

JUNKERS Ju 52 (252 und 352)

— Vor, im und nach dem Kriege —

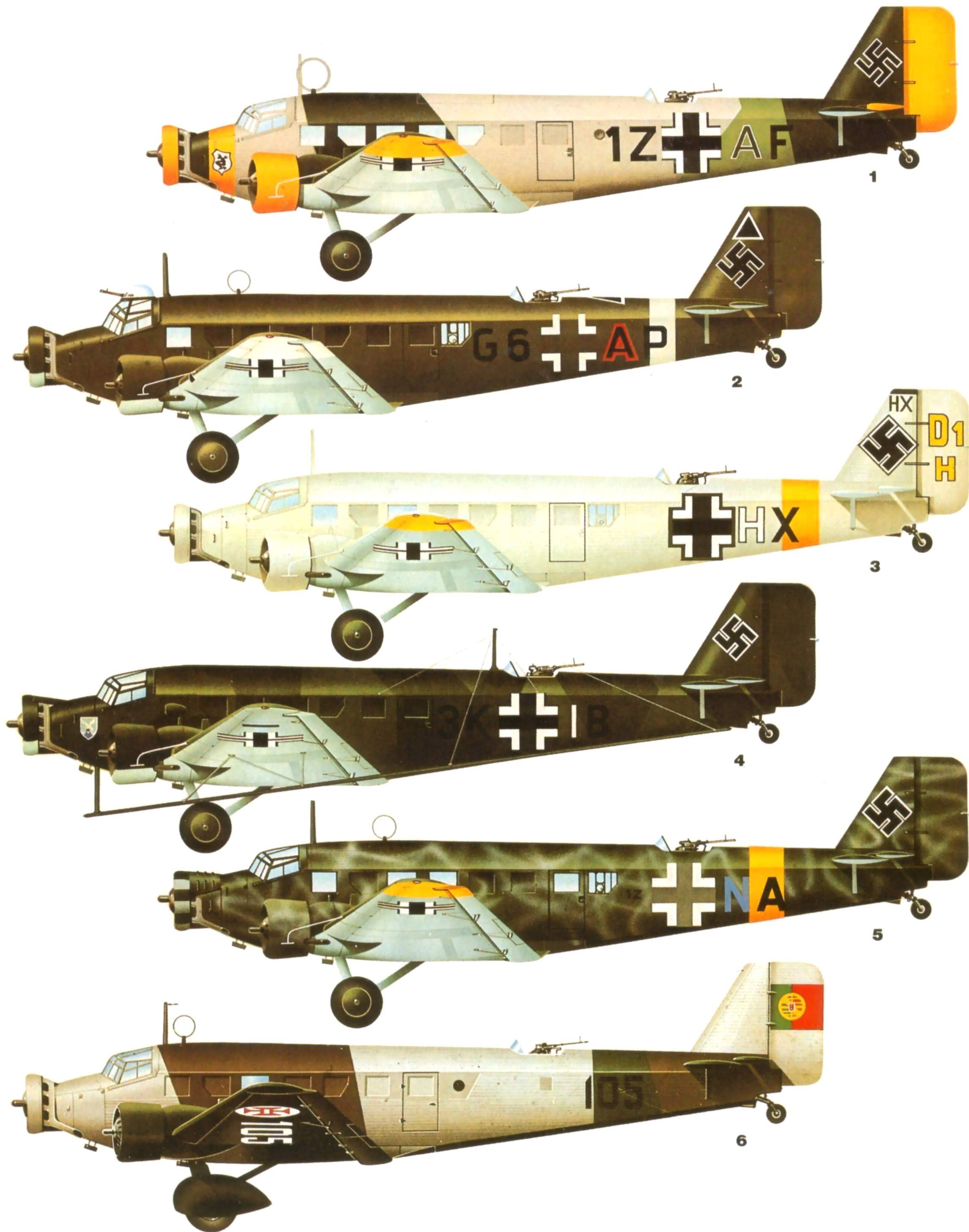
Band 110

DM 9,80



WAFFEN-
ARSENAL

PODZUN-PALLAS-VERLAG — 6360 Friedberg 3 (Dorheim)



1. Ju 52-3m g4e(1Z+AF) Stab IV./KGzbV 1 während des Balkanfeldzuges; 2. Ju 52-3m g6e(G6+AP) 2./KGzbV 102 im Mittelmeer-Einsatz; 3. Ju 52-3m g6e(1Z+HX) IV./KGzbV 1 im Winter 1942/43 bei Stalingrad; 4. Ju 52-3m g6e(3K+IB) "Mausi" des Stabs der Minensuchgruppe in Malmi, Finnland, Winter 1943/44; 5. Ju 52-3m g7e(1Z+NA) Stab der IV./Transportgeschwader(TG) 1 an der Kurlandfront 1944/45; 6. Ju-3m g3e(105) der Nachtbomber-Gruppe der Portugiesischen Luftwaffe etwa 1938.

JUNKERS Ju 52 (**252** und **352**)

— Vor, im und nach dem Kriege —

Heinz J. Nowarra

Band 110

DM 9,80

Eine restaurierte Ju 52 im Flug (1986) über
dem Großraum Bremen. (Lufthansa Bild-
archiv)

Podzun-Pallas-Verlag GmbH — 6360 Friedberg 3 (Dorheim)

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, vorbehalten.
Podzun-Pallas-Verlag GmbH, Markt 9, 6360 Friedberg 3 (Dorheim)
Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Das Waffen-Arsenal: Gesamtdredaktion Horst Scheibert

ISBN 3-7909-0335-3

VORBEMERKUNGEN

Der erste Band (Nr. 11) dieser Reihe über die Ju 52 ist seit Jahren vergriffen. Wir entschlossen uns daher, einen Folgeband zu fertigen. Alle Abbildungen in ihm sind neu gegenüber denen im Band Nr. 11. Der begleitende Text hat Schilderungen über Einsätze dieses berühmten Flugzeuges im Zweiten Weltkrieg zum Schwerpunkt.

QUELLEN/FOTOS:

- Lufthansa Bildarchiv
- Morzik, Die deutschen Transportflieger
- Nowarra, Die deutsche Luftrüstung, Band 3
- Zindel, Geschichte und Entwicklung des Junkers-Flugzeugbaus 1910-38 und bis zum Ende 1970
- Junkers, Werksunterlagen
- Archiv Nowarra

Vertrieb:
Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Markt 9, Postfach 314
6360 Friedberg 3 (Dorheim)
Telefon: 06031/3131 u. 3160
Telex: 415961

Alleinvertrieb
für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
Niederalm 300
Telefon: 06246/3721

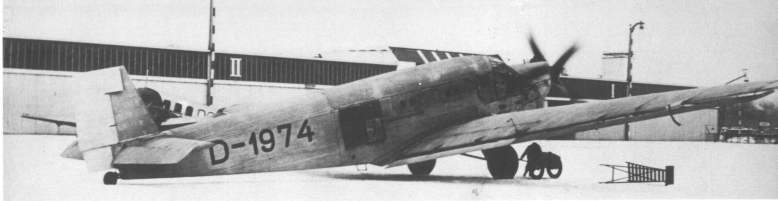
Verkaufspreis für Österreich: 77,- Schilling; Schweiz: 9,80 sfr

Für den österreichischen Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Franz Hain,
Industriehof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

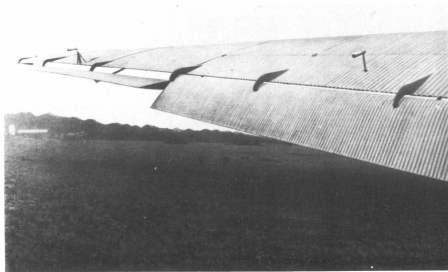
COPYRIGHT 1988
PODZUN-PALLAS-VERLAG GMBH, 6360 FRIEDBERG 3



Über Holland 1940.



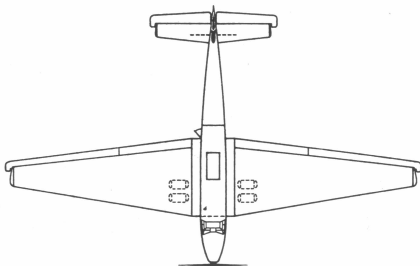
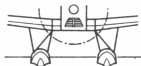
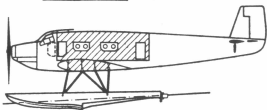
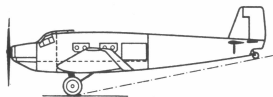
Ju 52 ba, Werknr. 4001, wurde am 17. 2. 1931 in Berlin-Tempelhof zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt.



Tragfläche der Ju 52 ba mit Junkers-Doppelfügel.

JUNKERS JU 52 IM FRIEDEN UND KRIEG

Die Konstruktion dieses berühmtesten deutschen Transportflugzeuges war im Grunde nur das Ergebnis rein kaufmännischer Überlegungen im Management der Deutschen Lufthansa. Sie begannen bereits 1925, als Dipl.Ing. Kurt Weil und Hans M. Bongers vom "Junkers-Luftverkehr" ein wirtschaftliches dreimotoriges Verkehrsflugzeug forderten. Aber erst 1928, zwei Jahre nach Gründung der "Deutschen Lufthansa", als man bei Junkers daran dachte, ein neues Verkehrsflugzeug zu entwickeln, wurden diese Gedanken wieder aufgegriffen. Chefkonstrukteur Dipl.Ing. Ernst Zindel, der mit der Durchführung der Konstruktion beauftragt wurde, stellte sich von vornherein auf zwei Ausführungen des Entwurfes – jetzt noch als J 52 bezeichnet – ein: ein einmotoriges Frachtflugzeug für die von Prof. Junkers geplante Luftfrachtverkehrsgesellschaft "Luftfrako International" und ein dreimotoriges Verkehrsflugzeug für maximal 17 Fluggäste, entsprechend den Forderungen der Deutschen Lufthansa (DLH). Über beide Entwürfe hat sich Dipl.Ing. Zindel nach dem Kriege selbst wie folgt geäußert:



Junkers Ju 52. be Abmessungen.

Länge	18,5	m
Spannweite	20,5	m
Tragfläche	116,0	m ²

Gewichte.

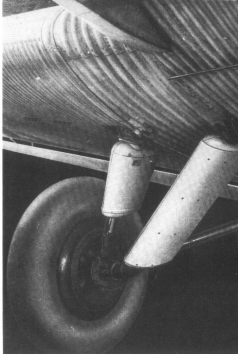
Rüstgewicht	etwa 3850	kg
Zuladung	etwa 3150	kg
Fluggewicht	7000	kg
Flächenbelastung	60,90	kg/m ²
Leistungsbelastung	9,65	kg/PS

Leistungen.

Höchstgeschwindigkeit in Bodennähe	194	km/h
Reisegeschwindigkeit in Bodennähe	160	km/h
Landegeschwindigkeit	77	km/h
Steigzeiten:		
0—1000 m in	9,8	min
0—2000 m in	22,4	min
0—3000 m in	42,9	min
Absolute Gipfelhöhe	4200	m
Dienstgipfelhöhe	3200	m
Anlauf	255	m
Auslauf	155	m

"Die einmotorige Spezial-Frachtausführung war besonders gekennzeichnet durch eine große, 1,6 m breite und 1,5 m hohe Ladeluke mit entsprechender Laderampe am hinteren Ende der Rumpfsseitenwand, frei zugänglich hinter der Flügelhinterkante und quer-gestellter Klappe, deren unterer Teil als Laderampe diente; dazu in der Rumpfschale eine 1,5 x 1,2 m große Ladeluke zum Verladen schwerer, auch sperriger Lasten von oben mittels Kran. Zum Einstieg für die Besatzung diente eine Einstiegstür hinter dem Führerraum. Der Flügel war, wie schon bei vorhergehenden Baumustern, mit Doppelflügel-Landeklappen und Querrudern ausgerüstet, zur Erhöhung des Maximalauftriebs bei Start und Landung. Mit einer Nutzlast von 2000 kg und einer Reichweite von etwa 1200 km ergab sich ein Abfluggewicht der einmotorigen Maschine von 7000 kg. Bei einer Flügelspannweite von 29,5 m und einer Flügelfläche von 110 m² betrug damit die Abflugflächenbelastung rund 64 kg/m² und die Landegeschwindigkeit 82 km/h. Da die Maschine auch recht gutmütige Landeeigenschaften und ein robustes Fahrwerk besaß, konnte sie ohne weiteres auf normalen Rasenplätzen starten und landen, was für den Einsatz als Frachtmaschine von großer Wichtigkeit war.

Für die Passagierverkehrsmaschine, welche im Linienverkehr auf vorbereiteten Plätzen mit besseren Start- und Landebahnen eingesetzt werden sollte, konnten bei gleichen Flügelabmessungen Abfluggewicht und Flächenbelastung wesentlich höher sein: Mit maximal 17 Passagieren, der für diese erforderlichen Innenausstattung, dem vorgesehenen Komfort (Heizung, Lüftung, Wärmeisolation, erweiterte Funkausrüstung), ausreichender Gepäck- und Postzuladung und einer Reichweite von 1300 km ergab sich ein Abfluggewicht von etwa 10 000 kg und eine Flächenbelastung von 91 kg/m², also fast 40 % mehr als bei der Frachtmaschine und dementsprechend eine etwa 20 % höhere Landegeschwindigkeit von rund 100 km/h. Als Triebwerke wählten wir sowohl für die einmotorige Frachtmaschine wie für die dreimotorige Passagiermaschine die besten und zuverlässigsten damals greifbaren Motoren. Für die einmotorige benötigten wir zudem noch eine möglichst hohe Leistung, und Motoren hoher Leistung waren 1929 noch sehr rar. Es kam

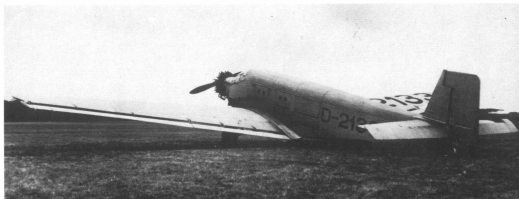


Laufrad mit Federbeinen der Ju 52 ba.



