



MITTEILUNGEN 1/01

Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt -
Lilienthal-Oberth e.V.

*Doch! - und ein Flügelpaar faltet sich los!
Dorthin! Ich muß! Ich muß!
Gönnt mir den Flug!*

Euphorion, Goethe Faust II

Gedanken an Julius Hatry

Uss Hatry, wie ihn seine Freunde nannten, Konstrukteur des ersten Raketenflugzeuges der Welt und Träger der Ziolkowkij-Ehrenmedaille, lebt nicht mehr.

Am 7. November 2000, kurz vor Vollendung seines 94. Lebensjahres, verstarb einer der letzten Pioniere der Luftfahrt und "Korrespondierendes Mitglied" der DGLR.

Das Licht der Welt erblickt Julius Hatry am 6. Dezember 1906 in Mannheim.

Schon bald entdeckt Julius Hatry seine Liebe zur Fliegerei. Bereits 1922 ist er Mitglied des Mannheimer Fliegerclubs und besucht die ersten Rhön-Wettbewerbe. 1925 wird er bei der Produktion von Dr. Arnold Franck's "Der Heilige Berg" zum Kameramann ausgebildet. 1927 ist er der erste badische Segelflieger mit C-Schein Nr. 409 nach einer umfangreichen Ausbildung in Rossitten in Ostpreußen.

Von 1927/28 bis 1930 studiert er Maschinenbau an der TH München.

1928 erhält er vom "Rhönvater" Oskar Ursinus den Auftrag zur Konstruktion eines Motorseglers. 1928/29 beteiligt er sich am Konstruktionswettbewerb "Preisfliegen Rossitten" und erhält Auszeichnungen für die Entwürfe seines Wassersegelflugzeuges "Wasserratte" und seines Raketenflugzeugmodells "MR 31". Mit seiner "Wasserratte" baut er übrigens das erste Segelflugzeug der Welt, das auf dem Wasser niedergehen kann. Diese Erfolge ermutigen ihn, erstmals die von ihm entwickelten mathematischen "Flugmechanischen Grundgleichungen für raketen- oder strahlgetriebene Flugzeuge" zu veröffentlichen. Daraufhin regt ihn Alexander Lippisch im April 1929 zum Bau eines eigenen Raketenflugzeuges an.

Im Juni 1929 beginnt Julius Hatry mit



der Konstruktion seines Raketenflugzeuges HATRY-RAK 1. Bei seiner Maschine handelte es sich nicht, wie oft behauptet, um ein umgebautes Segelflugzeug, sondern um eine Spezialkonstruktion nach den damaligen Bauvorschriften für Motorflugzeuge.

Ursprünglich ist HATRY-RAK 1 als Konkurrenz zu den Raketenflugplänen von Fritz von Opel gedacht. Um zu verhindern, dass dieser ihm zuvorkommt, entschließt sich Hatry im Juli 1929 zu einer Zusammenarbeit mit dem Industriellensohn. Ein Vertrag sieht vor, dass Fritz von Opel den ersten öffentlichen Raketenflug fliegen darf, während Julius Hatry spätere Schauflüge durchführen soll.

Am 26. Juli 1929 erwirbt Fritz von Opel das noch in Bau befindliche Raketenflugzeug für gemeinsame öffentliche Flugvorführungen. Anfang September des gleichen Jahres beginnen die ersten Tests.

Dazu Julius Hatry in einem Interview mit dem Autor:

"Diese Versuche fanden zwecks Ge-

heimhaltung auf einer Wiese beim Jagdgut "Mönchbruch" in der Nähe von Kelsterbach statt. Dabei durfte, wenn ich flog, niemand von den Helfern zugegen sein, ausser von Opel selbst und ein Arzt.

Am 10. September 1929 lud Fritz von Opel erstmals die von ihm hinzugezogenen Pressevertreter zur ersten geheimen Vorführung ein. An diesem Tag nahm Fritz von Opel zum ersten Mal am Steuer des Flugzeuges Platz. Beim ersten Start zündete er die Raketen zu spät, die am Boden ausbrannten. Erst beim zweiten Start mittels Startseil kam das Flugzeug frei und legte in geringer Höhe von 1 bis 2 m einen Flug über eine Strecke von ca. 1 km zurück.

