
Inhalt

– **Einleitung** ___21

„Kriegsschöpfung“ und Versailler Vertrag –
Gegenstand und Fragestellungen ___21
Wehrkonsens und Luftfahrtforschung –
Literatur und Quellen ___25
Teamarbeit und Dank ___27

– **1 Die Gründung der AVA und erste Jahre. Die Bedeutung des militärischen Kontexts, 1900–1914** ___29

Luftfahrt, Luftfahrtforschung und militärische Interessen
um 1900 ___30
Die Motorluftschiff-Studiengesellschaft 1906 ___31
Ludwig Prandtl und die Anfänge der Luftfahrtforschung
in Göttingen ___34
Die Gründung einer Modellversuchsanstalt 1907 ___38
Aufbau der Versuchsanstalt und Aufstieg des
Flugzeugs ___41
Luftfahrt im Kontext europäischer Spannungen ___45
Die Göttinger Versuchsanstalt und die
Forschungsinstitutionen WGL und DVL 1912 ___47
Ausbau der Militärluftfahrt und Arbeiten der
Modellversuchsanstalt ___50
National-militärisch geprägte Luftfahrt ___54

– 2 Die Modellversuchsanstalt im Ersten Weltkrieg, 1914–1918 ___57

Kriegsbeginn und die Kriegsfreiwilligen der Göttinger Versuchsanstalt ___58

Erste Kriegsaufträge ___60

Die Gründung der MVA im Juni 1915 als vollwertiges aerodynamisches Forschungsinstitut für Heer und Marine ___63

Bomben, Fliegerpfeile und Zielvorrichtungen ___66

Die Präsenz der Militärbehörden ___68

Die Inbetriebnahme des neuen Windkanals im März 1917 ___71

Untersuchungen an Dreideckern ___73

Ausschließlich für Heer und Marine – die Versuchsanstalt Anfang 1918 ___76

Militär in allen Aspekten ___79

Kriegserfahrungen ___82

– 3 Kriegsende, Revolution und drohende Schließung der MVA, 1918/19 ___85

Waffenstillstand und unmittelbare Auswirkungen auf die MVA ___86

Auf der Suche nach einer neuen

Finanzierungsgrundlage ___88

„Aus der Not einen Chor von Tugenden schaffen“ – die Rolle der KWG ___91

„Wissenschaftlich ist die Anstalt unerreicht“ – die Rolle der Industrie ___92

Hoffnung zivile Luftfahrt ___94

Der Eindecker E 4/20 und der Zeppelin LZ 120 ___96

Drohende Schließung ___98

_ 4 Versailler Vertrag, Einschränkung der Luftfahrt und nationale Einigkeit, 1919/20 ___ 101

Bestimmungen des Versailler Vertrags zur deutschen Luftfahrt ___ **102**

Die Zuständigkeit des Reiches für die Luftfahrt ___ **105**

Der „Verein zur Förderung der aerodynamischen Versuchsanstalt“ ___ **108**

Anbindung an die KWG, Wissenschaftlichkeit und Namensänderung im Mai 1920 ___ **110**

Kontrolle durch die Alliierten – die Arbeit der ILÜK ___ **113**

Boycott der deutschen Wissenschaft ___ **115**

Nationaler Behauptungswille ___ **118**

Abwehr- und Mobilisierungsdiskurse in der Scientific Community ___ **121**

Ein ungewöhnlich starkes Gefühl der Zusammengehörigkeit und des gemeinsamen Interesses ___ **124**

_ 5 Ausweichgebiet Gleit- und Segelflug, 1920–1922 ___ 129

Kármáns kommunistische Vergangenheit ___ **130**

Die Alternative Gleit- und Segelflug – der Rhön-Wettbewerb ___ **132**

Versteckspiel mit den Alliierten 1920 ___ **134**

Deutschland ist segelfluginnarrisch ___ **136**

Die AVA und Widerstandsmessungen an der „Vampyr“ ___ **138**

Prandtl bleibt in Göttingen ___ **140**

ILÜK-Kontrollen, Londoner Ultimatum und Beschlagnahme von LZ 120/121 ___ **142**

Der gerupfte deutsche Adler ___ **145**

Der Segelflug – gegen Versailles und militärisch relevant ___ **148**

**6 Nichtluftfahrttechnisches als neues Arbeitsfeld,
1921/22 ___ 151**

- Mehr Versuche und Forschungsarbeit zur Luftfahrt ___ **152**
Werbung für den nichtluftfahrttechnischen
Bereich: „Berliner Illustrierte Zeitung“ und
„Die Naturwissenschaften“ ___ **155**
Messungen an Rennwagenmodellen für Rumpler, Benz und
Daimler ___ **158**
Untersuchungen zu innovativen Ansätzen für
Windkraftwerke ___ **162**
Arbeiten für die Eisenbahnverwaltungen ___ **164**
Hydrodynamische Arbeiten für Stills
Regenmaschine ___ **166**
Teilweise Freigabe des zivilen Flugzeugbaus ___ **169**
Gesellschaftlicher Rückhalt ___ **171**
Schritte in die Internationalität ___ **173**
Die Präsenz des Versailler Vertrags – die Zerstörung
der E 4/20 ___ **175**