Die Ladeluke im Rumpfrücken machte auch das Verladen sperriger Güter möglich.

Ju 52 di, Werknr. 4002, im Oktober 1931 nach abgebrochener Seeprüfung.





Ju 52-3m, Werknr. 4013, D-2201, war die erste an die Lufthansa gelieferte dreimotorige Ju 52.

unseren Wünschen sehr entgegen, daß damals gerade zwei neue Triebwerke relativ hoher Einheitsleistung auf den Markt gebracht wurden:

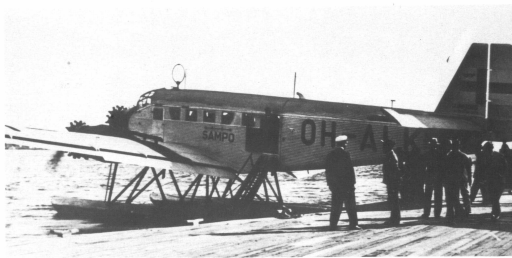
In Deutschland war es der wassergekühlte BMW VIIa U, ein Zwölfzylinder-V-Motor, der aus altbekannten und bewährten BMW-IV- und BMW-VI-Motoren entwickelt und der erste Motor mit einem Übersetzungsgetriebe für die Luftschraubenwelle war, welches die Luftschraubendrehzahl auf den für die von diesem Motor abgegebene Leistung von 700 PS zur Erzielung möglichst hoher Wirkungsgrade notwendigen Wert herabsetzte. Dieser Motor sollte später durch den noch in der Erprobung befindlichen und kurz vor seiner Einsatzreife stehenden wassergekühlten Zwölfzylinder-V-Motor Jumo L88 abgelöst werden, der mit 800 PS Startleistung eine 100 PS höhere Leistung abgab. Dieser Motor war, ähnlich wie der Sechszylinder-Reihenmotor Jumo L8 durch Weiterentwicklung zum Schnellaufen aus dem vielfach bewährten Jumo L5 und dessen Verdoppelung L55 entstanden; seine Kurbelwellendrehzahl betrug maximal 2000 U/min; die Luftschraubenwellendrehzahl wurde durch ein Untersetzungsgetriebe auf 800 U/min herabgesetzt.

Das zweite zur Verfügung stehende Triebwerk entsprechender Leistung war der luftgekühlte 14-Zylinder-Doppelsternmotor "Leopard" der englischen Firma Armstrong-Siddeley mit 800 PS Startleistung, der ebenfalls mit einem Untersetzungsgetriebe für die Luftschraubenwelle ausgerüstet war. Für den Verkauf der Maschine an ausländische Kunden war es ein glücklicher Umstand, daß damit neben dem deutschen wassergekühlten Motor auch ein englischer luftgekühlter Motor der renommierten Firma Armstrong-Siddeley zur Verfügung stand.

Trotzdem und obwohl die bei der Canadian Airways eingesetzten Maschinen für die dort vorliegenden besonderen Verhältnisse und Aufgaben sich bestens bewährten, fand die einmotorige Frachtmaschine Ju 52 nicht den erhofften Absatz, zumal sich die von den alten Junkers-Luftverkehrsexperten verfolgten Groß-Luftfrachtverkehrspläne zerschlugen, einfach weil die Zeit und die allgemeinen Verhältnisse für diese Gedanken damals noch nicht reif waren."



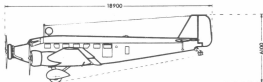
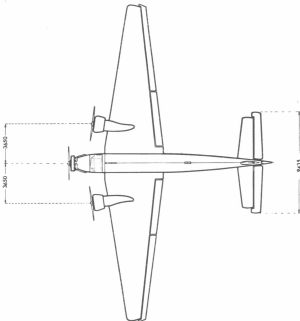
Eine Sonderausführung war Werknr. 4016, eine Ju 52-3m ba, die an den Prinzen Bibesco, Präsident der Fédération Aéronautique International (FAI) geliefert wurde.



Ju 52-3m ci, Werknr. 4014, wurde als Schwimmerflugzeug an die finnische Luftverkehrsgesellschaft "Aero O/Y" geliefert.

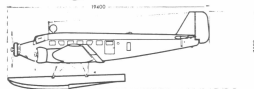
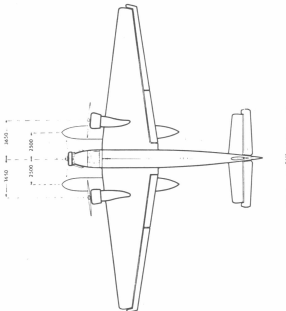


Ju 52-3m ho, Werknr. 4045, war eine der beiden mit Jumo 205 Schwerölmotoren ausgerüsteten Ju 52 der Lufthansa.



Flächeninhalt des Tragflügels 110,5 m²

Werkszeichnung Ju 52-3m ge, Landausführung.

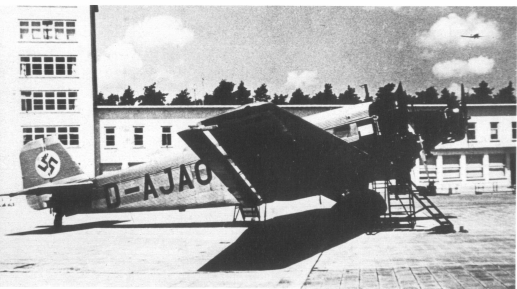


Flächeninhalt des Tragflügels 110,5 m²

Werkszeichnung Ju 52-3m ge Schwimmausführung.



Ju 52-3m, SE-AFD, Werknr. 5646, war einer der sieben nach Schweden gelieferten Ju 52. Ging später als EC-ADP an die IBERIA nach Spanien.



Ju 52-3m ge, Werknr. 5478, auf dem Rhein-Main-Flughafen. Das Flugzeug ging später als PP-CBD an das Condor Syndicat in Brasilien.

Die erste einmotorige Ju 52 ba (Werk-Nr. 4001) startete, ausgerüstet mit einem Junkers L-88-Motor, am 13. 10. 1930 zum Erstflug, wurde danach mit einem BMW VIIa umgerüstet, nunmehr als Ju 52 be bezeichnet, und am 17. 2. 1931 mit dem Kennzeichen D-1974 auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgeführt. Die "Luftfrako" übernahm sie zwar, gab sie aber schon im Juli an Junkers zurück. Es folgten die Werknummern 4002, 4003 und 4004 mit verbessertem Seitenleitwerk als Ju 52 ce. Die beiden ersten blieben vorerst bei Junkers, Werk-Nr. 4004 D-2317 ging 1932 an die Deutsche Verkehrsfliegerschule (DVS) als Seeflugzeug und nach Schweden als SE-ADM. Die nächste Werk-Nr. 4005 (D-2356) mit BMW IX U ging als Ju 52 cai an den Reichsverband der Deutschen Flugzeugindustrie (RDL), der Tarnanschrift für die geheime Fliegertruppe der Reichswehr.

Sie verbrannte im Mai 1934.

Es folgte Ju 52 di (Werk-Nr. 4006) mit 750 PS Armstrong-Siddeley "Leopard" – erst mit Fahrwerk ausgerüstet und dann als Schwimmflugzeug 1931 nach Kanada geliefert. Dort wurde sie 1936 auf Rolls-Royce "Buzzard" umgerüstet und nun als Ju 52 cao bezeichnet. Mit den kanadischen Kennzeichen flog diese Maschine, auch unter härtesten Wetterbedingungen noch bis 1947. Werk-Nr. 4007 D-UHYF, 4002, erst D-2133, später D-USUS und 4003 D-USON wurden bei der Luftdienst-Schleppstaffel in Kiel-Holtenau als Schleppflugzeuge für Zieldarstellungen der Reichsmarine verwendet. Weitere einmotorige Ju 52 sind nicht gebaut worden; niemand wollte sie haben. Dagegen kamen laufend Nachfragen nach der dreimotorigen Ausführung. Über diese erste dreimotorige Ausführung schrieb Ernst Zindel in seinen Erinnerungen:

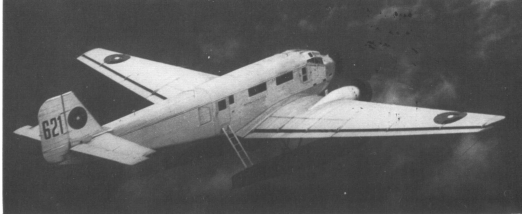
"In der Grundauführung für den Passagierverkehr entschieden wir uns, wie schon bei der G 24 und G 31, auf Grund eingehender Überlegungen und der mit diesen Maschinen vorliegenden Erfahrungen wieder für den dreimotorigen Tiefdecker. Die dreimotorige Ausführung stellte, zumindest für Maschinen der in Frage stehenden Größe und mit den gegebenen Einsatzbedingungen, den besten Kompromiß zwischen Flugsicherheit und Wirtschaftlichkeit dar.

Die Zelle war in ihrer äußeren Form, der aerodynamischen Grundausbildung und ihrem Grundaufbau für die einmotorige und dreimotorige Variante praktisch gleich, nur die wesentlichen Festigkeitsverbände wurden, entsprechend dem größeren Fluggewicht und den höheren Geschwindigkeiten, bei der dreimotorigen Ausführung entsprechend verstärkt, ebenso das Fahrwerk.

Als Triebwerke für die dreimotorige Ausführung Ju 52/3m für den internationalen Passagierluftverkehr wählten wir den luftgekühlten Neunzylinder-Hornet-Sternmotor der amerikanischen Firma Pratt & Whitney, dessen Lizenzbau damals bei der Firma BMW gerade anliefe. Dieser Motor hatte zunächst eine Startleistung von 585 PS; später wurde er durch den von BMW aus diesem weiterentwickelten BMW 132 ersetzt, der in der für die Ju 52 verwendeten Form eine Startleistung von 660 PS abgab. Für Lieferungen nach dem Ausland, so z. B. für die South African Airways, wurden später auch Weiterentwicklungen des Pratt & Whitney Hornet mit noch höheren Leistungen eingebaut."

Man hatte bei Junkers noch die einmotorigen Werknummern 4008 bis 4012 zur Endmontage vorbereitet. Als aus Kolumbien und Bolivien dringende Bestellungen auf drei bzw. zwei dreimotorige Ju 52 kamen, konnte man auf diese zurückgreifen und brauchte sie nur auf drei Motore umzurüsten.

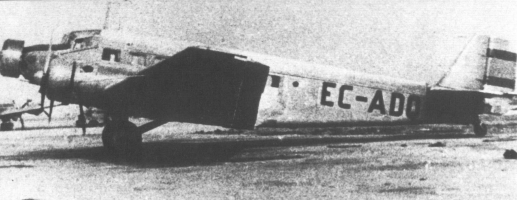
Die nunmehr als dreimotorige Ju 52-3m bezeichnete Werk-Nr. 4007 war 1931 flugklar.



Ju 52-3m di, Werknr. 4010, Nr. 621, der Kolumbianischen Luftwaffe.

Unten: Die Ju 52 der deutsch-russischen Verkehrsgesellschaft DERULUFT wurden im Winter mit Schneekufen ausgerüstet.





IBERIA kaufte die Ju 52-3m von der schwedischen Gesellschaft "Flygtjänst" als SE-AFB, Werk-Nr. 5620, und flog sie als EC-ADO.

Vom Kriegsausbruch bis zur "Weserübung" flogen die drei dänischen Ju 52-3m mit diesen Neutralitätsabzeichen.



Die Werknummern 4008 und 4009 gingen nach Bolivien, 4010, 4011 und 4012 nach Kolumbien. Aber bereits bei diesen ersten Maschinen zeichnete sich das zukünftige Schicksal der Ju 52 ab. Alle fünf Maschinen gingen nicht, wie vorgesehen an Luftverkehrsgesellschaften, sondern dienten als Behelfsbomber und Militärtransporter. Die beiden bolivianischen Ju 52 haben im sogenannten Gran Chaco-Krieg gegen Paraguay eine erhebliche Rolle gespielt. Von den kolumbianischen Maschinen gingen zwei bereits 1936 in Cabuyaro und Putumayo verloren, die restlichen vier (es waren noch drei nachbestellt worden) flogen bis 1943. Die letzte stand noch 1966 auf dem Flughafen Bogotá.

