 33 „Bremen“ mit Ziel New York. Die von K. und Fitzmaurice abwechselnd geflogene W 33 kam – wegen des Windes oft nur wenige Meter über den Wellen fliegend – gut über die Wasserstrecke, geriet dann aber bei Nacht und Nebel wegen Verfehlers der neufundländ. Küste weit nach Norden ab. Treibstoffmangel veranlaßte K. nach 36,5 Stunden Gesamtflugzeit zur Notlandung auf Greenly Island in der Belle Isle Strait zwischen Labrador und Neufundland.

Beiderseits des Ozeans feierte man K. als Pionier des Transozeanluftverkehrs. Sein wagemutiger Flug bewies, daß deutsche Verkehrsflugzeuge in knapp einem Jahrzehnt bei Zelle und Motor, zum Teil auch bei der Instrumentierung einen für die Inangriffnahme von Ozeanflugstrecken ausreichenden Entwicklungsstand erreicht hatten, daß allerdings für die Passagierluftfahrt bessere Navigationshilfen und höhere Zuladungsmöglichkeiten benötigt wurden, die erst später verwirklicht werden konnten. Die Deutsche Lufthansa hatte zunächst K.s Vorhaben als Risiko abgelehnt, begrüßte aber den Flug, nachdem er geglückt war. In seinen letzten Lebensjahren widmete sich K. Spezialfragen der Flugzeugentwicklung und des Luftverkehrs, zum Beispiel dem Nur-Flügel-Flugzeug.]

Auszeichnungen

Dr.-Ing. E. h. (TH Braunschweig 1928).

Werke

Unser Ozeanflug, 1928 (*P*), Neuausg. bearb. v. W. Sachsenberg, 1978 (*P*);

Bremsklötze weg!, 1932.

Literatur

P. Supf, Das Buch d. dt. Fluggesch. II, 1935, S. 383-85, 508-11 (*P*);

E. Kapp, in: Lebensbild(er) Bayerisch Schwaben V, 1956, S. 416-29 (*P*);

Rhdb. (*P*).

Autor

Gert Behrsing

Empfohlene Zitierweise

, „Köhl, Hermann“, in: Neue Deutsche Biographie 12 (1979), S. 298-299
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
