

AVIATIK

DEUTSCHE FLUGGESCHICHTE

4



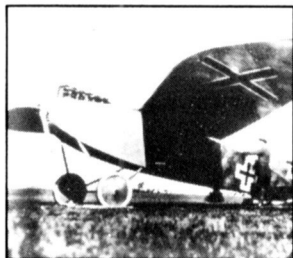
Erlebnisse eines Seefliegers

Bayrische Flugzeug-Werke AG München

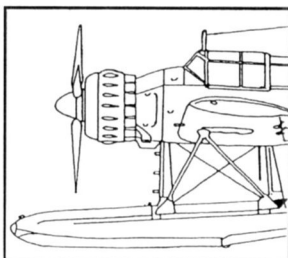
Bulgarisch-deutsche Zusammenarbeit

Gotha Go 241

Flugzeugkennzeichen Liste E



Seite 6



Seite 12



Seite 26

Heinz J. Nowarra

6 Die Bayerische Flugzeug-Werke AG München

Herber Meyer

12 Die Erlebnisse eines Seefliegers

Uwe W. Jack

22 Gotha Go 241

Dipl.Ing. Ivan Petrov

26 Bulgarisch-deutsche Zusammenarbeit in der Luftfahrt

Gunter Lauser

38 Das Schicksal des Gefreiten Hubertus Hack

Horst Thürling

41 Die deutschen Flugzeugzulassungs- kennzeichen Liste E 4. Teil

2 Briefe an AVIATIK

8 Fluggeschichte Aktuell

10 Suche/Biete

11 Für Sie Gelesen

35 Rückblick

46 Die Fotoseite

48 Vorschau & Impressum

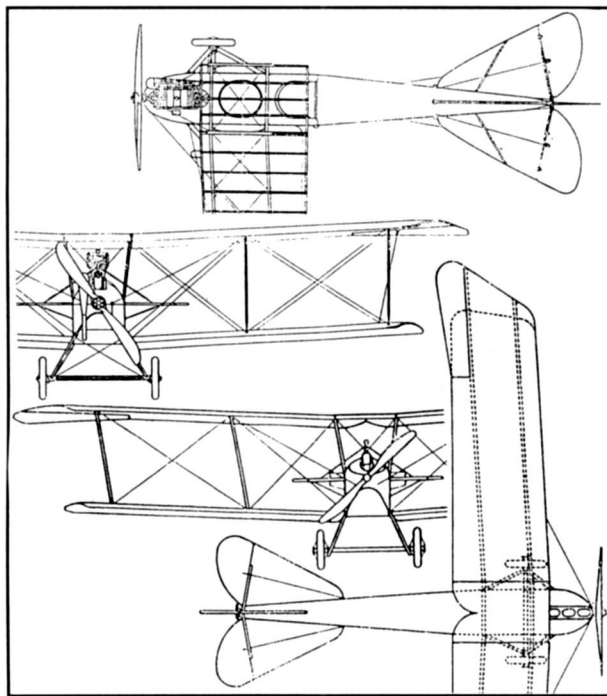
Titelbild

Arado Ar 196 8L + 1K der

2./KüFIGr. 906

Graphik von Andreas Duda

BRIEFE AN AVIATIK



Rumpler Doppeldecker

Rumpler hat 1914 drei verschiedene Rumpler B.I Muster gebaut: Rumpler 4A, 4A13 und 4A14. Die 4A hatte senkrechte, ... 4A13 und 4A14 hatten dagegen geneigte Stiele. Die 4A hatte entweder einen 100 PS Mercedes D.I- oder 100 PS Argus As.I Motor. Die 4A13 (ist mir) nur mit Mercedes D.I (bekannt), aber andere Motoren sind natürlich möglich. (Die) (selteneren) 4A14 hatte einen größeren 150 PS Benz BZ.III Motor. Herrn Menkes Fotos (zeigen einen)

Ru 4A mit Mercedes D.I Motor, ... Militär-Bezeichnung Rumpler B.I.

Peter M. Grosz - Princeton USA

Ganz so einfach kann es nicht sein, der Einschnitt an der Hinterkante der oberen Tragfläche weist auf die 4A13/14. U.W.J.

Phönix - Nachbau

In AVIATIK Nr. 3 schrieb Herr R. Burian aus Frankfurt, daß Herr Linner in Wien an dem Nachbau eines Phönix-Doppeldeckers arbeite. Das ist

LINKS : Seinem Brief legte Herr Grosz die beiden Zeichnungen aus einem Buch der Rumpler-Werke bei. Oben der Typ 4A und unten Typ 4A13 und 4A14.

richtig, nur handelt es sich bei dieser Replik nicht um einen Phönix C-I, sondern um einen Phönix D-I Jagdeinsitzer, wie auch aus der von Herrn Burian beigelegten Reißzeichnung ersichtlich ist.

Rudolf Höfling - Wien

Bf 109 - Markierungen

Mit Interesse habe ich den Artikel von Herrn Kirsch über die Markierungen bei der Bf 109 im Sommer 1940 gelesen; ich muß allerdings gestehen, daß ich mit der darin enthaltenen Grundaussage, wonach die gelben Kennanstriche bestimmte gruppenspezifische Merkmale aufgewiesen haben sollen, in gar keinem Falle übereinstimmen kann. Für mich steht es vielmehr außer Frage, daß Gesetzmäßigkeiten bei der Art der Kennanstriche allenfalls innerhalb einzelner Geschwader oder sogar nur Gruppen bestanden haben mögen, darüber hinaus allerdings nicht. Überdies gibt es auch noch weitere Erscheinungsformen der gelben Motorhauben, die hier gar keine Erwähnung finden. So

weit davon die Rede ist, daß auch rote Kennanstriche verwendet worden seien, halte ich dies ebenfalls für nicht haltbar. Ausgangspunkt dafür mag die Tatsache sein, daß die farbliche Bandbreite der gelben Farbanstriche von einem blassen Zitronengelb bis zu einem satten Ocker- oder Orangeton reiche, wobei letztere gelegentlich auch als Braun oder Rot angesprochen worden sein mögen. Dies mag in dem ersten von Herrn Kirsch genannten Beispiel den Engländern bei ihrer Beschreibung des vorgefundenen Bruches so ergangen sein. Die angesprochene Maschine von Werner Mölders – Bf 109 F-1, Werknummer 5623 – hatte mit Gewißheit keinerlei rote Kennanstriche, wie einige mir vorliegende, qualitativ sehr gute Farbaufnahmen der Maschine belegen. Hier waren ausschließlich gelbe Kennanstriche zu sehen. Die Maschine des Gruppenkommandeurs der III./JG 2 – das war übrigens nicht Hauptmann Hans von Hahn, sondern Hauptmann Hans "Assi" Hahn – hatte keineswegs rote Kennanstriche, sondern mit Sicherheit ausschließlich gelbe. Tatsächlich aber ergibt bereits ein Vergleich der Motorhaubenfarbe mit dem Kamm des Gockels, daß die Motorhaube deutlich heller – weil gelb – war. Zahlreiche Flugzeugführer der III./JG 2 haben im übrigen bestätigt, daß rote Kennanstriche dort zu keiner Zeit vorhanden waren.

Dr. Jochen Prien – Hamburg

Geschwadergeschichte JG 53

Die in der Besprechung zum Ausdruck gebrachte Art der Kritik an der Herstellung des Buches ist ohne Frage vollkommen berechtigt. Es gibt nichts daran zu deuteln, daß die FLUGZEUG-Publikations GmbH in Illertissen hier in jeder Hinsicht miserable Arbeit geleistet hat, wobei die Aufzählung der Fehler bei Ihnen noch nicht einmal vollständig ist. Da heißt es unter anderem:

"Alle diese Mängel kann man nicht allein dem Autor anhaften, doch von seiner Mitverantwortung kann man ihn nicht freisprechen, denn kein Verlag stellt ein Buch ohne Wissen des Verfassers her." In diesem Falle ist es leider doch geschehen. Denn mir wurde vom FLUGZEUG – Verlag vor Erscheinen des Buches kein Probedruck, keine Korrekturfahne oder etwas ähnliches zugeleitet.

Dr. Jochen Prien – Hamburg

Neue E – Kennungen

Die D-ECOE war im Februar 1938 auf Walter Basenge, München eingetragen. Die D.H. 60 GIII mit dem Type-Namen "Moth Major" D-EBFZ gehörte im Mai 1938 zum N.S.F.K. Berlin. Die D.H.85 "Leopard Moth" D-EABC gehörte ursprünglich dem Aero-Club Deutschland. Im April 1939 besaß sie Nikolaus Eltz in Wien (Die Vor-Anschluß-

Registrierung OE-ABC wurde dann in D-EABC umgeändert). Wahrscheinlich hat die Maschine Österreich nie verlassen und war als verpflichtendes Geschenk (tie-up) zwischen Nikolaus Eltz und dem Minister a.D. Freiherr von Eltz-Rübenach gedacht, welcher 1938 ein Ehrenmitglied des Aero-Clubs von Deutschland war. Die D.H.80a "Puss Moth" D-EAAL war im Mai 1939 auf Erzherzog Anton Habsburg-Lothringen, Schloss Sonnberg, eingetragen. Wieder wurde die Kennung von OE-AAI in D-EAAL geändert. Im März 1939 gehörte die D-EBNF "Miles Hawk" Herrn Leopold Schneider, Wien. Ich hoffe diese Informationen sind nützlich.

Richard P. Bateson – London

11./JG 54 – Bodenplatte

Laut Herrn Duda sollten Bottländer, Kroll und Eckert im holländischen Raum Spakenburg – Utrecht – Rotterdam abgeschossen worden sein. Aber das RAF Air Technical Intelligence Team (vgl. Report No.265 vom 29.1.45) hat folgende Maschinen bei Sinai, Belgien (nördl. Brüssel) gefunden:

Fw 190 D-9 W.Nr. 210045

(Bottländer – gelbe 2)

Fw 190 D-9 W.Nr. 210071

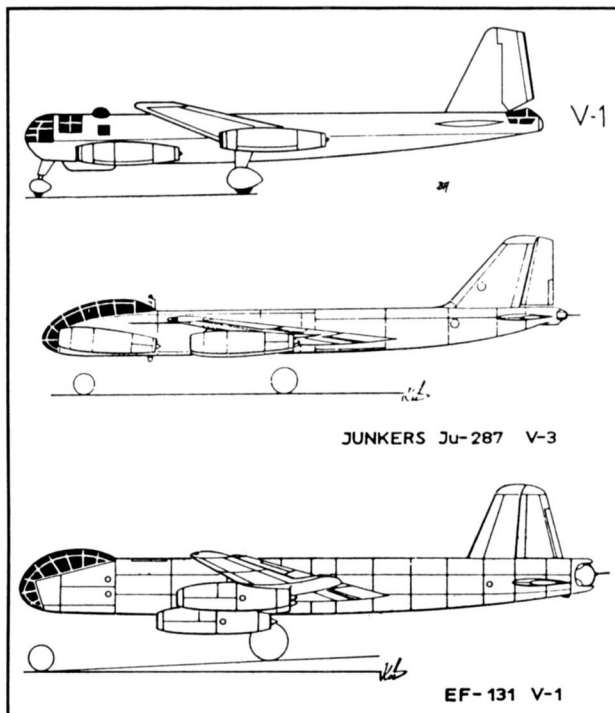
gelbe 7 (möglw. Eckerts Fw 190 ?)

Fw 190 D-9

(keine Einzelheiten zu erkennen)

Kann die deutsche Flak dennoch in Frage kommen?

Nick Beale – Exeter GB



Leserdiskussion Ju 287

Ich habe bisher noch keine Beweise gefunden, daß die Ju 287 aus der Ju 288 entwickelt wurde, obwohl Ju 288-Werknummern für die ersten zwei Ju 287-Prototypen benutzt wurden. Noch nicht nachweisbar ist die Vermutung, daß Junkers die Nummer 288 auch als Tarnung für das Ju 287-Projekt benutzt hat. Es könnte auch sein, daß Junkers Bauteile der Ju 288, z.B. den Bugrumpf, für die Ju 287-Serienmuster geplant hat. Der Erstflug der Ju 287 fand am 8. August 1944 statt. Obwohl die Herren Holzbaur und Pancherz sagen, daß der Erstflug in Brandis stattgefunden

hat, ist noch zu klären, wie die Ju 287 im April und Mai 1944 in Rechlin von alliierten Flugzeugen hätte fotografiert werden können. Die Zahl von Ju 287-Flügen ist noch zu beweisen. Herr Holzbauers Flugbücher sind verloren gegangen. Herr Pancherz flog die Ju 287 nur zweimal. Ihre Referenz zur Entdeckung der Ju 287 V1 in Rechlin Anfang 1945 ist nicht richtig. Es war die V2 in Brandis, die zu dieser Zeit fotografiert worden ist. Dies geschah am 8. Februar 1945. Die Junkers-Werksbücherei ist nicht verschollen; sie ist in der Hoover-Bibliothek in den USA zu finden.

Stephen Ransom – Bremen

LINKS : Herr Marx übersandte uns in seinem Brief diese Zeichnungen aus der "Aerosport" (1969) und "Flieger Revue" (1986 + 1989).

Im Beitrag stand: "Die Ju 287 war ursprünglich für 4x Jumo 004 C ausgelegt... die Flugleistungen damit zu verschlechtern." Bei mir lagert folgende Version: Ursprünglich waren für die Serienausführung der Ju 287 zwei Turbinen Jumo 012 von je 2.900 kp Schub vorgesehen, die unter dem Flügel angeordnet werden sollten. Diese Triebwerke standen jedoch zu diesem Zeitpunkt erst am Anfang ihrer Entwicklung, so daß die Umrüstung auf vier Heinkel He S 011-Turbinen mit einem Schub von je 1.300 kp beschlossen wurde. Da aber auch diese Triebwerke nicht zur Verfügung standen, mußte man schließlich auf die schwachen BMW 003-Triebwerke mit 800 kp zurückgreifen. In meiner Sammlung befinden sich zwei Drei-Seiten-Risse der Ju 287 V3, einen der V1 sowie einen der EF 131. Keiner stimmt mit den in der AVIATIK veröffentlichten Rissen hundertprozentig überein. Bei der EF 131 sind die Rohre der Heckwaffenanlage (ein MG 131 Z) nicht übereinander, sondern nebeneinander angeordnet. Bei der V3 weichen die Zeichnungen noch stärker voneinander ab. Bei mir befinden sich je zwei Zwillingsgondeln unter den

Flügeln und je zwei einfache Triebwerke beiderseits des Rumpfbüchs. Desweiteren ist im Heck bereits die MG 131 Z-Waffenanlage eingebaut. Die Ju 287 VI besitzt einen manuell bedienten Heckstand, bei dem die Waffen noch nicht eingebaut wurden. Auch befindet sich eine kleine Plexigaskuppel für den Navigator auf dem Rumpf.

Steffen Marx – Bad Klosterlausnitz

Ich bekomme auch bei Ihrem Magazin den Eindruck, daß der flugtechnischen Entwicklung und der damit verbundenen Schaffung der wissenschaftlichen Grundlagen zuwenig Aufmerksamkeit geschenkt wird. Als Beispiel möchte ich den Artikel über die Ju-287 nennen. Hier haben wir doch eine der Wurzeln, aus denen sogar die heutigen Konstrukteure noch schöpfen; ich erinnere an Einführung des Strahlantriebes, Pfeilflügel und – vor allem im Zusammenhang mit der Ju-287 – an die Entdeckung der Flächenregel. ... Gerade die verschiedenen Triebwerksanordnungen und die Entwicklungslinie von der EF-116 über die EF-122 zur Ju-287 hätte näher beschrieben gehört. Stattdessen: einige nichtssagende Worte und, im schönsten Modellbauer-Historismus, nachsinnen über eine Kurbelstange am Bugrad! ... Wieso arbeitete der Focke-Wulf Aerodynamiker Multhopp für Junkers? Nach meinem Wissensstand leitete in Dessau Dr. Backhaus den Windkanal...

Walter Schick – Augsburg

1. Ich halte es für ausgeschlossen, daß die 287 aus der 288 entwickelt wurde. Die Übereinstimmung der Daten beider Typen legt mir aber einen Entwurf auf die gleiche Forderung des RLM nahe. Aber an eine Verwendung von 288-Teilen an der 287 glaube ich nicht. Die Bezeichnung der 287-V-Muster mit 288-Nummern entspricht einem gängigen Versuch, Etatkürzungen zu hintergehen. Bekanntestes Beispiel ist die geflügelte Rakete A 9, welche, als die Gelder gestrichen wurden, als A 4b einfach weiter erprobt wurde. Dem falschen Erstflugdatum aus dem FLIEGER bin auch ich aufgesessen. Sie haben mit dem 8. August recht. Es gilt auch hier: selbst tausendmal gedruckt – heißt noch lange nicht richtig!

2. Bei den Publikationen des ehemaligen Ostblocks ist es immer schwierig, herauszufinden, was unbewußt oder bewußt falsch dargestellt wurde und was andererseits durch Quellen, die mir nicht zugänglich waren eben doch stimmte. Ich mache den damaligen Autoren keinen Vorwurf, wer weiß, was ich an ihrer Stelle geschrieben hätte? Aber die Zahl der "Fehldarstellungen" zum 2. Weltkrieg ist beträchtlich.

Ein Entwurf wird probeweise mit allen vorhandenen und projektierten Antrieben durchgerechnet, die Formulierung "geplant" sollte sich immer auf die Vorbereitung der Produktion beziehen. Einige Jumo 012 wurden erst nach Kriegsende für die UdSSR ge-

baut, für die ursprüngliche 287-Produktion waren sie nicht vorgesehen. Ein Heckstand mit übereinanderliegenden MG's ist mir nur durch ein Windkanalmodell bekannt, für die Serie wurde er nicht eingeplant.