Die Lufthansa erhielt als erste Maschine die Werk-Nr. 4013, die als D-2201 "Boelcke" im Mai 1932 zugelassen wurde und später die Kennzeichen D-ADOM erhielt. Werk-Nr. 4015 (D-2202 "Richthofen") folgte im September. Die Maschine erregte sofort das Interesse des Auslandes. Finnland erhielt als erster ausländischer Besteller eine Ju 52-3m ce mit Fahr- und Schwimmwerk und amerikanischen Pratt & Whitney "Hornet"-Motoren, die als OH-ALK "Sampo" zugelassen wurde. Für den Präsidenten der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) wurde eine Ju 53-3m ba mit Hispano-Suiza-Motoren gebaut. Ju 52-3m fe war eine verbesserte Ju 52-3m mit "Hornet"-Motoren, die 1933 geliefert wurde. Größte Serie der Ju 52-3m war aber die Version ge, die in den Variationen gle bis gl4e gebaut wurde. Daneben gab es aber zahlreiche Sonderausführungen, die ins Ausland geliefert wurden und mit verschiedenen Motoren wie Pratt & Whitney "Wasp", Piaggio PXR und Bristol "Pegasus" ausgerüstet wurden.

Eine Sonderausführung waren auch die beiden Ju 52-3m ho, D-AJYR und D-AQAR, die mit Schweröldieselmotoren Jumo 205 C ausgestattet waren. Sie flogen bei der Lufthansa.

Andere Lufthansa-Ausführungen waren:

Ju 52-3m gle, g2e mit BMW 132 A/E, geX mit BMW 132A-3, reo mit BMW 132Da/Dc, te mit BMW 132 G/L und Ju 52-3mZ, Z1 mit BMW 132Z-3 und verbesserter Kabinausrüstung.

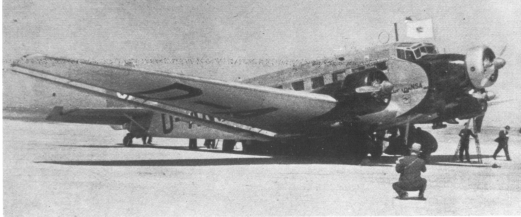
Interessant wurde die Ju 52-3m g3e, der "Behelfsbomber" der neuen Luftwaffe, der den Grundstock für die Kampfverbände der Luftwaffe bildete.

Als 1935 zum Reichsparteitag der NSDAP die mit Ju 53-3m g3e ausgerüsteten Kampfschwader über Nürnberg erschienen, war ihr Eindruck so überzeugend, daß ein französischer Experte in seinem Pressebericht bemerkte: "Sie manövrierten mit der Präzision friderizianischer Grenadiere." Alle diese Behelfsbomber wurden danach bei Weserflug wieder zu Transportern umgerüstet.

Das Verkehrsflugzeug Ju 52-3m beherrschte bis 1939 den europäischen Luftverkehr. Die Lufthansa-Flotte bestand zum größten Teil aus diesen Flugzeugen. Bei Kriegsausbruch wurden 62 Maschinen an die Luftwaffe abgegeben. Bei Kriegsende besaß die Lufthansa nur noch drei, 28 weitere waren "verchartert", d. h. bei der Luftwaffe.

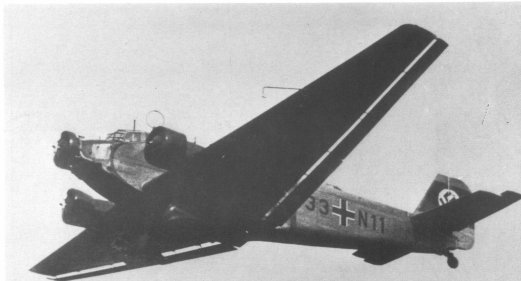
Der Ju 52-3m g3e folgte die Version g4e, ein Militärtransporter, von dem aber auch die Lufthansa zehn Maschinen erhielt, drei gingen in die Schweiz und existieren heute noch, zumindest eine davon voll flugfähig. Die g4e konnte für folgende Verwendungszwecke umgerüstet werden:

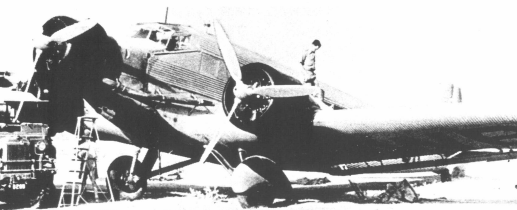
E = Kistentransporter, R = Reiseflugzeug mit 16 Sitzplätzen, H = Hörsaalflugzeug, St = Staffelftruppfzugzeug, S = Sanitätsflugzeug und F = Fallschirmspringer- und Luftlandeflugzeug. Triebwerk BMW 132 A. Es folgte die Version g5e, ein Transporter für Land- und See-Einsatz. Ähnlich war Ju 52-3m g6e, aber nur mit Land- oder Schneefahrwerk und



Mit der Ju 52-3m te, Werknr. 5663, D-ANOY, führte Carl-August Frhr. von Gablenz seinen berühmten Flug über den Pamir durch.

Unten: Der "Behelfsbomber" 1935 — eine Junkers Ju 52-3m g3e des KG 353.





1938 wurde mit dieser Ju 52-3m, D-ADWB, Werknr. 6650, die Nanga-Parbat-Expedition unterstützt.



D-2624, Werknr. 4026, der Lufthansa mit dem Abzeichen des Flug-Eisenbahn-(FLEI)-Verkehrs, auf denen die ersten Bomberpiloten der neuen Luftwaffe vor der Enttarnung 1935 ausgebildet wurden. Unten: Der Umbau der Ju 52-3m g3e zu Behelfsbombern wurde bei Weserflug durchgeführt. Zum Einfliegen mußten die Maschinen per Fähre mit dem Schlepper "Otto" von Nordenham nach Einswarden gebracht werden.



mit Funkanlage FuG 3aU. Ju 52-3m g7e, ähnlich g5e, aber mit BMW 132 T und Siemenskurssteuerung K4ü. g8e entsprach wieder mehr der g6e, hatte aber auch Kurssteuerung K4ü. g9e ähnelte g6e, hatte aber BMW 132 Z. g10e ähnelte der g8e, mit nur wenigen internen Änderungen. Von der Ju 52-3m g12e wurde nur eine sehr kleine Serie mit BMW 132 L gebaut. Auch die g14e entsprach der g8e, hatte aber eine verstärkte Panzerung. Einige Flugzeuge der Versionen g4e bis g6e wurden zu Minensuchflugzeugen umgebaut und bis Kriegsende eingesetzt. Davon flogen noch einige nach dem Waffenstillstand 1945 unter alliierter Kontrolle Mineneinsätze. Ihre Feuertaufe sollte die Ju 52 1936 in Spanien erleben. Auf die Bitte General Francos schickte Hitler 20 Ju 52 zum Transport der in Marokko stationierten spanischen Truppen, die gegen die republikanischen Verbände in Spanien eingesetzt werden sollten. Zur Tarnung dieser Operation wurde die "Hispano-Marokkanische Transport AG (HIS-MA)" gegründet. Führer des Transportkommandos wurde Oberleutnant Rudolf Freiherr von Moreau. Auf der republikanischen Seite merkte man bald die laufend zwischen Tetuan und Sevilla pendelnden Ju 52 und begann diese mit Flakartillerie, besonders von den vor der Küste liegenden Kriegsschiffen, darunter dem Panzerkreuzer "Jaime I", zu beschießen. Daraufhin wurden zwei der Ju 52 mit Bomben beladen. Moreau flog die eine, die andere Flugkapitän Henke von der Luft-hansa, der den Leutnant Graf Hoyos als Bombenschützen an Bord hatte. Am 13. August 1936 starteten die beiden Maschinen. Moreau verfehlte das Ziel; Hoyos aber traf "Jaime I" zweimal. Die Treffer waren so schwer, daß "Jaime I" nach Cartagena abgeschleppt werden mußte. Von nun an verliefen die Transporte ungestört.

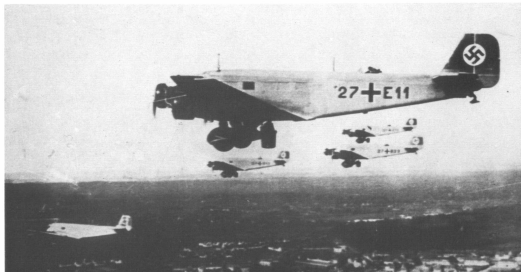
November 1936 entstand aus der Staffel Moreau und drei weiteren Ju 52-3m g3e die "K 88", die Bombergruppe der "Legion Condor", dem Luftwaffenverband zur Unterstützung Francos. Moreau stellte aus zehn Ju 52-3m g3e die erste nationalspanische Bomberstaffel auf. Dann aber tauchten aus der Sowjetunion gelieferte Jagdeinsitzer des Musters Polikarpow I-15 (s. Band 44 dieser Reihe) auf. Bereits am 4. November 1936 wurde die erste Ju 52, Pilot Leutnant Kolbitz, im Raum Madrid von einer I-15 abgeschossen. Am 15. November mußte sich die Staffel bereits mit 25 I-15 herumschlagen. Es wurden daher die Ju 52 aus Spanien abgezogen und durch Do 17, He 111 und Ju 86 ersetzt. Sie diente nun nur noch als Transportflugzeug.

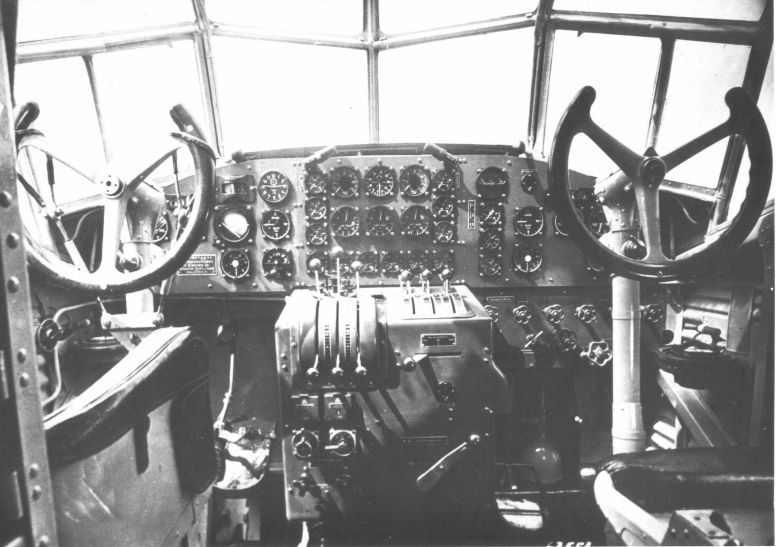
Inzwischen setzte die Ju 52-3m sich immer mehr im internationalen Luftverkehr durch. In Österreich, Schweden, Italien, Südafrika, Mongolei, Mocambique, Belgien, Dänemark, Norwegen und Brasilien flog die Ju 52. Eine besondere Leistung war der Flug der Ju 52-3m D-ANOY "Rudolf von Thüna" unter Führung von Freiherr von Gablenz mit Flugkapitän Untucht und Oberfunkermaschinist Kirchhoff über den Pamir nach China. Am 14. 8. 1937 waren sie in Tempelhof gestartet, konnten aber nach großen Strapazen erst am 3. Oktober heimkehren.

Als erster Transportverband der Luftwaffe war inzwischen das Kampfgeschwader zur besonderen Verwendung (KGzBV) 1 aufgestellt worden. Es war aus dem Stamm der IV./KG 152 "Hindenburg" gebildet worden, dem Verband, der 1935 in Nürnberg zur Parade geflogen war. 1938 war bei der Sudetenland-Krise ein Einsatz dieses Verbandes vorgesehen. Dazu sollten noch die KGrzBV 2, 4, 5 und 6 zusammengezogen werden. Diese wurden aber bald wieder aufgelöst.



Auch die Rück-Umrüstung der Behelfsbomber zum Transporter wurde bei Weserflug durchgeführt. Unten: Ju 52-3m g3e der I./KG 152 auf dem Flug zum Reichsparteitag der NSDAP in Nürnberg 1935.





Ju 52-3m g3e: Führersitze und Instrumentenbrett.

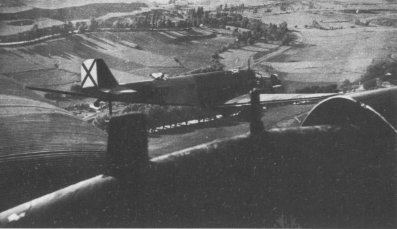
Als der Polenfeldzug begann, bestanden nur die KGzbV 1 und 2, die dem Oberbefehlshaber der Luftwaffe (ObdL) direkt unterstellt waren. Sie wurden nur am 25. September 1939 zur Bombardierung Warschaus eingesetzt. Die Kampfverbände waren nämlich zu diesem Zeitpunkt bereits aus Polen abgezogen worden und Stukas konnten keine Brandbomben werfen. So wurden die Brandbomben aus den Ladeluken der Ju 52 einfach herausgekippt. Der erste große Einsatz für die Transportverbände, die fast ausschließlich mit Ju 52 ausgerüstet waren, kam bei der "Weserübung" am 9. April 1940. Zielplätze des Luftlande-Unternehmens waren Oslo, Stavanger, Aalborg-West und Aalborg-Ost. Zum Einsatz kamen das KGzbV 1 und die KGrzbV 101 bis 107. Dazu fünf Ju 90 der Lufthansa, zwei Fw 200 und die alte Junkers G 38. Die Luftwaffenoperationen im Raum Dänemark und Norwegen standen unter dem Kommando des X. Fliegerkorps, Generalleutnant Geisler. Die Luftlandeinsätze wurden von Oberstleutnant der Reserve Carl-August Freiherr von Gablenz, dem Technischen Direktor der Lufthansa, geleitet. Seinem Eingreifen war zu verdanken, daß es gelang, die Blockierung des Flughafens Oslo-Fornebu zu verhindern. Die Norweger hatten zur Verhinderung der deutschen Landungen Maschinen auf die Landebahnen geschoben und teilweise in Brand gesteckt. Als GenLt Geisler nach ersten irreführenden Meldungen den Start aller noch in Deutschland bereitstehenden Ju 52 befahl, mußten in Fornebu neben den einfallenden Kampfverbänden alle 150 Minuten 50 Ju 52 zur Landung Platz finden. In Oslo wurde eine Dienststelle des Transportchefs (Land) unter Major Beckmann eingerichtet, der für die Transportverbindung nach Drontheim Sorge zu tragen hatte. Wir werden Beckmann beim Unternehmen um Demjansk wieder begegnen.

