

## NDB-Artikel

**Rohrbach, Adolf** Karl Flugzeugkonstrukteur, Erfinder, \* 28.3.1889 Gotha, † 6.7.1939 Kampen (Sylt), = Stahnsdorf bei Berlin, Südwestfriedhof.

### Genealogie

V →Carl (1861–1931), Dr. phil., Dir. d. Oberrealschule in G., Geh. Studienrat, Prof. (s. Kürschner, Gel.-Kal. 1931; Pogg. IV u. VI), S d. →Carl († 1889), Dr. phil., Schriftst. in G., u. d. Ernestine Randel-Douglas († 1920);

M Elisabeth, T d. Otto Stoeßer († 1917), Geh. Rat, u. d. Adelheid Reimer, aus Verlegerfam.; 8 *Geschw.*

### Leben

Nach dem Studium an der TH Darmstadt, das er mit dem Diplom abschloß, war R. zunächst im Schiffbau bei der Hamburger Werft „Blohm & Voss“ tätig. 1914 wechselte er zum Luftschiffbau Zeppelin nach Friedrichshafen, wo er im Team von →Claude Dornier (1884–1969) als Konstrukteur arbeitete. Dornier arbeitete im Auftrag von →Ferdinand Gf. Zeppelin (1838–1917) an der Konstruktion von Großflugzeugen aus Aluminium. Im 1. Weltkrieg wurde R. in das Zeppelin-Zweigwerk in Staaken versetzt, wo unter der Leitung des Flugtechniklers →Alexander Baumann (1875–1928) mehrmotorige Riesen-Landflugzeuge in der herkömmlichen Gemischtbauweise (Holz, Stahl, Stoff) und als Doppeldecker entwickelt und gebaut wurden. Ein von R. vorgeschlagenes Ganzmetallflugzeug konnte nicht mehr verwirklicht werden. Als R. 1919 von Baumann die Leitung des Werkes übernahm, begann er umgehend mit dem Bau eines zivilen Großflugzeugs. Der Werkpilot Karl Kuring konnte das erste „Großverkehrsflugzeug“ (für 12–18 Passagiere) 1920 erfolgreich einfliegen. Das nach seinem Entstehungsort „Staaken“ genannte Flugzeug war ein Schulterdecker in Dural-Glattblechbauweise mit vier in die Tragflächen eingelassenen Maybach-Motoren (je 250 PS), die durch Kriechgänge erreicht werden konnten. Die Spannweite betrug 31 m, das Fluggewicht 8,5 t. Die Höchstgeschwindigkeit lag mit mehr als 200 km/h über der der letzten Jagdflugzeuge im Krieg. Bereits nach wenigen Flügen mußte das Flugzeug aufgrund der im Versailler Friedensvertrag enthaltenen Beschränkungen im Flugzeubau abgerüstet und verschrottet werden, was auch das Ende des Staakener Werkes bedeutete.

An der TH Berlin-Charlottenburg wurde R. 1921 mit dem Thema „Beziehungen zwischen der Betriebssicherheit der Flugzeuge und der Bauart ihrer Kraftanlagen“ zum Dr.-Ing. promoviert. 1922 gründete er in Berlin die „Rohrbach Metall-Flugzeugbau GmbH“ und für den Bau der Flugzeuge in Dänemark bei Kopenhagen das Zweigwerk „Rohrbach Metal Aeroplane Co. A/S“. Bis 1926 entstanden verschiedene Flugboote und Landflugzeuge, die

z. T. im Metallflugzeugbau neue technische Maßstäbe setzten und – meist in wenigen Exemplaren gebaut – nach England, Japan und in die Türkei exportiert wurden. Nach der Aufhebung des Verbots 1926 verlegte R. den Flugzeugbau von Kopenhagen nach Berlin und gewann nun auch die „Luft|Hansa“ als Kunden, besonders mit dem zehnsitzigen dreimotorigen Verkehrsflugzeug „Roland“ (Erstflug 1926), mit dem erstmals die schwierige Alpenstrecke nach Italien regelmäßig befliegen werden konnte. Mit weiteren Flugbooten bediente die „Luft Hansa“ den Ostseeraum. Die Flugboote „Romar“ und „Rostra“ waren auch für den Transatlantikverkehr vorgesehen, erreichten aber noch nicht die dafür nötige Leistung. Der kostspielige Bau dieser Flugzeuge, die allgemein schlechte Wirtschaftslage, Kürzungen von Subventionen für die Luftfahrt sowie Kündigungen weiterer Darlehen und nicht zuletzt R.s großzügiger Lebensstil führten zu der vom Fiskus (Reich) 1931 empfohlenen Liquidierung der Firma, die immer wieder verzögert wurde und 1934 mit der Übernahme des Berliner Werks durch die „Weser Flugzeugbau GmbH“ endete. Gleichzeitig wurde R. dort Leiter der Entwicklung und Konstruktion. Eigene Pläne, wie das 1933 vorgestellte Projekt eines senkrecht startenden und landenden Schaufelrad-Flugzeugs, wurden nie realisiert.