3. Alle Autoren der Welt könnten mehr schreiben, als nachher gedruckt zum Thema vorliegt. So auch hier: eine aerodynamische Betrachtung des vorwärtsgepfeilten Flügel entfiel leider aus Platzgründen. Die Beobachtung, daß der Luftwiderstand bei bestimmter TL-Anordnung (heutige Flächenregel) geringer war, führte am 21.3.44 zum Patent von Hertel/Frenzel/Hempe. Mit der Einführung des Strahlantriebes hatte die 287 dagegen wenig zu tun. Die 287 VI hatte Probleme beim Rollen am Boden – einen Lösungsvorschlag (Lenkung von Hand) als modellbauer-historistisch hinzustellen halte ich für eine unpassende Form der Auseinandersetzung.

Beim Lesen meines (gekürzten) Textes mußte der Eindruck entstehen, Multhopp hätte bei Junkers gearbeitet. Dies stimmt nicht, wie Herr Schick richtig bemerkt hat. Die Versuche wurden an der DVL-Adlershof (für Junkers) von Multhopp (Focke-Wulf) durchgeführt. Forschungen wurden unabhängig von Werkzugehörigkeit auch der Konkurrenz mitgeteilt. Der Junkersbericht "Messungen am Modell Ju 287" ging so z.B. an alle bedeutenden deutschen Flugzeugfirmen.

Uwe W. Jack

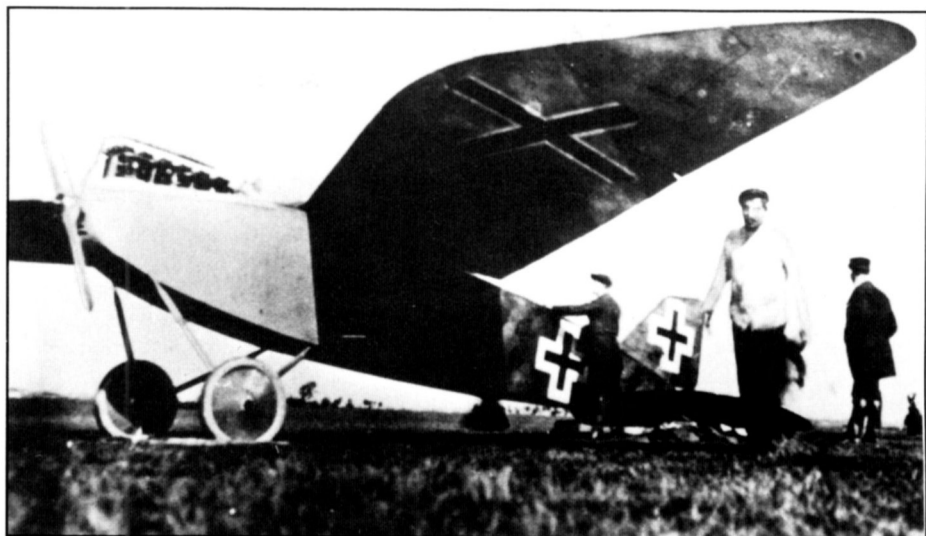
Die Bayrische Flugzeug- Werke AG München

Heinz J. Nowarra

Die "Bayrische Flugzeug-Werke AG" München, Neue Lerchenfeldstr. 76, wurde am 20. Februar 1916, also mitten im Ersten Weltkrieg gegründet. Sie wurde nach der Liquidation der "Otto-Werke", München-Oberwiesenfeld, von der "Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg" (MAN), der "Bank für Handel und Industrie", München und dem Dipl. Ing. Hermann Bachstein gegründet. Als leitende Ingenieure fungierten Dipl. Ing Peter Eberwein (als Technischer Direktor) und die Herren Dr. Rippel, Dipl. Ing. Gaule und Obergeringenieur Scheuermann. Bis Ende 1917 war Richard Weyl Chefpilot der Firma, bis Kriegsende dann P. Neumaier. Man begann mit einer Belegschaft von 350 Mann.

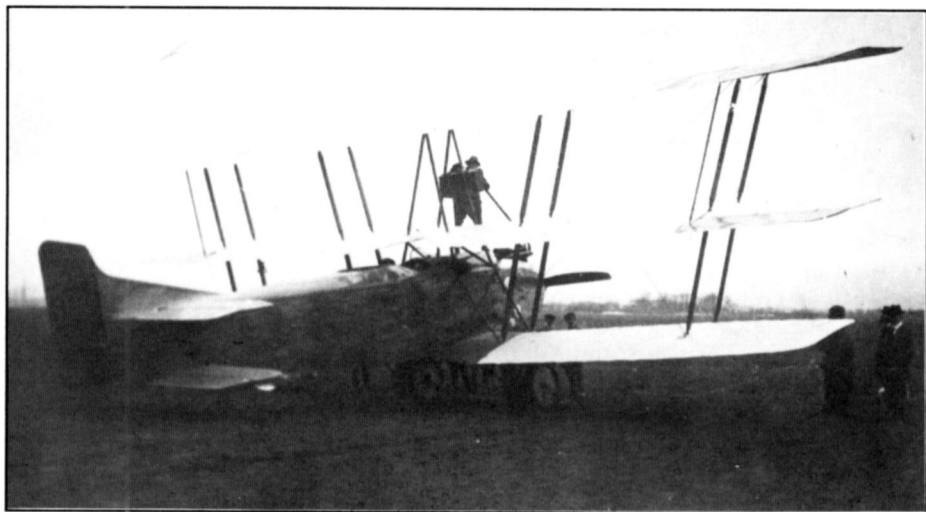
Tätsächlich bestand die Firma aus zwei Werken, dem ehemaligen Otto-Werk und dem "Flugwerk Deutschland". Beide lagen in der Nähe von München-Milbertshofen. Von der "Inspection der Fliegertruppen" wurde auf Erhöhung der Lieferkapazität gedrängt, was dazu führte, daß im März 1918 bereits 2000 Mann bei den BFW beschäftigt waren. Man führte Neubauten von Lizenztypen wie Albatros C-Typen durch und arbeitete daneben an Flugzeugreparaturen. Bis Ende 1917 wurden bereits 1400 neue Flugzeuge gebaut, 346 repariert und außerdem Flugzeugersatzteile produziert. 1918 wurden noch 389 Flugzeuge gebaut. Es ist klar, daß die Ingenieure der Firma versuchten, auch eigene Entwürfe in die Pro-





duktion einzubringen. Dies geschah aber erst im Jahre 1918. Es handelt sich hierbei um einen Jagdeinsitzer E I [Foto oben] mit 160 PS-Mercedes-Motor, ein leichtes Schlachtflugzeug, welches in den Versionen BFW CL I, CL II und CL III [Foto der CL III Seite 6] hergestellt wurde. Letztere Maschinen waren ebenfalls mit einem

160 PS-Mercedes-Motor ausgerüstet. Besonders bemerkenswert ist aber ein zweistieliger Dreidecker mit 260 PS Benz-Motor, welcher zweisitzig unter der Bezeichnung DR.N I [Foto unten] geflogen werden sollte. Technische Daten der Maschine waren leider nicht mehr zu ermitteln. Ein Serienbau erfolgte nicht.

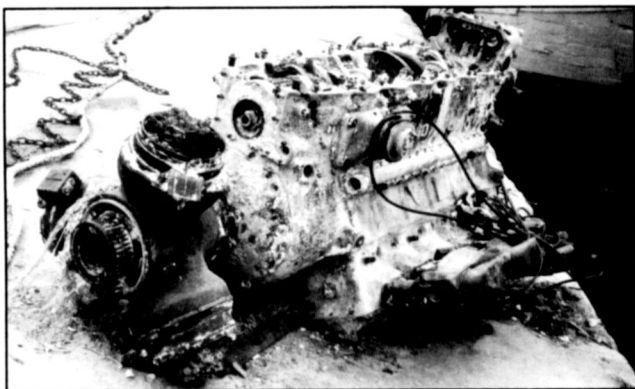


FLUGGESCHICHTE AKTUELL



Motorenfund vor Sousse / Tunesien

Von unserem Leser Paul Herrnberger erhielten wir zwei Fotos eines Jumo 211 F-1, den tunesische Fischer in ihrem Netz hatten. Die Motorennummer MKZ211F-1/607KUJ596 ist noch gut zu erkennen. Mit großer Wahrscheinlichkeit stammt der Motor von einer He 111 H-6,



obwohl dieser Motorentyp auch noch in die Ju 88 C-4 eingebaut wurde. Die Aufhängepunkte für die Motorenträger liegen an den jeweiligen Enden des Motors. Dies war charakteristisch für die Heinkel He 111 H-6. Zu erkennen sind auch die Reste der hölzernen Propellerblätter. Die Fischer berichteten, daß der Meeresgrund vor der tunesischen Küste mit den Trümmern abgestürzter Flugzeuge geradezu übersät sei. 1942/43 stürzten Hunderte von Flugzeugen ins Meer, darunter waren sicherlich auch viele He 111 H-6; ein zu dieser Zeit sehr ver-

breiteter Bombertyp. Maschinen dieses Typs wurden hauptsächlich von der I. und II. Gruppe des Kampfgeschwaders 26 eingesetzt. Herr Herrnberger versucht in Erfahrung zu bringen, ob sich das Fundstück noch in Sousse befindet. Dann müßte unseres Erachtens eine Möglichkeit gefunden werden, dieses Relikt – vielleicht in Deutschland – der Nachwelt zu erhalten. Wer Hinweise zu der Herstellerfirma des Motors oder gar zu der dazugehörigen Maschine geben kann, möge sich bitte an die Redaktion wenden.

Christian Kirsch

"Motorflugplatz Johannisthal"

Eine sehr sehenswerte Ausstellung über die Anfänge der Motorfliegerei wird im Heimatmuseum Berlin-Treptow gezeigt. Die Ausstellung behandelt die Geschichte des Flugplatzes Johannisthal von seiner Entstehung bis zum ersten Weltkrieg. Gezeigt werden Fotos, Flugmodelle, zeitgenössische Landkarten und Dokumente.

Die Ausstellung läuft vom 9. März bis zum 31. Mai 1991 im ehemaligen Rathaus Johannisthal, Sterndamm 102 in Berlin-Treptow: an den Wochenenden und an Feiertagen jeweils von 14.00 bis 18.00 Uhr. Der Eintritt ist frei.

Christian Kirsch

Grundsteinlegung geplant

Das Berliner "Museum für Verkehr und Technik" will noch in diesem Herbst den Grundstein für ein Gebäude legen, in dem dann die Luftfahrt und Schifffahrt den Besuchern präsentiert werden. Der Bau soll bis 1996 fertig sein, als Kosten werden 140 Millionen DM veranschlagt. Dem Museum werden dann etwa 10000 m² mehr Ausstellungsfläche zur Verfügung stehen.

Uwe W. Jack

Eberswalde soll Museum werden

Auf dem Flugplatz Eberswalde, der jetzt noch von den sowjetischen Streitkräften genutzt wird, soll eine luftfahrtgeschichtliche Sammlung entstehen. Eine Interessengemeinschaft ist schon gegründet worden. Hauptsächlich soll in Eberswalde die Geschichte der sowjetischen Luftstreitkräfte in Deutschland und der Fliegertruppe der NVA bewahrt werden.

Uwe W. Jack

Lilienthalehrung in Berlin-Steglitz

Ein neues Buch über das Leben und Wirken Lilienthals erscheint demnächst, Autorin ist die Leiterin des Steglitzer Aus-

stellungsprojektes Frau Wegener. Am 19. August wird schließlich die Ausstellung am Rathaus eröffnet werden. Am Fliegeberg selbst, dem ersten künstlich angelegten Flugplatz der Welt, findet ein Fliegerfest statt. Dort werden sich dann Luftsportvereine den Besuchern vorstellen.

Uwe W. Jack

Lilienthal – Vorträge in Schönefeld

Die 13. Tagung des Fachverbandes Luftfahrt der "Kammer der Technik" stand unter dem Motto "100 Jahre völkerverbindender Menschenflug". Werner Schipps berichtete über den Menschen Lilienthal. Karl-Dieter Seifert sprach über dessen wissenschaftliche Arbeitsmethode. Dr. Günter Schmitt stellte die Verbindungen zu Ferdinand Ferber klar und warnte vor Tendenzen, alle wichtigen Erfindungen Deutschen zuzusprechen. Stephan Nitsch stellte seine Nachbauten von Lilienthals Flugzeugen vor. Dr. Gerhard Wissmann analysierte die Konstruktionen der Vorgänger, hauptsächlich auf das grundlegende Problem der Steuerung hin. Interessant war sein Hinweis, daß die meisten Lösungen für das technische Problem des Fliegens schon lange vorlagen, aber keinerlei Erfahrungen über das Steuern eines Flugapparates. Lilienthals eigentliche Leistung liegt, seiner Meinung nach, mehr auf der Entwicklung einer Methode, die das Fliegen selbst erlernbar machte! Schließlich referierte Dr. Egon Schesky über Flugsicherheit. Er berechnete, daß ein Fluggpionier in Johannisthal in den Jahren 1911/12 während des Fluges ein etwa 24000 mal höheres Sterberisiko einging, als ein nichtfliegender Zeitgenosse. Heutzutage liegt das Risiko in der Verkehrsfliegerei 3,3 mal höher als bei Nichtfliegern, aber weit niedriger als z.B. beim Auto- oder Eisenbahnfahren. Herrn Dr. Grenzdörfer, der den Tag souverän leitete, kann ich zu dieser Veranstaltung nur gratulieren.

Uwe W. Jack

SUCHE / BIETE

Wer kann durch Fotos belegen, daß Stammkennzeichen mehrfach verwendet wurden? Wer hat Fotos von Flugzeugen, deren Stammkennzeichen mit den Buchstaben A, E, I, O, U oder Y beginnen?

Rainer Haufschild, Wachstr. 5, 1000 Berlin 27

Kaufe WIKING – Flugzeugmodelle.
Ludwig Schraner, Nikolaus – Fey – Str. 40,
W 8700 Würzburg, Tel.: (0931) 65159

Neue Redaktions – Adresse !

Horst Thürling
Eichenauer Weg 50
1000 BERLIN 47

Suche Flugzeughandbücher Bf 109 G-1 und G-5; das Buch "Das Auge Dietls" von Konrad Knabe und von Karl Ries "Dora Kurfürst ..." Band 1, 2 und 4.

Claus Nattermann, Kolbergerstr. 26a,
W 7500 Karlsruhe 1

Suche Fotos, Flugbucheintragungen und andere Unterlagen zum Thema: Deutsche Luftwaffe in Dänemark 1940-45. Ferner suche ich das Buch von Heinz Kiehl "Kampfgeschwader > Legion Condor 53" aus dem Motorbuch Verlag.
Jörn Junker, Bakkegaardsvej 29 B,
DK-8240 Risskov

Suche dringend leihweise Flugbücher oder Kopien davon über die Schulung und den Einsatz sämtlicher fliegenden Verbände der Luftwaffe bis 1945.

Ulf Balke, Postfach 146, Belchenstr. 23,
W 7800 Freiburg, Tel.: (0761) 48 40 84

Suche alle Unterlagen über die Wiener-Neustädter-Flugzeugwerke, außerdem Fotos von österreichischen Militär- und Zivillflugzeugen der Zeit von November 1918 bis März/April 1938.

Rupert Reisinger, Maillygasse 2/5/4/20,
A-1100 Wien, Österreich

Kostenlose Kleinanzeigen

können alle *AVIATIK*-Leser in der SUCHE/BIETE-Rubrik platzieren.

Nur nichtgewerbliche Anzeigen werden angenommen, eine Verpflichtung zum Abdruck besteht nicht. Für den Inhalt übernehmen wir keine Garantie.

Modellbauer aus der CSFR besorgt Interessierten Plastikmodelle (Flugzeuge, Autos) aus Polen, der CSFR und der Sowjetunion gegen Bezahlung in DM.

Miroslav Kovar, Slovenska 2648,
415 01 Teplice, CFSR

Ich suche Kontakt zu Personen, die von Erlebnissen mit Zeppelin-Luftschiffen – speziell LZ 129 "Hindenburg" und der Deutschen Luftschiff-Reederei berichten können.

Dietmar Koch, Solinger Str. 186,
W 4018 Langenfeld

Suche Hinweise und Unterlagen aller Art über Kurt Welter und die 10./NJG 11 für ein Buchprojekt. Auch im Tausch.

Walter Schick, Pfrontener Str. 36,
W 8900 Augsburg

Suche Angaben über die Kennfarben der Staffeln innerhalb der Gruppen der Jagdverbände. Unklar sind die Farben Grün, -Grau, -Blau und Braun in den Verlustlisten 1944-1945.

Dipl.Ing. Franz Zimmermann, Am Blockhaus 26,
W 5100 Aachen

Verkaufe HOBBY-Magazin der Technik (zahlreiche Beiträge Luftfahrt): 1953 (5-12), 1954 (1-12 kpl.), 1955 (1-12 kpl.), 1956 (1-12 kpl.), 1957 (1-6), 1958 (1-12 ohne 7), 1960 (1-12 kpl.), 1963 (1-25 kpl.), 1964 (1-26 kpl.), 1965 (1-26 kpl.) und 1967 (7-12). Alle in original Einhängelordern. Zus. DM 100.-. Versand erfolgt unfrei.