Generalmajor
Wolfram v.
Richthofen als
Kommandeur
der "Legion Con-
dor" 1938 in
Spanien.



Marokkanische Truppen warten in Tetuan auf den Abtransport nach Spanien.

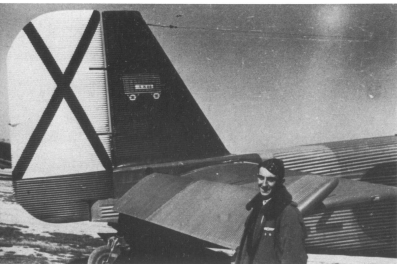




Die erste Bomber-Staffel der Franco-Luftwaffe flog auch die Ju 52-3m.



Ju 52-3m g3e der Franco-Luftwaffe im Einsatz.

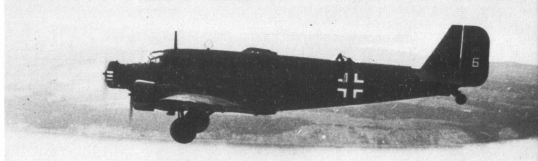


Das Möbelwagen-Abzeichen dieser spanischen Ju 52 verrät die Transporterverwendung der Maschine.



Ju 52-3m g3e einer anderen Staffel der Franco-Luftwaffe.

Ein besonderes Kapitel bei der "Weserübung" war Narvik. Die Einsätze wurden teils von Oslo, teils von Hamburg-Fuhlsbüttel aus geflogen. Am 13. April 1940 sollte ein besonders riskanter Einsatz geflogen werden. Es sollte ein Flug ohne Rückkehrmöglichkeit sein. Dreizehn Ju 52 der KGzBV 102 unter Führung des Oberst Baur de Betaz sollten eine Gebirgsbatterie mit voller Ausrüstung nach einem 15 km von Narvik entfernten zugefrorenen See bringen. Eine Startmöglichkeit von dort war unwahrscheinlich. Ein Teil der Maschinen war aus der Flugzeugführer-B-Schule Wiener Neustadt abgezogen worden. Nach einer Zwischenlandung in Oslo landeten die ersten Maschinen auf dem Harstvigvaansee. Zwei Maschinen machten dabei Kopfstand, die anderen landeten ordnungsgemäß. Drei Maschinen verfliegen sich und landeten in Schweden. Es waren die Ju 52 mit den Kennzeichen SE+HU, SE+KC und SE+IM. Sie kehrten aber mit schwedischen Kennzeichen SE-AKR, SE-AKS und SE-AKT Anfang September nach Deutschland zurück. Die anderen Maschinen blieben auf dem Eis des Sees stehen, wurden später beschossen und versanken dann nach Tauwetter in den Fluten. Eine dieser Maschinen konnte Ende August 1986 wieder geborgen werden, drei weitere folgten. Die Restauration der ersten Maschine ist bereits abgeschlossen. Nur die KGzBV 106 und 107 blieben in Norwegen und wurden der Luftflotte 5 unterstellt. Die nächste Bewährungsprobe für die Ju 52 kam am 10. Mai 1940 mit dem Beginn der deutschen Offensive im Westen. Zum Einsatz kamen die KGzBV 1 unter Oberst Morzik und 2 unter Oberst Conrad, dem zusätzlich die KGzBV 9, 11, 12 und 172 unterstellt wurden. Insgesamt sollten 430 Ju 52 eingesetzt werden, tatsächlich waren es



Ju 52-3m g4e der Kampfgruppe zbV. 106 über Norwegen.

dann aber nur 401. Die Oberst Conrad unterstellten Verbände hatten die Aufgabe, die 22. Luftlande-Infanterie-Division auf Flugplätzen im Raum von Den Haag abzusetzen. KGzBV 1 hatte die 7. Flieger-Division mit 4.000 Mann an ihre Einsatzplätze zu beför-

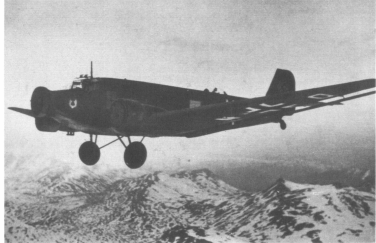
dern. Insgesamt waren 18.500 Mann durch die Luft zu befördern. Eine besondere Aufgabe fiel der "Sturmgruppe Koch" zu, die aus den Gruppen "Granit" (Oblt Witzig), "Beton" (Lt Schacht), "Stahl" unter Oberleutnant Altmann und "Eisen" unter Leutnant Schächter

Eine andere Ju 52, wahrscheinlich von einer Fliegerschule nach der Landung auf einem norwegischen Flugplatz.





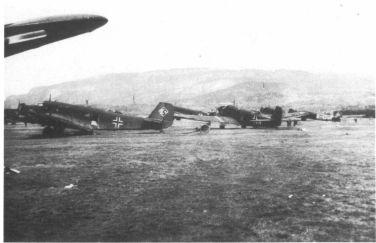
"Weserübung": Ankunft des Generalobersten Stumpf am 22. 4. 1940 in Kjevik.



"Weserübung": Ju 52-3m g4e der KGrzbV 105 auf dem Flug nach Norden.



"Weserübung": Oslo-Fornebu Anfang April 1940 mit gelandeten deutschen Flugzeugen.



"Weserübung": Ju 52-3m g4e der KGrzbV 106 in Oslo-Fornebu.

bestand, zu. Diese sollten mit Lastenseglern DFS 230 im Schlepp von 42 Ju 52 hinter den gegnerischen Linien das Fort Eben Emael, die Brücken über den Albert-Kanal bei Vroenhoven, Veldwezelt und Kanne besetzen und bis zum Herankommen der Heeresverbände halten. Im großen und ganzen gelangen diese Unternehmen, trotz einiger Pannen, durch Unterstützung des Pionier-Bataillons 51 unter Oberstleutnant Mikosch, des Flakbataillons Aldinger mit den 8,8 cm-Flak 36, den Henschel Hs 123 der II./LG 2 und der Stukas des StG 2. Dagegen entwickelten sich die Luftlande-Operationen in Holland zu einem Opfergang der Ju 52. Luftlandungen auf den Plätzen Katwijk, Kijduin und Ypenburg mißglückten. Von den KGzBV 11 und 12 und der I./KG 172 kehrten nur wenige Maschinen zurück. Die meisten fielen der erbitterten holländischen Abwehr zum Opfer. KGzBV 1 verlor über 60 Maschinen, KGzBV 2 etwa 140 bis 150. Bei einer Gesamtzahl von 430 eingesetzten Ju 52 bedeutete dies einen Verlust von 51 %! Den Holländern gelang die Rückeroberung der Flugplätze im Raum Den Haag, es gelang ihnen aber nicht, die im Raum Valkenburg und Ockenburg gelandeten Ju 52 zu vernichten. Der niederländische Oberbefehlshaber General Winkelmann unterzeichnete am 15. Mai 1940 die Kapitulation aller holländischen Streitkräfte. Der Wert der Lastensegler war unter Beweis gestellt worden, der deutsche Panzerdurchbruch durch die Ardennen war gelungen, aber fast die Hälfte des deutschen Lufttransportraums war vernichtet. Etwa 100 Ju 52 konnten abtransportiert und in der Heimat wiederhergestellt werden. Der deutsche General Walter Speidel äußerte dazu: "Der Verlust an Lufttransportraum wirkte sich noch Jahre hindurch aus." Die Kampfgruppen zbV 11 und 12 wurden, da praktisch aufgerieben, aufgelöst.



Bruchlandung einer Ju 52-3m in Oslo-Fornebu, 22. 6. 1940.

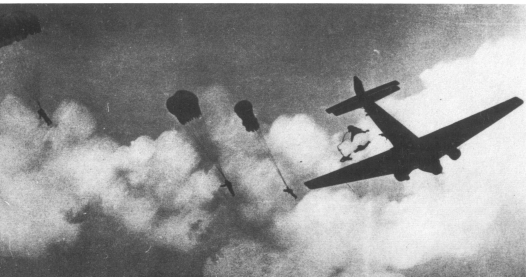
Unten: Absetzen von Fallschirmjägern durch Ju 52-3m g3e des Kampfgeschwaders zbV 1.





Westfeldzug 1940: Ju 52-3m g3e mit Lastensegler DFS 230 auf dem Flug nach Holland.

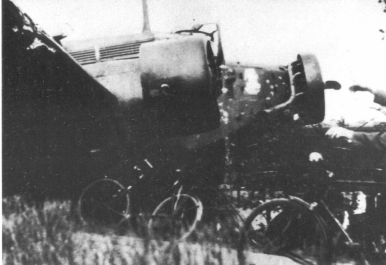
Unten: Westfeldzug 1940: Fallschirmjäger beim Absprung.



Nach der Kapitulation Frankreichs wurde am 23. Juli 1940 mit der Vichy-Regierung ein Abkommen unterzeichnet, wonach die französischen Flugzeugwerke 2.000 Flugzeuge für die deutsche Luftwaffe zu bauen hatte. Die Firma Amiot in Colombes wurde zur Nachbaurfirma für die Ju 52-3m bestimmt. Das Unternehmen "Seelöwe" schien die nächste Gelegenheit für den Großeinsatz der Ju 52 zu werden. Im September wurden die KGzBV 1 und 2 nach Frankreich verlegt. Das Unternehmen kam jedoch nicht zur Ausführung und die Lufttransportverbände gingen zurück in die Heimat.

Inzwischen hatte Mussolini Offensiven in Libyen gegen Ägypten und in Albanien gegen Griechenland begonnen, die sich beide als Fehlschläge erwiesen. Hitler hatte am 18. 12. 1940 "Weisung Nr. 21" unterzeichnet, die den Angriff auf die UdSSR befahl. Vorher sollte zur Unterstützung der in Griechenland zurückgeschlagenen Italiener das Unternehmen "Marita", der Angriff auf Griechenland, durchgeführt werden. Am 9. 12. 1940 verlegten 17 Ju 52 der III./KGzBV 1 nach Foggia, um Verstärkungen der Italiener nach Albanien zu bringen. Am 9. Januar 1941 entschloß sich Hitler aufgrund der verheerenden Niederlagen der Italiener in Nordafrika, auch dort einzugreifen. Die III./KGzBV 1 war inzwischen auf 53 Ju 52 verstärkt worden. Sie brachten in 1.665 Einsätzen italienische Soldaten und in weiteren 2.363 Einsätzen 2.905 t Material nach Albanien und auf dem Rückflug 10.970 Mann, darunter 8.730 Verwundete, zurück nach Foggia. Am 6. 2. 1941 startete das Unternehmen "Sonnenblume", die Überführung deutscher Heeresverbände nach Nordafrika.

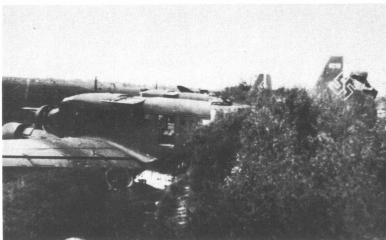
Hitlers Zeitplan wurde durch den Staatsstreich vom 27. März 1941 umgeworfen. Am 27. März erließ er die "Weisung Nr. 25":



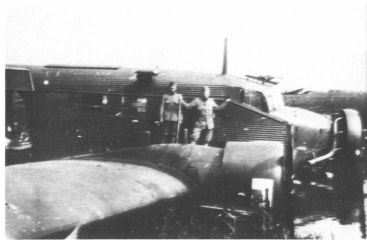
Zerschossene Ju 52 des KGzbV 1 im Raum Den Haag.