Die ersten Raketen-Katapultversuche fanden eine Woche später (am 17. September 1929) gleichfalls auf "Mönchbruch" unter meiner Führung statt. Dabei wurden Raketen in Stahlrohrhülsen von 9 cm Durchmesser verwendet, die bei 4 sek. Brenndauer einen Schub von 350 kp entwickelten.

(Fortsetzung auf Seite 12)

(Fortsetzung von Seite 11)

Es wurden bis zu 3 Raketen an einer Laufkatze befestigt, die das Flugzeug trug und zwischen U-Schienen lief. Das Katapultgestell selbst war 18 m lang, innerhalb derer das Flugzeug auf Fluggeschwindigkeit beschleunigt wurde. Das Katapult war in den Opel-Werken angefertigt worden. Der erste Start mit zwei Katapultraketen à 350 kp verlief einwandfrei. Durch das Katapult erreichte das Flugzeug eine wesentlich größere Höhe als mit dem Startseil am 10. September. Ich erreichte bei einer Höhe von etwa 20 bis 30 Metern eine Strecke von ca. 500 bis 700 Metern. Fritz von Opel wollte einen noch rasanteren Start realisieren und ordnete an, daß für den zweiten Startversuch 3 Startraketen mit zusammen 1050 kp Schub eingebaut wurden. Die Beschleunigung war derartig hoch, dass bei meinem zweiten Start die Laufkatze die ungenügende Aufhängvorrichtung durchschlug und mir, während ich die ersten Flugraketen zündete, mit noch brennenden Startraketen nachflog, und den Rumpf (und die Landekufe) unter meinem Sitz weg-rasierte."

Mit diesen beiden Flügen läutet Julius Hatry die Ära des Raketenfluges ein.

Ursprünglich hatte das Flugzeug die Bezeichnung "Hatry-RAK 1", die aber von Opel in "Sander-RAK 1" abändern und groß davor "Opel" aufmalen ließ. Da sich das Fliegen mit kurz brennenden Raketen als unpraktisch erwiesen hatte, wurden am 30. September 1929 nun Brennder mit einer Brenndauer von etwa 25 sek. und einem Schub von 22 kp verwendet. Bei einer Länge von 40 cm und einem Kaliber von 9 cm konnten in dem Raketenkasten 16 Stück dieser Stahlrohr-Brennder untergebracht werden. Zunächst hatte von Opel zwei Fehlstarts, weil die Zündung der Flugraketen nicht funktionierte. Die Zunge des Zündschalters war verbogen und die verwendete Taschenlampenbatterie zu schwach. Als die Batterie durch einen Akku ersetzt und die Kontaktzunge zurechtgebogen war, kam das Flugzeug beim dritten Start frei, wobei noch auf der Laufkatze kurz hintereinander zwei Flugbrennder gezündet wurden und gleich darauf ein weiterer für den Steigflug bis zu einer Höhe von etwa 20 m. Nach deren Ausbrennen zündeten zwei weitere Raketen zu einem entsprechend schnelleren Horizontalflug.

Dabei wurde entlang dem Bahndamm, der den Flugplatz begrenzte, die erste Rechtskurve geflogen, später mit einer zweiten Rechtskurve mit Rückenwind auf Gegenkurs eingeschwenkt. Hier zündete offensichtlich nur eine Rakete, denn das Flugzeug verlor an Höhe und landete in ungünstigem Gelände. Im Auslauf stieß es gegen einen kleinen Damm. Dabei wurde der Rumpf erheblich beschädigt. Wiederum durch Versagen des Zündschalters war der Flug vorzeitig beendet worden, denn bei der Landung waren noch fünf unverbrauchte Raketen vorhanden. Insgesamt dauerte der Flug etwa 1 min. 15 sek. Dabei wurde eine Strecke von rund 2 km zurückgelegt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp 100 km/h. Dies war der erste öffentliche reine Raketenflug der Welt mit einem Raketen-spezialflugzeug und mit Raketenstart mittels Feststoffraketen."