Werner Groth, Rotkäppchenweg 14,
W 6234 Hattersheim / M. 3



Niko Fast
"Das Jagdgeschwader 52"
Band I–IV
Bensberger Buch Verlag 1990
je Band DM 20. – bis 35. –

FÜR SIE GELESEN

Vier Bände über die Geschichte des Jagdgeschwaders 52 sind erschienen; ein fünfter Band mit Ergänzungen ist in Arbeit. Niko Fast vertreibt die Buchreihe im Eigenverlag. Er hat sich daran gemacht Zeitzeugen zu befragen und hat daraus eine sehr interessante Geschichte geschrieben. Die Bände I bis III enthalten Erlebnisberichte, Anekdoten sowie Auszüge aus Tagesbefehlen und Dokumenten. In Band IV findet sich eine Maschinen- und Personalverlustliste sowie am Ende auch Ergänzungen zu den vorangegangenen Bänden. Es sind zahlreiche Fotos abgedruckt, die sich teilweise wiederholen und nur sehr spärlich mit Bildunterschriften versehen sind. Für den Modellbauer finden sich nur sehr wenige Maschinen, die zum Nachbau anregen. Die Bücher sind einfach hergestellt worden und daher preiswert. Leider leidet die Fotoqualität unter dieser billigen Ausführung. Trotzdem sind die Bände lesenswert und sehr zu empfehlen.

Christian Kirsch



Dr. Günter Schmitt
"Luftschiffe über Biesdorf"
Heimatismuseum Marzahn 1990
53 Seiten 38 Abb. DM 3,50

FÜR SIE GELESEN

Dieses Heft beschäftigt sich ausschließlich mit der fliegerischen Vergangenheit der Gemeinde Biesdorf, die zu dieser Zeit noch vor den Toren Berlins lag. Es wird auch kurz die Entwicklungsgeschichte der deutschen Luftschiffe erläutert, um dann auf die Entwicklung und den Erstflug des in Biesdorf gebauten Siemens-Schuckert-Luftschiffes einzugehen. Ein sehr interessantes Kapitel bezieht sich auf die drehbare Luftschiffhalle. Es handelt sich um die erste drehbare Halle in Deutschland; sie war bis zum Ende des Ersten Weltkrieges in Betrieb. Leider gibt es aus dieser Zeit nicht mehr viele Fotos, doch die im Heft abgedruckten reichen völlig aus, um den Text zu ergänzen. Es ist zu hoffen, daß durch dieses gelungene Heft andere Berliner Heimatismuseen ermutigt werden, die fliegerische Geschichte ihres Bezirkes zu veröffentlichen. Zu beziehen ist das Heft über:
 Heimatismuseum Marzahn
 Charlottenstraße 2
 1140 Berlin

Christian Kirsch



John J. Vasco
"Bombsights over England"
JAC Publications 1990
104 Seiten 146 Fotos £ 17,95

FÜR SIE GELESEN

Den Mut, den der Autor aufbrachte, als er sich an ein so eng umrissenes Thema wie die Erprobungsgruppe 210 machte, kann ich nur bewundern. Dieser kleine Verband flog zwischen Juli 1940 und April 1941 Jabo-Angriffe auf England. Ausgerüstet mit Bf 110 wurden Punktziele mit Bomben bekämpft. Einige Bf 110 wurden auch mit 3 cm-Kanonen in einer besonderen Verkleidung unter dem Rumpf ausgerüstet. Die Verluste dieser Gruppe waren hoch, der weitere Verlauf des Krieges ließ den kleinen Haufen der 210'er weiter schmelzen. Es ist daher nur als phänomenal zu bezeichnen, was John J. Vasco an Bildmaterial und Begebenheiten zusammengetragen hat. Ein ehemaliger 210'er hat mir die Genauigkeit mit welcher der Autor vorgegangen ist geschildert. Auszüge aus den Flugbüchern zweier Piloten sind abgebildet, ebenso ein Abschußbericht der Gruppe. Eine Verlustliste und ein Kapitel über Seilbomben (!) runden das Buch ab.

Uwe W. Jack

Die Erlebnisse eines Seefliegers

Herbert Meyer

Dieser Bericht dokumentiert den Werdegang und späteren Kriegseinsatz des Seefliegers Max Benner. Die Abhandlung erhebt allerdings keinen Anspruch auf Vollständigkeit, denn der Bericht basiert auf einem Gedächtnisprotokoll. Darum können auch in der Handlungsreihenfolge Unstimmigkeiten auftreten, weil leider das Flugbuch nicht mehr existiert.

In Schleswig, an der Schlei gelegen, begann als Auftakt am 1. April 1937 die Rekrutenausbildung für den angehenden Flieger. Nachdem der militärische Schliff auch dem Rekruten Benner beigebracht worden war, kam er im Oktober 1937 zur Ausbildung zum Flugzeug- und Waffenwart nach Jüterbog bei Berlin. Doch auch dies war nur ein Zwischenspiel, denn der Weg führte am 1. April 1938 weiter zur Fliegerschule Parow unweit von Stralsund. Hier gewann er als Waffenwart den richtigen Einblick in die Materie, die er später beherrschen mußte.

Aber als reisefreudiger Luftwaffensoldat durfte er sich bald wieder in Marsch setzen, diesmal in Richtung Rendsburg. Hier bei der Stadt am Nord-Ostsee-Kanal absolvierte er den Unteroffizierslehrgang. Jetzt konnte sich Max Benner auch zur Flugzeugführerausbildung melden, die erforderliche Tauglichkeitsprüfung wurde in Eppendorf/Hamburg durchgeführt.

Im Jahre 1939 kam die Beförderung zum Unteroffizier. Nunmehr waren die Weichen gestellt und es kam die Kommandierung zur Flugzeugführerausbildung nach der pommerschen Stadt Stettin an der Oder. Hier bei der Stadt mit dem großen Ostseehafen wurde der frischgebackene Unteroffizier auf folgenden Flugzeugen geschult: Focke-Wulf Fw 44 "Stieglitz" für den A 2 Land-Schein und auf dem 240 PS starken Arado Ar 66 Doppeldecker, der Junkers W 34 und dem Focke-Wulf Fw 56 "Stößer" für den B 2 Land-Schein.

Schon im Oktober 1939 begab sich Unteroffizier Benner wieder auf Wanderschaft, diesmal zur Flugzeugführerschule/See nach Warnemünde an der Ostsee. Hier begann die weitere Ausbildung für den C 2-Schein Land/See auf folgenden Maschinen: Dornier Do Wal mit 2x700 PS, der Blohm & Voss BV 138 und dem Heinkel He 51-See Doppeldecker mit 750 PS. Zusätzlich wurde auch der Katapultstart geübt; dafür nahm man die Heinkel He 60 mit dem 660 PS-Motor.

Die umfassende Schulung ging weiter und als nächstes war im Jahre 1940 ein Blindfluglehrgang mit der Landausführung der Junkers Ju 52 bei Stargard in Pommern angesetzt. Nach diesem Aufenthalt kam die Abkommandierung zum Fluglehrer-Lehrgang nach Pütznitz, der vierzehn Tage

RECHTS : Kurze Pause im Ausbildungsbetrieb. Drei Focke-Wulf Fw 44 WL-EJVE, WL-EAMU und WL-EPUN der Flugzeugführerschule in Stettin.

(Alle Abbildungen stammen aus der Sammlung Benner)

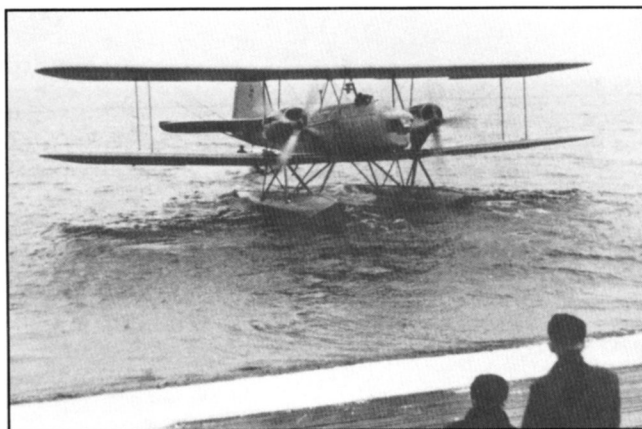


dauerte. Wieder einmal in Parow bei Stralsung gelandet, absolvierte Unteroffizier Benner eine Waffenausbildung mit der Heinkel He 60. Die Ostseeluft blieb ihm auch weiterhin erhalten, als im Frühjahr 1941 eine ziemlich rasche Versetzung zur Luftnachrichtenschule/See in Dievenow, im Bereich der Pommerschen Bucht, erfolgte. Hier wurde die Funkerausbildung auf der Dornier Do 18, der Blohm & Voss BV 138 und anderen Flugzeugen durchgeführt.

Als Pilot sollte Uffz. Benner schon bald sein erworbenes Können unter Beweis stellen müssen. Bei einem Erprobungsflug mit der dreimotorigen BV 138 kam es zu einem gefährlichen Zwischenfall. Alle Startvorbereitungen wurden getroffen und die Maschine hob vorschriftsmäßig vom Wasser ab. In etwa 50 Metern Höhe, die BV 138 war noch im Steigflug, hatte ein Begleiter aus Versehen die Trimmerklappen betätigt. Die Luftströmung an den Tragflächen riß folglich ab und der 3x700 PS starke Vogel sackte durch. Erst im letzten Augenblick konnte das Flugboot abgefangen werden. Außer dieser Situation, die haarscharf an einem Unglück vorbeiführte, gab es auch Erlebnisse anderer Art, wie die nächste Begebenheit zeigt. Diesmal bekam Pilot Benner den Auftrag,

einen medizinischen Testflug durchzuführen. Drei Funkschüler, begleitet von einem Arzt, sollten Tabletten gegen die See- bzw. Flugkrankheit ausprobieren. Es sollten Erfahrungswerte gesammelt werden. Mit der schon vertrauten BV 138 ging es dann auf die Teststrecke. Von Dievenow auf der Insel Wollin nahm das Flugboot Kurs auf Rügen, denn dort gab es an der Küste gute Aufwinde. Über der Stubbenkammer wurden alle möglichen Flugfiguren durchflogen, um den Testpersonen das Gefühl einer Achterbahnfahrt zu vermitteln. Dann kehrte die Besatzung nach vollbrachter Tat wieder nach Dievenow zurück. Dort wurden die durchgebeutelten Funkschüler schon voller Spannung erwartet, doch wider Erwarten ging es ihnen eigentlich ganz gut; die Tabletten hatten wohl gewirkt. Nur der begleitende Arzt kletterte reichlich benommen aus der Maschine.

1942 erfolgte die Versetzung zur Luftwaffenergänzungsgruppe/See nach Kamp, unweit von Treptow an der Rega und im Umkreis von Kolberg in Pommern. Hier bekam Uffz. Benner einen neuen Beobachter, Leutnant von Meenen, zugeteilt. Hier sollte Pilot Benner auch auf jenes Seeflugzeug stoßen, welches ihm als treues Arbeitspferd, fast bis zum Kriegs-



LINKS : Eine Heinkel He 59 beim Anlanden.

RECHTS : Startklarmachen der Heinkel He 60 auf dem Katapult. Beachtenswert ist die dunkle Bemalung des Motors und das "weiße X" unter den Tragflächen-spitzen.

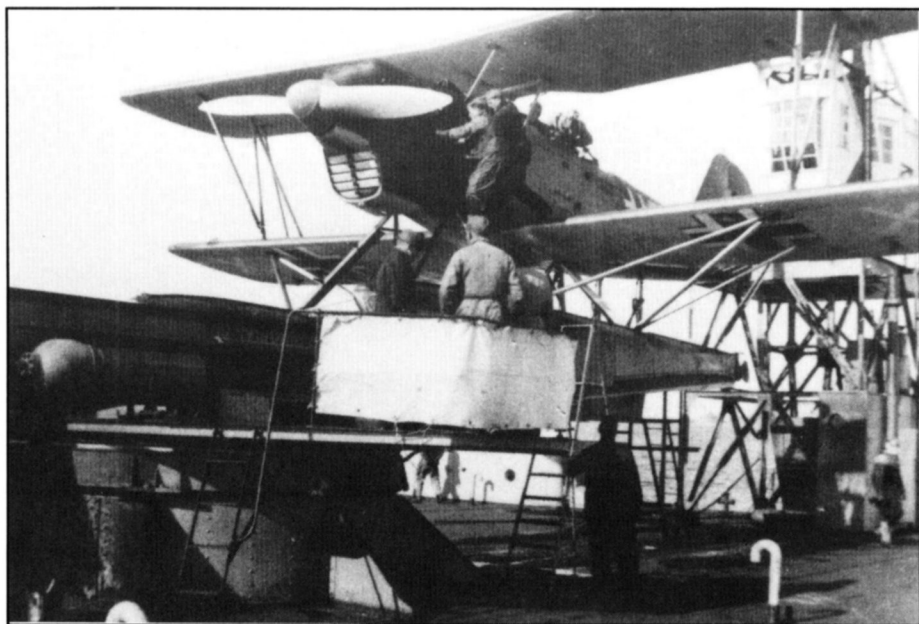
de, ein zuverlässiger fliegender Untersatz war. Es war die Arado Ar 196 – das mit über 400 Stück meistgebaute Seeflugzeug der Luftwaffe.

Auf dieser Ar 196 also machte Max Benner seine Ausbildung und damit auch seine Vielseitigkeit bewiesen wurde, flog er auch gleich Nachteinsätze damit. Als er die Maschine beherrschte, brauchte er auch nicht mehr lange auf den Marschbefehl zu warten. Jetzt wurde es ernst. Im September 1943 ging es zum Kriegseinsatz zur Staffel nach Orbetello an der toskanischen Küste in Italien. Max Benner, inzwischen Feldwebel, wurde der 2. Staffel/Bordfliegergruppe 196 zugeteilt. Es wurden hauptsächlich Einsätze zur Sicherung eigener Schiffe geflogen. Die Flüge verliefen für Pilot Benner anfangs alle recht gut und die Ar 196 kehrte immer wohlbehalten zum Einsatzort zurück.

Im September 1943 erhielt Max Benner den Auftrag, für die Staffel eine Junkers Ju 52 abzuholen, da er ja auch gelernt hatte, mit der "Tante Ju" zu fliegen. Nördlich von Rom gab es einige Binnenseen, an einem davon lagen mehrere Schwimmer-Ju's an Bojen vertäut. Leider wurde nichts aus der Abholaktion. Partisanen hatten sich nachts an die Maschinen herange-

schlichen und sämtliche elektrischen Leitungen der Maschinen gekappt. Keine Ju 52 wurde verschont; selbst die Flugzeuge, die noch weit hinter den Ju 52 lagen, wurden an den elektrischen Kabeln beschädigt. Somit gab es nun keinen Transporter für die Bordfliegerstaffel und unverrichteter Dinge kehrte Feldwebel Benner zurück.

Auch ansonsten gab es etliche Schwierigkeiten. Sie zeichneten sich ab, als in Italien der Badoglio-Putsch stattfand. Mussolini hatte man gestürzt und Marshall Badoglio schloß am 3. September 1943 mit den Alliierten einen Waffenstillstandsvertrag ab. Italien war jetzt politisch in zwei Lager gespalten, in mussolinitreue Verbände und "Putschisten"-Verbände. In dieser heiklen Situation sollte die Ar 196-Staffel aus Orbetello abgezogen werden. Die Italiener versuchten massiv den Start der Maschinen zu verhindern. Durch das konsequente und bestimmte Auftreten eines deutschen Offiziers (es war der Oberleutnant Borchers) gelang der Start aller Flugzeuge zum Überführungsflug. Der neue Bestimmungsort der Staffel führte nach Berre unweit von Marseille in Frankreich. Lange blieb man allerdings nicht am Golf von Lyon; man machte in



Berre nur eine kurze Zwischenstation. Bald kam wieder der Verlegungsbefehl zurück nach Italien, diesmal nach La Spezia, bekannt durch seinen Kriegshafen. Für die Bordflieger war der Flugbetrieb hier problemlos, denn La Spezia verfügte über eine Ablaufbahn und einen Kran für die neuen Einsätze. Von hier aus reichte der Einsatzradius nun bis Korsika und Sardinien. Staffelkapitän war der schon erwähnte Oberleutnant Borchers.

In jenen Tagen bekam die Staffel den Auftrag, von La Spezia aus den Rettungsflug von drei Dornier Do 24 zu sichern. Im Umfeld zwischen Korsika und dem italienischen Festland waren Schiffbrüchige gemeldet worden; ihnen galt die Rettungsaktion. Tatsächlich wurden später die Unglücklichen auf dem Wasser entdeckt und die Do 24 setzten zur Landung an. Unterdessen kreisten die Arados ständig als Luftsicherung um die gelandeten drei Flugboote. Nachdem Feldwebel Benner mit seinem jetzigen Beobachter, Leutnant

Grün, mehrmals die wassernden Do 24 überflogen hatte, sichtete er plötzlich voraus fünf im Wasser schwimmende Landser. Von der Arado wurde als erste Hilfsmaßnahme ein Einmannschlauchboot abgeworfen. Da der Seegang verhältnismäßig ruhig war, setzten drei Arados ganz in der Nähe der Schiffbrüchigen zur Landung an. Zwei Seeflugzeuge übernahmen jeweils zwei Landser, die dritte Maschine lud den fünften an Bord. Der Rückflug gelang ohne jegliche Feindberührung und alle Beteiligten erreichten sicher den Ausgangspunkt der Rettungsaktion.