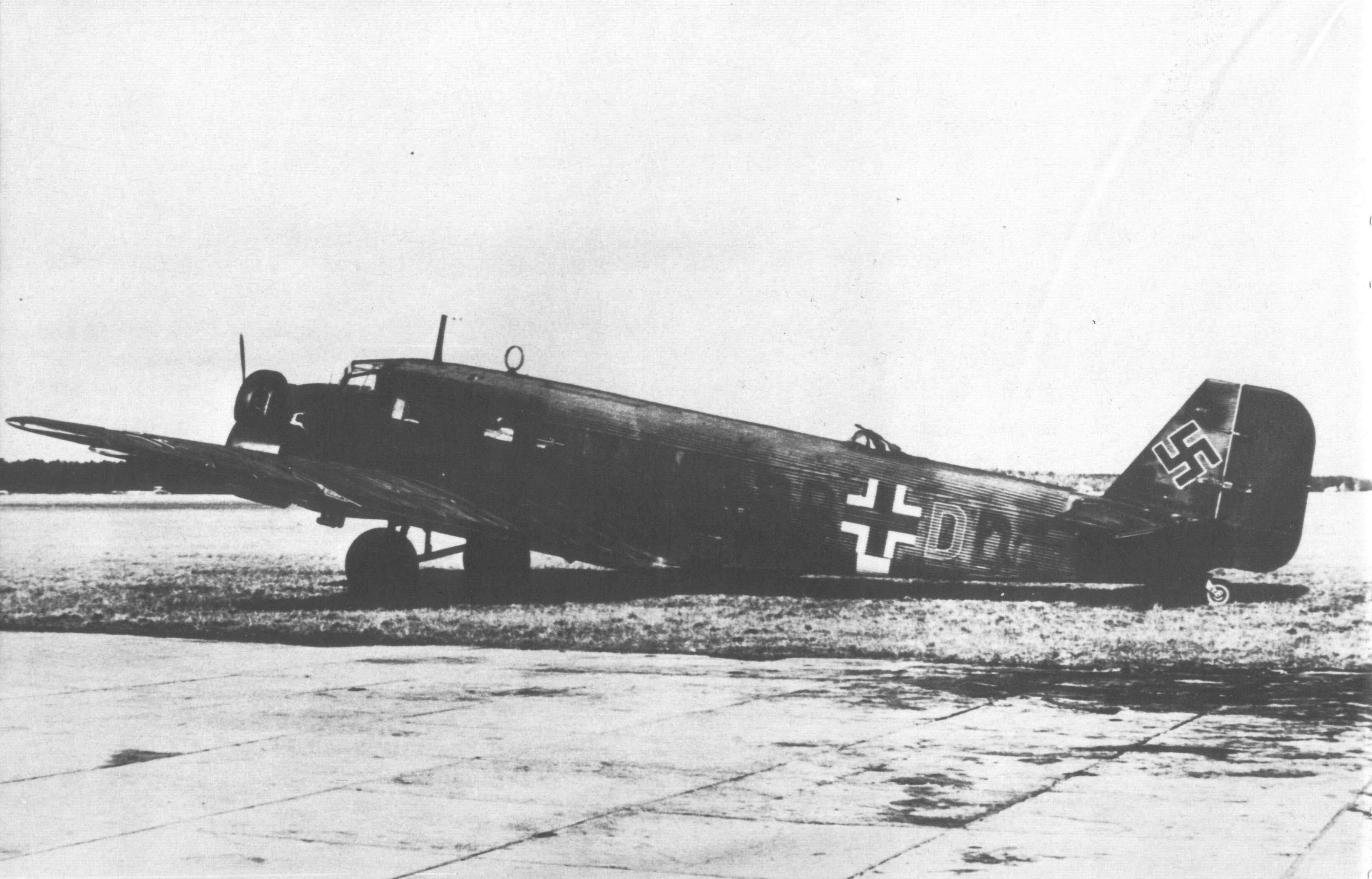
Bauchgelandete Ju 52-3m bei Ypenburg.



Reihenweise lagen die zusammengeschossenen Ju 52 der 11./KGzbV 1 an der Reichsstraße zwischen Rijswijk/Delft und Ypenburg.



Holländische Soldaten mit abgeschossener Ju 52.



Ju 52-3m der KGrzbV 172 im Westfeldzug.

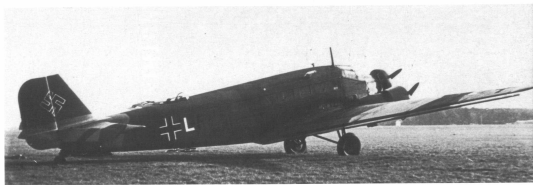
„Jugoslawien ist militärisch und als Staatsgebilde zu zerschlagen.“ Für den Balkanfeldzug wurden Anfang Februar aus Schulverbänden des Chefs des Ausbildungswesens der Luftwaffe (Chef AW), General Köhl, die KGzBV 40, 50, 60, 101, 104 und 105 zusammengezogen und dem Chef des XI. Fliegerkorps unterstellt. Anfang April brachten Teile der KGzBV 1 und 2 die 22. Luftlande-Division aus dem Wiener Raum in das rumänische Erdölgebiet. KGzBV 104 wurde nach Athen-Tatoi verlegt. Die II./KGzBV 1 flog von März bis April Nachschub nach Tripolis und Bengasi, überließ diesen Auftrag dann aber der in Comiso auf Sizilien stationierten III./KGzBV 1. Am 26. April erfolgte am Ende des Balkanfeldzuges das Luftlande-Unternehmen gegen den Isthmus von Korinth, an dem von Plovdiv in Bulgarien aus die KGzBV 2, die I./LLG 1, I. und II./KGzBV 1, die KGzBV 60 und 102 und eine Staffel Ju 52 mit DFS 230 beteiligt waren. Es gelang den Männern der Lastenseglergruppe nicht, die Brücke über den Kanal von Korinth zu sichern, jedoch konnten gleichzeitig abgesetzte Fallschirmjäger neben der zerstörten eine Notbrücke bauen. Am 30. April war der Balkanfeldzug beendet.

Ein großer Teil der aus Griechenland evakuierten britischen Streitkräfte war nach Kreta gebracht worden, das das nächste Ziel einer deutschen Luftlande-Unternehmung, der Operation „Merkur“ werden sollte.

Auf deutscher Seite hatte man sich in der Stärke der auf Kreta befindlichen Kräfte erheblich überschätzt. Man rechnete im Höchstfall mit 20.000 Mann, tatsächlich waren es aber 42.640! Führer des Unternehmens „Merkur“ wurde Generaloberst Löhner, Chef der Luftflotte 4 Südost. Die Durchführung der Landung selbst war Aufgabe des Generals Student und seines XI. Fliegerkorps. Luftun-



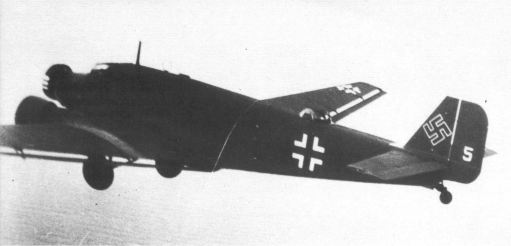
Bauchlandung einer Ju 52-3m 1940 bei Hirson/Frankreich.



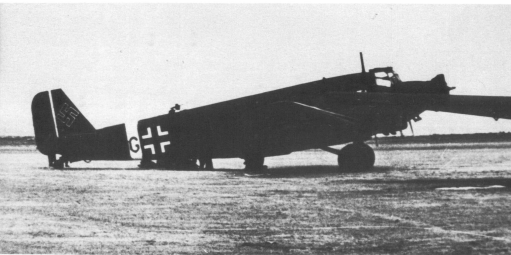
Ju 52-3m g4e, G6+LF, des KGzBV 2.

terstützung sollte vom VIII. Fliegerkorps unter General Wolfram von Richthofen gegeben werden. Für Transporte und Lastensegler-schlepp wurden rund 500 Ju 52 bereitgestellt. Dazu kamen 85 Lastensegler, meist DFS 230. Zu den zehn Transportgruppen gehörten die I. und II./KGzBV 1, I./LLG 1 (LLG = Luftlande-gruppe), sowie die KGzBV 40, 60, 101,

102, 105, 106 und die I./KGzBV 172. Absprunplätze wurden Korinth, Megara, Tanagra, Topolis, Dadion, Phaleron und Eleusis. Zwischen 1. und 10. Mai 1941 kamen das Fallschirm-Sturmregiment und der Rest der 7. Fliegerdivision heran: Student wurden noch die 5. Gebirgsdivision und Teile der 6. unterstellt.



Ju 52-3m g4e, NH+NZ, der KGzrbV 106.



Kreta Dezember 1941: Ju 52-3m der KGzrbV 400.

Erst nach schweren und verlustreichen Kämpfen hatte sich die Lage auf Kreta zugunsten der Deutschen stabilisiert. Am 27. Mai begann die Evakuierung der britischen Truppen, die am 31. beendet war. Die Verluste waren auf beiden Seiten sehr schwer. Aber das Schlimmste war der erneute Aderlass für die Luft-Transportverbände. 151 Ju 52-3m lagen als Wracks auf Kreta, Opfer von Flak und Artillerie. Dabei muß man berücksichtigen, daß es sich größtenteils um Maschinen der Schulen handelte, die jetzt bei der Ausbildung fehlten. Am 22. Juni 1941 folgte das Unternehmen "Barbarossa", der Angriff auf die UdSSR. Hierfür wurden folgende Ju 52-Verbände bereitgestellt:

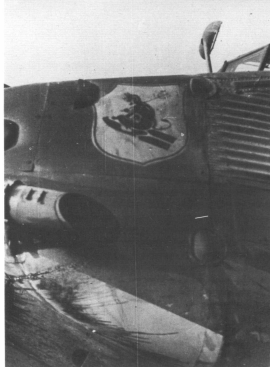
Luftflotte 5 Skandinavien	KGzrbV 108
Luftflotte 1 Nordabschnitt	KGzrbV 106
Luftflotte 2 Mittelabschnitt	KGzrbV 102
Luftflotte 4 Südost	KGzrbV 50 und 54

Das waren rund 200 Transportflugzeuge auf eine Frontlänge von rund 6.000 km. Dazu muß man berücksichtigen, daß es sich um keine stehenden Transportverbände handelte, sondern von Schulen abgegebene wahllos zusammengestellte Einheiten, deren Besatzungen sich zum Teil gar nicht kannten. Der schnelle Vormarsch der Panzergruppen und der dafür benötigte Nachschub an Treibstoff, Munition und Verpflegung stellte die Transportflieger vor manchmal fast unlösbare Aufgaben, zumal die Verluste durch Flak und Jagdflieger erheblich waren.

Am 1. Oktober 1941 wurde Oberst von Gablenz, bisher Lufttransportführer, unter Beförderung zum General Chef des Planungsamtes im RLM. Sein Nachfolger wurde Oberst Morzik. Außer dem KGzrbV 1 befanden sich jetzt alle Ju 52-Verbände an der Ostfront. Dort fiel der erste Schnee! Am 18. 11. 1941

warf eine englische Gegenoffensive Rommels Truppen so weit zurück, daß die Belagerung von Tobruk aufgegeben werden mußte. Folgerichtig setzte ein erhöhter Bedarf an Lufttransportraum ein. Wieder mußte aus Beständen der Schulen Ju 52 zur Aufstellung neuer Transportverbände, den KGzrbV 300, 400 und 500 aufgestellt werden. Als der Kälteeinbruch den Nachschub auf der Erde im Osten fast zum Erliegen brachte, mußten aus dem gleichen Bereich die KGzrbV 600, 700, 800, 900 und 999 gebildet werden. Die KGzrbV 400 und 500 wurden in nur halber Stärke aufgestellt und ins Mittelmeer, nach Foggia, Brindisi und Trapani verlegt. Dort befanden sich neben diesen beiden die III./KGzrbV 1, die Transportstaffel des Afrikakorps und die Transportstaffel des X. Fliegerkorps. In der Ju 52-Familie erschienen zu dieser Zeit zwei neue Mitglieder: die "Mausis" und die Ju 252.

Die "Mausis" verdankten ihre Entstehung einer Idee des damaligen Regierungsrats und späteren Ministerialdirigenten Th. Benecke. Nach Studium einer erbeuteten englischen Magnetmine schlug er vor, eine Ju 52 mit einem horizontal aufgehängten Spulenring von 14 m Durchmesser auszurüsten, der 44 Windungen eines Aluminiumkabels enthielt. Den Strom lieferte der Leonardsatz einer Scheinwerferbatterie. Vor der Hafeneinfahrt von Vlissingen, die von den Engländern laufend aus der Luft vermint wurde, flog die so ausgerüstete Ju 52/MS in zehn bis zwanzig Meter Höhe über die Wasseroberfläche. Da die Minen mit einer Verzögerungsschaltung von sieben Sekunden ausgestattet waren, detonierten die Minen etwa 2- bis 300 m hinter dem Flugzeug. Benecke erhielt hierfür einen Sonderpreis des Generalluftzeugmeisters. Bereits 1940 wurde das "Sonderkommando Mausi"



Abzeichen einer Ju 52-3m der IV./KGzrbV 1 in Afrika 1941.

aufgestellt. Daraus wurde später die 1. Minensuchgruppe. Einsatzhafen war Jever. Es folgten bald weitere MS-Verbände mit Standorten auf den westfriesischen Inseln, in Großenbrode, Warnemünde und Cammin, als die Engländer auch in der Ostsee Minen warfen. Hauptarbeitsgebiet der "Mausis" war die französische Atlantikküste. Nach Beginn von "Barbarossa" wurden immer neue "Mausi"-

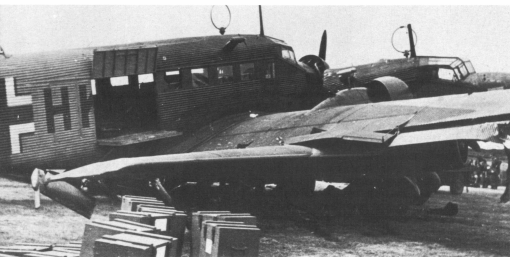


Originelles persönliches Abzeichen eines Flugzeugführers der 2./Luftlande-Geschwader 2 auf der Motorhaube einer Ju 52.