Mit seinen Konstruktionsprinzipien im Metallflugzeugbau war R. wegweisend. Durch die Verwendung möglichst nur eines Baumaterials (Duraluminium) in Form von glatten Blechen und aus Aluminiumbändern hergestellten offenen, vernieteten Profilen wurde eine unkomplizierte Fertigung bei minimalem Verschnitt und optimaler Wartungsfreundlichkeit möglich. Hervorzuheben ist noch R.s Flügelholm-Konstruktion in Form von Hohlkastenträgern, an die Nasen- und Endkästen angeschraubt wurden, die wiederum als Treibstoffbehälter dienten. Das Konstruktionskonzept R.s beeinflusste Flugzeugbauer in aller Welt, u. a. →Kurt Tank (1898–1983) und →Willv Messerschmitt (1898–1978).|

## **Auszeichnungen**

Dr.-Ing. E. h. (Danzig 1929).

## **Werke**

Die Flugfähigkeit mehrmotoriger Flugzeuge, in: Klugsport 11, 1919, S. 3-11;

Leistungen d. Rohrbach-Flugzeuge b. Kriegsflügen, in: Zs. f. Flugtechnik u. Motorluftschiffahrt (ZFM) 12, 1921, S. 68 f.;

Das 1000-PS-Verkehrsflugzeug d. Zeppelinwerke „Staaken“. in: VDI-Zs. 65, 1921, S. 591-94, ebenso in: ZFM 12, 1921, S. 1-4;

Die Vergrößerung d. Flugzeuge, in: Berr. u. Abhh. d. Wiss. Ges. f. Luftfahrt (WGL) 1923, S. 36;

## **- Patente**

392 864 (1922, Eindeckerflugzeug mit mehreren Motoren);

461 239 (Kastenförmiger Träger f. Metallflugzeugflügel);

646 442 (1937, Luftfahrzeug mit schwingend gelenkten Umlaufflügeln strömungstechnischer Profilierung).

### **Literatur**

E. Offermann, Riesenflugzeuge, in: F. Wagenführ (Hg.), Hdb. d. Flugzeugkde., IV, 1927, S. 186-89, 209, 228-36, 291, 371, 483, 511;

C. W. Vogelsang, Der Metallflugzeugbau, 1938, S. 17-22;

W. Zuerl. Dt. Flugzeugkonstrukteure, <sup>2</sup>1941, S. 298-308 (P);

A. R., Pionier d. Großflugzeugbaus, 10 T., in: Der Flieger, 1971, H. 9-1972, H. 7 (P);

H. J. Meier, in: Btrr. z. Gesch. v. VFW-Fokker, 1974, S. 95-101;

H. Herb, in: Mitt. d. Dt. Ges. f. Luft- u. Raumfahrt (DGLR) 74-15, S. 94-123 (P);

Pioniere d. Luftfahrt, 1974, S. 94-123 (P);

F. Gütschow, Die dt. Flugboote, 1978;

H. Dörner, Die Riesenflugzeuge d. A. Baumann, 75 J. Luftfahrttechnik in Stuttgart, in: Jb. d. DGLR, 1986, S. 372-83;

H. J. Ebert, A. K. R., Wegbereiter d. Ganzmetall- u. Groß-Flugzeugbaus, in: MBB new-tech news 1989, Nr. 2, S. 34-37 (P);

L. Budraß, Flugzeugind. u. Luftrüstung in Dtlid. 1918-1945, 1998;

H. Pophanken, Gründung u. Ausbau d. „Weser“-Flugzeugbau GmbH 1933-39, 2000 (P).

### **Autor**

Hans Joachim Ebert

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Rohrbach, Adolf“, in: Neue Deutsche Biographie 22 (2005), S. 4-5 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/html>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---