Nach dem September wurde Hptm. Randerat Staffelkapitän. Zu jenem Zeitpunkt hatte die 2.Staffel/Bordfliegergruppe 196 unter den Angehörigen auch zwei "Ostmärker"(Österreicher). Der eine kam aus Linz, war Flugzeugführer im Range eines Unteroffiziers und hieß Schafferhans und ein anderer Flugzeugführer, ebenfalls Unteroffizier, hieß Sepp Raab. Etwa zu dieser Zeit wurde der Staffel gemeldet,



LINKS : Zwei Fotos der Junkers W 34–See mit dem Zivilkennzeichen D–OJOH "Castor". Die Verwendung des Rufnamens könnte auf einen vorherigen Einsatz bei der Lufthansa hindeuten. Der Zivilmaschine wurden für den Schuleinsatz ohne viel Federlesen Balkenkreuze mitten auf die Kennung verpaßt.

daß sich britische U–Boote im Raum von Korsika befanden. Hierfür wurde ein Aufklärungs– und Angriffsflug angesetzt. Vier Arado Ar 196, darunter Benners Maschine, sollten den Auftrag ausführen. Um etwa 17.30 Uhr wurden die Seeflugzeuge auf den Weg geschickt. Eine nach der anderen Maschine erhob sich aus dem Wasser, nur Benners Mühle wollte ausgerechnet jetzt nicht anspringen. Erst als die anderen schon im Abflug begriffen sind, sprang auch der BMW–Motor von Benners fliegendem Untersatz an. Etwas verspätet startete auch die vierte Ar 196 und eilte den vorausfliegenden drei Kameraden nach. Im ungefähren Zielraum tauch-

ten plötzlich etwa zehn britische Spitfires auf und hielten genau Kurs auf die drei vorderen Arados. Die Engländer kamen aus Richtung Sardinien und stammten von der Basis bei Ajaccio auf Korsika. Als Pilot Benner mit seiner Maschine auch im Zielraum eintraf, konnte er vorsich schon die Kurbelei beobachten, die zwischen den Briten und seinen Kameraden stattfand. Die Spitfires gingen sofort zur Attacke über und für die vier Arados bestanden wenig Chancen zu entkommen.

Eine Arado wurde an den Schwimmern getroffen, die sofort brannten. Der Besatzung, Pilot Schafferhans und Beobachter Leutnant Lautenschläger, gelang jedoch

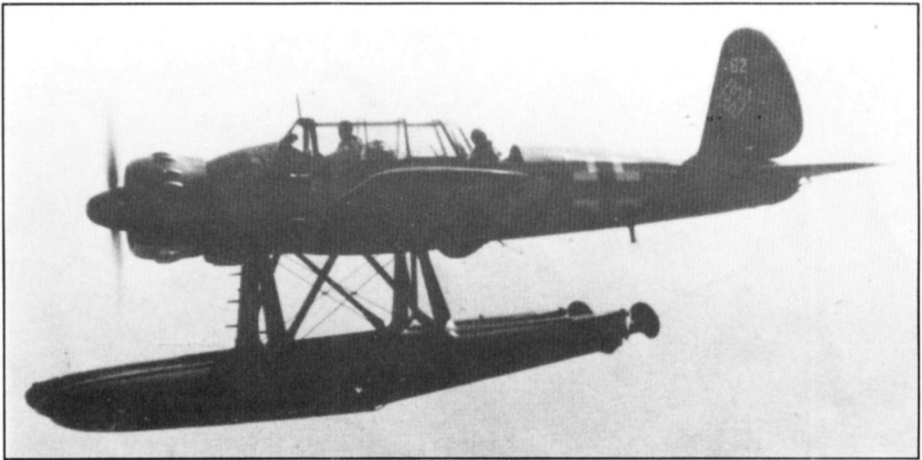
RECHTS: Mit einer Platte verschlossen ist der Bugstand dieser Dornier Do 18, die zur Funker-ausbildung eingesetzt wurde. Die Aufnahme entstand Anfang 1941 in Dievenow an der Luft-nachrichtenschule/See. Der Kennbuchstabe, gerade noch unter der Steuerbordtragfläche zu erkennen ist ein B, P oder R.



noch die Landung auf dem Wasser. Die zweite Ar 196 unter Pilot Elke und Beobachter Leutnant Schmidt wurde von hinten angegriffen und erhielt zahlreiche Treffer. Dabei drehte die Maschine eine halbe Rolle und schmierte ab. Die dritte Arado verlor Pilot Benner aus den Augen und er sah nun auch schon sein letztes Stündlein gekommen. Plötzlich jedoch drehten die Spitfires ab und setzten ihre Angriffe nicht fort. Den Grund hierfür konnte die Besatzung Benner/Grün deutlich erkennen: ein weiter entfernt fliegender Pulk von Junkers Ju 52-Transportern war die lohnendere Beute für die britischen Maschinen. Im Tiefsflug ging Pilot Benner auf Heimatkurs, unbehelligt von den Spitfires, mit Höchstgeschwindigkeit wurde der Einsatzhafen von La Spezia wieder erreicht. Dort stellte man fest, daß die Bomben immer noch unter den Tragflächen hingen. In der Aufregung hatte sie die Besatzung völlig vergessen. Etwa eine halbe Stunde später kehrte die Arado von Pilot Sichermann zurück, die während des Gefechts aus den Augen verloren wurde. Die Arado, die an

den Schwimmern in Brand geraten war, wurde später von einem deutschen Marineprem gerettet. Die Besatzung Schaffers/Lautenschläger kehrte drei Tage später zurück. Die Besatzung Elke/Schmidt gilt seitdem als vermißt. Von La Spezia wurde die Staffel in der zweiten Hälfte 1944 nach Venedig verlegt. Außerdem bekamen die Besatzungen einen neuen Staffelführer, Hauptmann Randerat, zugeeilt. Auch hier in Venedig ging der Flugbetrieb ungestört von Feindfliegern weiter.

Auf einem der Flüge kam es zu einem "Beschuß" besonderer Art, der allerdings Schaden verursachte. Bei einem Rückflug nach Venedig überflog Pilot Benner die Lagunen und geriet geradewegs in einen aufzufliegenden Schwarm von Wildenten. Zwar zerstückelte der Propeller vorher die Tiere, aber die Aufprallwucht reichte aus, um ein Loch ins Kanzelglas zu schlagen. Die herumfliegenden Glassplitter verletzten Benner leicht, doch konnte der Heimflug sicher beendet werden. Währenddessen hatte der Beobachter Grün

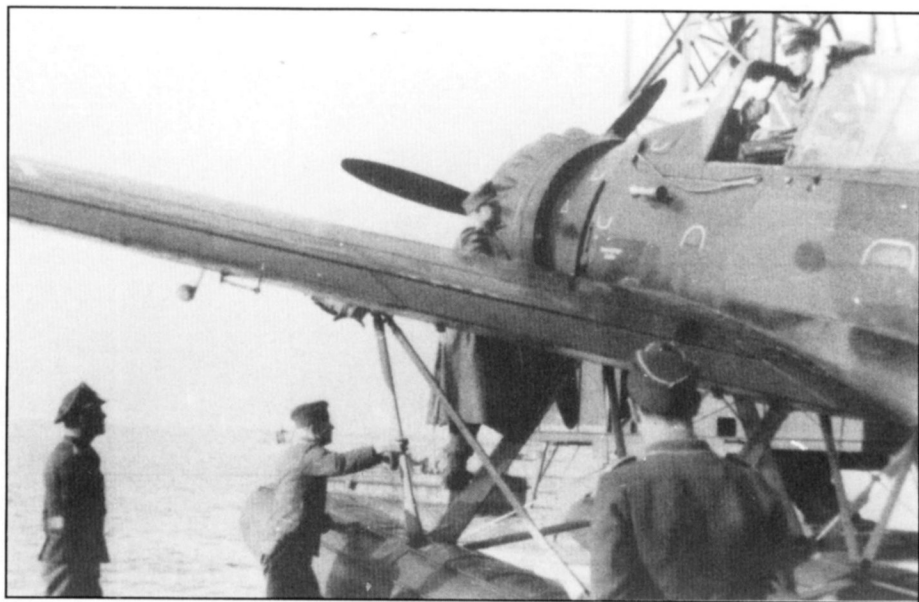


buchstäblich alle Hände voll zu tun, die Wildententeile wieder aus der Kanzel hinauszubefördern.

Später dann unternahm Pilot Benner zusammen mit dem Staffelfkapitän Randerat einen Erkundungsflug mit einem Fieseler Storch, um einen neuen Seefliegerhorst ausfindig zu machen. Benner unternahm noch einen zweiten Flug mit der Ar 196 auf der Suche nach dem neuen Einsatzhafen in Richtung Monfalcone – Triest – Pola (heute Pula). Die Entscheidung für die neue Basis fiel auf Pola. Von hier aus unternahm die Staffel dann Sicherungsflüge entlang den dalmatinischen Inseln Veglia (heute Krk), Cherso (Cres), Lussino (Losinj) und Lussino Piccolo (Mali Losinj). An einem jener Tage flog Benner mit anderen Staffelfkameraden einen Angriff auf eine jugoslawische Partisanenfunkstelle, die auf der Bergspitze einer Insel eingerichtet war. Durch die Bordwaffen der Arados wurde die Anlage zerstört. Bei dem am nächsten Tage erfolgten Einsatz konnte festgestellt werden, daß deutsche Soldaten die gegnerische Stellung besetzt hatten und auf der Bergspitze die Reichskriegsflagge gehißt war.

Gefährlicher war dagegen ein Einsatz, der zum Schutze eines eigenen Schiffes ge-

flogen wurde. Laut Einsatzbefehl sollte ein Frachter unter deutscher Flagge von Arado 196 gesichert werden. Feldwebel Benner führte seine Maschine direkt an das angegebene Zielobjekt heran und umkreiste es. Wie üblich, sollte vom Flugzeug die Erkennungsmunition für den Dampfer geschossen werden; doch gerade jetzt konnte sie nicht gezündet werden, da die Patronen feucht geworden waren! Unten auf dem Schiff regte sich geschäftiges Treiben und nach einiger Zeit geriet Feldwebel Benners Seeflugzeug unter Beschuß. So schnell wie möglich drehte die Arado ab, erhielt aber in der rechten Tragfläche und dem rechten Schwimmer erhebliche Treffer. Der gutmütige Vogel schaffte trotzdem sicher den Heimflug und landete mit der unversehrten Besatzung. Bei einer späteren Vernehmung der Besatzung des deutschen Marinefrachters behauptete der Kapitän, er hätte deswegen geschossen, weil er schon öfters von Flugzeugen mit deutschen Kennzeichen angegriffen worden sei. Ganz auszuschließen ist eine solche Geschichte nicht, wie man von anderen Kriegsschauplätzen weiß. Noch 1944 lag das Außenkommando der Staffel in Pola, die Unterkünfte waren auf der Insel Brioni und der Hauptsitz der Bordflie-



ger befand sich nach-wie-vor in Venedig.

Was übrigens mit einer Ar 196 alles angestellt werden konnte, ohne daß die auseinandermontierte, zeigt das folgende Beispiel. Irgendwann traf in Pola eine Ladung mit Spezialbomben ein, genau ließ sich das Datum nicht mehr ermitteln, aber diese "Eier" sollten ausprobiert werden. Die Besatzung Benner/Grün hatte die ehrenwerte Aufgabe, sich so ein Ding unters Flugzeug zu hängen und damit einen Probewurf zu vollziehen. Als Ziel hatte man ein verlassenes Haus auf einer Insel ausersehen. Die Arado erhob sich mit der Bombe sicher aus dem Wasser und erreichte ohne Zwischenfall das Zielgebiet. In einer Höhe von 1000 Metern wurde das Haus im Sturzflug (!) mit der Bombe belegt. Nach Erfüllung des Auftrages begab sich Pilot Benner auf den Rückflug und konnte nicht ahnen, daß er noch einen heißen Empfang bekommen sollte. Die Platzflak war nicht von der Heimkehr der Maschine unterrichtet und so erhielt die Arado beim

OBEN : Die Ar 196 kurz vor dem zu Wasser lassen. Beachtenswert ist das Revi am Gerätebrett.

LINKE SEITE : Die T3+AM im Flug. Der Buchstabe A ist in Schwarz unter der Tragflächenspitze angebracht. Interessant ist die "weiße 62" am Leitwerk.

Einflug auf den Liegeplatz Beschuß durch die eigene Flak. Wie durch ein Wunder geschah nichts ernstes und die Maschine landete glatt. Wiederum hatte die Besatzung das Glück auf ihrer Seite.

Etwa im Juli 1944 verlegte die Staffel von ihrem bisherigen Standort Pola, der übrigens keine Ablauffbahn hatte sondern nur mit einem Kran ausgerüstet war, nach Venedig. Die Tage waren von nun an gezählt, da die gesamte Staffel dort das Feld räumen mußte. Im Herbst 1944 kam dann die endgültige Entscheidung Italien zu verlassen und die 2. Staffel/Bordfliegergruppe 196 nach Aalborg in Dänemark zu überführen. Der Rückflug, den Feldwebel Benner antrat, führte von Venedig aus di-



LINKS : Leider ist das Originalfoto in schlechtem Zustand, trotzdem zeigt es die Kennung T3+AM besser als auf dem vorgehenden Flugbild. Die Verbandskennung T3 ist nur klein aufgemalt.

rekt nach Friedrichshafen am Bodensee, wo die Arado 196 aufgetankt wurde. Von dort aus ging es nach Wiesbaden und weiter nach Brandenburg an der Havel. Diese gesamte Strecke wurde am Tage geflogen, vorsichtshalber im Tiefflug und es kam dabei glücklicherweise zu keiner Feindberührung. Vorerst konnte jedoch Pilot Benner nicht weiterfliegen, da die Arado 196 einen neuen Motor brauchte. Der Einbau dauerte einige Tage, ehe der Überführungsflug nach Dänemark weitergeführt werden konnte. In Aalborg bekam Pilot Benner dann einen neuen Beobachter namens von Kuschitski zugeteilt.

Im September 1944 gab es erst einmal eine Pause für die Staffel; Einsätze wurden keine geflogen. Ursprünglich sollten vier Arados zum Altafjord in Norwegen fliegen, um dort die Sicherung des Schlachtschiffes "Tirpitz" zu übernehmen. Der Feind hatte allerdings schneller gehandelt und brachte durch gezielte Angriffe das Schiff zum Kentern. Durch die Versenkung der "Tirpitz" im Fjord bei Tromsø entfiel also dieser Einsatz.

Im Jahre 1945 führte die Staffel mit den Arados zusammen mit einer Stafel Bf 109 Luftkampfübungen durch. Aber leider stürzte dabei eine Bf 109 ab. Es erfolgten dann von Aalborg keine Einsätze mehr.

Die Bordfliegerstaffel verlegte von Dänemark in die Heimat nach Bug auf Rügen. Und hiermit schloß sich der Kreis der Fliegerlaufbahn von Feldwebel Max Benner, die ja ihren Ausgang von den hiesigen Küsten nahm. Von Nest, direkt nördlich bei Köslin und Kamp, unternahm Pilot Benner Überführungsflüge mit Arados. Die Maschinen wurden nach List auf Sylt und Westerland verbracht. Er absolvierte hierfür drei Hinflüge, den Rückweg allerdings mußte er mit der Reichsbahn antreten.

Der letzte Flugeinsatz erfolgte am 24. März 1945. Russische U-Boote waren im Hafen von Rügenwalde an der pommerschen Küste gesichtet worden, diese sollten angegriffen werden. Leider war für die Staffel nicht mehr genug Flugbenzin vorhanden, sodaß nur noch acht Arados betankt werden konnten. Sie aber sollten auf jeden Fall den Angriff gegen die Sowjets fliegen. Da dieses Unternehmen bei Tageslicht zu viele Risiken barg, sollte der Angriff in der Nacht geflogen werden. Der Start erfolgte dann in zwei Gruppen mit jeweils vier Maschinen. Pilot Feldwebel Benner flog mit seiner Ar 196 in der zweiten Gruppe, unter den Tragflächen zwei 50 kg-Bomben bewaffnet. Der Start verlief ohne Störungen und die Seeflugzeuge steuerten ohne Feindberührung ihr Ziel

RECHTS: Das nebenstehende Bild war ursprünglich ein farbiges Werksfoto. Die Spitzen der beiden Schwimmer sind rot bemalt, ebenso die Abdeckungen über den beiden Flächenwaffen. Das Hakenkreuz befindet sich wie bei den meisten Ar 196 auf dem Seitenruder.



an. Schon von weitem erkannten die Besatzungen die Stadt Rügenwalde und bemerkten den Feuerschein der von sowjetischen Truppen beschossenen Häuser. Auch im Hafen loderten Brände und die angreifenden Arados wurden von den Sowjets unter Beschuß genommen. Trotzdem warfen die Arados ihre Bombenlast ab und versuchten anschließend schnell wieder zu verschwinden. Ob es zu Treffern kam, konnte nicht genau beobachtet werden. Leider gingen zwei Maschinen verloren, weitere zwei Arados mußten wegen Spritmangels oder Treffern notlanden. Die restlichen vier Flugzeuge landeten unbeschadet auf ihrem Liegeplatz. Damit war der letzte fliegerische Einsatz beendet und Pilot Max Benner mußte sich von der seiner Ar 196 für immer trennen.

Für die 2. Staffel/Bordfliegergruppe 196 folgte danach die Auflösung. Das gesamte Flugpersonal sollte sich zu einer Sammelstelle nach Neubrandenburg begeben – von wo aus der Infanterieeinsatz vorgesehen war. Alle sollten mit dem Zug nach Bautzen transportiert werden. Doch der Vormarsch der Roten Armee ging so schnell vonstatten, daß dieses kleine Häuflein von Luftwaffensoldaten am 20.

April 1945 vorsorglich aufgelöst wurde.

Max Benner geriet anschließend in den Kessel von Halbe. Hier wütete noch einmal eine der letzten großen Schlachten auf deutschem Boden. Zahlreiche deutsche Einheiten und die 9. Armee von General Busse wurden in dem großen Waldgebiet zwischen Pätz, Prieros, Märkisch-Buchholz, Halbe und Teupitz von sowjetischen Truppen eingeschlossen. Am 28./29. April 1945 versuchten die deutschen Truppen einen Ausbruch, der jedoch blutig zurückgeschlagen wurde. Etwa 40 000 Tote blieben im Kessel. Benner wurde von einer sowjetischen Kugel am Fuß getroffen und geriet wenig später in Gefangenschaft. Wegen seiner Verwundung wurde er in Jüterbog aus sowjetischer Verwahrung entlassen.

Hiermit endet die Geschichte und es wäre nur noch anzufügen, daß sich Herr Max Benner freuen würde, wenn mit Hilfe dieses Berichts eventuell noch ehemalige Kameraden ausfindig gemacht werden könnten, welche die geschilderten Begebenheiten vielleicht noch ergänzen können.