Kommandos benötigt. Vom Atlantik bis zum Schwarzen Meer waren sie überall im Einsatz. Ende Oktober 1941 startete in Dessau die Ju 252 V 1 zum Erstflug. Sie hatte einen langen Entwicklungsweg hinter sich. 1938 hatte man bei Junkers begonnen, sich Gedanken über eine verbesserte Ju 52 zu machen. So entstand der Entwurf EF 77. Es war auch eine dreimotorige Konstruktion, aber ohne das für



Ju 52-3m fliegen Nachschub für das Afrika-Korps.



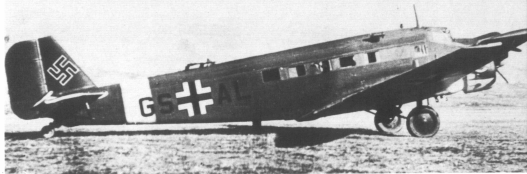
Zusammenstoß zweier Ju 52 während der Versorgungsflüge nach Afrika.

die Ju 52 charakteristische Wellblech. Der Entwurf wurde aber vom RLM abgelehnt. Juli 1939 griff man den Entwurf wieder auf, als die Lufthansa ihre Wünsche für eine solches Flugzeug präziserte. Der Kriegausbruch unterbrach die Entwicklung. Erst 1940, man glaubte nach dem Sieg im Westen schon den Krieg gewonnen zu haben, erhielt Junkers Weisung, weiter an der Entwicklung zu arbeiten. Aber jetzt verlangte die Lufthansa die Unterbringung von 32 bis 35 Fluggästen, statt bisher 21.

So wurde nochmals ein vollkommen neuer Entwurf notwendig, der dann im Frühjahr 1940 genehmigt und drei Musterflugzeuge in Auftrag gegeben wurden. Wichtigste Eigenschaft dieses neuen Flugzeuges Ju 252 war die Trapklappe im Boden, die bereits an der Ju 90 V 5 und V 6 erprobt worden war. Die Erprobung der Ju 252 V 1 zog sich bis zum Frühjahr 1942 hin. Zu diesem Zeitpunkt hatte der Autor Gelegenheit, in Dessau die Ju 252 V 3 im Bau zu besichtigen. Man konnte über die Trapklappe bequem von unten in den Rumpf hinaufgehen. Ein Vergleich des Innenraums mit einer danebenstehenden Ju 290 zeigte, daß der Laderaum der Ju 252 dem der Ju 290 nicht viel nachstand. Die mit drei Jumo 211 ausgerüstete Maschine zeigte gute Flugeigenschaften. Während Ju 252 V 1 bis V 3 noch ohne Bewaffnung flogen, erhielt Ju 252 V 4 als erste eine Bewaffnung auf dem Rumpfrücken in Gestalt einer elektrisch betriebenen EDL 131 (Elektrische Drehlafette mit MG 131). Ju 252 V 3 und 4 wurden zur Truppenerprobung bereits in Nordafrika eingesetzt.

Am 3. Januar 1942 wurde bei Suchinitschi ein Teil der 216. Infanterie-Division, etwa 4.000 Mann, von der 10. Sowjetarmee eingeschlossen. Hier mußte zum ersten Mal ein einge-

schlossener Verband bis zu seinem Entsatz am 24. Januar aus der Luft versorgt werden. Hierfür genügten etwa 40 Ju 52. Am 9. Januar 1942 wurde Cholm eingeschlossen. Eine größere Katastrophe bahnte sich aber im Raum Demjansk an, als das II. deutsche Armeekorps unter General von Brockdorff-Ahlefeld und große Teile des X. Armeekorps am 18. Januar von der 11. und 34. Sowjetarmee eingeschlossen wurden. Am 18. Februar erhielt der Lufttransportführer Oberst Morzik Befehl, mit seinem Einsatzstab zur Luftflotte 1, Generaloberst Keller, zu verlegen. Zur Versorgung des Kessels Demjansk war ein Minimum von 300 Tonnen pro Tag erforderlich. Alles, was an



Ostfeldzug 1941: Ju 52-3m g4e, GS+AL in Bulgarien.



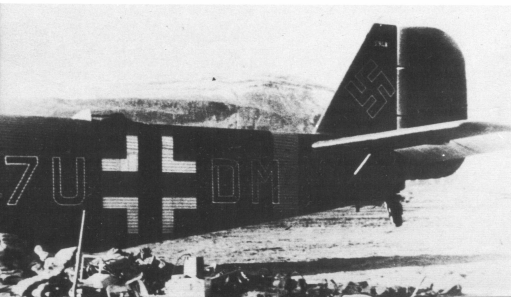
Daneben dienten die Ju auch als Reiseflugzeuge. Hier eine Ju 52-3m WL-ABUX auf dem ungarischen Flughafen Buda-Örs.

Transportern verfügbar war, wurde für die Versorgung von Demjansk bereitgestellt: KGrzbV 9 und 172, 600, 700, 800 und 900, sowie die IV./KGrzbV 1. Die Luftflotte IV mußte die II./KGrzbV 1 und die KGrzbV 500 zum Einsatz nach Demjansk abgeben, außerdem die KGrzbV "Posen" und "Oels" sowie Teile der KGrzbV 105. Anfang März wurden aus Schulbeständen noch die KGrzbV 4, 5, 6, 7 und 8 aufgestellt. Außer der KGrzbV 5, die mit Heinkel He 111 H ausgerüstet war, flogen alle beteiligten Verbände die Ju 52-3m. Absprunghäfen für die Versorgung von Demjansk waren: Pleskau-West, Pleskau-Süd, Kowno-Selow, Riga, Riga-Nord, Dünaburg und Tuleblja. Da Oberst Morzik in der ersten Woche nur 75 Ju 52 zur Verfügung standen, gab das Armeekorpskommando (AOK) 16 noch das KG 4 frei, das mit seinen He 111 H allerdings nur Versorgungsbehälter abwerfen konnte. Die He 111 flogen auch noch Nachschub für den Brückenkopf Cholm, wo keine Landemöglichkeiten bestanden.



2. 11. 1941: Ju 52-3m, P4+HH, der Transportstaffel Nord(Ost) in Björnborg/Finnland vor dem Start nach Oslo.

Unten: Ju 52-3m, Werknr. 5348, 7U+DM der KGrzbV 107, aus der später die Transportgruppe 20 entstand, in Norwegen.



Am 20. 2. 1942 landeten die ersten 40 Ju 52 in Demjansk. Drei Monate mußte Demjansk aus der Luft versorgt werden, bis endlich am 28. April eine Erdverbindung zu dem Kessel hergestellt werden konnte. Derartige Leistungen der Transportflieger waren bis dahin noch nie erreicht worden: Vom 20. Februar bis 21. April 1942 wurden in 33.086 Einsätzen 64.844 t Material und 30.500 Soldaten nach Demjansk geflogen und 35.400 Verwundete auf dem Rückflug mitgenommen.

Die Transportflieger verloren dabei 387 Mann fliegendes Personal, was etwa 100 Besatzungen entsprach. Der Versorgungserfolg bei Demjansk hatte aber zur Folge, daß man, als die 6. Armee bei Stalingrad eingeschlossen wurde, glaubte, diesen Erfolg wiederholen zu können, was aber nach Lage der Dinge ausgeschlossen war.

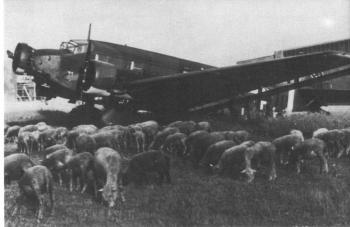
Am 19. November 1942 traten die beiden sowjetischen Heeresgruppen "Südwestfront" und "Donfront" zum Großangriff an, durchbrachen die Front der 3. rumänischen Armee und vereinigten sich dann mit der dritten Heeresgruppe "Stalingradfront" zu einer gewaltigen Zange, in der die 6. Armee, das IV. Armeekorps, die 20. rumänische Infanterie und die 1. rumänische Kavallerie-Division eingeschlossen waren. Wer für die Entscheidung zur Luftversorgung von Stalingrad verantwortlich war, ist umstritten. Nach Aussagen der Generalstabschefs des Heeres und der Luftwaffe hat Göring Hitler die Zusage gegeben, Stalingrad aus der Luft zu versorgen. Luftversorgungsführer für Stalingrad wurde General Fiebig. Zum Einsatz kamen: Stab KGrzbV 1 mit den KGrzbV 50, 102, 172, 900, alle mit Ju 52, KGrzbV 5, KG 27, KG 55, III./KG 4 mit He 111 H, ab Dezember 1942 kamen dazu I. und II./KGrzbV 1, KGrzbV 9, 105, 500, 700, 900 mit Ju 52 und 14 andere

mit den verschiedensten Typen ausgerüstete Gruppen.

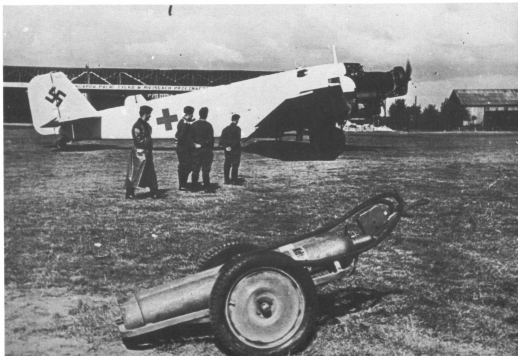
Dazu waren noch alle verfügbaren Ju 90, 290 und Fw 200 nach Stalino verlegt worden, darunter auch Hitlers Reise-Fw 200 mit seinem Flugzeugführer Hans Baur. Die Verluste der Transportflieger stiegen von Tag zu Tag. Allein am 18. 1. 1943 gingen 30 Ju 52 verloren, davon zehn total. Wären die sowjetischen Jäger planmäßiger eingesetzt worden, wären die Verluste noch höher gewesen. Vom 25. 11. 1942 bis 11. 1. 1943 wurden 5.227 t Versorgungsgüter nach Stalingrad geflogen. Dann ging der dortige Flugplatz Pitomnik verloren, so daß nur noch Versorgungsbehälter abgeworfen werden konnten. Der Absprunghafen Tazinskaja lag bereits am 24. 12. 1942 unter sowjetischem Artilleriebeschuß. General Fiebig wollte den Platz räumen, erhielt aber von Göring Startverbot! Als Fiebig jedoch auf eigene Verantwortung den Platz räumen ließ, konnten noch 109 Ju 52 entkommen, 55 wurden am Boden zerstört. Die Ju 52-Verbände haben bei Stalingrad rund 250 Besatzungen, junge und erfahrene, verloren; Verluste, von denen sich die Lufttransportverbände nicht wieder erholten.

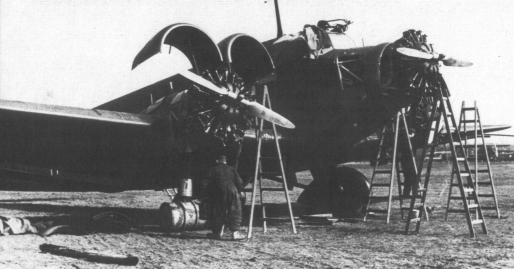
Aber auch in Nordafrika war der Krieg hoffnungslos geworden. Rommels letzter Versuch einer Offensive gegen die britische 8. Armee scheiterte. Die Landung der Alliierten in Algerien und Tunesien im Rücken der deutsch-italienischen Verbände schufen eine aussichtslose Lage. Die Transportflieger, die als einzige noch Nachschub nach Nordafrika brachten, erlitten auch hier schwere Verluste. Am 5. 4. 1943 schossen US-Jäger aus einem Ju 52-Verband, der ohne Jagdschutz fliegen mußte, 14 Maschinen ab. Auf Flugplätzen in Sizilien wurden zehn Ju 52 zerstört, weitere 65 schwer beschädigt. Am 18. 4. 1943 wur-

Eine ehemalige Ju 52-3m g3e der Lufthansa, April 1942 in Kopenhagen-Kastrup.



Unten: Sanitätsflugzeug Ju 52-3m g6e.





Triebwerkswartung einer Ju 52-3m g3e, die von der Lufthansa an die Luftwaffe abgegeben wurde.

Unten: Fahrwerkschaden einer Ju 52-3m g7e, CO+AI.



den von 65 Ju 52 trotz Jagdschutz 24 abgeschossen und 35 beschädigt. Am 13. Mai 1943 war die Tragödie in Nordafrika beendet. Die Transportflieger, Ju 52 und Me 323, hatten 8.388 Soldaten und 5.040 t Versorgungsgüter nach Nordafrika geflogen. 76 Ju 52 und 14 Me 323 waren abgeschossen worden, 275 Mann fliegendes Personal waren gefallen oder verwundet.

Nach diesen enormen Verlusten kam es zur Reorganisation der Transportverbände (15. Mai 1943). Sie wurden zum XIV. Fliegerkorps zusammengefaßt. Der Stab des Korps befand sich in Tutow in Pommern. Aus den KGzbV und KGrzbV entstanden die Transportgeschwader (TG) 1 bis 4 mit Ju 52 und TG 5 mit Me 323.

Am 4. Februar 1943 begann die Luftversorgung der 17. Armee im Kuban-Brückenkopf bis zur Evakuierung im September – Oktober 1943. Bei einer Einsatzstärke von 40 bis 45 Ju 52 wurden durchschnittlich 182 t täglich transportiert.