Die Nazis verbieten Julius Hatry ab 1935 jegliche Forschungstätigkeit aufgrund seiner teilweise jüdischen Abstammung, dennoch wird ihm 1940/41 die Arbeit in der Forschungs- und Versuchsabteilung bei Junkers in Dessau gestattet. Dabei übernimmt er die Aufgabe der filmischen Dokumentation und Auswertung. Ab 1942/43 ist Julius Hatry in der Spielfilm-Produktion bei der TOBIS tätig, ab 1943/45 als Produktionsleiter und Regisseur für Wehrmachts-Lehrfilme bei der Berliner Marsfilm.

Julius Hatry hat als junger Mann in Wintersportfilmen mit Leni Riefenstahl, Luis Trenker und Ernst Udet gespielt und macht sich nach dem Krieg als Drehbuchautor und Regisseur von Dokumentar-, Kultur- und Lehrfilmen, von Theaterstücken und Hörspielen einen Namen. Alfred Döblin beauftragt ihn 1947 mit der Dramatisierung von "Der Oberst und der Dichter". Der unter seiner Regie nach dem Buch von Rudolf Binding gedrehte Film "Reitvorschrift für eine Geliebte" wird 1950 für die Biennale in Venedig ausgewählt.

Erst 1982 - nach Einladung von Prof. Schulz zu einer Sitzung der Fachgruppe „Geschichte der Luft- und Raumfahrt“ der DGLR in Stuttgart - beginnt mit dem Eintritt in die DGLR sein Interesse, sich wieder dem Luftfahrtwesen aktiv zuzuwenden. Julius Hatry übernimmt 1985 nach dem Tod von Prof. Schulz das Amt des Koordinators für die Reihe "Kurzbiographien von

Pionieren" und engagiert sich 1986 bei der Neugründung der Bezirksgruppe "Nordbaden-Pfalz" (heute BG Mannheim) als dessen Leiter. Diese Funktion hat er bis zu seinem Tod tatkräftig wahrgenommen, wobei in Zusammenarbeit mit den örtlichen Veranstaltern eine fruchtbare Öffentlichkeitsarbeit erreicht wurde.

Im Rahmen des Deutschen Luft- und Raumfahrtkongresses wird Julius Hatry 1992 in Bremen zum "Korrespondierenden Mitglied" der DGLR ernannt "in Würdigung seiner richtungsgebenden Konstruktionen und Versuche für einen Raketenantrieb von Flugzeugen und für seine unermüdete Tätigkeit als DGLR-Bezirksgruppenleiter".

Mit den Vorbereitungen einer originalgetreuen Rekonstruktion seines Flugzeuges beginnt Julius Hatry Anfang 1990. Dazu müssen zahlreiche verlorengegangene Zeichnungen von dem damals 83-jährigen völlig neu gezeichnet werden. Der im gleichen Jahr fertiggestellte Nachbau wird dem Mannheimer Landesmuseum für Technik und Arbeit übergeben und ist seit dem dort ausgestellt.

Ein weiterer vom Autor initiiertes Nachbau seines legendären Flugzeuges, ein von der Adam Opel AG in Auftrag gegebenes und mit viel Enthusiasmus und bemerkenswerter Detailtreue von Griener in Augsburg realisiertes Exponat wird in wenigen Tagen im Opel-Live in Rüsselsheim der Öffentlichkeit vorgestellt. Julius Hatry hat die Realisierung dieses Flugzeugprojektes mit besonderer Aufmerksamkeit beobachtet und mit unermüdetem Rat und Tat unterstützt. Die Präsentation dieses Flugzeuges hat Julius Hatry nicht mehr erleben dürfen.

Am 17. November 2000 ist Julius Hatry auf dem Mannheimer Hauptfriedhof beigesetzt worden.

Den anlässlich der bevorstehenden Präsentation des Flugzeuges vorbereiteten Dokumentarfilm mit dem Titel „Das RAK-Projekt“ hat die Adam Opel AG Julius Hatry posthum gewidmet.

Mit ihm verlieren wir einen der letzten Luft- und Raumfahrt-pioniere und leidenschaftlichen Kämpfer für das technisch-historische Erbe einer wegweisenden Epoche. □

Klaus F. Filtbaut