Gotha Go 241

Uwe W. Jack

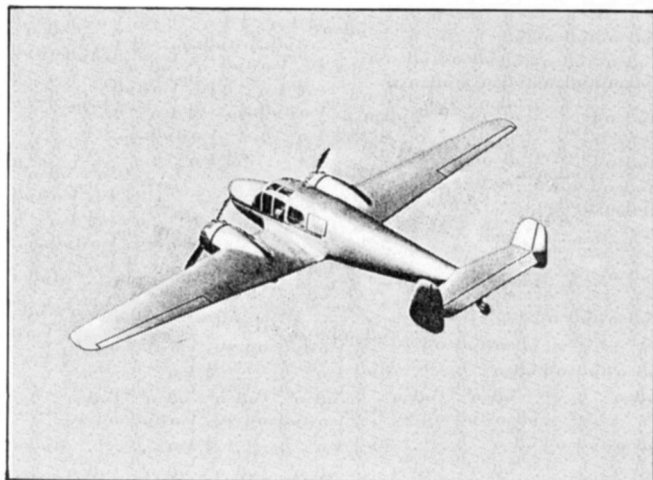
Der Gothaer Waggonfabrik A.G. war im ersten Weltkrieg mit ihren Großflugzeugen, den "Gothas", ein derartiger Erfolg beschieden, daß die Siegermächte eigens die Auflösung des Werkes verfügten. Durch die Firma waren bis dahin mehr als 1000 Flugzeuge gebaut worden und die Belegschaft war auf 1215 Personen angewachsen. Erst am 2. Oktober 1933 konnte der Firma wieder eine Abteilung Flugzeugbau angegliedert werden. Als Leiter der Konstruktion wurde Dipl.Ing. Albert Kalkert eingestellt, der vorher bei LVG, Heinkel, Raab-Katzenstein und Dornier gearbeitet hatte. Bevor er im Herbst 1940 die Firma verließ, entstanden eine Reihe solider Flugzeuge unter seiner Leitung. Nur der Schuldoppeldecker Go 145 und der Lastensegler Go 242 wurden in größeren Stückzahlen gebaut. Dreimal scheiterte dagegen der Versuch, ein zweimotoriges Reiseflugzeug erfolgreich auf den Markt zu bringen. Die vielversprechende Go 146 für 4 Personen konnte sich nicht gegen die Siebel Si 104 durchsetzen. Mit zwei Zündapp-Motoren von je 50 PS war die Go 150 zur Beförderung von zwei Personen zwar sicherer als einmotorige Flugzeuge, aber wesentlich teurer. Kurz vor dem Ausscheiden von Kalkert entstand dann noch die Go 241, wie die Go 150 in Holzbauweise gefertigt. Der Rumpf war als mit Sperrholz beplankte

Schale aufgebaut, der Tragflügel war einholmig, teilweise mit Stoffbespannung. Alle Ruder waren stoffbespannt, die Landeklappen dagegen in Leichtmetallbauweise erstellt. Das Einbeinfahrwerk fuhr nach hinten ein, die Laufräder verschwanden aber nicht gänzlich in der Gondeln. Als erste Gotha-Maschine war sie für ein Doppelleitwerk ausgelegt. Die Vermutung liegt nahe, daß die gleichzeitig angestellten Studien für andere Maschinen mit doppeltem Leitwerk auf diese Lösung hingewiesen haben. Gegenüber zwei Modellabbildungen der Go 241 sind auf dem einzigen Foto der Maschine einige Änderungen der Kabine zu erkennen. Auch wird das Modell von zwei Sternmotoren Sh 14 A angetrieben, die Motorengondeln sind entsprechend aufgedickt. Ob es sich bei dem Modell um einen Vorentwurf oder eine geplante Weiterentwicklung handelte, ist nicht zu ermitteln. Der Erstflug der Go 241 VI D-IRMM erfolgte 1940, bevor Dipl.Ing. Kalkert Gotha verließ. Über die Flugeigenschaften dieser überaus formschönen Maschine war nichts in Erfahrung zu bringen. Weitere Prototypen wurden nicht mehr gebaut. Die D-IRMM wurde vermutlich vom Werk als Verbindungsflugzeug genutzt und soll 1944 bei einem Luftangriff auf das Werksgelände der Gothaer Waggonfabrik A.G. zerstört worden sein.



OBE : Das einzige bekannte Foto der Go 241 zeigt die elegante Linienführung der Maschine. Über die Bemalung ist nur zu spekulieren: hellgrau über Alles mit blauen Motorgondeln?

RECHTS : Modellbild einer Version mit Sternmotoren. (Sammlung des Autors)

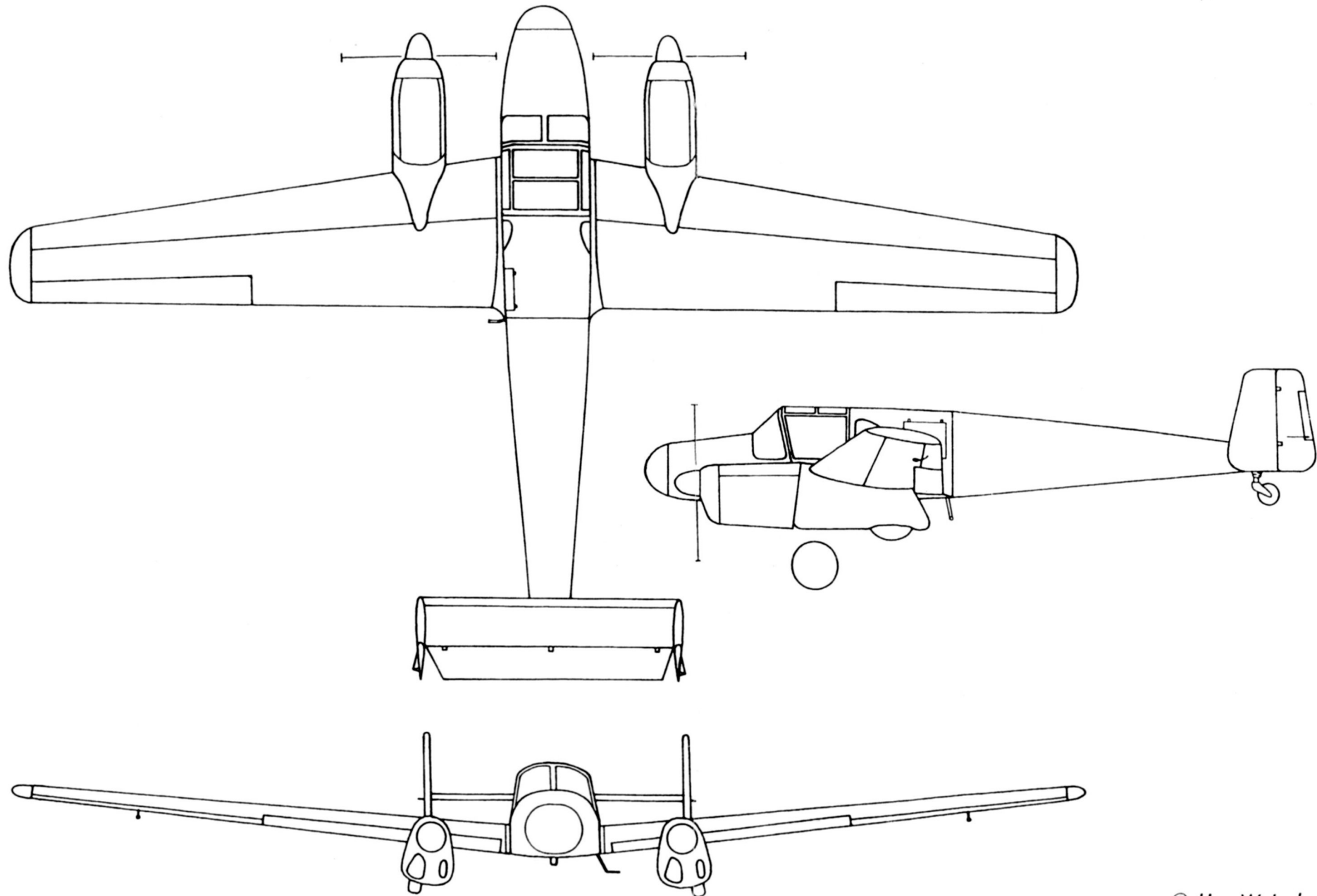


Technische Daten der Go 241

4-sitziges Reiseflugzeug

Länge	9,02 m
Spannweite	14,50 m
Flügelfläche	23,00 m ²
Spannweite des Höhenruders	3,50 m
Spannweite des Querruders	2,98 m
Motoren	2xHirth HM 506 A
Leistung	2x160 PS
Leergewicht	1370 kg

Startgewicht	1850 kg
Höchstgeschwindigkeit	275 km/h
Reisegeschwindigkeit	255 km/h
Landegeschwindigkeit	85 km/h
Reichweite	800 km
Gipfelhöhe	5000 m
Startstrecke	
über ein 20m-Hindernis	400 m
Steigen auf 1000m Höhe	4 Minuten
Spornradfahrwerk mit Reifen	
	2x 650x150 mm und 1x 260x85 mm



© Uwe W. Jack

Bulgarisch – deutsche Zusammenarbeit in der Luftfahrt

Dipl. Ing. Ivan Petrov

Die Wechselbeziehung zwischen Bulgarien und Deutschland auf dem Gebiete der Luftfahrt sind ein sehr umfangreiches Forschungsgebiet. Im zentralen bulgarischen Militärarchiv ist zu diesem Thema eine gewaltige Menge an Dokumenten vorhanden. Ein Überblick über den Zeitraum von 1912 bis 1944, als Bulgarien und Deutschland zusammenarbeiteten, soll im folgenden gegeben werden.

Die Verbindungen zwischen der bulgarischen und der deutschen Luftfahrt begannen im Jahre 1912, als die bulgarischen Offiziere Milkov, Popkrtev und Karolev nach Deutschland fuhren, um eine Fliegerausbildung zu erhalten. Zu dieser Zeit befand sich hauptsächlich Frankreich im Blickpunkt der bulgarischen Luftfahrer, weil Frankreich als allgemein anerkanntes Pionierland der Luftfahrt galt. Aber als man sich auf den Krieg gegen die Türkei vorbereitete, sandte die bulgarische Militärführung ihre Offiziere zur Ausbildung in verschiedene Staaten Europas, um aus den Erfahrungen aller entwickelten Länder zu profitieren.

Als am 5. Oktober 1912 der Balkankrieg begann, kehrten alle Offiziere nach Bulgarien zurück, um an den Kampfhandlungen teilzunehmen. Aus Deutschland wurden drei Albatros-Flugzeuge angeliefert. Zwei waren vom Farman-Typ (F-II) und das dritte, ähnlich den Flugzeugen der Fir-

ma Sommer, vom Typ C.I. Eine Albatros F-II wurde das erste Militärflugzeug der Weltgeschichte, als die beiden Oberleutnants Radul Milkov und Prodan Tarackiev unter den Bedingungen eines modernen Krieges, bei massierter Abwehr durch Bodenmittel, einen Kampfeinsatz über der türkischen Festung Adrianopol flogen. (In der internationalen Militärliteratur findet man die Behauptung, daß die Italiener im italienisch-türkischen Krieg in Nordafrika als erste das Flugzeug als Waffe benutzt haben. Kapitän Piazza hat einen Flug über ein Beduinenlager in der Wüste durchgeführt. Darüber existieren jedoch keine zeitgenössischen Dokumente und ein Vergleich mit dem Flug über der Festung Adrianopol, eine der damals stärksten, erscheint unangebracht.) Für den Flug der Albatros gibt es Dokumente wie das Kriegstagebuch der Fliegerabteilung und auch Zeugen. Während dieses ersten Kampfeinsatzes befanden sich auf dem Flugplatz bei Svilengrad (damals Mustafa-Pascha) einige dutzend ausländischer Kriegskorrespondenten, Luftfahrt-Fachleute und Militärattachés. Der Flug diente der Aufklärung, dem Bombenwurf und dem Abwurf von Propagandamaterial.

Die Albatros-Maschinen erwiesen sich als ausgezeichnet. Mit dem 74 kW-Argus-Triebwerk (100 PS) besaßen sie im Ver-

RECHTS : Diese Focke-Wulf A-20 war ein Geschenk des deutschen Geschäftsmannes Roselius. (Alle Abbildungen stammen aus der Sammlung des Autors)



gleich zu den anderen Flugzeugen der bulgarischen Luftstreitkräfte (Bleriot XXI, Farman VII, Sommer, Voisin, Bristol, Nieuport) gute Eigenschaften für den militärischen Einsatz. Nach dem Balkankrieg baute Hauptmann Ivan Karolev selbst ein Flugzeug nach dem Vorbild der Albatros F-II mit einem veränderten unteren Flügel.

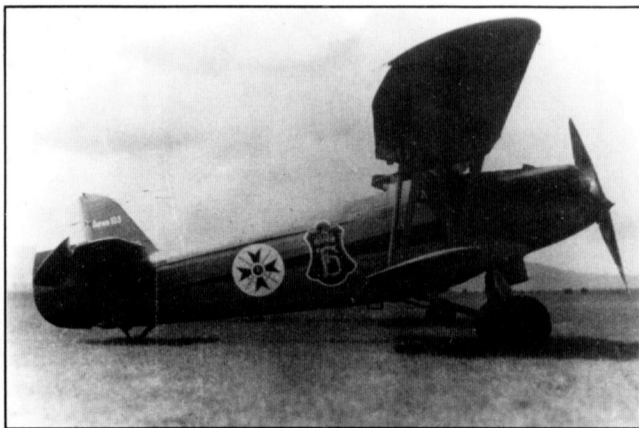
Deutschland war, außer als Flugzeuglieferant, auch mit den Piloten Hanuschke, Ingoldt und Rupp am Balkankrieg beteiligt. Rupp war damals der Vertreter der Albatroswerke. Während des Balkankrieges schufen die Hauptleute Stefan Velickov und Simeon Petrov (dies war der erste diplomierte bulgarische Pilot, ein Schüler von Louis Bleriot) Fliegerbomben. Petrov war Artillerist und ein guter Fachmann auf dem Gebiet der Ballistik und Pyrotechnik. Seine Bombe hatte eine große Sprengkraft. Sie schuf einen Krater von 4 m Durchmesser und 2 m Tiefe. Diese Entwicklung wurde an die deutsche Seite übergeben und unter der Bezeichnung Cataldza während des ersten Weltkriegs in Deutschland gefertigt.

Nach Beginn des ersten Weltkriegs im Jahre 1914 behielt Bulgarien noch über ein Jahr seine Neutralität. Die Militärflugzeuge wurden während des Kriegsverlaufes

verbessert, aber Bulgarien verblieb auf dem technischen Standard des Balkankrieges. Als offensichtlich wurde, daß die bulgarische Kriegsteilnahme notwendig wurde, betrieb man in übereilter Manier die Vorbereitung der Flieger und den Ankauf von Flugzeugen. Bulgarien trat am 14. Oktober 1915 an der Seite Deutschlands und Österreich-Ungarns in den Krieg ein.

Die bulgarischen Streitkräfte wurden an der Südfront eingesetzt, die nach deutscher Ansicht weniger wichtig als die Westfront war. Die Südfront bekam Flugzeuge, die aus den Einheiten der Westfront abgezogen worden waren und die bulgarischen Luftstreitkräfte erhielten noch schlechtere. Die Typen Otto C.I und LVG C.I waren längst aus den deutschen Einheiten entfernt worden, aber die bulgarischen Flieger mußten sie noch einige Zeit benutzen. Besonders die Otto C.I errang nie Popularität.

Der bulgarische Pilot Oberleutnant Vladimir Balan wurde zur Weiterbildung nach Verdun in die 70. Flieger-Abteilung der deutschen Luftstreitkräfte kommandiert. Dort wurde er auf der Albatros C.III ausgebildet. Als die Einheit auf den Typ Albatros C.V umgerüstet wurde, meldeten sich Oberleutnant Balan und der soeben aus



LINKS : Die Arado Ar 65 "Adler" war das erste Jagdflugzeug der wiedererstandenen bulgarischen Luftstreitkräfte.

RECHTS : Formationsflug von mindestens vier Heinkel He 72 Schulflugzeugen.

Bulgarien angekommene Hauptmann Simeon Petrov im Kriegsministerium in Berlin und sie baten darum, den bulgarischen Luftstreitkräften 18 Flugzeuge des Typs Albatros C.III zur Verfügung zu stellen. Zu Anfang erhielten sie eine Absage. Der verantwortliche Offizier behauptete, daß die deutschen Luftstreitkräfte diese Flugzeuge in den Kämpfen bei Verdun benötigten. Daraufhin erklärte Oberleutnant Balan, daß dort bereits die Maschinen Albatros C.V einträfen und die C.III ausgesondert würden. Auf die Frage nach den Quellen dieser Information erklärte er, daß er selbst Flieger in der 70. Flieger-Abteilung sei. Nun unterzeichnete der verantwortliche Offizier die erforderlichen Dokumente und sehr bald flogen die 18 Albatros nach Bulgarien.

Für seinen Einsatz bei Verdun wurde Balan ausgezeichnet. Er besuchte später gemeinsam mit Simeon Petrov eine Anzahl von Flugzeug-Reparaturwerkstätten in Deutschland. Sie suchten ein Vorbild für die als Nachschubbasis für die bulgarische Fliegerei aufzubauenden Werkstätten in Bozuriste. Ihnen gefielen die Anlagen in Großenhain in der Nähe Dresdens sehr gut. Ihre Begegnung mit dem dortigen Kommandeur ist im Buch

"Spomeni letjat" ("Es fliegen die Erinnerungen") von Vladimir Balan 1939 beschrieben worden:

"... Kommandeur war der Major von Minckwitz – ein erstaunlicher Mann. Mit Einfühlungsgabe zeigte er uns alles, was uns interessierte – die Anlagen, die Hangars und die Organisation. Uns gefiel das gute und freundliche Verhältnis zu seinen unterstellten Offizieren und Mannschaften. Wir waren der Ansicht, daß die Werkstätten unseren Bedingungen am besten entsprächen und der liebenswürdige Major von Minckwitz stellte uns alle Pläne für den Aufbau einer gleichartigen Anlage in Bozuriste zur Verfügung."