Seit Ende Oktober 1942 arbeitete man in Dessau am Entwurf einer Weiterentwicklung der Ju 252, die aber nicht mehr in Ganzmetall-, sondern in Gemischtbauweise aufgrund der verminderten Rohstoffkapazität hergestellt werden sollte. Der Juno 211, mit dem die Ju 252 ausgerüstet worden war, befand sich auch im Engpaß, so daß das neue Flugzeug, nunmehr als Ju 353 bezeichnet, mit den noch reichlich vorhandenen BMW-Bramo 323R-2 ausgerüstet werden mußte. Da durch die feindlichen Bombenangriffe große Teile der Junkerswerke nicht mehr zur Verfügung standen, wurde der Bau der Ju 352 in die Anlagen des Fliegerhorsts Fritzlar verlegt. Hier startete die Ju 352 V 1 am 1. Oktober 1943 zum Erstflug. Diese und die folgenden Ju 352 V 2 waren noch unbewaffnet. Die wenigen



Ostfront Winter 1941: Ju 52-3m der KGrzbV 105.



Auf dem Rückflug von der Front wurden Verwundete mitgenommen.



Versorgung Demjansk Frühjahr 1942: Ju 52-3m der KGrzbV 500 in Tuleblja vor dem Flug nach Demjansk.



Ostfront 1941/42: Ju 52-3m G6+AF und G6+DY der KGrzbV 106.

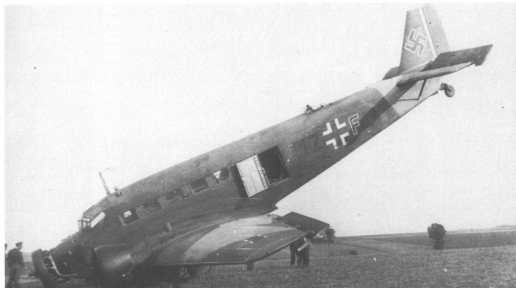
Serienmaschinen Ju 352 A-1 hatten als Abwehrbewaffnung nur einen MG-Stand auf dem Rumpfrücken hinter dem Führerraum mit einem MG 151/20 in einer Plexiskuppel. Die Ju 352 wurde das erste deutsche Flugzeug mit voll umkehrbaren Luftschrauben, die nach einem Entwurf von Messerschmitt bei den Vereinigten Deutschen Metallwerken (VDM) gebaut wurden. Die wenigen noch vor Kriegsende hergestellten Ju 352 kamen auch noch zur Fronterprobung. Eine Ju 352 wurde nach 1945 noch als Verkehrsflugzeug in der Tschechoslowakei geflogen. Die letzte Ju 352 sah der Autor im Herbst 1945 am Rande des Flugplatzes Staaken bei Berlin an der Eisenbahnstrecke Berlin-Hamburg mit vielen anderen deutschen Flugzeugen stehen.

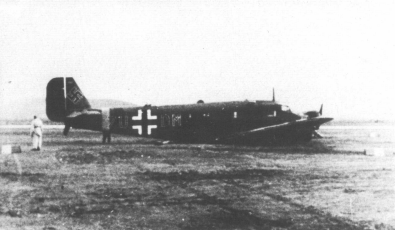
Am 27. Januar 1944 begann der sowjetische Angriff gegen die deutsche Heeresgruppe Nord und den Nordflügel der Heeresgruppe Süd. Etwa zur gleichen Zeit landete die V. US-Armee in Italien bei Anzio und Nettuno. Im Osten wurden immer wieder Heeresteile von den Sowjets eingekesselt. Immer wieder mußten die Ju 52 die eingekesselten Verbände aus der Luft versorgen. Im Januar und Februar 1944 versorgten die II. und III./TG 3 mit der I./TG 1 die bei Tscherkassy eingekesselte 8. Armee. Schon im November 1943 begann die Versorgung der auf der Krim abgeschnittenen 17. Armee, die bis zur endgültigen Räumung der Krim im Mai 1944 durchgeführt wurde. Mitte März begann die Luftversorgung der abgeschnittenen 1. Panzerarmee im Raum Kamenez-Podolsk von Lemberg aus. Im Mai 1944 waren noch 550 bis 600 Ju 52 vorhanden, aber nicht alle einsatzfähig. Nach der Invasion am 6. Juni 1944 fiel auch der Nachschub an Ju 52 durch die Amiot-Werke in Colombes bei Paris aus. Hier waren die letzten Ju 52 gebaut worden. Im Februar 1945 ord-



Ostfront 1941/42: Ju 52-3m g4e einer Kurierstaffel.

Unten: Kopfstand bei der Landung: Ju 52-3m g6e, 1Z+F des Kampfgeschwaders zbV 1.





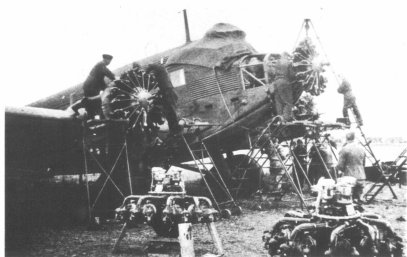
Bauchlandung einer Ju 52-3m, 7U+DM, der KGrzbV 108.



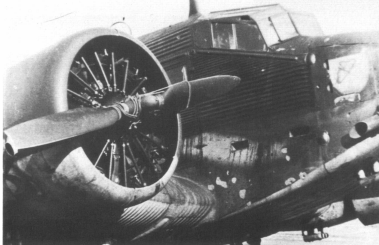
Bauchlandung einer Ju 52-3m im Sommer 1941 bei Chiesch (UdSSR).



Bodenpersonal beim Ausladen von Munitionskästen aus einer Ju 52.



Triebwerkwechsel auf einem Frontflugplatz.



So kehrte eine Ju 52 der Flugzeugführerschule (B) 8 Wiener Neustadt nach einem Frontflug für eine KGrzbV zurück und machte Notlandung bei Kirovograd nach Jägerangriff. Propeller provisorisch festgebunden.

Norwegen 1942: Ju 52-3m g5e der KGrzbV 108 in Banak.



Auch die verbündeten Rumänen erhielten einige Ju 52-3m. Hier werden Treibstoff-Fässer ausgeladen.

Diese Ju 52-3m, NO+IJ, Werknr. 2977/13330, verfloß sich als Kurierflugzeug und machte Bruchlandung am 24. 2. 1943 in Lekvattnet (Schweden).





Ju 52-3m g3e, eine ehemalige Lufthansamaschine, der Transportstaffel Nord(Ost) 1941 in Rovaniemi/Finnland. Unten: Eine Ju 52-3m mit Minenring, als "Mausi" bezeichnet.



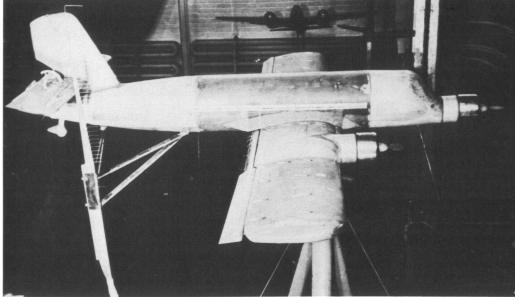
nete der Luftwaffenführungsstab eine verstärkte Treibstoffversorgung der Ju 52-Minensuchverbände wegen verschärfter Minenlage im Belt und in der Ostsee an. Im Dezember 1945 begann die Luftversorgung von Budapest, das Anfang Februar 1945 fiel. Am verlustreichsten gestaltete sich die Luftversorgung von Breslau ab Februar 1945, wo 165 Transportflugzeuge, meist Ju 52, mit ihren Besatzungen verloren gingen. Breslau kapitulierte am 6. Mai 1945. Weitere Unternehmungen dieser Art erfolgten bis zum Kriegsende in den Räumen Petrikau, Posen, Schneidemühl, Arnswalde, Glogau. Auch an der Ardennen-Offensive im Dezember waren noch 67 Ju 52 beteiligt. Die letzte zuverlässige Bestandsmeldung liegt vom 25. April 1945 vor:

I./TG 1 in Windau/Kurland	11 Ju 52
Staffel Tutow	14 Ju 52
II./TG 1, 3. Staffel in Pütznitz	15 Ju 52
II./TG 2 in Shraslawitz	31 Ju 52
III./TG 2 in Klattau	
I./TG 3 in Neuenburg	24 Ju 52
II./TG 3 in Güstrow	34 Ju 52
III./TG 3 in Wimsbach	37 Ju 52
Tr.Gr. 20 in Oslo/Norwegen	38 Ju 52
See.Tr.Staffel 2 in Hommeloik/ Norw.	7 Ju 52

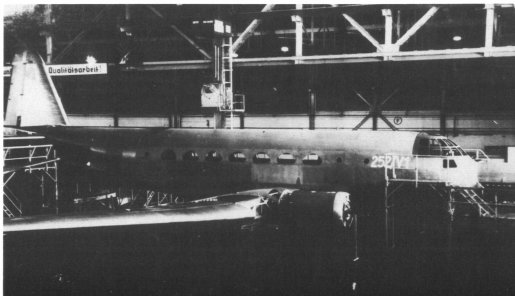
Dazu kamen noch 23 Ju 352 in Tutow.

Insgesamt waren noch 190 Ju 52 und 23 Ju 352 einsatzfähig. Am 20. April 1945 startete die letzte Ju 52-3m der Lufthansa in Berlin-Tempelhof und flog nach einer Zwischenlandung in München-Riem weiter. Ihr Schicksal wurde nie geklärt. Sie verschwand!

Damit war aber die Geschichte der Ju 52 noch nicht beendet. In Frankreich wurde entschieden, den Serienbau der Ju 52-3m g10e als A.A.C.1 fortzusetzen. (A.A.C. = Ateliers Aeronautiques de Colombes). Acht Ju 52 bildeten den Grundstock der neuen "Air France". In Colombes sind über 400 Ju 52 gebaut worden. 216 gingen an die französische Luftwaffe, die 1947 in Vietnam noch bis 1952 im Frontdienst eingesetzt wurden. Dreizehn dieser Ju 52 gingen an die portugiesische Luftwaffe. Eine A.A.C.1 steht im Deutschen Museum in München. Ju 52-3m bildeten auch den Grundstock der Spanischen Luftwaffe. Hier begann die Firma Construcciones Aeronauticas S.A. (C.A.S.A.) mit dem Nachbau der Ju 52 als CASA 352, von der 170 Stück gebaut wurden. Hiervon waren die letzten noch 1970/71 bei der 361. Escuadron in Dienst, bis sie von Douglas C-47 ersetzt wurden. Drei Ju 52 bildeten in Holland den Kern der "Rijksluchtvaartschool". Fünf Ju 52 wurden bei der Belgischen Luftwaffe als Schulflugzeuge noch 1950 geflogen. In der Schweiz werden drei Ju 52-3m g4e unter Anteilnahme der Bevölkerung trotz Außerdienststellung sorgfältig am Leben erhalten und führen ab und zu noch Rundflüge durch.



Oben: Windkanalmodell des EF 72, Urform der Ju 252.



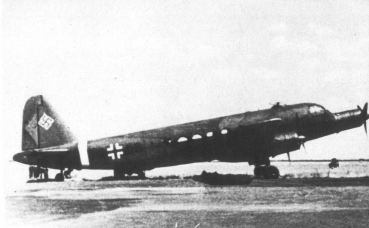
Rechts: Ju 252 V 1 in der Endmontagehalle in Dessau.



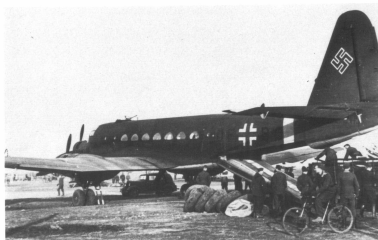
Erstflug der Ju 252 V 1 mit ausgefahrenem Fahrwerk.



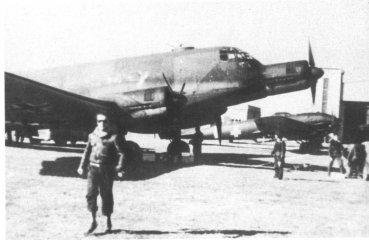
Ju 52 Führerraum mit Pilot und Co-Pilot.



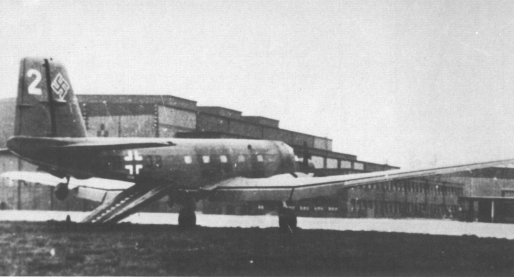
Ju 52 V 4, T9+AB beim Erprobungskommando des Oberkommandos der Luftwaffe (OKL).



Ju 52 V 5, DF+BQ, der Lufttransportstaffel (LTS) 290 1943 im Südabschnitt der Ostfront.

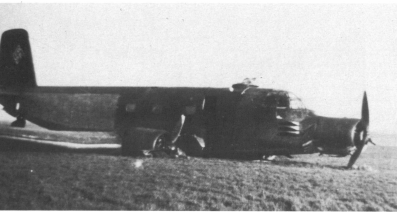


Ju 52, V5, DF+BQ, der Lufttransportstaffel (LTS) 290, Sommer 1943 in Brasov, Rumänien.



Ju 352 V 4 in Fritzlar.

