

5.80 DM
JUNI 1990

AVIATIK

DEUTSCHE FLUGGESCHICHTE

1



Flugzeugkennzeichen Liste E

Deutschlandflug 1925

Phönix C-I

Transportstaffel "Condor"

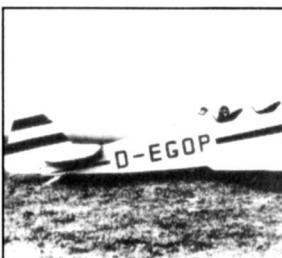
JUNI 1990

AVIATIK

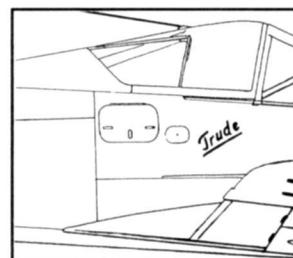
Nummer 1



Seite 10



Seite 26



Seite 42

2 Schlachtflugzeug Phönix C-1

Stefan Lehmann

10 Deutscher Rundflug 1925

Horst Thürling

26 Die deutschen Flugzeugzulas- sungskennzeichen Liste E

Christian Kirsch

34 Focke Wulf 200 der Transport- staffel "Condor"

40 Das Rätsel der DD-Kennungen

Manfred Zundel

42 Die 11./JG 54 im Unternehmen Bodenplatte

- 7 Für Sie Gelesen
- 8 AVIATIK-Modellbau
- 20 AVIATIK-Portrait
- 22 Suche/Biete
- 46 Die Fotoseite
- 48 Vorschau & Impressum

Titelbild

*Alleinflug in der Klemm 35
Graphic von Uwe W. Jack*

Schlachtflugzeug Phönix C-I

Dr. Ing. Peter Korrell

Unter dem Eindruck des an der italienischen und französischen Front vorherrschenden Stellungskrieges gelangten die militärischen Führungen des Ersten Weltkrieges zu der Ansicht, daß dem Einsatz von Schlachtfliegern eine zunehmende Bedeutung zukam. Erstmals in der Geschichte des Militärwesens wurden besondere Schlachtfliegerabteilungen aufgestellt. Diese griffen, dicht über dem Boden fliegend, die feindliche Infanterie und zunehmend auch die feindlichen Reserven und Kolonnen an.

Ursprünglich als Begleitwaffe für die Infanterie bestimmt, wurden diesen Schlachtstaffeln in zunehmenden Maße auch größere taktische Aufgaben gestellt. Damit gewannen die Luftstreitkräfte ein neues Betätigungsgebiet von großer Bedeutung. Die Flieger waren nicht nur Erkundungsorgane, welche in Ausübung ihrer Tätigkeit zu ihrer Verteidigung zu kämpfen hatten, sie waren nicht nur Bomberträger zu Zerstörungen weit im Rücken des Gegners, sie hatten jetzt auch in den Kampf auf der Erde einzugreifen.

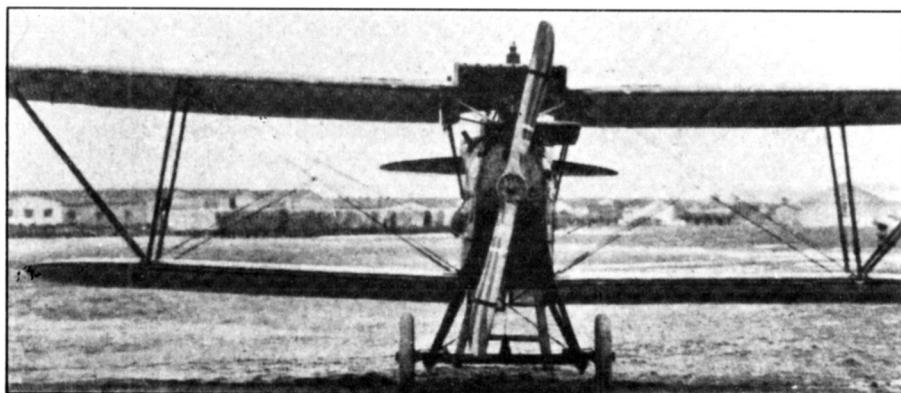
Die Bedeutung von Schlachtfliegereinheiten wurde durch die Tatsache unterstrichen, daß sich im Bestand der deutschen Luftstreitkräfte im Jahre 1918, vor dem Beginn der großen Schlacht in Frankreich, 38 Schlachtstaffeln befanden, von denen ein großer Teil aus Aufklä-

rungsfliegerabteilungen aufgestellt worden war. Sämtliche deutschen Schlachtfliegereinheiten wurden zu diesem Zeitpunkt an der Westfront eingesetzt.

Die technische Konzeption der eingesetzten Flugzeuge hatte ihren Ursprung in den Jagdflugzeugkonstruktionen und im zweisitzigen Aufklärer, den sogenannten C-Maschinen. Die fehlende Möglichkeit, Abwurfwaffen, Reihenbild- oder Funkgeräte mitzuführen, begrenzten jedoch den Einsatz der Jagdflugzeuge in den Schlachtstaffeln. Andererseits waren die für den Einsatz in großer Höhe entwickelten zweisitzigen C-Flugzeuge nicht manövrierfähig, zu groß und zu langsam, um im in die Erdkämpfe erfolgreich eingreifen zu können. Zwischen diesen unterschiedlichen Konstruktionen, wurden als Kompromiß die Flugzeuge vom CL-Typ gebaut.

Diese Entwicklung vollzog sich unabhängig voneinander in allen kriegsführenden Staaten, so daß gegen Ende des Krieges eine Vielzahl einander ähnlicher Schlachtflugzeugtypen zur Verfügung standen, von denen nur eine in der technischen Konzeption ihrer Zeit weit voraus war – die Junkers J-1.

Nachfolgend soll eines jener Schlachtflugzeuge, das als typisch für die damalige Luftfahrttechnik anzusehen ist und noch lange nach dem Ersten Weltkrieg ein-



gesetzt wurde, näher betrachtet werden.

Entwicklungsgeschichte

Ausgangspunkt für die Entwicklung der Phönix C-1 war eine Konstruktion Ernst Heinkels aus dem Jahre 1916. Er war zu dieser Zeit Chefkonstrukteur der "Hansa und Brandenburgischen Flugzeugwerke GmbH" in Brieselang bei Brandenburg an der Havel, wo unter seiner Leitung der Entwurf eines Jagdeinsitzers für die österreichischen Luftstreitkräfte entstanden war.

Ganz OBEN : Der erste Prototyp der Phönix C-1 mit herkömmlicher Strebennkonstruktion, Ober- und Unterflügel haben gleiche Spannweite.

OBEN : Die endgültige Lösung der Flügel- und Strebennkonstruktion. Der Oberflügel hat eine größere Spannweite.

Die Grundauslegung des Flugzeuges als Doppeldecker in der üblichen Sperrholz- und -Bespannstoff-Bauweise war recht konventionell. Es unterschied sich jedoch von vielen Parallelentwicklungen anderer Firmen durch eine aus vier V-förmigen



OBEN : Gut zu erkennen sind die aufgeklappten Fenster des Cockpitbodens und der Bremshebel an der Fahrwerksachse.

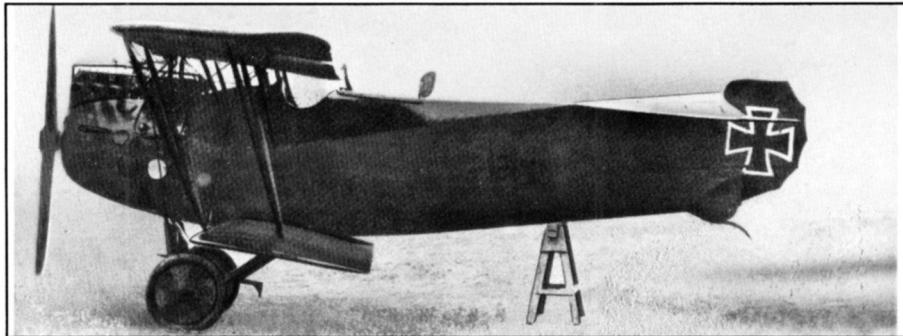
Streben gebildete Konstruktion, welche an Stelle der üblichen Verspannungen und Streben zwischen Ober- und Unterflügel für die Herstellung der Festigkeit des Tragflügels bestimmt war. Diese Strebenkonstruktion verlieh dem Flugzeug ein eigenartiges Aussehen. Es erhielt die Bezeichnung KD (Kampf-Doppeldecker) und wurde in zwei österreichischen Flugzeugwerken in Lizenz gefertigt.

Weiterentwicklungen mit herkömmlichen Streben und Verspannungen wurden bei den Phönix-Flugzeugwerken AG in Wien-Stadlau als Phönix D-I und Phönix D-II gebaut.

Die geometrische Vergrößerung des Typs KD führte zum Flugzeug Hansa-Brandenburg KDC mit zwei Mann Besatzung. Es besaß ebenfalls die verspannungslose Kreuzstrebenkonstruktion zwischen Ober- und Unterflügel. Dieser Typ wurde dann 1916 bei der österreichischen Firma Ufag getestet. Von den österreichischen Luftstreikräften wurde diesem Baumuster die Typennummer (Bauartkennziffer) 161 erteilt. Der Doppeldecker hatte einen relativ tiefen Rumpf, niedrig auf dem Rumpf sitzendem Oberflügel, hoch aufgesetztem Höhenleitwerk und dem 169 kW (230 PS) Hiero-Reihenmotor.

In seiner ursprünglichen Form bewährte sich das Flugzeug nicht und wurde daher vom Chefkonstrukteur der Ufag, Bela Oravecz, abgeändert. Die Maschine erhielt auf dem Flügel einen kastenförmigen Kühler, im Gegensatz zu der vorher in die Flügelkontur einbezogenen und strömungsgünstigeren Konstruktion. Der Flügel wurde neu entwickelt, er erhielt eine Pfeilform. Vermutlich wurde der Rumpf beibehalten, da sich die Zulassungsnummer 161.01 nach der Neukonstruktion nicht geändert hatte. Oravecz verzichtete auf die Kreuzstreben und führte I-Streben mit Verspannung ein. Diese Lösung bewährte sich bei den nachfolgenden Testflügen jedoch auch nicht, so daß als endgültige Lösung schließlich ein ungepfilterter Flügel mit normalen Doppelstreben und oben aufgesetztem Kastenkühler erarbeitet wurde. Die Maschine wurde als Ufag C-I ab 1917 in Serie gebaut.

Bei den aus den österreichisch-ungarischen Albatroswerken hervorgegangenen, unter Leitung von M. Gabriel stehenden Phönix-Werken, beschäftigte man sich ebenfalls mit der Heinkel'schen KDC. Allerdings hatte man von vorneherein auf Kreuzstreben verzichtet. Zunächst wurde eine herkömmliche Lösung mit Doppelstreben verwendet, die sich ebenfalls nicht bewährte. Die endgültige Lösung war so gestaltet, daß von den Fußpunkten der Streben je eine weitere schräge Strebe zum oberen Außenflügel geführt wurde. Auch bei diesem Flugzeug hatte man den



Kastenkühler schließlich auf dem oberen Flügel angebracht, nachdem beim 1. Prototyp 121.01 (121 war die Bauartkennziffer) zunächst der Kühler links und bei dem 2. Prototyp (121.02) auf der rechten Seite angeordnet war. Der Rumpf entsprach im wesentlichen der Ufag C-I, bzw. der Hansa-Brandenburg KDC und Brandenburg C-II.

Im Januar 1917 stand die Phönix-Maschine dann zu Testflügen zur Verfügung, in deren Verlauf ein Vergleichsfliegen mit der Parallelentwicklung Ufag C-I stattfand. Der Testpilot, der beide Maschinen flog, erinnerte sich, daß es schwierig gewesen war zu entscheiden, welches der beiden Flugzeuge die bessere Bewertung verdiente. Die Phönix war angenehmer zu fliegen und besaß höhere Stabilität. Die Ufag erwies sich als schneller und manövrierfähiger und gestattete eine größere Zuladung. Die Startanlaufstrecke der Phönix war kürzer, aber beide Flugzeuge benötigten die gleiche Landerollstrecke. Mit einem Passagier besaß die Phönix eine Dienstgipfelhöhe von 5400 m, die Ufag dagegen eine von 4900 m.

Schließlich wurden beide Typen für die k.u.k. österreichisch-ungarischen Luftstreitkräfte bestellt. Die Phönix C-I wurde weiterhin unter der Bauartkennziffer 121 gefertigt und die Ufag C-I unter 161 und 123. Letztere Maschinen wurden bei den Phönix-Werken in Lizenz produziert.

OBEN : Die eigenartige, durch militärische Gesichtspunkte diktierte, Form dieser Flugzeugkonstruktion ist hier gut zu erkennen.

Wegen seines hohen Rumpfes eignete sich das Flugzeug gut zum Einbau von Luftbildkameras langer Brennweite. Bei solchen Einsätzen wurde es in der Regel einsitzig geflogen. Die vorbereitete Installation einer Funkanlage ermöglichte die Verwendung zur Artilleriebeobachtung. Für den Einsatz als Schlachtfeldzeug hatte man Außenauflösungen für Bomben angebracht.

Die in mancher Hinsicht etwas auffallende Formgebung des Flugzeuges war durch militärische Gesichtspunkte diktiert worden. Gefordert wurden ein freies Schußfeld für den Beobachter nach hinten und nach vorn, sowie geringste Sichtbehinderung durch den Flügel. Daraus ergab sich ein hoher schmaler Rumpf mit hochliegendem Höhenleitwerk und niedrig über dem Rumpf angebrachtem oberen Flügel.

Beschreibung der Konstruktion

Das Rumpfgerüst enthielt vier Holme. Die oberen liefen vom Triebwerksgerüst aus nach oben zur Höhenflosse. Der Rumpf verjüngte sich nach hinten in einen Schmalen und hohen Querschnitt, an den das Seitenruder angeschlossen war.



OBEN : Eine Aufnahme, die das Beulen der auf das Rumpfgerüst geleimten Sperrholzbeplankung gut veranschaulicht.

Durch die Rumpfform konnte auf die Seitenflosse verzichtet werden. Das Höhenleitwerk saß freitragend auf der Rumpfoberseite. Recht ungewöhnlich für die damalige Zeit war die Verwendung einer Blattfeder als Sporn. Das Fahrwerk unterschied sich sonst nicht von den entsprechenden Konstruktionen anderer Flugzeuge. Auch der über Seilzüge bedienbare Bremsporn, dessen Hebel auf der Fahrwerksachse gelagert war, stellte eine damals übliche Lösung für die Flugzeugbremsung dar.

Das Tragflügelmittelstück des oberen Flügels ragte zur Aufnahme des Kühlers etwas vor die Nasenleiste und blieb bei der Flügeldemontage mittels Baldachinstreben fest mit dem Rumpf verbunden. Innerhalb dieses nach vorn vergrößerten Flügelmittelstückes hatte man den Falltank installiert. Als Streben dienten ovale Stahlrohre, die durch Gewinde-Augbolzen an einem Ende auf Länge einstellbar waren. Der Oberflügel besaß über dem Pilotensitz eine halbrunde Aussparung, der Unterflügel unmittelbar am Rumpf rechteckige Ausschnitte. Diese Aussparungen reichten jeweils bis zum hinteren Holm und

dienten der Verbesserung der Sicht. Die unterschiedlichen Einstellwinkel auf der rechten und linken Seite wurden zur Kompensation des durch den Luftschaubenstrahl um die Hochachse entstehenden Moments gewählt. Zusätzlich hatte man noch das Triebwerk um einen geringen Betrag aus der Längsachse des Flugzeugs gedreht eingebaut.

Die Querruder besaßen eine Fläche von $1,6 \text{ m}^2$. Sie waren nur am Oberflügel vorhanden. Ihre Seilzüge befanden sich nahezu vollständig im Oberflügel und wurden aus dem Baldachin in den Rumpf an das, für österreichische Flugzeuge vorgeschriebene, Handrad geführt.

Das Höhenruder von $1,2 \text{ m}^2$ war zwar geteilt; beide Hälften besaßen jedoch eine gemeinsame Achse und einen Antrieb im Rumpf Finnern. Als einziges Ruder war das Seitenruder mit einer aerodynamischen Kompensation versehen, seine Fläche betrug $0,7 \text{ m}^2$.

Der im Baldachin befindliche Kraftstoffbehälter besaß ein Fassungsvermögen von 20 Litern. Der Hauptbehälter mit 150 Liter befand sich unter dem Pilotensitz. Dieser Behälter wurde mit einer am Motor befindlichen Pumpe unter Druck gesetzt.

Fortsetzung im nächsten Heft !

Korrell – Phönix C-I



Gertrud Pfister
"Fliegen - Ihr Leben"
Orlanda Frauenverlag 1989
240 Seiten 40 Abb. DM 39.80

FÜR SIE GELESEN

Neuland gibt es in der Luftfahrtgeschichte noch genug. Gertrud Pfister, Dozentin der FU-Berlin, hat sich der vergessenen Pionierinnen angenommen. Das Buch weist in eindringlichen Erlebnisberichten auf die Taten der fliegenden Frauen hin. Dabei kommen die Pilotinnen oft selbst zu Wort und schildern ihren Kampf gegen die Unbillen der Fliegerei und die Mißgunst ihrer männlichen "Kollegen". Auch wenn die Autorin nachweist, daß sich die Leistungen der Pilotinnen durch Verschweigen nicht schmälen lassen, erliegt sie selbst dieser Versuchung bei Hanna Reitsch. Bei Dieser entleicht sie zwar den Titel, scheut aber eine Auseinandersetzung mit der mutigen Fliegerin. Aber an tragischen Schicksalen mangelte es bei den Fliegerinnen aller Länder wahrlich nicht. Dies ist ein Buch, das es verdient, als erneuter Anstoß zur Anerkennung der wichtigen Rolle der Frauen in der Luftfahrt genommen zu werden.