Die Werkstätten und die Hangars wurden schnell aufgebaut und dienten den bulgarischen Fliegern eine lange Zeit. Selbst heute noch werden diese Anlagen von den Sportfliegern benutzt. Während des ersten Weltkriegs waren in der Fliegerschule in Bozuriste die deutschen Flieger Albert Francke, Erich, Alfred und Wagner tätig. Francke kam bei einem Demonstrationsflug über dem Flugplatz am 5. April 1916 ums Leben. Wagner war Teilnehmer am Luftkampf vom 30. September 1916 als gemeinsam mit dem Oberleutnant Marko

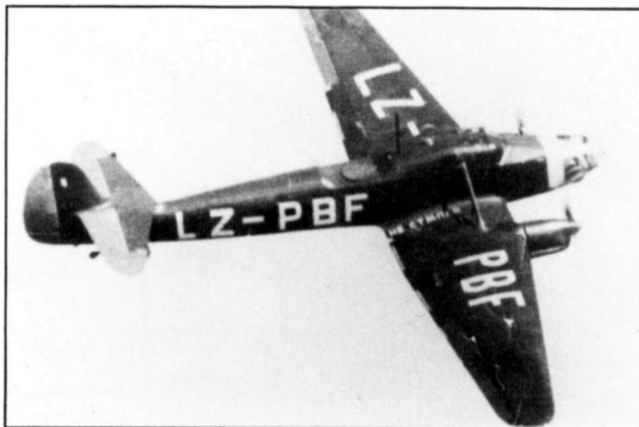


Prvanov ein französischer Farman (Farman 42, Werk-Nr. 3185) abgeschossen wurde. An der Mazedonienfront waren auch deutsche Fliegereinheiten stationiert. Bulgarische und deutsche Flieger erfüllten gemeinsam Gefechtsaufgaben gegen die Kräfte der Entente. Die Engländer und Franzosen besaßen in der Luft eine gewaltige quantitative und qualitative Überlegenheit – vor allem im Vergleich mit den bulgarischen Kräften. Der bulgarische Flieger Kosta Minev diente in der 69. deutschen Flieger-Abteilung und fiel während eines Luftkampfes am 29. Juli 1917. Außerordentlich beliebt an der Südfront war der junge Leutnant Rudolf von Eschwege (27.02.1895 – 21.11.1917). Als er nach dem Abschluß eines Fesselballoons von der englischen Flak abgeschossen worden war, widmete ihm ein unter dem Pseudonym "Foreto" schreibender bulgarischer Frontdichter ein Gedicht.

Während des ersten Weltkriegs erhielten die bulgarischen Luftstreitkräfte folgende Flugzeugtypen aus Deutschland: Otto C.I, Fokker E.III, Albatros C.I, LVG C.I, Albatros C.III, DFW C.Va, Roland D.II und D.III, Fokker D.VII. Die Fokker D.VII kamen sehr spät, so daß sie nicht mehr in Kampfhandlungen verwendet wurden.

Aber die bulgarischen Flieger setzten auf ihnen ihre Ausbildung bis zur Unterzeichnung des Friedensvertrages fort. In deutschen Fliegereinheiten flogen bulgarische Piloten auch auf Albatros D.II und Halberstadt D.II. Die bulgarischen Seeflieger, die über dem Schwarzen Meer operierten, setzten Friedrichshafen FF.33 und Rumpler 6B1 ein.

Den größten Teil der bulgarischen Militärflugzeuge vernichtete die alliierte Kontrollkommission zur Überwachung des Friedensvertrages (vom 14.04.1919). Den bulgarischen Fliegern, Technikern und den Einwohnern benachbarter Orte gelang es, an den unwahrscheinlichsten Orten eine große Anzahl von Flugzeugmotoren Mercedes (180 PS) und Benz (220 PS) zu verstecken. Noch erstaunlicher ist es, daß sie sogar sieben ganze Flugzeuge vor der Vernichtung retten konnten: zwei DFW C.Va, zwei Fokker D.VII und drei Albatros C.III. Nach einiger Zeit erschienen diese Flugzeuge wieder am Himmel! Das Ende des Krieges erwies sich als Katastrophe für unser Land und insbesondere für die Luftfahrt. Den Bulgaren war es verboten, eine Militärluftfahrt zu besitzen. Nur eine beschränkte Zahl von Zivilflugzeugen mit Triebwerken einer Höchstleistung von 180



LINKS : Eine Focke-Wulf Fw 58 in bulgarischen Farben.

RECHTS : Diese Do 17 trägt die "weiße 26" vor dem gelben Rumpfband. Unter der Tragfläche steht die "26" in dunkler Farbe. Im Hintergrund die Do 17 Nummer "28".

RECHTS UNTEN : Dipl. Ing. Hermann Winter prüft die Festigkeit der Steuerung der DAR-1.



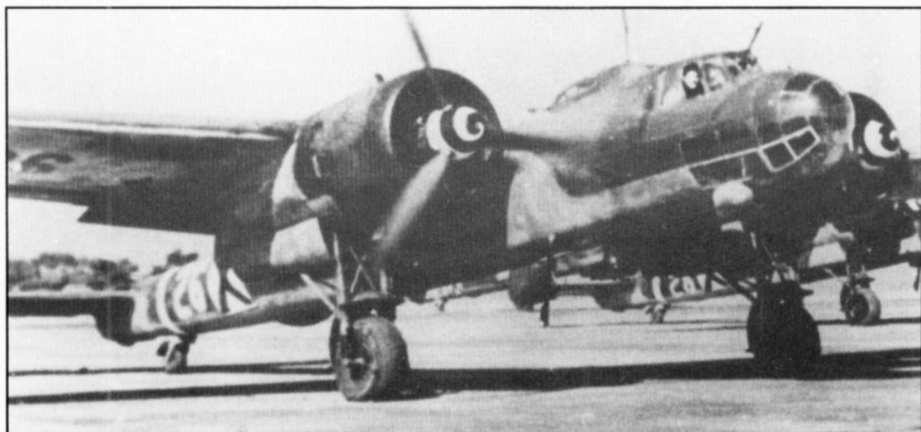
LINKS UNTEN : Diese Dornier Do 11 trägt noch das zaristische Wappen am Seitenleitwerk. Die Kennung 55 o 5 ist vermutlich in weiß.

PS, was für die zwanziger Jahre außerordentlich wenig war, erlaubte man. Die Flugzeuge mußten bei den Siegern gekauft werden. Die Lieferung der ersten Flugzeuge aus England, Frankreich und der Tschechoslowakei erwies sich (mit Ausnahme der Potez XVII) als Enttäuschung für die bulgarischen Flieger. Schließlich faßte die Regierung den Entschluß im Lande eine eigene Luftfahrtindustrie aufzubauen.

Aus Deutschland wurde der Ingenieur Herrmann Winter eingeladen. Er brachte eine Gruppe von Fachleuten mit: Die Ingenieur

nieure Weisbricht und Nussbaum und die Meister Stempel, Konrad und Schulze. Unter der Leitung Winters begann der Serienbau von Flugzeugen in der in Bozuriste geschaffenen Flugzeugfabrik (Drzavna Aeroplanna Rabotilnica – DAR – Bozuriste). Winter wurde Chefkonstrukteur der Flugzeuge DAR-1/DAR-1A, DAR-3, DAR-4 und DAR-5. Er und seine Kollegen übergaben ihre Erfahrungen an die bulgarischen Ingenieure und Arbeiter. Der Flugzeugkonstrukteur Boris Boncev erlernte nach eigenen Angaben das Alphabet des Flugzeugbaus bei Winter. Da

Petrov – Bulgarisch-deutsche Zusammenarbeit



Winter Pilot war, beteiligte er sich selbst an der Erprobung der neuen Flugzeuge. Er schuf auch die Prüfstände zur Festigkeitsprüfung von Einzelteilen der Konstruktionen. Er bestand auf der Festigkeitsprüfung einer DAR-1 bis zur vollständigen Zerstörung und führte diese Prüfung selbst durch. Dabei zeigte es sich, daß das in der Praxis erreichte Bruchlastvielfache im Gegensatz zu dem errechneten Wert von 7 – 11,5 betrug. Dies gestattete, dem Flugzeug die Zulassung für den höheren Kunstflug zu erteilen.

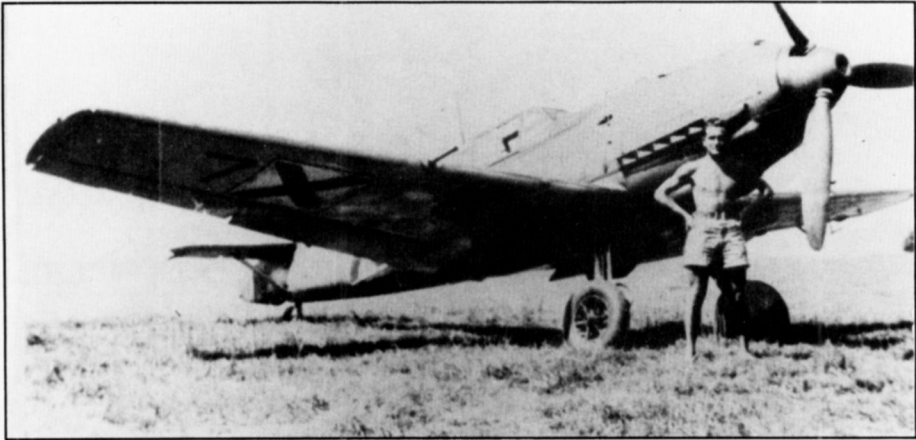
Nach Auslaufen des Vertrages im Jahre 1931 kehrte Hermann Winter nach Deutschland zurück, blieb aber zeit seines Lebens mit Bulgarien verbunden. Seine Frau war die Tochter des bekannten bulgarischen Malers Aleksandr Bozinov. Winter hat später noch häufig Bulgarien besucht. Er wurde Professor an der TH Braunschweig und der junge bulgarische Flugzeugbauingenieur Kiril Krlov wurde bei ihm Assistent.

An deutschen Hochschulen wurden eine ganze Reihe talentierter bulgarischer Flugzeugbauer ausgebildet: Prof. Dipl.Ing. Cvetan Lazarov, die Diplomingenieure Marinopolski, Balan (der an den Fronten des ersten Weltkrieges gekämpft hatte), Christov, Kasabov, Krlov



und andere. Alle arbeiteten in der bulgarischen Luftfahrtindustrie.

In der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre fügte sich Bulgarien nicht länger den Bedingungen des Friedensvertrages von Neuiller und begann seine Militärluftfahrt von neuem aufzubauen. Zum Ankauf der



Luftfahrttechnik orientierten sich die Fachleute an Polen und Deutschland. Von deutscher Seite erhielten die bulgarischen Flieger eine Staffel Jagdflugzeuge Ar 65 und eine Bomberstaffel Do 11. Außerdem wurde eine Staffel Aufklärer He 45 und eine Anzahl von Schulflugzeugen Fw 56 und He 72 gekauft. General Milch schenkte den bulgarischen Fliegern ein Flugzeug Fw 44. In Polen kaufte man Jagdflugzeuge PZL-24 und Schlachtflugzeuge PZL-43 (Die PZL-43 war eine Variante der PZL-23. Von englischer Seite war der Verkauf der Flugzeuge PZL-23 mit dem Triebwerk Bristol Pegasus VIIIA nicht gestattet worden. Daraufhin entwickelte man in Polen eine Variante mit französischen Triebwerken. Die Franzosen verboten dies jedoch ebenfalls und deshalb erhielt Bulgarien Flugzeuge mit italienischen Triebwerken Alpha-Romeo mit der Bezeichnung PZL-43).

Als sich in der Welt ein neuer Krieg andeutete, unternahm Bulgarien alles zur Stärkung seiner Militärluftfahrt. Man baute neue Flugplätze, Gruppen von Piloten und Technikern fuhren zur Ausbildung nach Polen und Deutschland und man kaufte Flugzeuge. Als am 1. September 1939 der zweite Weltkrieg begann,

lieferte nur Deutschland Luftfahrttechnik. Zu dieser Zeit erhielten die Flieger eine große Anzahl von Beuteflugzeugen der Luftwaffe: Devoitine 520 aus Frankreich, Avia 534, Avia B 135, Avia B 71 aus der Tschechoslovakei, MB-200 aus Frankreich und andere. Aber diese Flugzeuge waren trotz der relativ großen Anzahl keine wesentliche Verstärkung der Schlagkraft der bulgarischen Luftstreitkräfte, da sie moralisch veraltet waren. Grundlegend für die Luftmacht Bulgariens waren die Flugzeuge, die nach 1940 in die Bewaffnung der Luftstreitkräfte gelangten. Dies waren Jagdflugzeuge Bf 109 E, später G-2 und G-6, Bomber Do 17P, Schlachtflugzeuge Ju 87, Aufklärer Fw 189 und Transportflugzeuge Ju 52.

Viele Flieger und Techniker erhielten ihre Ausbildung an deutschen Schulen. Nach der Ausbildung auf der Bf 109 in Deutschland wurden die Piloten häufig in Nordafrika auf der Ju 87 eingesetzt. Der Flieger-veteran Svetoslav Spirov erinnert sich, daß er in einer gemischten Besatzung Fernaufklärung über dem Territorium der Türkei und Griechenlands flog und daß das Verhältnis zwischen bulgarischen und deutschen Fliegern kollegial und freundschaftlich gewesen sei. Nach dem Ein-



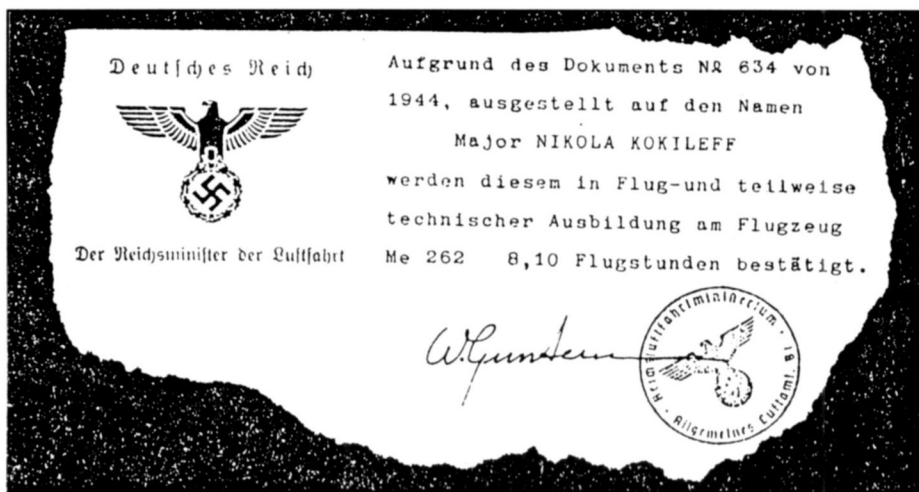
marsch der Wehrmacht in die UdSSR begann das Vertrauen der deutschen Flieger zu den bulgarischen Kollegen nachzulassen. Das mangelnde Vertrauen übertrug sich auch in gewissem Maße auf das Verhältnis zwischen den Kommandostellen der beiden Luftstreitkräfte. Die deutsche Seite begann wichtige Unterlagen, z.B. Navigations- und Bombenwurf tabellen, technische Beschreibungen und Instruktionen vor den Bulgaren zu verbergen. Dies erschwerte die Zusammenarbeit erheblich. Als systematische anglo-amerikanische Bombenangriffe auf Bulgarien begannen, nahmen deutsche Jagdflieger einheiten, die auf den Flugplätzen Nis und Vrba stationiert waren, an den Kämpfen teil. Dies waren Einheiten, die vorher in Norwegen waren. Sie besaßen viel Erfahrung in der Flugbetriebsdurchführung auf schneebedeckten Flächen. Sehr wichtig für die bulgarische Luftverteidigung waren die Angaben, die von den Radaranlagen "Freyja" geliefert wurden. Das Netz dieser Anlagen in Bulgarien wurde von der Luftwaffe kontrolliert. Die bulgarischen Luftstreitkräfte verfügten nicht über Nachtjäger und sie hatten keine Möglichkeit, den Nachtangriffen der "fliegenden Fest-

OBEN : Eine bulgarische Junkers Ju 87 D. Interessant ist hier die Position des gelben Rumpfbandes vor dem Kennzeichen, sowie die gelben Tragflächen spitzen (unten und oben !) und die gelb bemalten hinteren Hälften der Fahrwerkshosen.

LINKS : Der erste moderne Jäger Bulgariens, die Bf 109 E.

ungen" entgegenzuwirken. Daher wurde auf dem Flugplatz Vrazdebna eine Betonpiste gebaut und bulgarische Offiziere flogen nach Deutschland um auf Strahlflugzeuge umzuschulen. Major Nikola Kokilev war der erste bulgarische Flieger, der auf der Me 262 ausgebildet wurde. Aber besseres Fluggerät als die Me 109 G-6 war nicht zu erhalten. Aus unverständlichen Gründen wurde den bulgarischen Luftstreitkräften auch die Lieferung der Fw 190 verweigert, obwohl die neutrale Türkei solche Flugzeuge erhalten hatte.

Die Entwicklungen liefen letzten Endes auf eine Verschlechterung der Beziehungen zwischen Deutschland und Bulgarien hinaus, so daß sich die beiden Staaten am 2. September 1944 im Kriegszustand miteinander befanden. Damit endete eine für Bulgarien sehr fruchtbare Zusammenar-



beit auf dem Gebiete der Luftfahrt, deren Auswirkungen noch einige Jahre bei der Produktion der Segelflugzeuge Grunau Baby, Kranich II und Weihe zu erkennen waren.