**7 Ruhrbesetzung und Rüstungsboom,
1923–1925 ___ 179**

- Ruhrbesetzung, Wiederaufrüstung und
Hyperinflation ___ **180**
Die Rohrbach Ro II – ein Flugboot für den
Militäreinsatz ___ **182**
Marine-Aufträge ___ **184**
Die alten und neuen Feinde – Ressentiments bei
internationaler Begegnung ___ **187**
Beiträge zur zivilen Luftfahrt – das Passagierflugzeug
Focke-Wulf A 16 ___ **189**
Die Gründung des Kaiser-Wilhelm-Instituts für
Strömungsforschung ___ **192**
„Den Deutschen volle Gleichberechtigung mit seinen
früheren Feinden“ – der Kongress in Delft ___ **194**

- Die AVA und das Rotorschiff „Buckau“ ___196
 Verstetigte Rüstungsfinanzierung ___199
 Auslandsproduktionen der Flugzeughersteller ___201
 Ein Torpedoflugzeug und ein Bombenflugzeug
 von Heinkel ___203
- _ 8 Von Hubschraubern und Maikäfern, 1926 ___209**
- Der Autogiro von Kreiser und Rieseler ___210
 Albert Hirths Senkrechtstarter – ein Gleitboot als
 Torpedoträger ___213
 Windmühlenräder und Staubsauger –
 nichtluftfahrttechnische Arbeiten ___218
 Maikäferversuche ___222
 Freigabe der deutschen Zivilluftfahrt durch das Pariser
 Luftfahrtabkommen ___224
 Die AVA im Aufwind ___226
- _ 9 Die AVA und die Flugerprobungsstellen Rechlin,
 Lipezk und Travemünde, 1927–1929 ___231**
- Die Illusion des Jacques Mortane ___232
 Flugerprobung in Rechlin und Pilotenausbildung
 in Lipezk ___234
 HD 17 – Heinkels erstes Flugzeug für die
 Reichswehr ___235
 Der Ausbau von Lipezk zur Flugerprobungsstelle
 des Heeres ___238
 Ro VIII – Rohrbachs zum Bomber umgebautes
 Verkehrsflugzeug ___240
 Die Seeflugzeug-Erprobungsstelle Travemünde
 1928 ___244
 Heer und Marine mit direkten Aufträgen ___245
 Windiges aus der deutschen Luftfahrt ___247

- _ **10 International versus national, 1929/30 ___251**
 - Internationale Präsenz ___252
 - Ludwig Prandtl in Moskau ___255
 - Auf der Tokio World Power Conference ___257
 - Prandtls Amerikareise ___258
 - Goettingen a magic word in aviation – die AVA international vor Ort ___261
 - Vertraulichkeit und Geheimhaltung ___264
 - Der Forschungsrat für Luftfahrt und Luftfahrtforschung im internationalen Vergleich ___267
 - Die AVA und die beginnende Weltwirtschaftskrise ___270
 - Der Rheinland-Befreiungsflug im Jahr 1930 ___272

- _ **11 Kooperation und Konkurrenz – das Verhältnis der AVA zur DVL, 1930–1932 ___275**
 - Die lange Tradition der Kooperation ___276
 - Rumplers Transoceanflugzeug ___279
 - Militärische Relevanz der Kooperation ___284
 - Windkanal-Konkurrenz – eine „Lebensfrage“ für die AVA ___287
 - Zwei Windkanäle für die DVL ___289

- _ **12 Zivilluftfahrt, Ausweichgebiete und Militäraufträge in Zeiten der Weltwirtschaftskrise, 1931/32 ___293**
 - Auf dem Höhepunkt der Wirtschaftskrise 1931/1932 ___294
 - Die AVA, der Segelflug und die „toten Flieger“ des Ersten Weltkrieges ___295
 - Zivile Luftfahrt, Europaflug und die Messerschmitt M 29 ___299
 - Die Bedeutung der Ausweichgebiete ___302
 - Militäraufträge aus Schweden und Norwegen ___305
 - AVA, Heinkel Flugzeugwerke und STAMAG ___308
 - Militärisch relevante Arbeiten für Dornier ___310

– 13	Kontinuitäten und Brüche im Übergang zur NS-Zeit	___315
	„Machtergreifung“	___316
	„Schmutzfink Einstein“ – Proteste gegen die Verdrängung jüdischer Wissenschaftler	___317
	Anschlussfähigkeiten, Arrangement und Integration	___319
	Business as usual in der AVA-Arbeit	___322
	Der Aufschwung der AVA unter der NS-Regierung	___325
	Die militärischen Realitäten der AVA-Arbeit	___328
	Expansion der AVA, „unpolitische“ Wissenschaft und Verantwortung	___331
–	Anhang	___339
	Endnoten	___341
	Abkürzungen	___377
	Bildnachweis	___379
	Konsultierte Archive	___381
	Gedruckte Quellen	___383
	Sekundärliteratur	___385
	Elektronische Ressourcen	___393
	Personenregister	___395