Uwe W. Jack



Joachim Dressel – Manfred Griehl
"Die Deutschen Raketenflugzeuge 1935-1945"
Motorbuch Verlag Stuttgart 1989
DM 49.-
198 Seiten, über 200 Abb.

FÜR SIE GELESEN

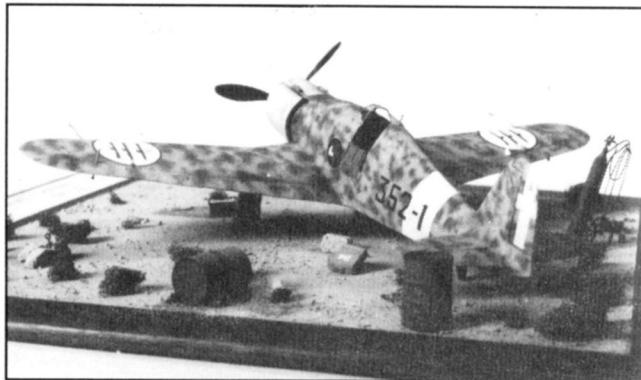
Wenn sich Zwei, die als findige Unterlagen-Schatzgräber bekannt sind, aufmachen um über Raketenflugzeuge zu berichten, war mir dies schon nach der Vorankündigung eine Bestellung wert. Beim ersten Durchblättern fällt auch gleich ins Auge, daß die Autoren mit Material nicht gespart haben. Es findet sich ein kurzer Rückblick auf die Frühzeit des Rückstoßantriebs, auch die Entwicklung der Starthilfen wird behandelt. Ebenso vorgestellt werden die Kleinstjäger und be mannten Verlustgeräte, Fernaufklärer, TL-Flugzeuge mit zusätzlichem Raketenantrieb und Staustrahl-Maschinen, bis sich der Leser endlich bei der Me 163 findet. Abhängig davon, wie tief man zuvor schon in die Raketenfliegerei eingetaucht war, findet man unbekannte Fotos und jede Menge neue Angaben im Text.

Spätestens beim genauen Durchlesen stellt sich dann die Frage nach dem inhaltlichen Konzept dieses Buches. Alles Fluggerät, was irgendwo

raucht und knattert wird als "Raketenflugzeug" vorgestellt. Was diese Dekade 1935-45 für den Technik-Interessierten so wichtig macht: der Durchbruch von den "Raketen-Narren" zum einsatzfähigen Antrieb, fehlt hier völlig. Die Autoren reihen Zitate und Daten aneinander, unter denen nur der ohnehin Kundige Wichtiges herausfiltern kann. Fotos, die offensichtlich ein Ereignis dokumentieren (Startvorbereitung einer Natter) werden zusammenhanglos im Text verteilt. Zwar wird mit 10 Seiten Quellenangaben geprutzt: aber zB. zur DFS 346 finde ich dort nichts! Woher die Angaben im Text kommen bleibt im Dunkel, wozu dann noch Quellenangaben? Mir wäre da eine reine Dokumentensammlung, wie bei Pawlaws "Arado 234", lieber gewesen.

Trotzdem – Wer sich mit Strohflugzeugen befaßt, muß dieses Buch haben, aber das letzte Wort zum Thema ist damit noch nicht geschrieben!

Uwe W. Jack



Bestens widerlegt, wird die These vom kinderleichten Modellbau, durch das vom Autor gebaute Diorama im Maßstab 1:72.

Plastikmodellbau – Kinderkram?

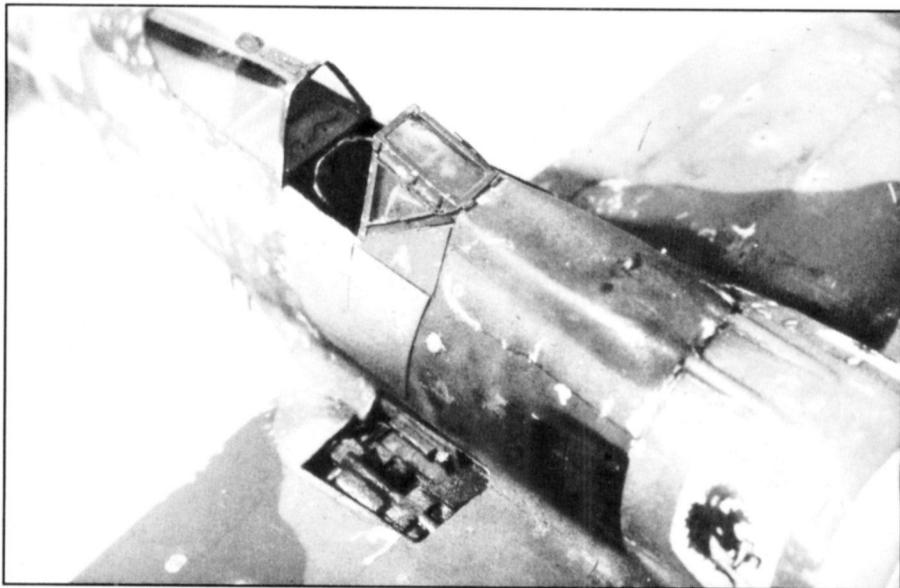
Der Plastikmodellbau ist eine Freizeitbeschäftigung, die im Bewußtsein der Öffentlichkeit nur wenig Raum einnimmt, im Gegensatz zum Basteln funkferngesteuerter Flug-, Auto- und Schiffsmodelle, oder gar dem Hobby der elektrischen Modelleisenbahn. Wie kommt das, obwohl der Plastikmodellbau eines der weitverbreitetsten Hobbys ist, wie millionen verkaufter Bausätze jährlich belegen.

Kinderkram! Dies ist die häufigste Meinung Außenstehender. Die Tatsache, daß Plastikbausätze in Spielzeugläden angeboten werden wie auch die Ausrichtung der Werbung auf die Zielgruppe – Kinder und Jugendliche – scheint dieses Vorurteil zu bestätigen. Auch schließt der Laie, der schon einmal in einen Bausatz geschaut hat, diese vorgefertigten Teile müßten nur zusammengesetzt und mit bunten Bildern dekoriert werden, also kinderleicht. Nur wer sich schon einmal dieser Aufgabe gestellt hat, erkennt, daß dem nicht so ist.

Billig – also einfach. Diese Meinung scheinen die Preise für die Bausätze zu unterstützen. Nicht zu reden vom Image des

minderwertigen Ersatzstoffes, das dem Kunststoff heute noch anhaftet. In der Tat sind die Ausgaben für Bausatz, Farben und Klebstoff vergleichsweise gering. Jedoch können die Investitionen für Werkzeug, zusätzliche Materialien und vor allem Fachliteratur schnell ins Geld gehen. Hier muß man nämlich wissen, daß der Plastikmodellier seinen Bausatz nur als Rohmaterial ansieht. Unter erheblichen zeitlichen und materiellem Aufwand versucht er durch umfangreiche Korrekturen nach der Fachliteratur, ein möglichst perfektes Abbild des Vorbildes zu schaffen. Die Ansicht, daß nur das Arbeiten mit Holz oder Metall ernsthafter Modellbau sei, ist irrig. Wie etwa Eishockey und Fußball, lassen sich verschiedene Fertigkeiten nicht miteinander vergleichen. Über den Wert von Bastelarbeiten kann man geteilter Meinung sein, jedoch erlaubt nur das Plastik, mit relativ einfachen Mitteln ein derart perfektes Abbild der Realität zu schaffen. In dieser Hinsicht ist ein Plastikmodell kaum zu schlagen.

Plastikmodellbau ist nur der übergeordnete Begriff, der verschiedene Modellthemen unter sich vereint. Also: gleiche Arbeitsweisen – verschiedene Modelle. Doch nicht nur auf der Hand liegende



Auch der Sturmjäger FW 190 in 1:72 zeigt, was selbst in kleinen Maßstäben zu leisten ist.



technische Objekte, wie Flugzeuge, Autos, Schiffe usw., sind Bestandteil des Plastikmodellbaus. Auch exotische Vorbilder, wie Kutschen, Dinosaurier oder überdimensionierte Insekten finden wir. Solch banale Dinge wie Rasenmäher und Küchenmaschinen werden im Modell dargestellt. Es gibt fast nichts, was es nicht gibt! Nicht immer bildet ein gekaufter Bausatz die Grundlage für ein Modell. Das Anfertigen eines Modells nur aus Rohmaterial gilt als "Krönung des Modellbaus".

Daß diese Hobby fast ausschließlich von Erwachsenen betrieben wird, zeigt ein Blick in die Mitgliederlisten der Plastikmodell-Vereine, sowie die Zuschriften und Beiträge der Fachmagazine. Der Durchschnittsmodeller ist 35–40 Jahre alt.

Plastikmodellbau ist ein ebenso ernstzunehmendes Hobby, wie andere auch. Eine Freizeitbeschäftigung, die, richtig begonnen und fortgeführt, ein Bastlerleben lang viel Freude und Erfolg bescheren kann.

Michael Merker

Deutscher Rundflug 1925

Stefan Lehmann

Der Aero-Club von Deutschland veranstaltete vom 31. Mai bis 9. Juni den Deutschen Rundflug 1925. Der letzte Deutsche Rundflug fand 1911 statt und führte in 26 Tagen von Berlin über Magdeburg, Schwerin, Hamburg, Kiel, Lüneburg, Hannover, Münster, Köln, Aachen, Dortmund, Kassel, Nordhausen, Halberstadt, Dessau nach Berlin zurück. 25 Flugzeugführer beteiligten sich und Benno König siegte mit einer Gesamtstreckenleistung von 1882,5 km mit einem Albatros Farman. Die nächsten Plätze belegten Hans Vollmoeller (1837,5 km) mit Rumpler Taube vor Bruno Büchner (1363,75 km) mit Aviatik Doppeldecker. 1925 stiftete der Ullstein Verlag Berlin wieder den *BZ Preis der Lüfte*. Das Preisgeld betrug 100.000 RM und zugelassen wurden Motor-Landflugzeuge mit nicht mehr als 80 PS.

Die Flugzeuge wurden in drei Gruppen aufgeteilt:

Gruppe A bis einschl. 40 PS

Gruppe B bis einschl. 80 PS

Gruppe C von 80 bis 120 PS

Der *Boelcke Preis* wurde für die Gruppe C ausgeschrieben, das Preisgeld betrug 50.000 RM. Der *Richthofen Preis* wurde ausgeschrieben um den deutschen Flugmotorenbau zu unterstützen. Es war ein Sonderpreis für die ersten drei Flugzeuge jeder Gruppe mit deutschem Motor.

Im Anschluß an den Deutschen Rundflug veranstaltete der Aero Club den Wettbewerb um den *Otto Lilienthal Preis*. Hierbei wurden unter gleichen Bedingungen die Flugzeuge der drei Gruppen auf ihre technischen Leistungen hin geprüft.

Die Dauer des Deutschen Rundfluges betrug 10 Tage, einem Flugtag folgte ein Ruhetag. Dadurch wurde Nachzüglern die Möglichkeit gegeben aufzurücken. Ein Zwang, die Strecken an einem Tage zu durchfliegen, lag nicht vor, auch wurde es gestattet, von einer Flugschleife in die anderen überzuspringen. Die Schleifen waren so angelegt, daß immer eine in die anderen übergriff oder sie so nahe bei einander lagen, daß große Strecken nicht zurückzulegen waren. Insgesamt ging es in Gruppen A und B über 5262 km, in der Gruppe C über 5344 km und 34 Städte wurden angeflogen.

Angemeldet hatten sich 91 Flugzeuge, aufgeteilt in:

Gruppe A Erkennungsfarbe weiß

Flugzeugnr. 601 bis 629

Gruppe B Erkennungsfarbe rot

Flugzeugnr. 630 bis 664

Gruppe C Erkennungsfarbe blau

Flugzeugnr. 665 bis 691

Die Flugzeugnummern entsprechen den Zulassungskennzeichen in der deutschen Luftfahrtrolle und in den Erkennungsfarben wurde das Leitwerk bemalt. Die

teilnehmenden Flugzeuge wurden einer Leistungsprüfung in Johannisthal unterzogen, dadurch wechselten einige in die

nächst höhere Gruppe. So waren am 30. Mai 1925 folgende Flugzeuge und Piloten in Berlin:

GRUPPE A

D 602	Bahnbedarf AG	B.A.G. E I	1 Blackburn	14.5 PS	A. Botsch
D 605	Bahnbedarf AG	B.A.G. D II	1 Blackburn	14.5 PS	Max Schüler
D 606	Bahnbedarf AG	B.A.G. E I	1 Blackburn	14.5 PS	?
D 607	Bahnbedarf AG	B.A.G. E II	1 Blackburn	14.5 PS	I. H. F. Maykemper
D 608	Daimler	L 20	1 Daimler F 7502	19 PS	K. Vogel / M. Schrenck
D 609	Daimler	L 20	1 Daimler F 7502	19 PS	Bäder
D 611	Akaflieg Darmstadt	D 11	1 Blackburn	14.5 PS	Otto Fuchs
D 612	Messerschmitt	M 17	1 A.B.C. Scorpion	24 PS	H. Seywald
D 613	Messerschmitt	M 17	1 A.B.C. Scorpion	24 PS	F. Stamer
D 617	Caspar-Theis	CT 3	1 Bolle Fiedler	30 PS	H. G. Röhr
D 620	Udet	U 7 Kolibri	1 A.B.C.	35 PS	Ropitzsch ?
D 622	Daimler	L 21	2 Daimler F 7502	a 19 PS	Fr. W. Siebel
D 623	Daimler	L 21	2 Daimler F 7502	a 19 PS	Bruno Loerzer
D 624	Stahlwerk Mark	M.E. II	1 Mark 3 Zyl.	39 PS	F. Nippert
D 628	Rieseler	R III	1 Anzani	40 PS	W. Rieseler / H. Schulz
D 629	Bahnbedarf AG	B.A.G. D II a	1 Anzani	40 PS	Max Schüler

GRUPPE B

D 630	Lübeck	Eind. I	1 Siemens	55 PS	Schwemer
D 631	Lübeck	Eind. II	1 Siemens	55 PS	Plankert
D 632	Albatros	L 59	1 Siemens	55 PS	A. v. Bismarck
D 633	Dietrich	DP VII a	1 Siemens Sh 10	55 PS	Kurt Katzenstein
D 634	Dietrich	DP VII a	1 Siemens Sh 10	55 PS	Antonius Raab
D 635	Luftf. Ges. Stralsund	V 52	1 Siemens	55 PS	Kettelhak
D 636	Albatros	L 71	1 Siemens	55 PS	J. Veltjens
D 637	Dietrich	DP VII a	1 Siemens	55 PS	Lachmann
D 638	Bäumer	B III	1 Wright L 4	60 PS	Harry v. Bülow
D 639	Bäumer	B II	1 Wright L 4	60 PS	Paul Bäumer
D 640	Udet	U 10	1 Siemens	60 PS	Paul Billik
D 641	Stahlwerk Mark	M.T. 1	1 Mark 5 Zyl.	70 PS	J. Siegel
D 643	Luftf. Ges. Stralsund	V 40	1 Siemens	75 PS	Rose
D 644	Dietrich	DP II a	1 Siemens	75 PS	Victor Carganico
D 646	Focke Wulf	A 16	1 Siemens	75 PS	A. Andreae
D 647	Focke Wulf	A 16	1 Siemens	75 PS	C. Edzard
D 648	Caspar	C 23	1 Daimler	75 PS	A. v. Winterfeldt
D 649	Albatros	L 68	1 Siemens	75 PS	v. Richthofen
D 650	Albatros	L 68	1 Siemens	75 PS	Hackmack
D 651	Albatros	L 68	1 Siemens	75 PS	v. Köppen
D 652	Dietrich	DP II	1 Siemens	75 PS	Auffahrt
D 653	Junkers	K 16 Maikäfer	1 Siemens	77 PS	Hellmuth Wenke
D 654	Junkers	K 16 Kreuznach	1 Siemens	77 PS	W. Roeder
D 655	Dietrich	DP II A	1 Siemens Sh 11	77 PS	Richard Dietrich
D 656	Junkers	T 26	1 Junkers L 1 a	78 PS	W. Blume
D 657	Junkers	T 29	1 Junkers L 1 a	78 PS	Plauth



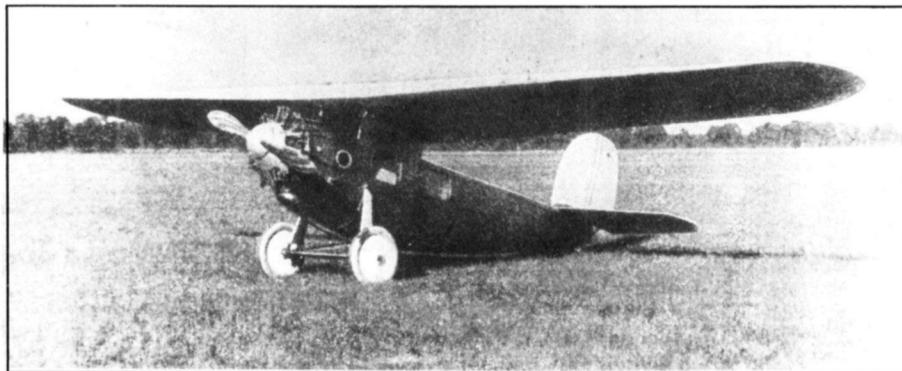
LINKS : Junkers T 26, das "fliegende Bügeleisen", so genannt, nach dem Über-schlagbügel, der die beiden Flieger schützen sollte. Erstmals erprobte Junkers seinen patentierten Spaltflügel an dieser Maschine.