Die Übersetzung und Bearbeitung dieses Artikels erfolgte durch Herrn Dr. Ing. Peter Korrell.

OBEN : Die Bf 109 G-2 trug die Hauptlast bei der Luftverteidigung Sofias im Zweiten Weltkrieg. Beachte die Flügelspitzen, den Spinner und das Rumpfband in Weiß.

UNTEN : Ausriß aus der Bestätigung von Flugstunden auf dem Strahljäger Me 262 für Mj. Kokileff.

RÜCKBLICK

16.4.1811

Frau Wilhelmine Reichard, geb. Schmidt unternimmt in Berlin einen selbständigen Aufstieg in einem Freiballon und wird somit zur ersten deutschen Luftschifferin.

5.5.1811

Der Versuch von Claudius, in seinem selbstgebauten Ballon von Berlin nach Garz zu fliegen, scheitert bei Kottbus.

31.5.1811

Albrecht Ludwig Berblinger, der "Schneider von Ulm", fällt bei seinem Gleitflug von einer Rampe an der Adlerbastei in die Donau.

5.2.1861

Major a.D. Prof. Dr. Ing. e.h. Dr. phil. h.c. Franz August Ferdinand Max von Parseval, Konstrukteur des Drachen-Fesselballons und der nach ihm benannten unstarren "P-Luftschiffe", wird in Frankenthal (Pfalz) geboren.

9.2.1861

Rudolf Max Wilhelm Hans Batsch von Si(e)gsfeld wird in Bernburg (Anhalt) geboren. Er entwickelt zusammen mit von Parseval Drachen- und Fesselballone sowie lenkbare Luftschiffe. 1901 stellt er mit der zeitlich längsten Freiballonfahrt von 22 Stunden und 50 Minuten einen deutschen Rekord auf.

30.1.1891

Groß, Abmann und Kilsch von Horn unternehmen im Freiballon mit dem Namen "M.W." ("Machen Wir") die erste größere wissenschaftlich-meteorologische Freiballonfahrt des Deutschen Vereins zur Förderung der Luftschiffahrt.

2.3.1891

Friedrich Wilhelm Siebel in Halle geboren. Im ersten Weltkrieg Flugzeugführer, danach Verkehrsflieger. Direktor der 1934 in Halle gegründeten Flugzeugwerke, in denen Lizenzbauten der Fw 44, He 46 und Do 17 hergestellt wurden. Später Entwicklung und Bau der Sport- und Reiseflugzeuge Fh 104, Si 202 und 204.

19.2.1901

Die Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt in Stuttgart wird liquidiert. Übernahme der vorhandenen Luftschiffe durch Graf Zeppelin.

1.4.1901

In Berlin wird die Versuchsabteilung der Verkehrstruppen mit der Unterabteilung Luftschifferwesen gegründet.

2.1.1911

Leutnant Mackenthun legt mit Leutnant Förster als Passagier die 120 km lange Strecke von Döberitz nach Magdeburg auf dem Aviatik-Doppeldecker (mit 50 PS-Argusmotor) in 2 Stunden und 10 Minuten zurück.

31.1.1911

Major Sperling fährt mit dem Militärluftschiff "M. III" in fünfeinhalb Stunden von Straßburg nach Gotha. Die Rückfahrt nach Metz über die Entfernung von 370 km am 7. Februar dauert acht Stunden und 45 Minuten.

4.3.1911

Den 1. Aeroplan-Wettbewerb auf der Strecke Gotha-Weimar-Erfurt-Gotha über 200 km gewinnt Emil Jeannin vor Poulain und Thelen.

5.3.1911

An der 1. Freiballon-Zielwettfahrt des Kaiserlichen Aero-Clubs nehmen 17 Ballone teil.

13.3.1911

Das Parseval-Militär-Luftschiff "P. V" absolviert seine 100. Fahrt.

22.3.1911

Oberleutnant Förster, späterer Chef des Stabes des Luftkreiskommandos I und Leutnant Mahnke, späterer "Reichsluftsportführer" starten auf einem Aviatik-Farman-Flugzeug zum Flug von Döberitz nach Frankfurt/O. (115 km). Die Flugzeit beträgt nicht ganz zwei Stunden, was für die damalige Entwicklungsstufe in der Luftfahrt eine beachtliche Leistung darstellt.

27.3.1911

Der bekannte deutsche Flugpionier und Flugmotorenkonstrukteur Hellmuth Hirth erwirbt auf einem Etrich-Rumpler-Eindecker in Johannisthal sein Flugzeugführerzeugnis (Nr. 79).

28.3.1911

Ltn. Mackenthun und Obltn. Erler führen den ersten großen Überlandflug deutscher Militärfieger durch. Die Gesamtstrecke (Döberitz-Hamburg-Hannover-Braunschweig-Stendal-Döberitz) beträgt 700 km.

16.5.1911

Das Luftschiff LZ 8 "Deutschland" wird beim Verlassen der Halle in Düsseldorf von einer Boe erfaßt, gegen die Halle geworfen und zerstört.

20. – 27.5.1911

Den 1. Deutschen Zuverlässigkeitsflug am Oberrhein gewinnt Hellmuth Hirth auf Etrich-Rumpler.

20. – 29.5.1911

Sieger des Sächsischen Rundfluges über 345 km (Chemnitz-Dresden-Leipzig-Plauen-Chemnitz) wird Felix Laitsch auf Albatros vor Bruno Büchner und Otto Lindpainter.

11.6.1911

Beginn des "Deutschen Rundfluges um den BZ-Preis der Lüfte". Innerhalb von vier Wochen sind knapp 2000 km zurückzulegen. Sieger wird die Mannschaft Benno König und Leutnant Koch auf einer Albatros.

26.6.1911

Im München verbrennt das Parseval-Luftschiff Pl 5 beim Entleeren der Gasfüllung. Vermutliche Ursache war eine brennende Zigarre.

26.2.1921

Gründung der "Danziger Luftpost GmbH". Abwicklung des Flugverkehrs mit Junkers F 13.

4.4.1921

Gründung der Deutschen Gesellschaft für Luftverkehrs-Interessen "Aero-Union".

29.6.1921

Die deutsche Reichsregierung erläßt infolge des Versailler Vertrages das "Gesetz über die Beschränkung des Luftfahrzeugbaus". Darin werden die Herstellung und Einfuhr von Luftfahrzeugen, Luftfahrzeugmotoren und Teilen davon verboten. Den davon Betroffenen wird Ersatz der entstehenden Schäden aus der Staatskasse zugesichert.

28.1.1931

Kapitänleutnant a.D. Gunther Plüschow, der "Flieger von Tsingtau", und sein Begleiter Dreblow stürzen über Feuerland mit ihrer He HD 24 tödlich ab.

1.2.1931

Die Deutsche Luft Hansa führt auf der Strecke Berlin–Dresden–Prag–Wien den ersten Funk–Telegraphendienst der Welt für ihre Fluggäste ein. Die Gebühr hierfür beträgt eine Reichsmark pro Wort.

11.3.1931

Wolf Hirth führt Segelflüge über New York durch.

14.3.1931

Start der ersten in Europa gebauten Flüssigkeitsrakete auf dem Versuchsgelände der Junkers–Werke in Dessau. Die von Johannes Winkler entwickelte Rakete trug die Bezeichnung "Hüchel–Winkler–Rakete 1" (HW–1). Die Startmasse beträgt 4,7 kg; das mit Flüssigsauerstoff und Menthyl arbeitende Fluggerät fliegt 100 m hoch und 200 m weit.

1.4.1931

Die Luft Hansa führt den Liniendienst über die Alpen mit der Eröffnung der Strecke München–Rom ein. Die Flugzeit beträgt 5 Stunden und 30 Minuten.

4.5.1931

Günther Groenhoff überbietet die 200–km–Grenze in einem Segelflugzeug. Die Strecke München–Kadan (Tschechoslowakei) beträgt 272 km.

4.6.1931

Das Flugboot Do X startet zur Überquerung des Südatlantiks in ost–westlicher Richtung.

20.6.1931

Die Do X wassert auf ihrem Flug um die Welt vor Rio de Janeiro.
Robert Kronfeld gelingt die Doppelüberquerung des Ärmelkanals im Segelflugzeug. Dafür erhält er den Preis von 1000 Pfund Sterling der "Daily Mail".

6.–13.1.1941

Stukas des X. Fliegerkorps (General Geisler) werden erstmalig mit großem Erfolg von Sizilien aus gegen britische Seestreitkräfte im Mittelmeer eingesetzt.

25.2.1941

Erstflug des Großraumlastenseglers Messerschmitt Me 321 "Gigant" in Leipheim.

6.4.1941

Beginn des deutschen Angriffs auf Jugoslawien und Griechenland. Die Luftwaffe setzt die Luftflotte 4 (General der Flieger Löhr) mit 370 Jägern, 470 Bombern und Stukas sowie 18 Aufklärern ein.

10.5.1941

Aufstellung des "Sonderkommandos Junck" zur Unterstützung eines Putsches irakischer Generale gegen die britische Mandatsmacht. Neben der 4. Staffel des ZG 76 mit Bf 110 werden einige He 111 und Transportmaschinen nach Bagdad entsandt. Ende Mai ist der Aufstand niedergeschlagen; das deutsche Kontingent wird nach Rhodos zurückverlegt.

20.5.1941

Beginn des Unternehmens "Merkur", der Eroberung der Insel Kreta. Die für den Angriff vorgesehenen Fallschirmjäger werden von 500 Transportmaschinen des Typs Ju 52 von 10 Kampfgruppen z.B.V. und etwa 70 Lastenseglern des Typs DFS 230 über der Insel abgesetzt. Zur Deckung und Unterstützung stehen 8 Kampfgruppen, 2 Zerstörer– und 2 Jagdgruppen bereit.

23.5.1941

Erstflug des Reise– und Verkehrsflugzeuges Siebel Si 204.

Horst Thürling

Das Schicksal des Gefreiten Hubertus Hack

Gunter Lauser

Im Februar 1944 verlegt die 1. Gruppe des JG 5 zur Reichsverteidigung nach Deutschland. Von Obertraubling aus nimmt sie an den schweren Luftkämpfen über dem Reich teil.

Zusammen mit seinen Kameraden fällt auch der Gefreite Hubertus Hack von der 1. Staffel in Obertraubling ein. Er führt allein im Februar fünf Überführungsflüge von Obertraubling bzw. Straubing aus durch. Als am 25. Februar Obertraubling von amerikanischen Verbänden angegriffen und der Platz dadurch unbrauchbar wird, verlegt die 1. Gruppe nach Herzogenaurach. Hubertus Hack überführt am 8. März von Lippstadt über Frankfurt eine Me 109 nach Herzogenaurach. Am 14. März erfolgt eine weitere Einsatzverlegung nach Leipheim bei Ulm.

Am 18. März ist München das Ziel amerikanischer Bomberverbände. Um 9.53 Uhr erhält Hack an diesem Tag zum ersten Mal Startbefehl. Im Verlauf dieses Einsatzes bekommt die 1. Staffel Feindberührung mit starken Boeing- und Mustang-Verbänden, wobei es ihm gelingt, eine Mustang abzuschießen. Um 11.32 Uhr landet Hack wieder in Leipheim. Doch damit ist die Einsatzfähigkeit der 1. Staffel für diesen Tag noch nicht beendet. Um 13.15 Uhr startet Hack erneut zum Feindflug. Auch Fw. Bruno Thoms von der 1. Staffel startet um die Mittagszeit zu seinem zweiten Einsatz

an diesem Tag. Er wird bereits kurz nach dem Start das Opfer amerikanischer Mustangs, die ihn bei Altheim abschießen. Nur mit größter Mühe gelingt ihm eine Notlandung. Er wird sogar noch von seinen Gegnern am Boden beschossen und kann sich nur durch Flucht in ein nahegelegenes Waldstück retten. Für Hubertus Hack gibt es von diesem Einsatz keine Rückkehr mehr. Er wird vom damaligen Staffelfkapitän Gerlach als vermißt gemeldet und bis heute nicht gefunden.

Es gibt inzwischen jedoch einige Anhaltspunkte, die dafür sprechen, daß Hubertus Hack als unbekannter Soldat auf dem Friedhof einer Albgemeinde begraben liegt. Bereits am 26. Februar 1944 wurde die kleine Albgemeinde Großengstingen unmittelbar mit dem Krieg konfrontiert. Ein viermotoriger englischer Bomber stürzte am Ortsrand auf eine Wiese, wobei die gesamte Besatzung ums Leben kam. Am 18. März spielen sich gleich mehrere Luftkämpfe über dem Dorf ab. Lt. Paul Abraham von der 3. Staffel des JG 27 wird ebenfalls das Opfer amerikanischer Jäger. Abraham kann sich jedoch verwundet mit dem Fallschirm retten und wird von einigen Bewohnern Großengstingens ärztlich behandelt, bevor er ins Reservelazarett nach Reutlingen gebracht wird. Nach Aussagen von Zeitzeugen wurde an diesem Tag noch eine zwei-



te deutsche Maschine abgeschossen. Hierbei handelt es sich mit großer Wahrscheinlichkeit um Hubertus Hack. Tragischerweise konnte sich der Flugzeugführer nach erfolgter Bauchlandung nicht mehr aus der Maschine befreien und verbrannte bis zur Unkenntlichkeit. Unverständlicherweise wurden die sterblichen Überreste des Piloten erst nach einigen Tagen geborgen. Da eine Identifizierung nicht mehr möglich war, wurde der Flugzeugführer als unbekannter Soldat begraben. Leider ließ sich nicht einmal mehr das Beisetzungsdatum ermitteln. Auch die Hoffnung, an der damaligen Absturzstelle Teile der Maschine zu finden, die eine Identifizierung ermöglicht hätte, zerschlug sich. Auch konnte sich kein Zeuge an markante Merkmale der Maschine wie z.B. die taktische Zahl erinnern.

Hack flog am Tage seines Absturzes eine fabrikneue Me 109 G-6 mit der Werknr. 162454 und der Werkskennung BF+VD. Leider war bisher keine endgültige Klärung dieses Vermissenschicksals

OBEN : Der 20-jährige Gefreite Hubertus Hack von der 1./JG 5 fiel vermutlich am 18. März 1944 bei Großengstingen.

(Alle Fotos stammen aus der Sammlung des Autors.)

möglich, doch handelt es sich bei dem unbekannten Soldaten auf dem Großengstinger Friedhof mit größter Wahrscheinlichkeit um den damals 20jährigen Gefreiten Hubertus Hack.

Ergänzend kann noch gesagt werden, daß ich am 21. Januar 1991 vom Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge die Mitteilung erhielt, daß augenblicklich die Voraussetzungen für eine Graböffnung geprüft werden.

Neue Redaktions-Adresse !

Horst Thürling
Eichenauer Weg 50
1000 BERLIN 47



OBEN und UNTEN : Der Gefreite Hack klettert aus seiner Messerschmitt 109 G-4. Vermutlich handelt es sich auf beiden Fotos um dieselbe Maschine, nur die Motorhaube wur-

de ausgetauscht oder übermalt. Die Maschine trägt offensichtlich einen gelben Ring um die Motorhaube. Die taktische Ziffer war wahrscheinlich eine "schwarze 7".