RECHTS : Udet's Kleinverkehrsfahrzeug U 8 zielte auf den Markt als Zubringer für den wachsenden Luftverkehr.

D 658	Focke Wulf	A 16 b	1 Junkers L 1 a	78 PS	Poss
D 659	Focke Wulf	A 16 b	1 Junkers L 1 a	78 PS	Horn
D 660	Udet	U 10	1 Siemens Sh 4	60 PS	Carl Hochmuth
D 661	Udet	U 12	1 Siemens Sh 5	80 PS	Kern
D 662	Caspar Theis	CT 1	1 Daimler	80 PS	Hans Ritter
D 663	Heinkel	HD 32	1 Siemens Sh 11	80 PS	G. Ziegler
D 664	Vagel Grip	Greif SP 5	1 Thullin	80 PS	Max Schüler

GRUPPE C

D 665	Junkers	T 26	1 Junkers L 1 b	85 PS	Funk
D 666	Junkers	T 29	1 Junkers L 1 b	85 PS	Karl Schnäbele
D 667	Luftf. Ges. Stralsund	V 42	1 Daimler	100 PS	H. Fischer
D 668	Luftf. Ges. Stralsund	V 39	1 Daimler	100 PS	?
D 669	Luftf. Ges. Stralsund	V 44	1 Bristol Lucifer	100 PS	Landmann
D 670	Udet	U 8	1 Bristol Lucifer	100 PS	Polte
D 671	Focke Wulf	A 16 a	1 Daimler	100 PS	Georg Wulf
D 672	Heinkel	HD 32	1 Siemens	100 PS	Hartmann
D 673	Caspar Theis	CT 2 b Köbes	1 Daimler	100 PS	Heinz Jacobs
D 674	Caspar	C 26	1 Bristol Lucifer	100 PS	Leo Roth
D 675	Caspar	C 24	1 Daimler	120 PS	Spieß
D 676	Heinkel	HD 21	1 Daimler D I	100 PS	G. Ziegler
D 677	Heinkel	HD 21	1 Daimler D I	100 PS	H. Leutert
D 678	Heinkel	HD 32	1 Bristol Lucifer	100 PS	H. Lorenz
D 679	Albatros	L 69	1 Siemens	100 PS	K. Ungewitter
D 680	Heinkel	HD 21	1 Daimler D I	100 PS	Gustav Basser
D 681	Udet	U 12	1 Siemens	105 PS	Leutert
D 682	Udet	U 12	1 Siemens	105 PS	Ernst Udet
D 683	Caspar Theis	CT 2	1 Daimler	100 PS	Steindorf
D 684	Albatros	L 69	1 Bristol Lucifer	110 PS	Student
D 685	Heinkel	HD 21	1 Daimler	120 PS	Zander
D 686	Heinkel	HD 21	1 Daimler	120 PS	K. F. Röder
D 687	Aero Sport	A.S. I	1 Daimler	120 PS	A. Edler
D 688	Aero Sport	A.S. I	1 Daimler	120 PS	W. Bachmann
D 689	Heinkel	HD 21	1 Daimler	120 PS	E. Thomas
D 690	Albatros	L 30	1 Daimler	100 PS	Krupp
D 691	Heinkel	HD 21	1 Daimler	100 PS	W. Junck/W. Schwarz



Somit waren am Vortag 76 Flugzeuge, aufgeteilt in:

Gruppe A mit 16 Flugzeugen

Gruppe B mit 33 Flugzeugen

Gruppe C mit 27 Flugzeugen in Berlin.

Eine am 30. Mai um 6.00 Uhr in Darmstadt gestartete B.A.G. D II (D 603 oder D 604), nach Berlin unterwegs, gerät in 500 m Höhe bei Jüterbog in Brand und stürzt ab. Der Pilot Eugen Heck erlitt dabei Brandwunden.

31. Mai Pfingstsonntag

Zum Start der ersten Schleife über 970 km (Berlin, Schwerin, Hamburg, Bremen, Münster, Kassel, Magdeburg und Berlin) fand ab 4 Uhr mit 52 Flugzeugen statt. Die Berliner Verkehrsbetriebe setzten ab 1 Uhr Sonderbusse und Züge ein. Um 4.18 Uhr startet Otto Fuchs mit der D 11 (D 611) vor etwa einer halben Million Zuschauern als Erster. Bis 8.30 Uhr sind dann alle Flugzeuge gestartet. 4 Flugzeuge starten erst am nächsten Tag als Nachzügler.

In der Gruppe A starteten 7 Flugzeuge: 608 Martin Schrenck, 609 Hans Guritzer, 611 Otto Fuchs, 620 Ropitzsch, 622 Fr. W. Siebel, 623 Bruno Loerzer und 628 H. Schulz.

Gruppe B, 19 Flugzeuge:

624 H. Dechert, 631 Schwemer, 633 Antonius Raab, 634 Kurt Katzenstein, 635 Ketelhak, 637 Lachmann, 638 Harry v. Bülow, 639 Paul Bäumer, 640 Paul Billik, 641 J. Siegel, 649 v. Köppen, 651 v. Richthofen, 652 Auffahrt, 654 W. Roeder, 656 W. Blume, 657 Plauth, 659 Poss, 660 Carl Hochmuth, 663 G. Ziegler.

Gruppe C, 30 Flugzeuge:

644 Victor Carganico, 647 C. Edzard, 650 Hackmack, 653 Hellmuth Wenke, 655 Richard Dietrich, 661 Kern, 662 Hans Ritter, 664 Max Schüler, 665 Funk, 666 Karl Schnäbele, 668 Rose, 670 Polte, 671 A. Andreea, 672 E. Thomas, 673 Heinz Jacobs, 674 Leo Roth Start 1.6, 675 Spieß (Start 1.6), 676 v. Freyberg, 677 H. Leutert, 678 H. Lorenz, 679 K. Ungewitter, 680 Gustav Basser, 681 Ernst Udet, 683 R. Rötter, 684 Student, 685 Zander, 686 K. F. Röder, 689 Hartmann, 690 Krupp, 691 W. Junck.

Es herrscht schlechtes Flugwetter mit Regen und mit Windgeschwindigkeiten bis zu 70 km/h. Der Udet Kolibri D 620 mit dem Piloten Ropitzsch muß bei Lichterfelde mit Motorproblemen notlanden. Zwar gelingt ein erfolgreichen Start, das Glück hält jedoch nicht lange vor. In Staaken muß die D 620 schließlich wieder



herunter und wird dabei beschädigt. Hans Guritzer mit Daimler L 20 (D 609) erleidet bei Ibbenbüren Tragflächenbruch.

In der Gruppe B geht die Vagel Grip Greif SP 5 mit Max Schüler bei einer Landung auf den Kopf. H. Dechert mit Mark M.E. II (D 624) muß in Schwerin aufgeben und die Junkers T 26 (D 656) mit W. Blume überschlägt sich in Hamburg. Die Focke Wulf A 16 b (D 659) erhält das Schicksal ebenfalls in Hamburg,

ihre wird der Propeller zerbrochen.

In der Gruppe C scheiden die LVG V 39 D 668 mit Pilot Rose und die Focke Wulf 16 a D 671 mit A. Andreea wegen Motordefekten aus. Die Caspar Theis CT 2 (D 683), gesteuert vom Piloten Steindorf, geht bei Ratzeburg zu Bruch.

Am Abend dieses Flugtages ist aus der Gruppe A noch kein einziges Flugzeug zurückgekehrt. Bruno Loerzer hat es am

späten Abend immerhin bis Magdeburg geschafft.

In der Gruppe B sind folgende 10 Flugzeuge zurück:

640 Paul Billik	Udet U 10	9 h 14
660 Carl Hochmuth	Udet U 10	10 h 58
651 v. Richthofen	Albatros L 68	11 h 25
633 Antonius Raab	Dietrich DP VIIa	11 h 51
657 Plauth	Junkers T 29	12 h 28
634 Kurt Katzenstein	Dietrich DP VIIa	12 h 32
652 Auffahrt	Dietrich DP II	12 h 39
639 Paul Bäumer	Bäumer B II	13 h 30
654 W. Roeder	Junkers K 16	14 h 06
649 v. Köppen	Albatros L 68	15 h 19

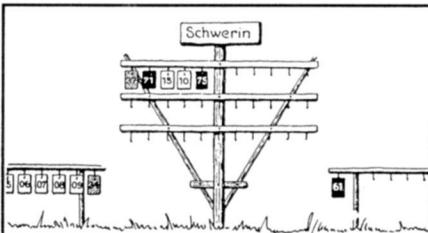
und in der Gruppe C 13 Flugzeuge:

679 K. Ungewitter	Albatros L 69	9 h 01
670 Polte	Udet U 8	10 h 29
680 Gustav Basser	Heinkel HD 21	11 h 09
653 Hellmuth Wenke	Junkers K 16	12 h 18
685 Zander	Heinkel HD 21	12 h 55
665 Funk	Junkers T 26	13 h 30
673 Heinz Jabobs	Caspar CT 2 b	13 h 49
661 Kern	Udet U 12	14 h 15
650 Hackmack	Albatros L 68	14 h 50
691 W. Junck	Heinkel HD 21	15 h 04
655 Richard Dietrich	Dietrich P II a	15 h 23
644 Victor Carganico	Dietrich DP II a	15 h 39
678 H. Lorenz	Heinkel HD 32	15 h 44

1. Juni Pfingstmontag

Gleich früh am Morgen starten noch die 4 Flugzeuge, welche als Nachzügler aus der Gruppe C mit einem Tag Verspätung an den Start gehen.

Aus der Gruppe A kehren drei Flugzeuge zurück:



Die Ankunft der einzelnen Maschinen wird am Nachrichtengestell mit Tafeln, in den Farben der Maschinen, angezeigt. Maschinen, die noch unterwegs sind, werden an den niedrigen Zwischengestellen angezeigt.

608 Martin Schrenck	Daimler L 20	30 h 15
611 Otto Fuchs	Darmstadt D 11	33 h 36
623 Bruno Loerzer	Daimler L 21	36 h 54

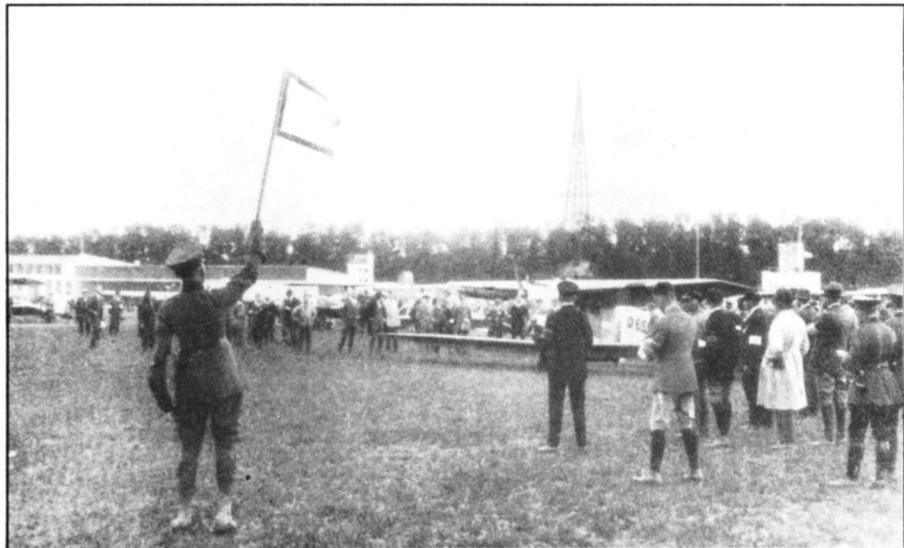
Aus der Gruppe B treffen noch ein:

641 J. Siegel	Mark M.T. 1	26 h 11
637 Lachmann	Dietrich DP VII a	31 h 00
631 Schwemer	Lübeck Eind. II	32 h 47
638 Harry v. Bülow	Bäumer B III	34 h 02

und aus der Gruppe C erscheinen:

689 Hartmann	Heinkel HD 21	22 h 26
686 K. F. Röder	Heinkel HD 21	24 h 21
666 Karl Schnäbelé	Junkers T 29	28 h 39
676 v. Freyberg	Heinkel HD 21	33 h 48
662 Hans Ritter	Caspar CT 1	34 h 45
681 Ernst Udet	Udet U 12	38 h 10
690 Krupp	Albatros L 30	39 h 27

Somit waren am Ende eines langen Wettbewerbstages 37 Flugzeuge wieder nach Tempelhof zurückgekehrt. Die Piloten hatten unterwegs hauptsächlich mit Motordefekten zu kämpfen, die auch der Grund für die vielen Ausfälle und Notlandungen waren.



2. Juni Dienstag

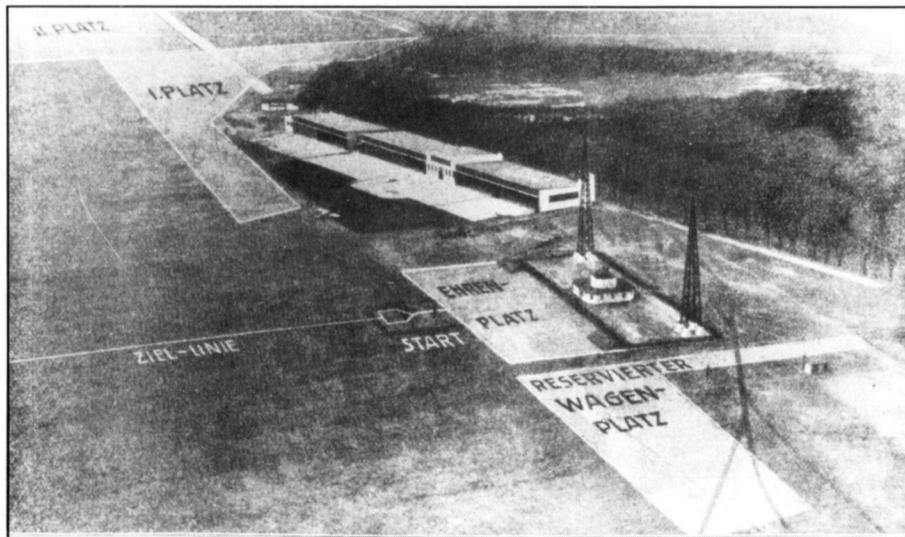
Am Morgen starten 40 Flugzeuge zur zweiten Schleife über 1130 km. 3 Nachzügler trafen noch nachts in Tempelhof ein, und 3 Flieger sprangen in die zweite Schleife über, so daß 43 Flugzeuge teilnehmen. Der Kurs führt über Berlin, Hannover, Paderborn, Frankfurt, Darmstadt, Gotha, Wiemar, Chemnitz und Dresden nach Berlin zurück. Als erstes Flugzeug startet die Daimler L 20 von Martin Schrenck, gefolgt von der D 11 Moha – med. Otto Fuchs muß aber gleich wieder umkehren, da der Motor streikt. 5 weitesten Fliegern ergeht es ebenso. Die Udet U 10 von Paul Billik überschlägt sich beim Start. K. Ungewitter legt die Strecke Berlin–Hannover nach Frankfurt in 3 Stunden mit seiner Albatros zurück. Bei Höxter wird die Dietrich D 637 bei einer Notlandung schwer beschädigt und muß ausscheiden. In Paderborn streikt der Motor von Udet U 12 und Bäumer muß den Start mit der B II abbrechen. Am Abend sind wieder 23

OBEN : Reges Treiben auf den Flughafen Tempelhof. Früh am Morgen hebt der Starter seine Flagge, die Motoren werden für den Deutschen Rundflug 1925 angeworfen.

Flugzeuge zurück. In der Gruppe A trifft Bruno Loerzer nach 16 h und 26 min mit Daimler L 21 in Tempelhof ein, ein großer Erfolg für die kleine Zweimotorige. Aus der Gruppe B trafen Hochmuth D 660 nach 10 h 56 min gefolgt von D 651 v. Richthofen mit 11 h 18 min ein. Ferner 633, 635, 649, 652, 654 und 657. In Gruppe C trifft Polte mit Udet U 8 nach 10 h 10 min ein, nur 4 Minuten vor K. Ungewitter mit Albatros 69. Ferner treffen ein: 644, 650, 653, 664, 665, 676, 678, 680, 681, 685, 689 und 691.

4. Juni Donnerstag

Bei gutem Wetter starten 37 Flugzeuge am Morgen in Tempelhof. Einer kommt erst im Laufe des Tages vom Boden ab, und drei Flieger springen in die 1058 km



lange Strecke über. Der Kurs führt von Berlin nach Dessau, Erfurt, Würzburg, Stuttgart, Bamberg und Halle, nach Berlin zurück. Für Flugzeuge der Gruppe C beträgt die Distanz 1140 km, da über Karlsruhe geflogen werden muß. Im Gebiet von Erfurt zieht starker Nebel auf, der aber zu keiner Beeinträchtigung des Wettbewerbs führt. Die Strecke bis Würzburg wird von Polte in 3 h und 6 min zurückgelegt. Die Darmstadt D 11 von Otto Fuchs wird in Erfurt beschädigt und bei Junkers T 29 D 657 von Plauth streikt der Motor. Kettelhak mit V 52 überschlägt sich und v. Köppen mit der Albatros L 68 D 649 muß in Schwäbisch Hall notlanden. In Würzburg geht die Caspar C 24 von Spieß zu Bruch. K. Un gewittert startet in Berlin mit einer Stunde Verspätung, da der Motor streikt. Bei Kronach streikt der Motor wieder und die Albatros stürzt ab. Der Pilot kommt mit einem Knöchelbruch davon, während die Maschine total zerstört wird. Um 16.09 Uhr trifft Polte als Erster von 14 Fliegern nach 10 h und 51 min in Tempel-

hof ein. Es folgen: 680, 651, 660, 678, 666, 685, 665, 653, 633, 650, 691, 673 und 654.

5. Juni Freitag

Im Laufe des Tages kehren noch 17 Maschinen zurück, dabei sind: 649, 644, 652, 634, 673, 656, 639, 689, 655, 681 und 661.

6. Juni Samstag

35 Maschinen (4 wechselten über) nehmen an der 4. Schleife über 1070 km teil, die nach Naumburg, Nürnberg, Augsburg, München, Hof, Leipzig und nach Berlin zurück führt. Loerzer startet mit ausgewechselten Motoren an seiner L 21 und die D 11 von Otto Fuchs ist auch wieder repariert. Paul Bäumer legt die Strecke nach München in 3 h 31 min zurück und ist als Erster nach nur 8 h 12 min einschließlich aller Landungen wieder in Berlin. Ihm folgen an diesem Tag noch 6 weitere Flugzeuge. Ropitzsch macht beim



LINKS : Peter Fuchs im "Mohamed" der Akademischen Fliegergruppe aus Darmstadt. Gerade wird der 14,5 PS-Motor angeworfen. Immerhin 1320 km legte der kleine Vogel während des Rundfluges zurück.

Start in Fürth Bruch und repariert die Maschine am nächsten Tag auf der Wasserkuppe. Er startet noch am späten Abend und landet am 8. 6. um 2 Uhr in Eichkamp. Angeblich hielt er den in Bau befindlichen Funkturm für die Masten in Tempelhof, beim Start von einer Wiese wird die Maschine von einer Böe erfasst und geht zu Bruch.

8. Juni Montag

Zur letzten Schleife starten 37 Flugzeuge. Der Kurs führte über 1034 km, über Liegnitz, Breslau, Frankfurt/Oder, Stettin, Stralsund und Rostock nach Berlin. D 622 Daimler L 21 geht beim Landen in Liegnitz zu Bruch und Loerzer muß mit der anderen L 21 in Sagan notlanden. Er startet aber bald wieder. H. Schulz montiert seine Rieseler R III wegen Motorproblemen ab und gibt auf. Paul Bäumer wiederholt seine guten Leistungen der vorderen Schleife und trifft nach 8 h 8 min wieder in Tempelhof ein. Ihm folgt nach einer Stunde Polte mit U 8, gefolgt von 680, 654, 660, 685, 647, 633, 651, 653, 651, 657 und 678. Insgesamt treffen noch bis einschließlich dem letzten Tag, dem 9. Juni 32 Flugzeuge ein.

Ergebnisse:

In der Gruppe A absolvierte kein Flugzeug die Gesamtstrecke von 5262 km.

Folgende Tabelle zeigt die zurückgelegten Strecken:

Loerzer	3211 km	Daimler L 21	D 623
Schrenck	3122 km	Daimler L 20	D 608
Guritzer	2947 km	Daimler L 20	D 609
Schulz	1599 km	Rieseler R III	D 628
Fuchs	1320 km	Darmstadt D 11	D 611

Der *BZ Preis der Lüfte* wurde den ersten drei Plätzen zugesprochen.

In der Gruppe B absolvierten 7 Flugzeuge die Gesamtstrecke. Den *BZ Preis der Lüfte* erhielten: Carl Hochmuth mit Udet U 10 D 660 Paul Bäumer mit Bäumer B IID 639 Kurt Katzenstein mit Dietrich DP VII a D 634 gefolgt von D 633, 654, 652 und 651.

In der Gruppe C absolvierten 13 Flugzeuge die Gesamtstrecke von 5344 km, von denen die ersten drei den *Boelcke Preis* erhielten: Hans RitterCaspar mit seiner D 662, Hellmuth Wenke mit der D 653 und Karl Schnäbele mit der D 666 ferner 665, 655, 661, 644, 680, 670, 691, 685, 678 und 690. Den *Richthofen Preis* erhielten die Motoren: Daimler F 7502 aus der Gruppe A, sowie Junkers L1 b und Siemens Sh 4.

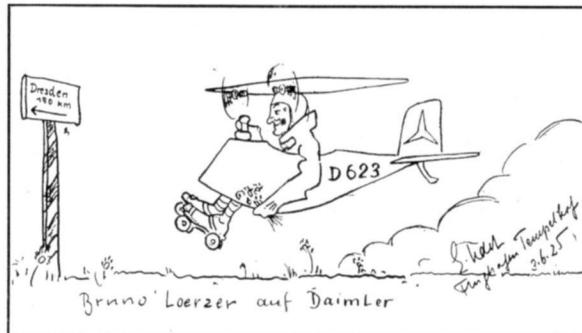
Der *Lilienthal Preis* wurde vom 15. Juni bis 23. Juni 1925 in Johannisthal ausgetragen. In der Gruppe A nahmen nur die beiden Daimler L 20 D 608 und D 609 teil. Zugelassen wurde noch außer Wettbewerb die Darmstadt D 11.

In der Gruppe B nahmen teil: Bäumer



OBEN : Mit dem Mercedes-Stern am Bug: die Siegermaschine von Bruno Loerzer. Mit zurückgelegten 3211 km setzte sich Daimler an die Spitze der Gruppe A und gewann damit auch den BZ Preis der Lüfte.

RECHTS : So sah Ernst Udet seinen Konkurrenten mit der kleinen Zweimotorigen im Rennen.



B II D 639, Udet U 10 D 640 und D 660 und Albatros L 68 D 651. Gruppe C: Albatros L 68 D 650, Udet U 8 670 und zwei U 12 D 661 und 681.

Die ersten Preise jeder Gruppe, für die höchsten erreichten Geschwindigkeiten erhielten die Maschinen D 608, 639 und 670. Ferner wurden die kleinste Mindestgeschwindigkeit, beste Steiggeschwindigkeit, Gipfelhöhe, der geringste Brennstoffverbrauch, die höchste Zuladung und die kürzeste Start- und Landestrecke in jeder Gruppe bewertet.

Quellen:

Programmheft "Deutscher Rundflug 1925" Ullstein Verlag 1925
 "Der Deutsche Rundflug 1925" Ullstein Verlag 1925
 Berliner Tageszeitungen vom 28. Mai bis 15. Juni 1925:
 Berliner Lokalanzeiger
 Berliner Tageblatt
 Vossische Zeitung
 Deutsche Allgemeine Zeitung.

Carl August Freiherr von Gablenz

Jugendjahre

Am 13. Oktober 1893 wurde Carl August von Gablenz als Sohn eines königlich-preußischen Generalleutnants in Erfurt geboren. Nach dem Besuch des Gymnasiums in seiner Geburtsstadt trat er 1913 als fahnenjunker in das Kaiser-Alexander-Garde-Grenadier-Regiment Nr. 1 ein. Bei Ausbruch des ersten Weltkrieges 1914 nahm er, inzwischen zum Leutnant ernannt, am Vormarsch seines Regiments in Belgien teil. Eine Verwundung schloß seine weitere Verwendung bei der Infanterie aus. Seit Jugendjahren an der Fliegerei und Luftschiffahrt interessiert, ergab sich nun die Gelegenheit, ein Versetzungsgesuch zur Fliegertruppe zu stellen. Dem wurde entsprochen und er erhielt bereits am 14. November 1914 seine Kommandierung zur Flieger-Ersatz-Abteilung 1.

Flieger im ersten Weltkrieg

Leutnant von Gablenz wurde zunächst als Beobachter ausgebildet. Jedoch hatte er das Pech, daß seine jeweiligen Flugzeugführer zwar über viel Begeisterung aber leider über wenig fliegerische Erfahrung verfügten. Sei es beim Start, während des Fluges oder bei der Landung, jedesmal traten Komplikationen auf. Um seine fliegerischen Ambitionen nicht schon frühzeitig begraben zu müssen oder gesundheit-

liche Schäden zu vermeiden, entschloß er sich, selbst Pilot zu werden.

Obwohl zu jener Zeit Offiziere als Beobachter dringend gebraucht wurden, gelang es ihm, seine Ausbildung zum Flugzeugführer durchzusetzen und erfolgreich zu beenden. Im Verlauf des Krieges flog er bei der Flieger-Abteilung 42, beim Kampfgeschwader I der Obersten Heeresleitung, Der Flieger-Heeresgruppe F sowie beim Bombengeschwader VII der Obersten Heeresleitung an allen Frontabschnitten. Er saß am Steuerknüppel des Fokker-Jagdeinsitzers ebenso wie der Groß-Bombenflugzeuge. Für seine Erfolge wurden ihm zahlreiche hohe deutsche Orden und Auszeichnungen der verbündeten Mittelmächte verliehen.

Nach Beendigung des Krieges kehrte er 1918 nach Deutschland zurück und entschloß sich angesichts der auf Grund des Versailler Vertrages erfolgten Demobilisierung der deutschen Fliegertruppe sein Betätigungsfeld in der zivilen Luftfahrt zu suchen.

Lufthanseat

Seine Bewährungsprobe bestand er als Pilot der "Deutschen Luftreederei" im regelmäßigen Streckendienst. Gesundheitliche und wirtschaftliche Gründe unterbrachen diese Tätigkeit kurzzeitig. Von Gablenz wechselte 1923 zur "Junkers Luftverkehr AG", die sich im Jahre 1926 mit dem "Deutschen Aero-Lloyd" zur "Deutschen Luft Hansa" (DLH) zusammen-schloß.

Seine Fähigkeiten und Leistungen eröffneten ihm in diesem aufstrebenden Unternehmen bald verantwortungsvolle Positio-

nen. Als "technischer Mann", d.h. als Leiter des Flugbetriebes, ließ er sich jedoch nicht an den Schreibtisch fesseln. Als begeisterter Pilot vertrat er die Ansicht, daß er überdurchschnittliche Leistungen von seinen Kapitänen nur dann verlangen könne, wenn er diese selbst erbracht hat. 1933 wurde von Gablenz zum stellvertretenden, 1935 zum ordentlichen Vorstandsmitglied der DLH berufen. Seine administrativen Aufgaben hielten ihn nicht davon ab, selbst aktiv zahlreiche Versuchs- und spektakuläre Streckenerkundungsflüge über den Atlantik und nach Asien durchzuführen. Im Rahmen der zweiten Serie von Versuchsflügen zur Postbeförderung zwischen Westafrika und Brasilien flog von Gablenz am 7. November 1933 einen Dornier Wal von Bathurst nach Natal. Am 10. September 1936 startete er mit der Besatzung Blankenburg(2. Flugkapitän, Eger (Maschinist) und Ehlberg (Funker) mit der Do 18 V 5 (Werk-Nr. 663) "Zephir", Kennzeichen D-ARUN vom Katapultschiff "Schwabenland" vor Horta (Azoren) zur ersten Nordatlantik-Überquerung nach New York. Die Gesamtflugzeit betrug 22 Stunden und 12 Minuten. Ein weiterer historischer Erprobungsflug fand am 24. August 1937 statt. Zusammen mit Flugkapitän Untucht und Obermaschinist Kirchhoff flog von Gablenz mit der Ju 52/3m (Werk-Nr. 5663) "Rudolf von Thüna" – Kennzeichen D-ANOY – von Kabul über das 5400 Meter hohe Pamir-Gebirge nach Xian in China. Beim Rückflug nach Kabul traten an der Maschine Motorprobleme auf, die die Besatzung zur Notlandung bei Chotan im chinesischen Turkestan zwangen. Nach Behebung des Schadens sollte der Flug fortgesetzt werden. Infolge kriegerischer Auseinandersetzungen geriet die Crew in Gefangenschaft, die fünf Wochen währte. Am 3. Oktober 1937 traf die A-ANOY wieder wohl-

behalten mit ihrer Besatzung in Berlin ein. Kabul war wiederum Ausgangspunkt eines Fluges nach Tokio, den von Gablenz am 22. April 1938 ebenfalls mit einer Ju 52 absolvierte.

Neben seinen fliegerischen Leistungen erworb sich Freiherr von Gablenz auch besondere Verdienste um die Flugsicherheit. Bereits Anfang der Dreißiger Jahre beauftragte er Flugkapitän Polte mit Flügen zur Erprobung des 1928 erfundenen Wendeanzigers. Da die Tests vielversprechend verliefen, ordnete er die zunächst freiwillige später obligatorische Teilnahme der Flugzeugführer an Blindflugkursen an. Piloten, die sich weigerten oder die an sie gestellten Anforderungen nicht erfüllten, mußten aus dem Dienst der Lufthansa ausscheiden. Dies und die auf seine Veranlassung bis 1930 herbeigeführte Ausrüstung aller Lufthansamaschinen mit dem Wendeanziger gaben ihm trotz der darauf hin entstandenen kontroversen Diskussionen letztlich Recht. Auf Grund der fundierten Blind- und Instrumentenflugausbildung des Personals sowie der entsprechenden technischen Ausstattung des Fluggeräts und der Flughäfen war die DLH in der Lage, ihren Streckendienst auch unter extremen Wittringswidrigkeiten nahezu uneingeschränkt aufrechtzuerhalten.

Kriegsjahre und Tod

Bei Ausbruch des zweiten Weltkrieges wurde von Gablenz mit dem Range eines Majors der Reserve in den Dienst der Luftwaffe übernommen, ohne seinen Posten bei der Lufthansa aufzugeben. Man übertrug ihm das Kommando über das den Luftgaustäben für Versorgungs- und Transportaufgaben zur Verfügung stehende KG z.b.V. 172 in Berlin-Tempelhof. Für die im April 1940 vorgesehene Besetzung Dänemark und Norwegens hatte sein Geschwader den Auftrag, den Tran-

sport deutscher Truppen nach Oslo durchzuführen. Da die bereitstehenden Ju 52 ihr Einsatzgebiet auf Grund der geringen Reichweite nicht ohne Zwischenlandung in Dänemark erreichen konnten, gestaltete sich die geplante Bereitstellung der erforderlichen Betriebsstoffe in Kopenhagen äußerst problematisch. Es mußte davon ausgegangen werden, daß die dänische Hauptstadt im Laufe der Operation noch nicht von deutschen Truppen in Besitz genommen werden und das Land als (noch) neutraler Staat die Betankung feindlicher Militärflugzeuge verweigern würde. Die Lösung des Problems stellte ein Kuriosum dar. Oberstleutnant von Gablenz orderte in seiner Eigenschaft als Betriebsdirektor der Lufthansa bei der Mineralölfirma Shell das benötigte Flugbenzin. Als die deutschen Transportmaschinen am Morgen des 9. April 1940 in Kopenhagen – Kastrup einflogen, wurden sie anstandslos von der Shell aufgetankt.

Nach Udet's Freitod am 17. November 1941 wurde von Gablenz, inzwischen zum Generalmajor befördert, technischer Leiter des RLM.

Am 21. August 1942 fand sein Leben ein tragisches Ende. Auf einem Dienstflug von Berlin nach Ainring stürzte die von ihm gesteuerte Siebel Si 204 A in der Nähe von Mühlberg in Thüringen infolge eines Gewittersturmes ab. Mit ihm fand sein Bordwart und Funker Oberfeldwebel Hans Klaer den Tod. Ungeklärt bleibt, warum von Gablenz seine Dienstreise mit diesem Flugzeug angetreten hatte, obwohl sämtliche Maschinen dieses Typs nach einem ähnlichen Unfall, bei dem Dr. Fritz Todt ums Leben gekommen war, offiziell Startverbot erhalten hatten.

Beim Staatsbegräbnis am 25. April 1942 in Berlin nahmen die führenden Persönlichkeiten der deutschen Luftfahrt Abschied von Flugkapitän von Gablenz.

Quellenverzeichnis:

- Rudolf Braenburg: Kranich in der Sonne – Die Geschichte der Lufthansa, Fischer Taschenbuchverlag, 1980
Deutsche Lufthansa AG: Start und Ziel: Berlin, DLH, 1985
Rolf Italiaander: Wegbereiter deutscher Luftgeltung, Buchmeister – Verlag GmbH, 1941
David Irving: Die Tragödie der Deutschen Luftwaffe, Verlag Ullstein GmbH, 1970
Ulf Balke: Der Luftkrieg in Europa , Teil 1, Bernhard & Graefe Verlag, 1989

Horst Thürling

Verein für Deutsche Luftfahrtgeschichte e.V.

Die Gemeinschaft für ernsthafte Luftfahrthistoriker

Informationen :

U. W. Jack 1000 Berlin 44 Geygerstr. 8
(Bitte A5 – Umschlag und Porto beilegen)

Suche – Technische Handbücher der Bf 109 E und F, zu kaufen, leihweise oder als Kopien gesucht. Angebote an:

Christian Kirsch 1000 Berlin 44 Reuterstr. 94

Biete – "Manfred von Richthofen – Der rote Kampfflieger" die gelbe Kriegsausgabe von 1917 für 25. – DM.

U.W. Jack 1000 Berlin 44 Geygerstr. 8

Suche – Unterlagen über Junkers Ju 88 – Nachtjäger, speziell mit Spanner – Gerät.

Andreas Duda 1000 Berlin 19 Königin Elisabeth Str. 5

Thürling – von Gablenz

Schnell !

Schnell und zuverlässig erhalten Sie die neueste Ausgabe der *AVIATIK – DEUTSCHE FLUGGESCHICHTE* als Abonnent.

4 x Deutsche Luftfahrt und nichts anderes
für nur 30.–DM im Jahr !

Bitte senden Sie den ausgefüllten Coupon an:

FLUG Verlag Berlin
Uwe W. Jack
Geygerstraße 8
1000 Berlin 44

überweisen Sie bitte 30.–DM (Ausland: 35.–DM)
auf unser Konto 4742 45 108

Postgiroamt Berlin
BLZ 100 100 10



GRATIS!

erhalten Sie, wenn Sie den Coupon bis zum 31. Juli 1990 (Poststempel) ausgefüllt
absenden, einen Nachdruck der Betriebsanleitung Teil 0 der Me 163. Dieses gesuchte
Sammlerstück ist nicht im Handel erhältlich!