Die deutschen Flugzeug – zulassungskennzeichen Liste E

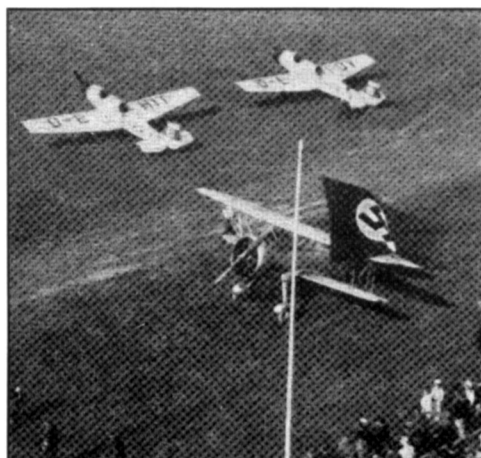
Horst Thürling

4. Teil

Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
D-EHEA D-EHEF	Fw 44 He 72 C			1935: FFS Neuhausen Jan. 1935: DVS Warnemünde	
D-EHEH	Kl L 25 d VII R	931			Teilnahme am Deutschlandflug 1935 mit Wettbewerbszeichen C3 (DLV-Gruppe Mannheim) ex D-2373 ex D-3027
D-EHEK D-EHEL D-EHEM	Fw (L)101 c Kl L 25 d VII R BFW U 12a	143 704		DVS Schleißheim DLV e.V., Ortsgruppe Berlin Mai–Nov. 1935: FL.Üb.St. Böblingen	
D-EHEN D-EHEP D-EHEV	Fw 44 D Kl 32 A XIV Gerner G II Rb	33		Apr. 1934: DLV e.V., Ortsgruppe Berlin	Okt. 1936: Löschung (ausgeschlachtet)
D-EHEZ	BFW M 27b	619		Allianz und Stuttgarter Versicherungs AG, Berlin ; Apr. 1934: DLV e.V., Ortsgruppe Berlin	ex D-2982; Sept. 1936: Löschung (ausgeschlachtet)
D-EHFU D-EHGA D-EHGO D-EHHG WL-EHHI	Kl 35 Bü 131 A Kl 35 D Bü 131 D-1 Fw 44			NSFK Mai–Aug. 1939: FFS (A/B) 11, Schönwalde	(Bü 133 C)
D-EHIF	He 72	671			Dez. 1935: infolge Fehlers des Flugzeugführers Flaggenmast gerammt; Maschine schwer beschädigt, 1 Insasse schwer verletzt
D-EHIH	Kl L 25 d VII R				Teilnahme am Deutschlandflug 1935 mit Wettbewerbszeichen C2 (DLV-Gruppe Oberschlesien/Gleiwitz); Febr. 1936: Löschung (zerstört)

Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
D-EHII D-EHIK D-EHIK D-EHIM	Bü 131 Bü 131 A-2 He 72 BFW U 12a	601 376		Süddeutsche Lufthansa, München; Febr. 1936: FFS E Freiburg	ex D-1329
D-EHIN D-EHIN	He 72 B-1(W) Kl L 25 d VII R	765			Sept. 1935: beim Anschweben ausgebrochen, infolge Kopfstands leicht beschädigt
D-EHIR	He 72	672			Sept. 1935: bei Ziellandung beim Slip überzogen, abgestürzt und total zerstört
D-EHIS D-EHIS	He 72 Fw 44 D	337			Sept. 1935: von D-EMAV angerollt und leicht beschädigt
D-EHIT	Ju A 50 ci	3544		DLV e.V., Ortsgruppe Berlin	ex D-2644; Sept. 1935: bei der Landung zu spät aufgesetzt, in Graben gerollt und leicht beschädigt
D-EHIX	He 72	1207			Dez. 1935: Preßluftwagen angerollt; leicht beschädigt
D-EHKE D-EHKK D-EHKU D-EHLN D-EHMA D-EHMQ	He 72 D Bü 131 D Bü 133 D H 60 G III Bü 131 D Bü 131			Mai 1937: NSFK NSFK Albert Falderbaum, sp. NSFK NSFK Marz-Aug. 1939: LKS 1, Dresden-Klotzsche Juni 1937: NSFK	
D-EHNE D-EHOK D-EHOO	Kl 35 A Kl I 25 d Fw 44	1100			Dez. 1935: Kopfstand beim Ausrollen; leicht beschädigt
D-EHOQ D-EHOS D-EHOV D-EHOZ	Fw L 101 D Fw 44 D. S. I Fw L 101 D	208 182 203		DVS Schleißheim Nov. 1935: FFS Perleberg; Dez. 1936-Okt. 1937: FFS (B) Halberstadt	ex D- 2719 Okt. 1936: Löschung (zerstört) Okt. 1935: infolge Fehlers des Flugzeugführers leicht beschädigt
D-EHPA D-EHPH WL-EHPV	Kl 35 Kl 35 Kl 35	1436		1938: I./JG 134, sp. ?, Wien-Aspern DLV e.V.	
D-EHRD D-EHRE	Bü 131 A Bü 131 A				

Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
D-EHSO	Kl 32 b XIV	943			Okt. 1935: Notlandung und Überschlag infolge Triebwerksstörung, leicht beschädigt
D-EHTE	Kl 32			DVL e.V., Bln. – Adlershof	
D-EHUM	Fi F 5 R	244			Aug. 1935: infolge Trudelns abgestürzt und zerstört, Flugzeugführer tot ex D – 3302
D-EHUP	Kl L 25 d VII R	727		DLV e.V., Ortsgruppe Berlin	
D-EHUQ	Kl L 25 a/la	117		Anton Riediger, Ebingen; Juli 1933: H. Schreurs, Böblingen; Apr. 1934: DLV e.V.; Fliegerlandesgruppe IX, Württemberg	ex D – 1603
D-EHUT	RaKa Kl Ia	49			Sept. 1935: beim Rollen Zaun und Neonröhre gerammt, leicht beschädigt
D-EHUU	Fw 44			1935 – Juni 1936: FFS Perleberg	
D-EHUZ	Kl L 25 d VII R				ex D – 2948; Teilnahme am Deutschlandflug 1935 mit Wettbewerbszeichen B7 (DLV – Gruppe Dresden)
D-EHVA	Fw 44 J				
D-EHWB	Bü 131 D			DVL e.V., Bln. – Adlershof	
D-EHWQ	BFW U 12a	14			ex OE – TIL
D-EHWW	Bü 131 D – I				
D-EHXE	Kl 35 B		1934	DLV e.V.	
D-EHYA	Bü 131			Febr. 1939: FFS (A/B) 11, Schönwalde	
D-EHYF	Kl L 25 d VII R	744			Teilnahme am Deutschlandflug 1935 mit Wettbewerbszeichen B6 (DLV – Gruppe Danzig); Nov. 1935: Zaun überrollt; leicht beschädigt
D-EHYH	Kl L 26 b V				
D-EHYL	Kl L 26 c II	454		DLV e.V., Ortsgruppe Berlin	ex D – 2422
D-EHYP	Kl VL 26 a V	389		A. Dressler, Dresden; Juli 1937: Eduard Beyreuther, Berlin – Tempelhof	ex D – 2264
D-EHYQ	Kl L 25 d VII R	701		1934: DLV e.V., Ortsgruppe Stuttgart; Mai – Nov. 1935: Fl.Üb.St. Böblingen; Febr. 1936: FFS E Freiburg	
D-EHYS	D H Moth Major			Willy Wiesner, Berlin	
D-EHYT	Fw 44 G	483			Sept. 1935: wegen Überziehens in der Kurve abgerutscht, abgestürzt und total zerstört, Flugzeugführer tot



OBEEN : Zwei Junkers A 50 ci D-EHIT und D-EFOV beim NS-Großflugtag in Chemnitz 1934. Im Vordergrund steht Udet's "Curtiss-Hawk".

RECHTS : Der Akrobat Dimpfel hängt am Trapez unter der D-EJEF bei einer Vorführung in Berlin-Tempelhof. (Die Abbildungen wurden der "Luftwelt" 1934 und 1935 entnommen)



Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
D-EHYZ	He 72 B-3				Teilnahme am Deutschlandflug 1935 mit Wettbewerbszeichen F3 (DLV-Gruppe Reichsluftfahrtministerium)
D-EHZE	Kl 35 A			Aug. 1937: DVL e.V., Bln. – Adlershof	
WL-EHZF	Kl 35 B				
D-EHZO	Bü 131 A				
D-EHZU	Bü 131 A				
D-EIAQ	Bü 131 D			DVL e.V., Bln. – Adlershof	oder WL-EIDM
D-EIBO	Bü 133 C			Juli 1937: DVL e.V., Bln. – Adlershof	
D-EICD	Bü 131			Frühjahr 1939: LKS 2, Bln. – Gatow	
D-EICJ	Kl 35				
D-EIDE	Fw 44				
D-EIDM	Bü 131			Mrz. – Okt. 1939: LKS 1, Dresden – Klotzsche	

Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
D-EIGI	KI 35 A			Juni 1937: DVL e.V., Bln. – Adlershof	
D-EIGO	BFW M 23 a	432		Juli 1936: Akademische Fliegergruppe e.V., München	
D-EIHI	Fw 44			Mrz. – Okt. 1939: LKS 1, Dresden – Klotzsche	
D-EIHY	Fw 44			Dez. 1936 – Okt. 1937: FFS (B) Halberstadt	
D-EIJA	Bü 131				
D-EILE	Darmstadt D 29 b				
D-EILS	Bü 133 C			NSFK	
D-EIMI	S.E. 5 A	1398		Gesellschaft für Himmelschrift und Wolkenprojektion, Düsseldorf	ex D-1632, sp. Kennzeichen PH-IMI
D-EIPQ	Fw 44				
D-EIRA	Fokker D VII				1936 von Ernst Udet aus der Schweiz überführt; im Krieg während eines Bombenangriffs zerstört
D-EIRO	Fw C 30				
D-EIRY	KI L 25 e VII R			Apr. 1937: DVL e.V., Bln. – Adlershof; Juni 1937: Deutsches Reich, vertreten durch den Reichs- und Preußischen Minister für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung	
D-EISA	KI 32 b XIV			Juni 1937: DVL e.V., Bln. – Adlershof	
D-EISI	Bü 131 B-3			NSFK	
D-EISY	Bü 131 D				
D-EITA	KI L 25	1021			
D-EITE	KI 35 A			Juli 1937: NSFK	
D-EITI	Fw 44				
D-EIVE	KI 35				
D-EIVU	Fw 44			Frühjahr 1939: LKS 2, Bln. – Gatow	
D-EJAF	KI 32 a XIV				
D-EJAH	Fw L 101 D	244			
D-EJAM	KI L 25 b VII				am 15. November 1934 verbrannt
D-EJAN	He 72			Okt. 1938 – Mrz. 1939: Fliegerhorstkommandantur Jever	
D-EJAP	Gerner G II Rc			Juli 1937: Dr. Friedrich Barth, Süderhastedt	

AVIATIK – FOTOSEITE



OBEN : Eine Albatros D III ist an der Westfront abgestürzt. (Sammlung Schäfer)

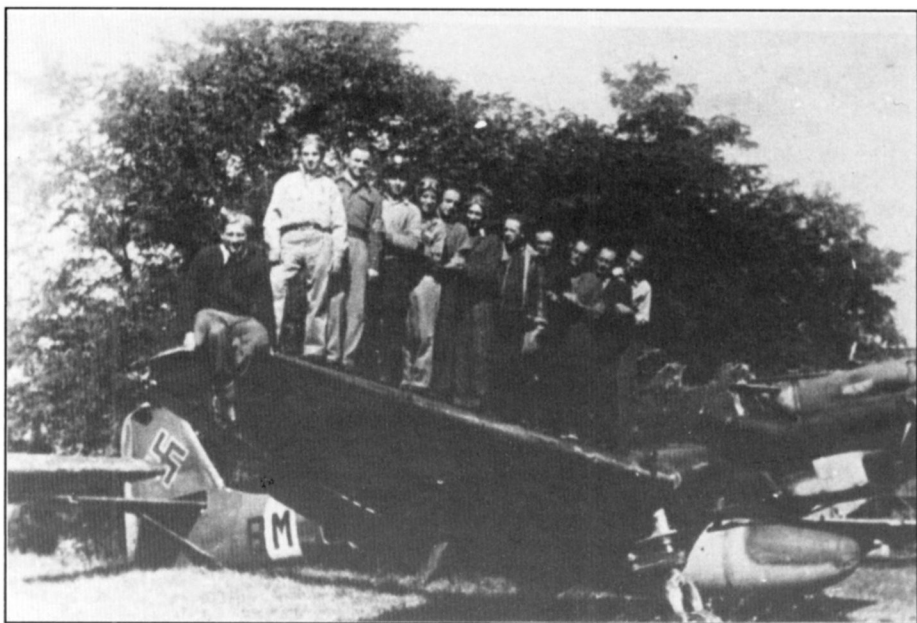
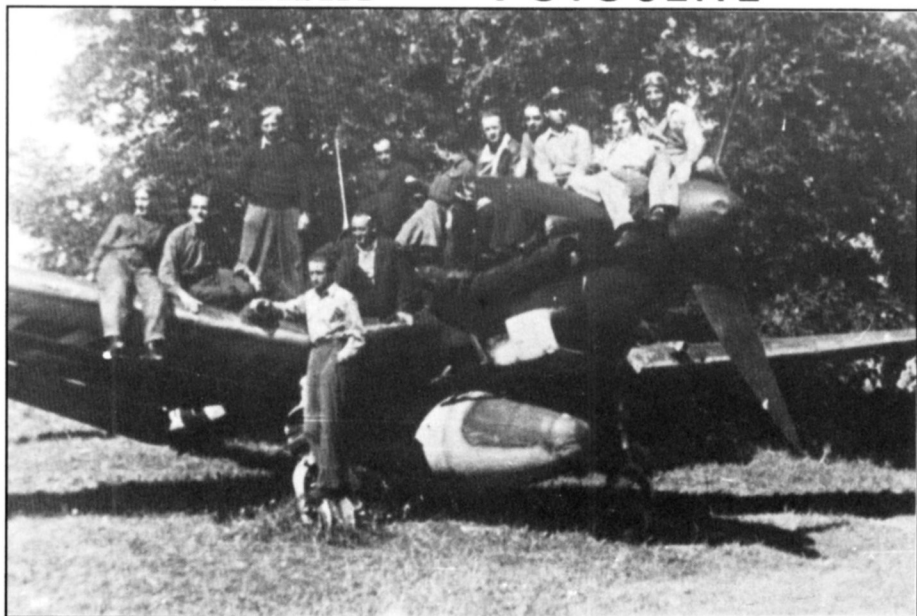
UNTEN : Die Focke-Wulf Fw 200 V2 "Westfalen" D-AETA wurde im Sommer 1938 in Budaörs, Ungarn aufgenommen. (Sammlung Javor)

RECHTE SEITE : Diese Junkers Ju 87 D-7 (?)

stand im Sommer 1945 auf dem Flugplatz Thorn in Westpreußen. Sie ist mit Flammenvernichtern ausgerüstet und trägt noch einen großen Zusatzbehälter mit Flossen unter dem Rumpf. Rumpfband und Flügelspitzenunterseiten in Gelb – Kennzeichen BM+??.
(Sammlung Murawski)



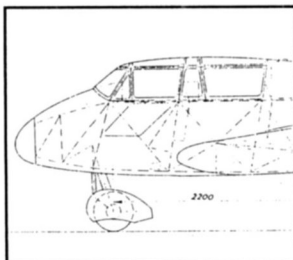
AVIATIK – FOTOSEITE



Walter Schick

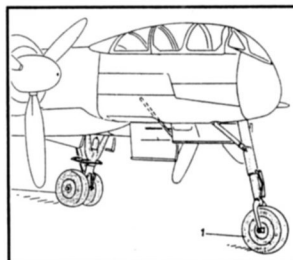
Das Versuchs- und Schulflugzeug Wn 16

Dieses interessante Muster mit Doppelrumpf und Schubpropeller wird vom Autor ausführlich vorgestellt. Da die Wn 16 mit einem Bugrad ausgerüstet war, wurde sie von anderen Firmen zu Versuchen herangezogen.



Erinnerungen eines Nachtjägers

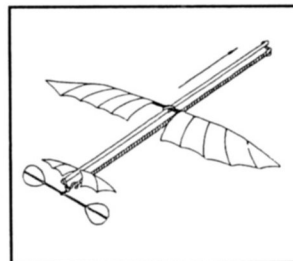
Der Autor, welcher die Heinkel He 219 geflogen hat, berichtet sehr persönlich über seine Einsätze in der Nachtjagd.



Uwe W. Jack

Luftfahrtpioniere vor Otto Lilienthal

In diesem Jahr feiern wir die hundertste Wiederkehr des ersten Fluges eines Menschen. Vor Otto Lilienthal haben schon in vielen Ländern der Welt mutige Menschen an der Verwirklichung des alten Flugtraumes gearbeitet.



... und weitere interessante Beiträge !

AVIATIK –

Deutsche Fluggeschichte

erscheint 4 x jährlich zum Einzelpreis von 5.80 DM. Jahresabonnement: 30.– DM (Ausland: 35.–) mit Porto und Verpackung (alle Preise inkl. gesetzl. MwSt.).

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

Chefredakteur: Horst Thürling

Redaktion:
Andreas Duda, Uwe W. Jack
Christian Kirsch, Stefan
Lehmann

Redaktionsadresse:
Horst Thürling
1000 Berlin 47
Eichenauer Weg 50

Layout und Satz: Uwe W. Jack

Herstellung:
Druckerei Lilie Berlin 47

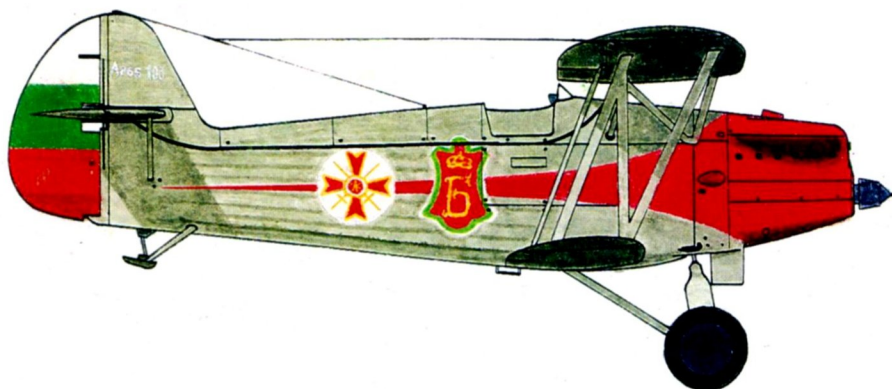
Weiterverarbeitung:
Buchbinder Lehmann 1020 Berlin

Anzeigen: Uwe W. Jack

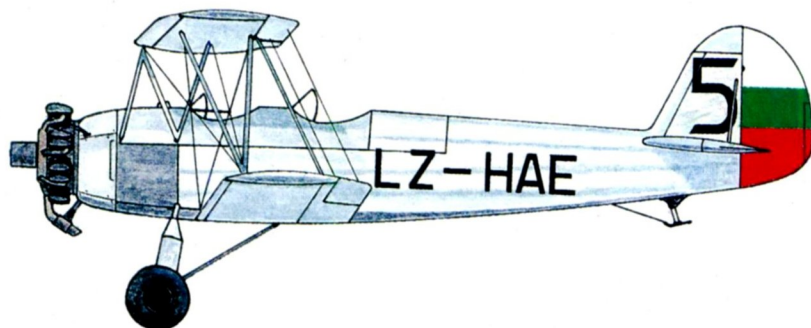
Es gilt Anzeigenpreisliste 0

© Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt.

Mit der Übergabe des Manuskriptes, von Zeichnungen und Fotos versichert der Autor, daß keine weiteren Verpflichtungen vorliegen. Eine Rücksendung erfolgt nur nach Beilage von Rückporto.



Arado Ar 65, Wrk.Nr. 103 in der Kennzeichnung, wie sie bis zum Balkanfeldzug geführt wurde (Kokarde und Wappenschild des Zaren Boris III von Bulgarien). Beachte die kyrillische Schreibweise.



A 5'4"

Eine von insgesamt sechs an Bulgarien gelieferten Heinkel He 72 Schulflugzeugen.