Bitte senden Sie mir die *AVIATIK – DEUTSCHE FLUGGESCHICHTE* vom nächsten Heft
an ins Haus. Ein Jahresabonnement kostet 30.–DM (BRD+DDR), Ausland 35.–DM.
Die Kündigungsfrist beträgt sechs Wochen zum Ende des Jahresabonnements.

Name

Ort

Strasse

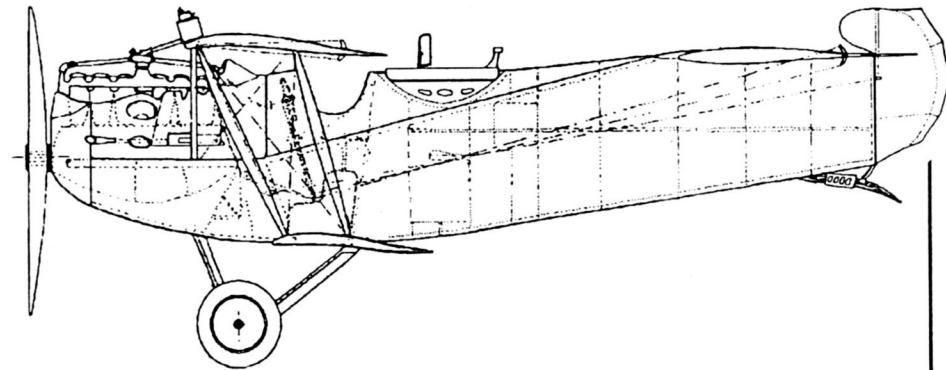
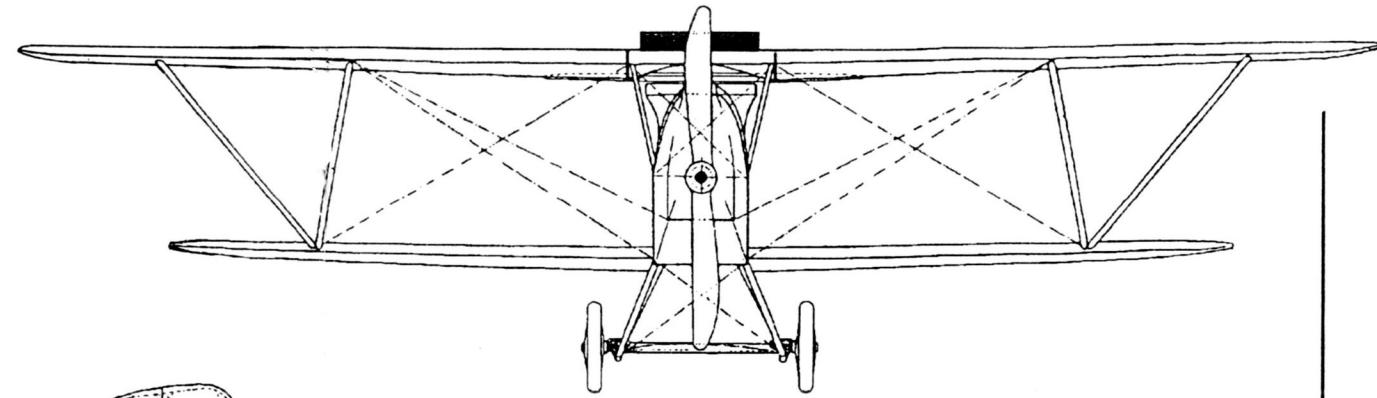
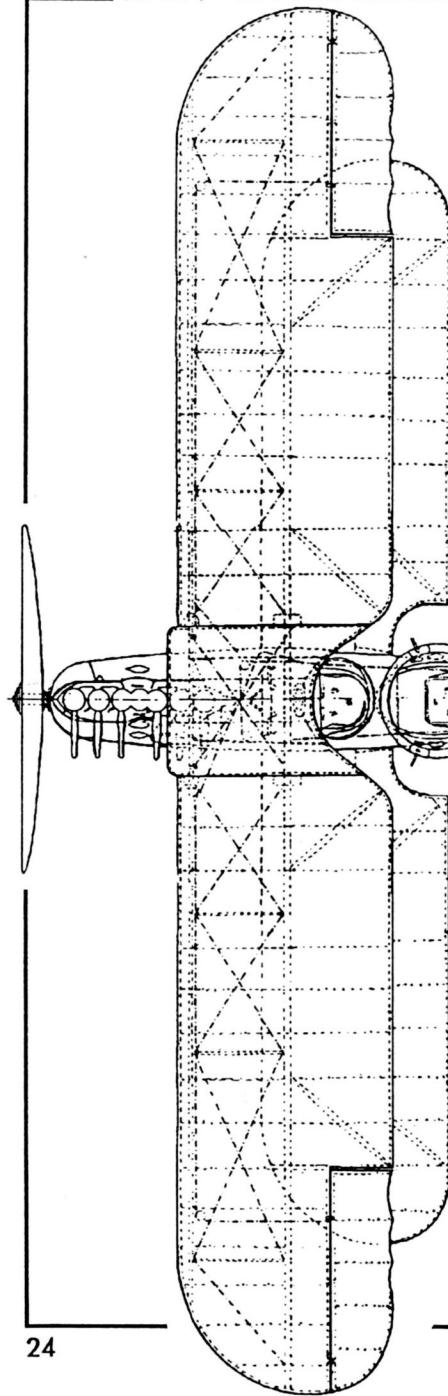
Unterschrift

Datum

Diese Erklärung kann ich innerhalb von 14 Tagen schriftlich widerrufen.

Unterschrift

Datum,



Die deutschen Flugzeug- zulassungskennzeichen Liste E

Horst Thürling

Nachdem ich in den *berliner Flugheften* die in der deutschen Luftfahrtrolle C (1934–1945) eingetragenen Flugzeuge mit dem Zulassungskennzeichen D-A??? behandelt habe, möchte ich nunmehr die Auflistung mit den Fluggeräten vorstellen, welche die Zulassung D-E??? trugen. Es handelt sich hierbei entsprechend der Klasseneinteilung um einmotorige Land- und Seeflugzeuge, die bis zu 3 Personen befördern konnten, ein zulässiges Gesamtgewicht von 1000 bzw. 2000 kg nicht überschreiten durften und für deren Führung der Flugzeug-Führerschein A 2 erforderlich war.

Diese Aufstellung umfaßt deutsche und ausländische Zivilflugzeuge, die bereits in der Luftfahrtrolle B (1920–1934) – vereinzelt auch schon A (1919–1920) – eingetragen waren und nach Inkrafttreten der Ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Luftverkehr am 1. April 1934 umgeschrieben oder neu eingetragen wurden, bis 1945. Militärmaschinen und Schulflugzeuge der Luftwaffe, die bewaffnet waren, wurden ebenfalls von April 1934 bis zum 31. Dezember 1938 in dieser Weise gekennzeichnet.

Die mit dieser Ausgabe beginnende Zusammenstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie basiert auf meinen Recherchen und Materialien, die mir dankenswerterweise zur Verfügung gestellt wurden. Auf die Angabe der Fund-

stelle zu jedem aufgeführten Zulassungskennzeichen wurde verzichtet, um mehr Raum für die Spalten "Halter" und "Bemerkungen" zu gewinnen. Ein diese Aufstellung betreffendes Quellen- und Fundstellenverzeichnis wird in dieser Ausgabe veröffentlicht. Unabhängig davon liegt für jede aufgelistete Kennung die Fundstelle selbstverständlich vor und kann im Einzelfall, soweit berechtigte Gründe dies nicht ausschließen, auf Anfrage auch genannt werden.

Erfahrungsgemäß ist nicht auszuschließen, daß die Angaben Widersprüche und Irrtümer enthalten. Bedingt durch unleserliche Fotos und Dokumente sowie verblaßtes Erinnerungsvermögen von Zeitzeugen können sich Fehler und Verwechslungen einschleichen. Deshalb richtet sich mein Appell an die Leserschaft, meine Bemühungen, ein umfassendes und korrektes Verzeichnis zu erstellen, durch Berichtigungen und Ergänzungen zu unterstützen.

Lieber Leser

sicher werden Sie die *AVIATIK-DEUTSCHE FLUGGESCHICHTE* noch Jahre nach ihrem Erscheinen zur Hand nehmen. Wenn Sie zu einem Beitrag Ergänzungen geben können, senden Sie diese auch jetzt noch an die Redaktion. Autoren sitzen meist Jahre an "ihrem Thema" und freuen sich über jeden Hinweis.

Vielen Dank !

Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
D-EALH	Bü 133 C				
D-EAMO	BFW 23 a				
WL-EAMP	Bü 133			1943: FFS (A) 1, Görlitz	
D-EAMQ	Bü 133 C			DVL, Bln. – Adlershof	
D-EANF	Bü 131 D				
WL-EANR	KI 35				
D-EANS	Si 202 C		1939		
D-EAQP	Bü 131 D-2			NSFK	
D-EAQU	He 72			Juli 1937 – Jan. 1938: LKS 2	
				Gatow	
D-EARA	Bü 131 A	135			
D-EASD	KI 35				
D-EATA	S.E.5a	606?			ab Juni 1922: G-ADBT, ab Mai
					1929: D-1636, ab April 1934:
					PH-ATA
D-EATP	Bü 131 D				
D-EAUV	Bü 131 D-1				
D-EAVA	KI L26 Va	267		Akoflieg T.H. Berlin –	ex D-2051
				Charlottenburg	
D-EAVG	Bü 131 B				
D-EAZB	Bü 131 D				
D-EBAB	Bü 131 B				
D-EBAF	FW 44 F	453			
D-EBAK	KI L25 d VII R				Teilnahme am Deutschlandflug
					1935 m. Wettbewerbszeichen B7
					(DLV-Gruppe Dresden)
D-EBAN	He 72 C				
D-EBAO	BFW M23	418		BFW AG, Augsburg	ex D-1723
D-EBAP	Fi F 5 R	205		W. Schepmann, Dortmund	ex D-2539
D-EBAT	FW 44			Jan. 1936: Fliegerschule	
				Perleberg	
D-EBAV	He 72				
D-EBAY	FW 44 J				
D-EBAZ	Gerner G II R c				
WL-EBBS	KI 35				
D-EBCO	Bü 131 D				
D-EBCQ	KI 106				
D-EBCS	FW 44				
D-EBDO	FW 44			Mai – Nov. 1935: Fl.Üb.St.	
D-EBDR	KI 35 B			Böblingen (LK V)	



Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
D-EAAI	D.H.80a	2183			ex OE-AAI
D-EAAP	Bü 133C				
D-EABC	D.H. 85	7062		NSFK	ex OE-ABC, ab August 1939: G-AFZG
D-EABE	Bü 131 A			NSFK	
D-EABG					
WL-EABN	KI35B				Annahmeflug 7. September 1939
D-EABO	Bü 131	134			
D-EABY	FW 44			Dez. 1936 – Okt. 1937: FFS (B) Halberstadt	
D-EACO	Bü 131 D				
D-EADC	Ar 79				
D-EADO	Fi 5R				
WL-EADR	KI 35			Juli 1939: FAR 51, Weimar – Nahra	
D-EAEN	Fi 158				
D-EAEP	FW 44 J	948		E.St.(See) Travemünde	spätere Kennung: TK+HN
WL-EAEP	KI 35				
D-EAGY	KI L25				
D-EAHI	Bü 131 B-3				
D-EAKE	Bü 133 B			Bücker Flugzeugwerke	
D-EAKO	FW 44			Juli 1937 – Jan. 1938: LKS 2 Gatow	

RECHTS : Der erste Hubschrauber, der vom RLM die Musterzulassung erhielt, die FW 61. Mit diesem Typ wurden auf Anhieb alle bestehenden Weltrekorde gebrochen. Pilotin des ungewohnten Gefährts war Hanna Reitsch, welche die FW 61 auch in der Deutschlandhalle vorflog.



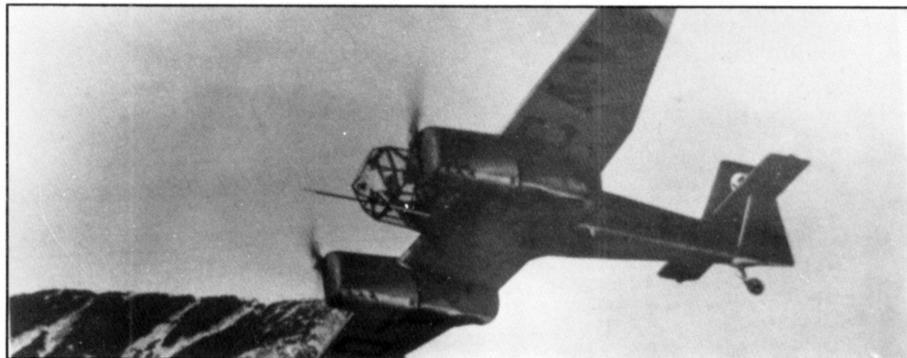
Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
D-EBEQ	He 72 C				
D-EBER	Gerner II R				
D-EBEV	FW 44 F			Erbprinz zu Solms – Hohenholms – Lich	
D-EBFA	Bü 131	454		Juni 1936: Fliegerschule Perleberg	
D-EBFE	Bü 131 A	118			
D-EBFV	Bü 133 C			Bücker Flugzeugwerke	
D-EBFZ	D.H.60 GIII				
WL-EBGB	KI 35				
WL-EBGO	He 72			März 1939: FFS (A/B) 11, Schönwalde	
D-EBGT	Bü 131 D				
D-EBHO	BFW M 23				
D-EBHY	FW 44				
D-EBIK	KI L25 c VII	361		A. Lauw, Bockhorn	ex D-2275
D-EBIN	Gerner G IIrc				
D-EBIO	He 72			Juli 1937 – Jan. 1938: LKS 2 Gatow	
D-EBIR	He 72				
WL-EBIX	Fi F 5 R				vermutl. später umgebaut zur Fi 6
D-EBJG	Bü 131 D				
D-EBJL	Bü 131 A				
D-EBJT	Bü 133			NSFK	
D-EBKU	FW 44 J				
D-EBLU	Bü 131 A				
D-EBMA	FW 44 D	263		DLV Ortsgruppe Bremen	ex D-2915
WL-EBMC	KI 35				
D-EBML	Bü 133 C			Bücker Flugzeugwerke	



LINKS : Start einer FW 44 "Stieglitz", diese Maschine soll bei der Flieger-Übungsstelle Bremen-Neulanderfeld geflogen sein.

RECHTS : Versuchsmaschine mit liegendem Piloten, die Berlin B9 der TH-Berlin-Charlottenburg.

Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
D-EBMQ	Bü 133 C			NSFK	
D-EBNE	FW 44			Jan.-Juni 1936: Fliegerschule Perleberg	
WL-EBNN	Bü 131 D-2			NSFK	
D-EBOA	KI 31 AV				
D-EBOH	FW 44				
D-EBOK	KI L25 d VIIIR				
D-EBOL	KI L26 IIa	185		Akad. Flugwissenschaftl. Vereinigung, Uni Köln	ex D-1801
D-EBON	KI L25 d VII			1935: DLV Ortsgruppe Stuttgart	Teilnahme am Deutschlandflug 1935 m. Wettbewerbszeichen G3 (DLV-Gruppe Stuttgart)
D-EBOQ	KI L25 VIR	825			
D-EBOR	KI 35B				
D-EBOS	FW (L) 101 C		1930	DLV Ortsgruppe Berlin	
WL-EBOU	Bü 131			1943/44: FFS (A) 1, Görlitz	
D-EBOV	KI 32 B XIV				
D-EBOX	KI L25				
D-EBQY	FW 44 J				
D-EBPA	KI L25 c				
D-EBPE	He 72			Juli 1937 - Jan. 1938: LKS 2 Gatow	
D-EBPO	KI L25 d VIIIR			Mai - Nov. 1935: Fl.Üb.St. Böblingen (LK V)	
WL-EBPQ	KI 35			DLV Ortsgruppe Berlin	
D-EBPY	KI L25 e VIIIR				
D-EBQU	KI 32 a XIV				
D-EBRA	D.H. 60 X				
D-EBRB	Bü 131 D-1				ex OE-ARA



Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
WL-EBRF	Kl 35 B				
D-EBRQ	Bü 180 A-1			Bücker Flugzeugwerke, anschl. NSFK	
D-EBTT	Bü 131 D				
D-EBUF	Kl 32 a XIV				
D-EBUH	BFW M 23 a	451		Verein für Luftschiffahrt Augsburg	ex D-1743
D-EBUK	Gerner G II Rb				
D-EBUL	Bü 131 A	5		DVL, Bln.-Adlershof	
D-EBUV	Kl 32 a XIV	607		DLV Ortsgruppe Berlin	ex D-2674
D-EBUY	Bü 133 C			NSFK	
D-EBVO	FW 44 D				
D-EBVU	FW 61 V		1936		
D-EBXU	FW 44				
D-EBYF	Kl L25 d VII	547		DLV Ortsgruppe Berlin	ex D-2667
D-EBYK	Kl VL 26 Va	331		Mecklenburgischer Aero- Club, Rostock	ex D-2115
D-EBYS	He 72			Frühj. 1934–Nov. 1935: Fl.Üb.St. Böblingen	
D-EBYT	He 72			Juli 1936: Fliegerschule Perleberg	
D-EBYW	Gö 9				
D-EBYZ	Gerner G II Rc				Teilnahme am Deutschlandflug 1935 m. Wettbewerbszeichen B5(DLV-Gruppe Essen)
D-EBZE	Bü 133 B				
D-ECAB	Wn 16				
D-ECAH	Kl 106 V5			NSFK Gruppe 4, Berlin- Mark Brandenburg	

Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
D-ECAN	Caproni 100				
D-ECAS	Bü 131 D				
D-ECAY	Berlin B9				
D-ECBS	Si 202 V2				
D-ECBU	FW 44			Jan. 1939: FFS (A/B) 11, Schönwalde	
D-ECCO	Bü 131 D				
D-ECDP	Bü 131 D-1				
D-ECDS	Si 202 B		1939		
WL-ECFB	KI 35				
D-ECFW	Bü 131 D-1				
D-ECGK	Bü 180 B				
D-ECGQ	Ar 79			Bücker Flugzeugwerke	
WL-ECHA	KI 35 B				
D-ECIN	Bü 131 D				
WL-ECLS	KI 35 B				
D-ECMV	Bü 131 D-2			NSFK	
D-ECNA	Lampich L19				
D-ECOE	KI L25 c IA	6			Britischer Lizenzbau; ex G- ACOE
WL-ECTV	KI 35 B				
D-ECTY	Bü 131 D			DVL, Bln. - Adlershof	
D-ECVO	He 172 W				
D-ECZF	Bü 133 C			NSFK	

Literatur- und Fundstellenverzeichnis :

Pawlas: Zeitschrift Luftfahrt International

Schmidt Publikation GmbH: LG - Luftfahrtgeschichte

G. Schmidt Verlag: Zeitschrift Plastik Modell

Alba - Buchverlag: Zeitschrift Modell Magazin

Carl Eduard Schünemann KG: Zeitschrift Modell Fan

Flugzeug Publikation GmbH: Zeitschrift Flugzeug

Ries: Dora Kurfürst und rote 13, Band I - IV, 3. Auflage, 1970

Ries: Markierungen und Tarnanstriche der Luftwaffe im 2. Weltkrieg, Band I - IV, 3. Aufl. 1971

Ries: Luftwaffenstory 1935 - 1939, 1974

Ries: Luftwaffe Band 1 Die Maulwürfe (Geheimer Aufbau 1919 - 1935), 1970

Ries: Photo Collection - Luftwaffe Embleme 1935 - 1945, 1976

Ries/Ring: Legion Condor 1936 - 1939 - Eine illustrierte Dokumentation -, 1980

Ries: Deutsche Flugzeugführerschulen und ihre Maschinen 1919 - 1945, 1. Auflage, 1988

Ries: Recherchen zur Deutschen Luftfahrtrolle 1919–1934, 1977
Zuerl: E–Stellen Travemünde und Tarnewitz, Band 1 bis 3, ohne Jahresangabe
Rikli: Flieger, Funker, Kanoniere, ohne Jahresangabe
Berliner Flughafengesellschaft mbH: Gelandet in Berlin, 1974
Nowarra: The Focke Wulf 190 – A famous german fighter, 1973
Bongartz: Luftmacht Deutschland, 1939
Marshall Cavendish International Ltd.: Zeitschrift Aero
Lange: Typenhandbuch der deutschen Luftfahrttechnik, 1939/40
Ufa–Film: Quax, der Bruchpilot
Ufa–Film: Quax in Afrika
Anders/Eichelbaum: Wörterbuch des Flugwesens, 1937
Merrick: Luftwaffe camouflage & markings, Band 1, 1973
Italiaander: Wegbereiter deutscher Luftgeltung, 1941
Nowarra: Udet – vom Fliegen besessen –, ohne Jahresangabe
Nowarra: Die deutsche Luftrüstung 1933–45, Band 1–4, 1985–88
Schulz: Jahrbuch der Luftfahrt 1936 ohne: Handbuch der Luftfahrt, Jahrgang 1939
Hundertmark/Steinle: Phoenix aus der Asche – Die deutsche Luftfahrt Sammlung Berlin, 1985
Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik (DDR):
Zeitschrift Flieger–Revue
Zeitschrift Aviation Letter
Zeitschrift der Flieger
Zeitschrift Air Enthusiast
Air Britain Archive
Ries: Luftwaffe Foto–Report 1919–1945, 1982
Lerche: Testpilot auf Beuteflugzeugen, 3. Auflage, 1979
Haarmann: Das Erkennen von Flugzeugen, ohne Jahresangabe
Price: The Luftwaffe, ohne Jahresangabe
Fieseler: Meine Bahn am Himmel, 1982
van Ishoven: Messerschmitt – Sein Leben, seine Flugzeuge, 1978
Deutsche Arbeitsfront: Zeitschrift Flug und Werft, 1938
Nemecek: Ceskoslovenska Letadla 1918–1945, Band 1, 1983
Cordts: Junge Adler, 1988
König: Die Bücker Flugzeuge, 1988
Österreichische Flugzeug Historiker: Hefte und Sonderhefte
Flugbücher W. Böttrich, F. Löhde, A. Riediger
Persönliche Angaben von Herrn H. Menzel, Berlin

Außerdem die von Herrn Oliver Thiele benutzten Quellen:

Flugbuch Flugzeugführer Bartsch, FW Langenhagen 7.7.42–22.3.44
Abschrift aus Flugbuch Nr. 1 von Wilhelm Hartmann 15.2.37–2.10.42
Erprobungsstelle Rechlin, Monatsbericht Mai 1936
Erprobungsstelle Tarnewitz, Vierteljahresbericht IV/38, II. Teil – Allgemeines –
Erprobungsstelle Travemünde, Monatsberichte Juni und September 1936

Focke Wulf 200 bei der Transportstaffel "Condor"

Christian Kirsch

Im Jahre 1944 hatten die alliierten Luftstreitkräfte nahezu die totale Luftüberlegenheit an der Westfront errungen. Am Tage konnten die deutschen Bomber, Seeflieger, Aufklärer und Transporter kaum noch ohne größere Verluste eingesetzt werden. Viele Einheiten wurden darauf hin von der Front zurückgezogen und im Reichsgebiet aufgefrischt. Aufgrund des schnellen Vormarsches der Alliierten nach der Invasion in Nordfrankreich mußte auch die III. (Gruppe)/Kampfgeschwader (KG) 40 ihre Einsatzplätze Cognac, Bordeaux und Chateaudun in Westfrankreich räumen und wurde zur Reorganisierung nach Deutschland zurückverlegt. Der weitere Weg dieser Gruppe wurde bisher kaum beachtet. Dieser Bericht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, denn vieles ist verlorengegangen oder schlummert noch in fremden Archiven. Er stellt nur ein Bruchstück aus der langen schweren Geschichte des berühmten Kampfgeschwaders 40 dar.

Im Reich

Anfang März 1940 kamen die Reste der III./KG 40 zurück ins Reich und verlegten auf das Lechfeld. In dessen unmittelbarer Nähe lagen die Messerschmitt-Werke in Augsburg, die erst kurz vorher schwer

bombardiert worden waren. Man lebte also in gefährlicher Nachbarschaft. Trotzdem konnten sich die Besetzungen etwas von den letzten schweren Einsätzen erholen. Aus der Ergänzungsgruppe wurde neues Personal zur Verstärkung und Bildung neuer Besetzungen herangeführt. Während dieser Zeit wurden nur einige Übungsflüge und Blindlandeübungen im ZZ-Verfahren absolviert. Nur sehr selten flog man Transporteinsätze innerhalb des Reichsgebiets. Mitte Mai 1944 verlegte die Gruppe nach Wormditt in Ostpreußen. Außerhalb des Aktionsbereichs alliierter Fernjäger konnten von hier aus wieder Einsätze geflogen werden. Man übte mit den U-Booten der Schulflootillen. Am 5. Juni 1944 verlegte die Gruppe nach Swinemünde und Garz. Hier wurden einige der Maschinen mit dem Funkgerät (FuG) 200 "Hohentwiel" (Schiffssuchgerät) und dem FuG 203 "Kehl III", dem sogenannten "Kehlgerät" zur Steuerung von Henschel Hs 293 – Lenkbomben ausgerüstet. Die Besetzungen wurden um einen speziell für diesen Lenkbombenabwurf ausgebildeten Beobachter erweitert. In der Pommerschen Bucht lag ein zu Übungszwecken ausgemustertes Schiff, das für die Besetzungen ein ideales Zielsobjekt darstellten sollte. Der tödlichste Treffer für ein Schiff ist der Einschlag des Abwurfkörpers



direkt in den Schornstein, was jedoch eine hohe Präzision erforderte. Bereits nach kurzer Zeit war der Schornstein des Zielschiffes durch die ständigen Lenkbombenabwürfe total zerstört, so daß der übrige Schiffskörper zur Zieldarstellung herhalten mußte. Nach Abschluß des Übungsbetriebes, der gute Treffergebnisse erbracht hatte, mußte das Schiff aufgegeben werden. Nach einem kurzen Zwischenaufenthalt auf dem Flugplatz Gotenhafen-Hexengrund (Torpedoversuchsanstalt) verlegte die Gruppe am 29. Juni nach Norwegen.

Norwegen – Finnland

Die Gruppe fand sich – wie erwähnt – Ende Juni 1944 in Vaernes und Drontheim ein. Von dort aus sollte sie Fernaufklärungs- und Überwachungsflüge gegen die alliierten Konvois nach Rußland durchführen. Die hier zum Einsatz gelangten Henschel Hs 293-Lenkbomben erwiesen sich, wahrscheinlich wegen Sabotage, als totale Versager. Die

OBEN : Eine Focke Wulf Condor des KG 40 bei einem Einsatzflug über dem Atlantik. Erinnerungsstück der Bildstelle des KG 40 für Geschwaderangehörige.

Maschinen konnten auch nur bei starker Bewölkung gegen die Geleitzüge eingesetzt werden, denn zu jener Zeit fuhr als Konvoischutz stets ein Flugzeugträger oder ein kleiner Geleitträger mit; die Verluste durch die Trägerjagdflugzeuge wären ansonsten nicht tragbar gewesen. Bekanntlich erlitten die auf die Konvois ange setzten Kampf- und Torpedoflugzeuge des Kampfgeschwaders 26 beim Angriff schwerste Verluste durch die Schiffsflak und die Trägerjäger.

Am 2. September 1944 schlossen die Finnen ein Waffenstillstandsabkommen mit der Sowjetunion und räumten der deutschen Wehrmacht eine Frist bis zum 15. September ein, um alle ihre Truppen aus Finnland abzuziehen. Das darauf hin angesetzte Rückzugsunternehmen "Nordlicht" konnte jedoch nicht bis zur vereinbarten Frist abgeschlossen werden, so daß



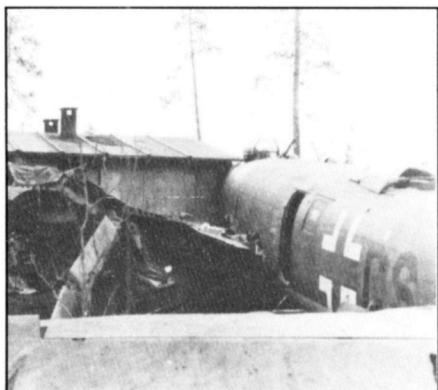
die Finnen nunmehr den Kampf gegen ihre einstigen Waffengefährten aufnahmen. Als Folge daraus mußten auch die FW 200 der aus der III./KG 40 gebildeten "Transportstaffel Condor" zur Evakuierung herangezogen werden. Die Maschinen operierten hauptsächlich von Banak aus, um Material und Personal umgehend aus Finnland herauszufliegen. Auf diesen Transporteinsätzen wurden die Lenkbombenbeobachter selbstverständlich nicht mitgenommen.

Bei diesen Transportflügen waren jedoch auch einige Verluste zu beklagen. Am 11. Oktober 1944 startete eine FW 200 in Banak, um Passagiere nach Südnorwegen zu bringen. Die Mehrzahl von ihnen waren Luftwaffenhelferinnen und einige Soldaten. Insgesamt waren 44 Passagiere und 5 Besatzungsmitglieder an Bord. Sehr weit kamen sie allerdings nicht, denn um 12.45 Uhr stürzte die Maschine, eine FW 200 C-4 mit der Werk-Nummer 0163, in den Lavangsfiord. Sämtliche Insassen fanden den Tod. Das Flugzeug hatte bereits bei einer Bruchlandung am 18. Oktober 1942 in Vaernes eine Beschädigung erlitten. Bei ihrem letzten Flug war die Maschine stark überladen und flog ziemlich tief über den Fjord, in dem starke Winde

OBEN und RECHTS : Bilder von der Bruchlandung der Wnr. 0097 F8+CS am 17.10.43 in Nautzi/Finnland. Gut zu erkennen sind die FuG 200 Antennen am Bug der Bruchmaschine.

und Turbulenzen herrschten. Vielleicht war auch der im Jahre 1942 entstandene Schaden verantwortlich; irgend ein Umstand mußte zu ihrem Absturz geführt haben. Einen Hinweis findet man in der Verlustliste des Kommandierenden Generals der Luftwaffe in Finnland, datiert mit dem 14. November 1944: "Während des Rücktransports von Luftwaffenhelferinnen in die Heimat stürzte die Maschine infolge Bruches der rechten Tragfläche in die See und blieb in einer Tiefe von 50 Metern liegen". Danach wurden die Leichen von 39 Passagieren und 2 Besatzungsmitgliedern geborgen.

Der Verlust der Besatzung war ein großer Schock für die Transportstaffel. Der Pilot, Leutnant Hans Gilbert war einer der erfahrensten Flugzeugführer der Einheit. Er flog schon in der Kampfgruppe zur besonderen Verwendung (KGr z.b.V.) 200, die Anfang 1943 an der Versorgung des Kessels von Stalingrad beteiligt war. Besondere Anerkennung wurde ihm zuteil,



als er in der Nacht zum 19. Februar 1943 im Schneesturm und bei einer Sichtweite von nur 50 Metern im Kessel landete und den General der Panzertruppe Hube aus Gumrak ausflog. Im Anschluß an den Verlust tauchte in der Staffel das Gerücht auf, daß die Maschine irrtümlich von der deutschen Flak abgeschossen wurde. Teile des Flugzeugs wurden am 7. März 1981 von norwegischen Fischern geborgen. Bereits am 17. Oktober 1943 verunglückte eine weitere Maschine der Gruppe. Auf dem Fluge von Banak nach Nautzi hatte die FW 200 einen Triebwerksausfall in der rechten Tragfläche zu beklagen. Bei der

Landung in Nautzi drängelte sich eine Junkers Ju 87 vor die einschwebende Maschine und der Pilot bekam den Befehl, mit den restlichen drei Motoren durchzustarten und einen erneuten Landeversuch zu unternehmen. Beim Durchstarten setzte auch das zweite Steuerbordtriebwerk aus, das Flugzeug sackte durch, das Fahrgestell knickte weg und sie rutschte auf dem Bauch in ein Barackenlager. Nachdem sie eine Baracke abgedeckt und weitere beschädigt hatte, blieb sie liegen. Die Besatzung unter Oberfeldwebel Bergen kam mit dem Schrecken davon. Die FW 200 C-4 (Werk-Nr. 0097), Kennzeichen

F8 + CS, war jedoch als Totalschaden abzuschreiben. Die Besatzung flog mit einer Ju 52 schon am nächsten Tage zurück nach Banak und übernahm dort eine neue Maschine. Jedoch nicht alle Besatzungen hatten soviel Glück.

Eine Maschine zerschellte irgendwo in den Bergen zwischen Finnland und Norwegen. Eine andere, vollgestopft mit Munition, brach beim Start aus und verbrannte mit der gesamten Besatzung.

Von einem weiteren Unfall am 21. Oktober 1944 konnte der Bordschütze Unteroffizier Erwin Hedlich berichten: "Am 20. Oktober landeten wir aus Finnland kommend in Banak, die Maschine hatte einen kleinen Defekt. Ein Tank war undicht und ein Besatzungsmitglied war mit Benzin bespritzt worden. Wir hofften, daß unsere Maschine an diesem Tag nicht mehr klar gemacht werden konnte, denn wir sollten abends noch einmal nach Nautzi fliegen, und es war schon ein komisches Gefühl, auf einem fremden Platz so nahe an der Front zu übernachten. Nach der Reparatur mußten wir doch noch abends los und landeten dann in Nautzi, wo die Maschine mit Benzinfässern beladen wurde. Am nächsten Morgen stellten wir fest, daß ein Reifen im linken Fahrwerk kaum noch Luft hatte; also mußte er erst aufgepumpt werden. Nach dem Start stürzte die Maschine aus einer Höhe von ca. 50 Metern über die linke Tragfläche in einer Linksdrehung ab. Ich wurde, da ich nicht angeschnallt war, beim Aufschlag aus dem Heckstand herausgeschleudert. Der Pilot Ofw. Liepe, sein Copilot Fw. Mücke und der 2. Funker Gefr. Nowack wurden getötet. Der Bordmechaniker und der 1. Funker wurden zum Teil schwer verletzt. Die Ursache des Absturzes ist mir nicht bekannt; vielleicht war die Trimmung ausgefallen".

Viele Flüge wurden auch zum Rücktransport von Verwundeten durchgeführt. Die Verwundeten wurden über Banak, Vaernes und Aalborg ins Reich oder in Lazarette in Dänemark gebracht.

1945

Zu Beginn des Jahres 1945 wurde die Einsatztätigkeit stark eingeschränkt. Es mangelte hauptsächlich an Flugbenzin und an erfahrenen Besatzungen, wo hingegen Flugzeuge genug zur Verfügung standen. Anfang Januar mußten zur Aufrechthaltung des arg geschrumpften Streckennetzes einige FW 200 der Staffel an die Lufthansa übergeben werden. Die Besatzung unter Oberfeldwebel Bergen überführte am 10. Januar 1945 die FW 200 mit dem Kennzeichen F8 + GS von Aalborg nach Danzig. Auf dem dortigen Flughafen Langfuhr wurde die Maschine von der Lufthansa übernommen; die Besatzung mußte mit der Bahn zu ihrem Heimatflugplatz Vaernes zurückfahren. Eine weitere Maschine wurde der Lufthansa in Johannisthal in Berlin übergeben.

Noch am 8. Mai 1945 wurden die verbliebenen Besatzungen zusammengeholt und mit ihnen eine Einsatzbesprechung abgehalten. Sie erhielten den Befehl, in den Kessel nach Kurland zu fliegen und von dort soviel Menschen wie nur möglich herauszubringen. Ihnen wurden die Navigationskarten für den Flugplatz Grobin und die letzten Funkunterlagen ausgehändigt. Um 5.00 Uhr früh startete die FW 200 – Kennzeichen F8 + FS in Vaernes in Richtung Kurland. Andere Maschinen, insgesamt standen noch 7 Besatzungen zur Verfügung, starteten in kurzen Abständen hinterher. Unterwegs faßte die Besatzung den Entschluß, doch nicht nach Kurland zu fliegen, sondern sich nach Deutschland durchzuschlagen. Da zwei Besatzungsmitglieder aus Wuppertal stammten, einige man sich, bis in die Nähe dieser Stadt zu fliegen und dort zu landen. Unterwegs hatte man noch Funkkontakt mit einer Besatzung, die sich offensichtlich betrunken hatte. Wahrscheinlich hatten die Soldaten bereits eine klare Vorstellung von dem, was sie in Kurland erwarten würde. Die

Maschine, die befehlswidrig ihren Kurs Richtung Heimat eingeschlagen hatte, kam im Tiefflug unbemerkt über Dänemark und Norddeutschland bis nach Osnabrück. Bei dem versehentlichen Überflug des dortigen Flugplatzes bemerkte die Besatzung, daß der Platz von Briten besetzt war und die sich gerade anschickten, die Motoren einer Spitfire und einer Mosquito anzuwerfen. Bis Wuppertal war es noch ein beträchtliches Stück zu fliegen und die feindlichen Jäger hätten sie bestimmt schnell eingeholt und wahrscheinlich abgeschossen. So entschloß sich die Besatzung, umgehend in Osnabrück zu landen. Nach einer Flugzeit von 5 Stunden und 12 Minuten landete die Focke-Wulf. Die Besatzung wurde von den Briten gefangen genommen; aber anständig behandelt. Es wäre interessant zu erfahren, was aus der Maschine geworden ist.

Kurland

Das es die richtige Entscheidung der Besatzung Bergen war, nicht nach Kurland zu fliegen, kann man daraus entnehmen, daß die meisten Maschinen der 4./Nachjagdgeschwader (NJG) 3, des Stabes und der II./KG 26, die sich in den Kessel begeben hatten, verlorengingen. Sie wurden zumeist nach der Landung in Grobin I bei Libau bei Bombenangriffen zerstört oder nach dem Start von russischen Jägern abgeschossen. Nur wenige Maschinen entgingen dem Massaker. Ob allerdings auch eine Focke-Wulf 200 der Transportstaffel in Kurland landete, konnte noch nicht in Erfahrung gebracht werden. Die langsame und schwerfällige FW 200 wäre sicherlich ein gefundenes Fressen für die sowjetischen Jäger oder deren Flak gewesen. Ihre Aussichten, unversehrt aus dem Kessel herauszufliegen, wären äußerst minimal gewesen. Es gab allerdings auch noch eine weitere Möglichkeit dem Kur-

landkessel zu entgehen. Die Flucht nach Schweden. Dieses Unternehmen war außerordentlich gefährlich, denn die deutsche Flak hatte den Befehl, auf alle unangemeldeten deutschen Flugzeuge, die auf das neutrale Land zusteuerten, das Feuer zu eröffnen. Auch die Schweden drängten Flugzeuge, die in ihren Luftraum eindringen wollten, rigoros ab. Dennoch gelang es am 8. Mai der FW 200 C-5/FK (Werk-Nr. 0191) mit dem Kennzeichen F8 + MS in Torslunda zu landen. Bei der Besatzung handelte es sich jedoch um Angehörige der 1. Staffel der Fernaufklärungsgruppe 22.

Das Ende

Aufgrund des Mangels an ausgebildeten Besatzungen blieben am 8. Mai 1945 auch in Norwegen einige FW 200 zurück. So eine C-6 (Werk-Nr. 0133) mit dem Kennzeichen VY + OG, die erst am 5. Januar 1945 in Gardemoen ihren Probeflug absolviert hatte. Diese Maschinen dienten zunächst zur Ersatzteilgewinnung für die FW 200 der dänischen Luftverkehrsgesellschaft und wurden 1946 vernichtet.

Dieser Bericht wirft eine Anzahl ungeklärter Fragen auf, zu deren Beantwortung vielleicht die Leser Hinweise geben können. Ich bedanke mich recht herzlich bei den Herren Hedlich und Rudolph, ohne deren Unterstützung dieser Artikel nicht zustande gekommen wäre.

Quellenverzeichnis:

Artikel in der norwegischen Zeitung Nordlandsposten in Bodö vom 2. Mai 1987
Nowarra: Focke-Wulf 200 Condor, Verlag Bernard und Graefe
Scholl: Letzter Einsatz der Luftwaffe am 8. Mai 1945, Luftfahrt International 11/1981
Persönliche Unterlagen der Herren Hedlich und Rudolph.

Das Rätsel der DD–Kennungen

Manfred Zundel

Die zahlreichen Zuschriften nach Veröffentlichungen von Berichten über Kennzeichen von Flugzeugen zeigt das große Interesse an diesem Gebiet der deutschen Luftfahrt. Bei den Verbands- und Stammkennzeichen der deutschen Luftwaffe ergeben sich größere Schwierigkeiten mit der einwandfreien Zuordnung, da der überwiegende Teil der RLM–Akten bekanntlich gegen Kriegsende vernichtet wurde oder verschwunden ist. Daher ist eine genaue Aussage, welche Staffel, Einheit oder Verband welches Kennzeichen von wann bis wann geführt hat nicht immer möglich. Viele Erkenntnisse werden nur nach recht ungenauen Quellen, z.T. nur nach einem Foto veröffentlicht und als einzig richtig angegeben. Auch mit der Benennung der Kennzeichen wie Werkskennung, Herstellercode, Funkrufzeichen usw. wird zuweilen recht eigenwillig umgegangen. Man braucht sich nur die Veröffentlichungen in den verschiedenen Publikationen der letzten Jahre genauer anzusehen. Als wirklich brauchbare Hilfe zu diesem Themenbereich ist das Buch von K. Kössler "Transporter – wer kennt sie schon" zu empfehlen. Wer sich eingehender mit den Kennungen der deutschen Luftwaffe beschäftigt, dem sei nahegelegt, sich die entsprechenden Absätze genau durchzulesen.

Besonderen Interesses erfreuen sich seit etlichen Jahren immer wieder die Stammkennzeichen, welche mit DD+.. beginnen. Was ist nun das geheimnisvolle und ungelöste Rätsel daran? Wenn ich Unterlagen aus meinem Archiv, und hier besonders Flugbücher und Aufzeichnungen von ehemaligen Luftwaffenangehörigen vergleiche und auswerte finde ich bei den Stammkennzeichen DA+.. bis DZ+.. nur Lücken bei DF+, DV+, DW+, DY+ und DZ. Für alle anderen Kombinationen sind die verschiedensten Flugzeugmuster nachzuweisen. Warum ist also das Interesse an der Kombination DD+ so groß? Viel wurde bisher dazu spekuliert. Einmal wurden sie der Erprobungsstelle der Luftwaffe in Rechlin zugeordnet (siehe Flugzeug Nr. 4/86 Seite 5), ein anderer Autor schreibt, daß sie nur an Flugzeugen festgestellt wurden, die an der Ostfront eingesetzt wurden (siehe Flugzeug Nr. 1/85 Seite 52). Ich möchte dies nicht bestreiten, halte aber diese Aussagen für zumindest nicht die ganze Wahrheit. Wie bekannt ist, erhielt die Luftwaffe im August 1939 ein neues Kennzeichnungssystem. Die fliegenden Verbände bekamen die Verbandskennzeichen, die Erprobungsstellen und Schulen Stammkennzeichen. Die Vermutung einer Zuteilung von Stammkennzeichenblöcke an die Flugzeughersteller äußert K. Kössler und belegt sie mit Bei-

spielen (Fotoarchiv Band 2 Seite 91). Wenn diese Vermutung zutreffen sollte, müssen aber mehrere, unterschiedliche Blöcke verteilt worden sein, denn mir sind Ju 52 bekannt, die nicht im Z-Block liegen (siehe Aufstellung). Diese Vermutung der Zuteilung und das Wissen um die Zuweisung von Stammkennzeichen an die Schulen scheint mir eher des Rätsels Lösung zu sein. Eine Häufung der DD-Kennungen bei einer Dienststelle oder in einem Einsatzraum sehe ich als Zufall, der jedoch auch erklärbar ist, denn ab 1942 ist eine vermehrt einsetzende Verwendung von ehemaligen Schulflugzeugen, besonders der C und Blindflugschulen an der Front zu verzeichnen. Nicht auszuschließen ist jedoch, daß die DD-Kennungen nur an Schulen vergeben wurde.

In der nun folgenden Aufstellung habe ich alle Kennungen, die mir bekannt sind zusammengefaßt. Es sind dies Maschinen die durch Fotos oder Textstellen in der Literatur genannt werden.

Kennung	Typ	Ort/Verband	Zeit
DD+AK	FW 58	A/B-Schule 6	1941
DD+BD	Ju ??	E-Stelle Rechlin	1942
DD+CJ	W 34	FFS Prenzlau	1942/43
DD+DE	FW 44	A/B-Schule 121	1942
DD+EL	Bf 109	Rußland	?
DD+EY	Go 145	Sch./FAR 33	1942/43
DD+FS	Go 145	LKS 7	?
DD+FV	Ju 52	Blindflugschule 6	1942
DD+FZ	Ju 86 P-1	Rechlin	1942
DD+HN	Bf 110	?	1941
DD+HT	Ju 52	FFS (C) 3	1940
DD+IJ	W 34	A/B-Schule 116	1941
DD+IZ	Hs 126	Fliegerschule Brieg	1942
DD+KJ	Bf 109	FFS Prenzlau	1942/43
DD+KJ	Bf 109	Quedlinburg	1944
DD+LA	Do 217 E-1	?	?
DD+LB	Do 217 E-1	?	?
DD+LC	Do 217 E-1	?	?
DD+LD	Do 217 E-1	?	?

DD+LE	Do 217 E-1	?	?
DD+LF	Do 217 E-1	?	?
DD+LG	Do 217 E-1	?	?
DD+LH	Do 217 E-1	?	?
DD+LI	Do 217 E-1	?	?
DD+LJ	Do 217 E-1	?	?
DD+LK	Do 217 E-1	?	?
DD+LL	Do 217 E-1	?	?
DD+LM	Do 217 E-1	?	?
DD+LN	Do 217 E-1	?	?
DD+LO	Do 217 E-1	?	?
DD+LP	Do 217 E-1	?	?
DD+LQ	Do 217 E-1	?	?
DD+LR	Do 217 E-1	?	?
DD+LS	Do 217 E-1	?	?
DD+LT	Do 217 E-1	?	?
DD+LU	Do 217 E-1	?	?
DD+LV	Do 217 E-1	?	?
DD+LW	Do 217 E-1	?	?
DD+LX	Do 217 E-1	?	?
DD+LY	Do 217 E-1	?	?
DD+LZ	Do 217 E-1	?	?
DD+MI	FW 44	LKS Gatow	1940/42
DD+MV	FW 44	LKS Gatow	1940/42
DD+MT	Al 101	A/B-Schule 6	1941
DD+MV	Al 101	A/B-Schule 6	1941
DD+MW	FW 44	LKS Gatow	1940/42
DD+OD	Ar 240 V3	?	?
DD+OL	Bf 109 E-3	Witebsk	1941/42
DD+P?	Bü 131	?	?
DD+QK	Bf 108	?	1941
DD+RV	Hs 126	Fliegerschule Brieg	1942
DD+VN	Go 145	Faßberg	1940
DD+ZB	Ju 52	?	?
DD+ZE	Ju 52	?	1941
DD+ZM	Ju 52	?	?
DD+ZN	Ju 52	?	?
DD+ZO	Ju 52	?	?
DD+ZP	Ju 52	?	?
DD+ZQ	Ju 52	?	?
DD+ZU	Ju 52	?	1941
DD+ZX	Ju 52	Wiesbaden	?
DD+??	Ar 240 V1	?	1940
DD+??	NA 57	A/B-Schule 3	?

Die 11./JG 54 im Unternehmen Bodenplatte

Andreas Duda

Über das *Unternehmen Bodenplatte* ist schon viel geschrieben worden. Einige Versuche eines Resumes sind veröffentlicht worden, welche den Erfolg bzw. Mißerfolg dieses Angriffs deutscher Jagdverbände auf alliierte Flugplätze am 1. Januar 1945 analysieren sollten. Ich möchte Dergleichen nicht versuchen, sondern vielmehr die Gelegenheit nutzen, um über ein sogenanntes "Einzelschicksal" zu berichten: Den Flug von Ofw. Werner Zech von der 11. Staffel des Jagdgeschwaders 54, die zum damaligen Zeitpunkt in Varrelbusch lag. Die meisten Flugzeugführer der 11./JG 54 flogen nach dem letzten Einsatz des Jahres 1944 mit ihren Maschinen direkt nach Fürstenau. In der Nacht zum 1. Januar kamen dann noch drei Piloten per LKW von Varrelbusch nach Fürstenau nach, die nach besagtem Einsatz nach Varrelbusch zurückgeflogen waren. In Fürstenau bekamen sie dann Maschinen des JG 26. Die Einsatzbesprechung für Bodenplatte fand entgegen den bereits publizierten Berichten, nicht am Abend des 31. Dezember, sondern erst am frühen Morgen des 1. Januar statt. Ziel für die III./JG 54 war zusammen mit der I/JG 26 und drei Fw 190 D-9 der EJG 104 der nordöstlich von Brüssel gelegene Flugplatz Grimbergen. Der Anflug sollte mit einer Lotsenmaschine bis Spakenburg (am Südzipfel der Zuidersee) und dann bis

westlich von Rotterdam erfolgen, wo dann auf Südkurs in Richtung Scheldemündung gegangen werden sollte.

Ofw. Zech startete seine Focke Wulf 190 D-9 um 08.16 Uhr vom Platz Fürstenau. Seines Wissens ist der Kommodore OTL Priller zwar mitgeflogen, die Führung des Verbandes aber hatte Maj. Borris inne. Vorne weg flog eine Junkers Ju 88 Lotsenmaschine. Der Flug erfolgte in Bodennähe, also in einer Höhe von bis zu 50 m. Das Wetter war für Fliegerverhältnisse recht gut.

Jeglicher Funkverkehr sowie das Schießen von ESN für die Flak war streng verboten. Man mußte sich einzig darauf verlassen, daß die eigene Flak über den deutschen Verband bescheid wußte.

Doch schon kurz nachdem die Lotsen-Ju den Verband verlassen hatte, setzte Flakfeuer ein. Dem Verband, in ca. 50 m fliegend, wird von deutscher Flak stark zugesetzt. da die Maschinen in engem Gefechtsverband fliegen, brauchen die Schützen am Boden keinen besonders guten Tag zu erwischen: sie halten einfach in die Gruppe von Maschinen hinein.

Bereits hier, in dem Gebiet zwischen Spakenburg, Utrecht und Rotterdam, fallen Hptm. Bottländer, der Staffelkapitän der 11./JG 54, Uffz. Gerhard Kroll und Fw. Walter Eckert aus dem Verband heraus. Uffz. Kroll gelingt es, seine Maschine notzulanden, die anderen beiden Piloten kommen ums Leben. Das

RECHTS: Karte mit den vermutlichen Flugwegen der 11. Staffel des JG 54, gezeichnet nach Aussagen der Herren Zech und Rey. Die geplante Route verläuft nördl. Rotterdam. Die tatsächlich geflogene Route ist südlicher eingezeichnet.

(Grafik: Duda)



die Gruppe hier hohe Verluste erleiden muß kommt nicht von ungefähr, denn der in Hilversum stationierte deutsche Sender, ist mit massierter Flak gesichert. Dazu kommt noch die in Rotterdam stehende Marineflak.

Durch Verzögerungen beim Start hing der Verband dem Zeitplan etwas hinterher. Es ist daher zu vermuten (und die Errinnerungen von Herrn Zech, der am linken Flügel des Verbandes flog, daß er weder Rotterdam, noch dessen Hafenanlagen gesehen hat, bekräftigen diese Vermutung), daß der Verband bereits vor Rotterdam auf Südwestkurs ging, um den Weg abzukürzen und Zeit zu gewinnen. Wichtig an dieser Stelle ist die Anmerkung

von Herrn Rey, der angibt, daß dieser Verband, der insgesamt aus dem ganzen JG 26, der III/JG 54 und 3 Maschinen der EJG 104 bestand, eine erhebliche Ausdehnung hatte. Es ist daher durchaus möglich, daß Maschinen des rechten Flügels über die Scheldemündung flogen. Die Front befand sich damals am Waal. Und hier war es auch, wo der Flug von Ofw. Werner Zech seine dramatische Wendung bekam, aber lassen wir ihn selbst berichten:

"Bei mir war es englische Flak, die gut getarnt in einer Buschgruppe, plötzlich von rechts vorn auf mich schoß. Man drückt dann automatisch und ich sah dann auch das Geschütz da unten; gucke, ziehe

ein bischen am Knüppel und sehe wieder nach vorn, da ist plötzlich ein Riesenbaum vor mir! Mit ziehen war nichts mehr . . . und dann durch den Baum! Nun muß ich sagen, daß ich ein ungeheures Glück hatte, denn ich muß den Baum mit meiner Luftschaube genau in seiner Stamm-Mitte getroffen haben. Die große Luftschaubenkappe und der 300 Liter-Zusatztank, der noch nicht leergeflogen war, zerbarsten in kleine Metallsplitter und flogen weg. Der Treibstoff wurde in feine Tropfen zerstoben und produzierte einen weißen Schweif, den ich dann hinter mir herzog. Die Maschine legte sich auf die rechte Seite und ich zog den Steuerknüppel an den Bauch, so daß ich eine Rechtskurve flog und den Engländern meine gesamte Oberseite zeigte. Doch die schossen nicht mehr! Da haben die gedacht, 'jetzt fällt er auf die Schnauze, jetzt fällt er runter'. Das ist kein Können gewesen, sondern eine einfache Reaktion, den Knüppel an den Bauch zu ziehen. Die Geschwindigkeit betrug hier ungefähr 580 – 600 km/h, da ist diese Kurve nicht ganz so eng gewesen. Und dann fing es an zu schütteln. Vom Gefechtsverband war nichts mehr sehen.

Ich flog die Kurve bis auf Ostkurs durch und flog daraufhin durch einen Schwarm Wildgänse oder Schwäne. Ich legte die Maschine wieder gerade und versuchte Höhe zu gewinnen, um eventuell aussteigen zu können. In diesem Augenblick wußte ich noch nicht, was mit meiner Maschine geschehen war.

Ich flog dann schließlich in einer Höhe zwischen 200 und 300 Meter. Die FW 190 D-9 schüttelte zwar fürchterlich, aber sie flog noch. Ich habe das Triebwerk etwas gedrosselt und kurz darauf einen Flugplatz gesehen. Die Temperatur war bereits recht hoch, deshalb bin ich dann auf diesem Platz gelandet und habe die Maschine auf den Platz gerollt, den ich zugewiesen bekam.

Ich habe dann gleich gefragt, wo ich bin, aber bekam keine Antwort. Die guckten sich alle nur meine Maschine an. Ich bin dann raus und erst jetzt habe ich gesehen, warum die alle nur so um meine Maschine herumstanden: Die gesamte Tragflächen-vorderkante bis zum Fahrwerk war aufgerissen. Hier fanden sich die Reste des Vogelschwams wieder. Der Kühler war voller Holz, aber durch den Panzerring noch unbeschädigt und an den Propellerblättern fehlten jeweils ca. 10 cm, aber der Motor war drinnen geblieben!" Der Platz, auf den er sich gerettet hatte, so erfuhr Herr Zech später, war Twente bei Enschede.

Die Dora-9 wurde in der Werft repariert und am 6. Januar nach Bad Zwischenahn und von dort dann am 8. Januar schließlich von ihm nach Varrelbusch geflogen. Sie war total verzogen und kam nicht mehr zum Einsatz, vielleicht endete ihr Dasein auf einer Schule.

Soweit die Schilderung von Herrn Zech. Als er wieder nach Varrelbusch zurückkam, fehlte mehr als die Hälfte seiner 11./JG 54 ...

Dieser Bericht soll und kann keine vollständige Darstellung der Ereignisse am Morgen des 1. Januar 1945 sein. Vielmehr ging es mir darum, aufzuzeigen, daß Ablauf und Flugrouten der *Operation Bodenplatte* noch immer nicht zweifelsfrei ermittelt sind.

Besonderen Dank schulde ich den Herren Zech und Rey, die mir mit ihren ausführlichen Schilderungen wesentlich geholfen haben, diesen Bericht zu verfassen.

Quellenangaben:

- Werner Girbig: Start im Morgengrauen, Motorbuch Verlag 1973
Flugbuch W. Zech
Interviews mit Herrn W. Zech 1989/1990
Interviews mit Herrn G. Rey 1990

Übersicht der beteiligten Flugzeugführer

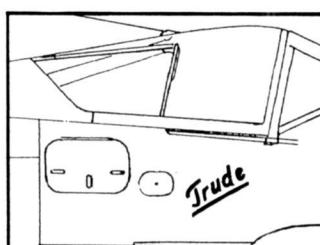
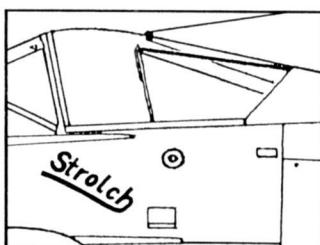
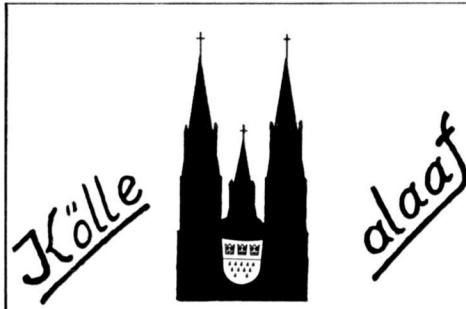
Name	Schicksal	Kennzeichen	Staffel	Bemerkung
Ltn. Dieter Preuss	?	?	11.	flog mit JG 26-Maschine
Uffz. Günter Rey	zurück	11 blau	11.	flog mit JG 26-Maschine
Ofw. Fritz Ungar	—	? gelb	11.	flog Einsatz nicht mit
Fw. Otto Weber	zurück	? gelb	11.	—
Uffz. Gerhard Toss	gefangen	15 gelb	11.	Verbleib unbekannt
Uffz. Werner Merz	zurück	? gelb	11.	—
Hptm. Willi Bottländer	gefallen	2 gelb	11.	abgeschossen durch deutsche Flak
Ofw. Werner Zech	zurück	8 gelb	11.	Einsatz abgebrochen
Fw. Günter Egli	gefangen	14 gelb	11.	bei Grimmbergen
Fw. Walter Eckert	gefallen	7 gelb	11.	abgeschossen durch deutsche Flak
Uffz. Gerhard Kroll	Notlandung	19 blau	11.	abgeschossen durch deutsche Flak, flog mit JG 26-Maschine
Ltn. Jürgen Ratzlaff	gefallen	6 gelb	11.	—
Ltn. Theo Nibel	gefangen	12 schw.	10.	—
Uffz. ? v. Hoofen	zurück (?)	18 blau	12.	flog mit JG 26-Maschine (?)
Fw. Jochen Steinkamp	gefangen	2 rot	12.	Notlandung auf dem Rückflug
Uffz. Paul Drutschmann	gefangen	3 weiß	9.	Notlandung auf dem Rückflug

Zu den Farbtafeln:

OBEN : Focke Wulf 190 D-9 aus dem Wnr.-Block 210 XXX aus Cottbus. Tarnung in RLM 74/75/76 mit dem Wappen (vermtl. beidseitig) der III/JG 54.

UNTEN : Focke Wulf 190 D-9 aus dem Wnr.-Block 210 XXX aus Cottbus. Tarnung in RLM 74/75/76 mit dem Wappen (vermtl. beidseitig) der III/JG 54.

Beide Maschinen hatten die frühe Haube und die MW 50- Anlage ab Werk, sie waren mit Bohnerwachs poliert.



OBEN : Emblem von Uffz Rey – Dom in schwarz, kölner Wappen oben rot, Schriftzug "Kölle alaaf" in gelb.

LINKS : Ofw. Zech – Schriftzüge "Strolch" und "Trude" in gelb.

AVIATIK – FOTOSEITE



OBEN : Bei der Maschine mit dem Kennzeichen C.62/15 soll es sich um eine in der Ausbildung eingesetzte Rumpler handeln (Sammlung Abendroth).

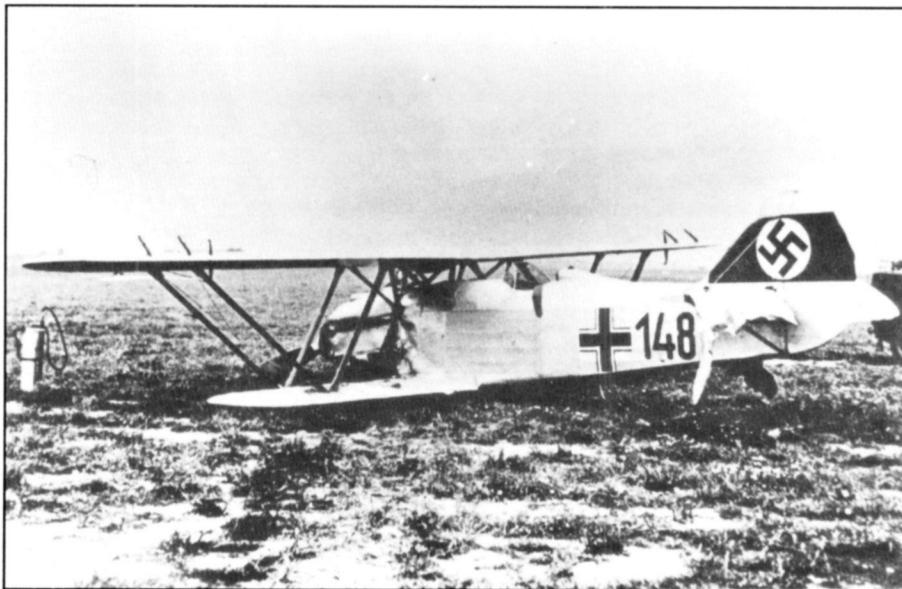
UNTEN : Dieser Doppeldecker mit der Kennung D 735 trägt zusätzlich noch Eiserne Kreuze (Sammlung Haubner).

RECHTS OBEN : In Foggia/Italien ist diese Me 210 aufgenommen (Sammlung Zundel)

RECHTS UNTER : Aus den Beständen der österreichischen Luftstreikräfte kamen einige Fiat CR 32 an die Jagdfliegerschulen der Luftwaffe (Sammlung Haubner).



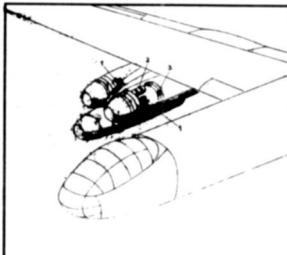
AVIATIK – FOTOSEITE



Uwe W. Jack

Geflogen in der UdSSR – Junkers EF 131

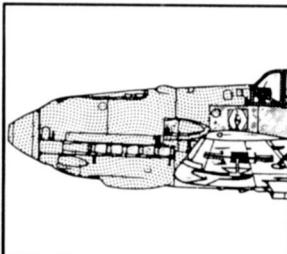
Als Weiterentwicklung der Ju 287 war die EF 131 bei Kriegsende im Bau. Nach der Eroberung durch sowjetische Truppen wurde die EF 131 noch im Fluge erprobt.



Christian Kirsch

Bf 109 – Markierungen der Luftschlacht um England

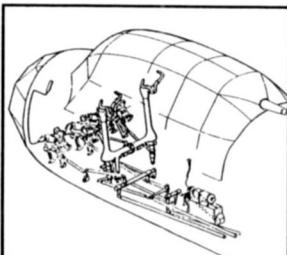
Vor 50 Jahren wurden die Jagdflugzeuge an der Kanalküste durch eine Vielzahl von taktischen Markierungen gekennzeichnet.



Andreas Duda

Junkers Ju 88 A-16 mit Doppelsteuer

Technische Beschreibung des in geringen Stückzahlen aus Bombern umgebauten Schulflugzeuges.



... und weitere interessante Beiträge !

AVIATIK – Deutsche Fluggeschichte

erscheint 4 x jährlich zum
Einzelpreis von 5.80 DM.
Jahresabonnement: 30.–
DM mit Porto + Verpackung
(alle Preise inkl. gesetzl.
MwSt.).

Herausgeber:
FLUG Verlag Berlin
Uwe W. Jack
1000 Berlin 44 Geygerstr. 8

Chefredakteur:
Horst Thürling

Redaktion:
Andreas Duda, U.W. Jack
Christian Kirsch, Stefan
Lehmann, Manfred Zundel
1000 Berlin 33
Gustav Freytag Str. 13

Layout und Satz:
Uwe W. Jack

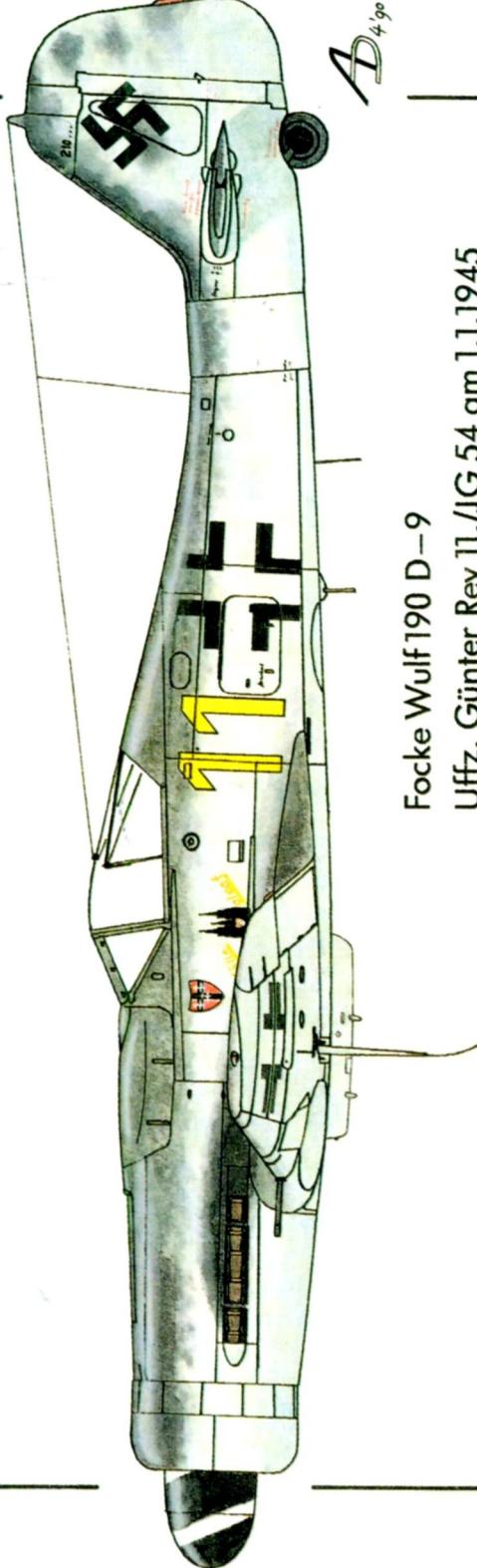
Herstellung:
Druckerei Lilie Berlin

Anzeigen (verantw.):
Stefan Lehmann

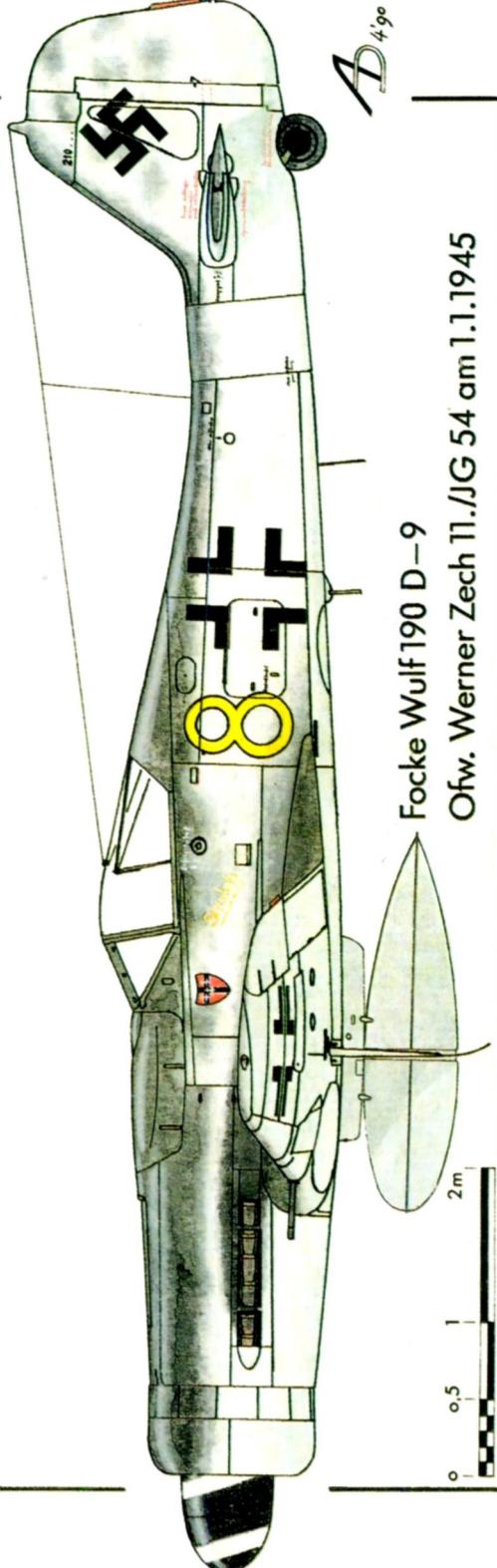
Es gilt Anzeigenpreisliste 0

Mit der Übergabe des
Manuskriptes, von Zeich-
nungen und Fotos
versichert der Autor, daß
keine weiteren Verpflich-
tungen vorliegen. Rück-
sendung erfolgt nur nach
Beilage von Rückporto.

AVLATIK 1



Focke Wulf 190 D-9
Uffz. Günter Rey 11./JG 54 am 1.1.1945



Focke Wulf 190 D-9
Ofw. Werner Zech 11./JG 54 am 1.1.1945