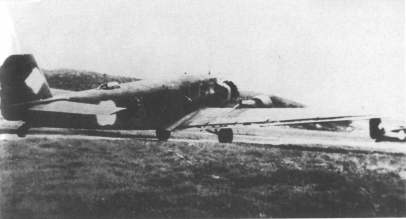
Der Deutschen Lufthansa gelang es, eine Ju 52-3m unter größten Schwierigkeiten zu restaurieren und wieder flugfähig zu machen. Die spektakulärste Rettung alter Ju 52 ist aber zur Zeit in Norwegen im Gange: Eine deutsche "Interessengemeinschaft Ju 52 e.V." versucht die Bergung von einem Dutzend Ju 52, die beim Unternehmen "Weserübung" Mitte April auf einem zugefrorenen See gelandet waren und während der Schneeschmelze im See versanken. 46 Jahre später gelang es, die erste dieser Maschinen in überraschend gutem Zustand zu heben und nach Deutschland zu bringen, wo sie beim Lufttransportgeschwader 62 in Wunstorf restauriert wird. Man hofft, noch weitere Maschinen bergen zu können. Diese dürften die letzten echten deutschen Ju 52 sein, die das Andenken an dieses wahrscheinlich berühmteste deutsche Flugzeug aufrechterhalten.



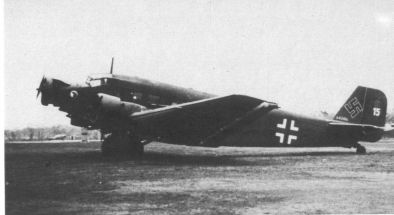
Diese Ju 352 landete im Mai 1945 wegen Treibstoffmangel in Dänemark.



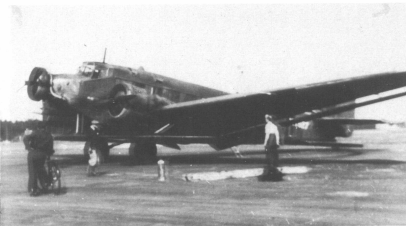
Ju 352 nach Kriegsende in der Tschechoslowakei.



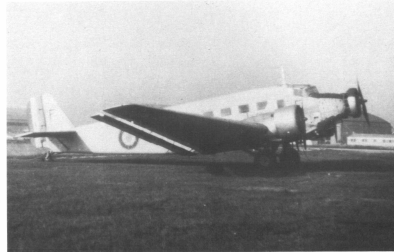
Diese Ju 52 des TG 20 blieb 1945 in Kjevik stehen und wurde von den Norwegern übernommen.



Diese Ju 52, DP+FJ, Werknr. 640416, landete am 2. 5. 1945 in Bonarp/Schweden.



"Mausi"-Ju 52-3m g6e, Werknr. 3428, flog mit englischen Kennzeichen VM 927 noch Mineneinsätze nach dem Waffenstillstand 1945 und ging dann als PH-UBB an die holländische "Rijksluchtvaartschool".



Französische Ju 52 in Colombes als A.A.C. 1 gebaut.



In Spanien gebaute C.A.S.A. 352 L.



Ju 52-3m, Werknr. 5715, der holländischen "Rijksluchtvaart-school", Kennzeichen PH-UBA "OPA".



Eine der drei vor fast 50 Jahren an die Schweiz gelieferten Ju 52-3m g4e. Sie wurde durch massiven Einspruch der schweizerischen Bevölkerung vor der Verschrottung bewahrt und führt noch heute Rundflüge durch.



Spanische CASA 352 L mit deutschen Kennzeichen und amerikanischer Zulassung N 9012P der Confederate Airforce in Texas.



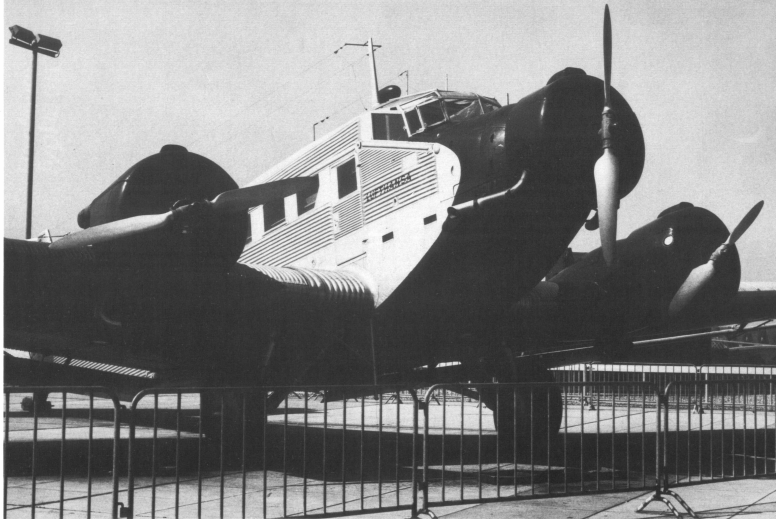
Am 28. 12. 1984 landete diese schrottreife "Iron Annie", die einmal die Werknr. 5489 getragen hat, in Hamburg-Fuhlsbüttel zur Restauration.

Auf der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung in Hannover 1986 flog sie dann wieder. Nur der Motorenklang hatte sich gegenüber der alten Ju 52 verändert.





Auf der Besucherterrasse des Flughafens Frankfurt steht eine aus spanischer Produktion stammende Ju 52-3m, dieses unvergessliche deutsche Flugzeug.



Die Ju 52 des Frankfurter Flughafens bildet einen Anziehungspunkt für alle Besucher, die sich bis heute der Faszination dieses Flugzeuges nicht entziehen können.

- Hannover-Langenhagen (in Norwegen 1987 geborgen)
- Deutsches Museum, München
- Confederate Airforce, Texas, USA (zwei flugfähige)
- Museum Beograd
- Berlin (muß noch restauriert werden)
- Frankfurt, Flughafen, Besucherterrasse (geöffnet April - September 8 bis 21 Uhr, November - März 8 bis 18 Uhr)
- Deutsche Lufthansa, Basis Hamburg (ab April 1988 wieder flugfähig)
- Dübendorf, Schweiz (drei, davon zwei flugfähig)
- Duxford, England, Museum (flugfähig)
- In Norwegen sollen noch weitere Ju 52 aus dem Hartvigsee geborgen werden.

PODZUN-PALLAS-BÜCHER



DIE MILITÄRFLUGZEUGE DER WELT

und die Luftwaffen der Nationen



David Donald

berühmten Grumman F-14 Tomcat bis zur Yakovlevyak-38 "Forger" oder Tupolev Tu-126 "Moss". Farabbildungen für jede Maschine - farbige Nationalitätsabzeichen der Luftwaffen der Welt - Aufsicht- und Seitenriss.

160 Seiten - Format 11x21 cm - Pappband - 300 Farbbilder und technische Zeichnungen - 19,80 DM

Farbige Abbildungen aller Kampfflugzeuge, der Transporter und Hubschrauber, eine Fülle technischer Zeichnungen der supermodernen Maschinen und ausführliche Beschreibungen jedes Flugzeuges und deren Einsatzaufgaben, alles in einem Band! Der große Bogen, der vorgestellten 120 Maschinen beginnt bei der Aeritalia G222 und führt über die modernsten BA10 Lightning zur



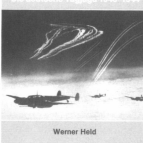
Alles über den "Krieg der Sterne"
Die Spitzentechnologie für den Kampf außerhalb der Erdatmosphäre.

lung begriffenen Weltraum-Waffensysteme offengelegt. Bestehend sind die farbigen Darstellungen über die Wirkungsweise der sowjetischen und amerikanischen Weltraumwaffen. Auf 160 Seiten wird durch präzise Texte, umfassendes Bildmaterial und zeichnerische Darstellungen das ganze Panorama der Weltraumwaffen überschaubar.

160 S. - alles in Farbe - 300 Abb. - 19,80 DM

REICHSSCHUTZWEHR

Die deutsche Jagd 1943-1944



Werner Held

der Alliierten und der verzweifelten Gegenwehr der deutschen Jagdflugzeuge sind von großer Eindringlichkeit. Breiten Raum nimmt die Entwicklung der "Geheimwaffen" sowie der Düsen- und Strahlflugzeuge ein. Das Buch endet mit der letzten Luftschlacht des Zweiten Weltkrieges am 7. 4. 1945, als 40 Viermotorige durch Rammstoß vernichtet wurden.

200 S. - 400 Bilder - Schutzumschl. - 49,80 DM

Ein faszinierender Band, der den Leser mitten in die Problematik unserer Zeit führt. Der Krieg der Sterne ist heute ein beherrschendes Thema. Außerhalb von vagen und unklaren Darstellungen gibt dieser Band einen erregenden Überblick über das, was diese Top-Technologie für die Menschheit bedeuten könnte. Ausführlich wird vor dem Leser die Vielfalt der bereits bestehenden und in Entwicklung begriffenen Weltraum-Waffensysteme offengelegt. Bestehend sind die farbigen Darstellungen über die Wirkungsweise der sowjetischen und amerikanischen Weltraumwaffen. Auf 160 Seiten wird durch präzise Texte, umfassendes Bildmaterial und zeichnerische Darstellungen das ganze Panorama der Weltraumwaffen überschaubar.

Die geschlossene Darstellung der Reichsschutzwehr durch die deutsche Jagd der Luftwaffe 1943 - 1945. Die Dokumentation des Geschehens beginnt mit dem Angriff amerikanischer Bomber am 27. Januar 1943 und zeigt in eindrucksvollen Fotos die Einsätze der deutschen Jagdgeschwader gegen die immer größeren Bomberströme und deren Begleitjäger. Die Originalbilder von den Angriffen

Weitere neue Podzun-Pallas-Bücher

DIE GESCHÜTZE, ORTUNGS- UND FEUERLEITGERÄTE DER SCHWEREN FLAK
224 Seiten - 500 Abbildungen - 49,80 DM

DIE PANZER DES ZWEITEN WELTKRIEGES
160 Seiten - 300 Abbildungen - 19,80 DM

VOM EISMER ZUM KAUKASUS
Die deutsche Gebirgstruppe im Zweiten Weltkrieg 1941/42

208 Seiten - 58,00 DM

WOLFGANG LÜTH

Der erfolgreichste U-Boot-Kommandant des Zweiten Weltkrieges

288 Seiten - viele Bilder - 49,80 DM

DER DEUTSCHE FESTUNGSBAU VON DER MEMEL BIS ZUM ATLANTIK 1900-1945
128 Seiten - 30 Abbildungen - 28,00 DM

Kleinanzeigen im Waffen-Arsenal

SUCHE WAFEN-ARSENAL

Band 48 und 65, bietet Band 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 14, 17, 19. Tausch oder gegen Gebot. Ulrich Schönambsgruber
Gleissende Marter 7
8532 Bad Windsheim

MILITARIA ABZUGEBEN:

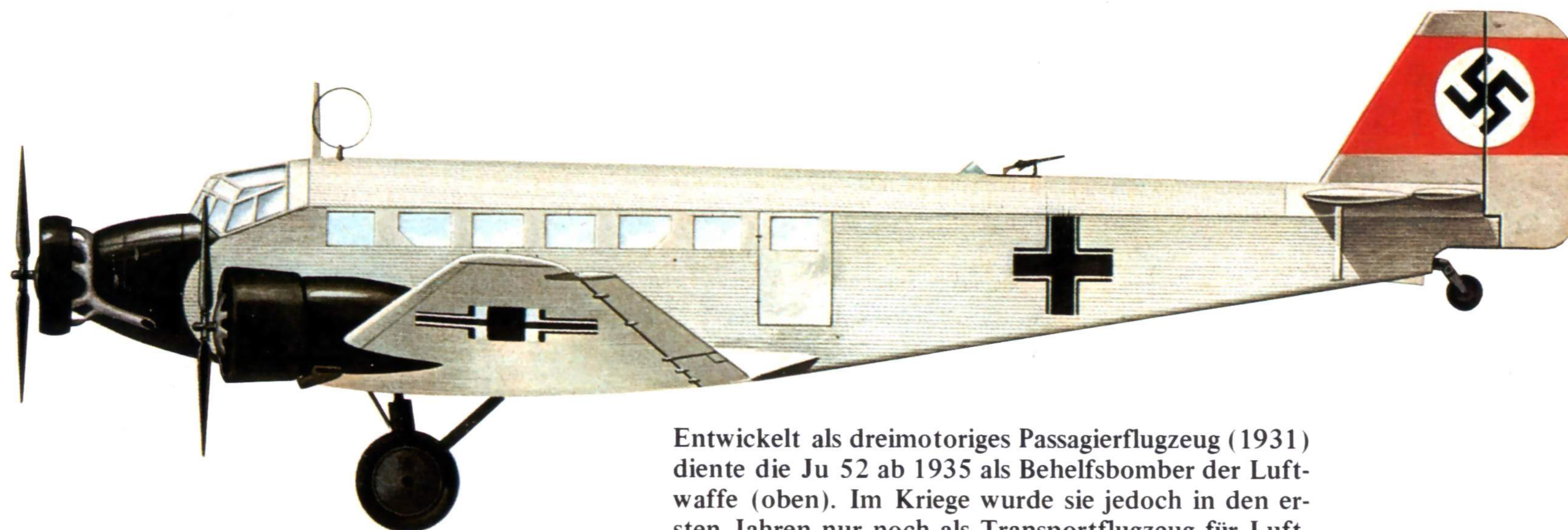
Orden, Abzeichen, Ausrüstungsstücke, Literatur usw. Liste (26 Seiten DIN A 4) gegen 2,- DM in Briefmarken.
Martin Henkelmann

5870 Hemer
Hauptstr. 261

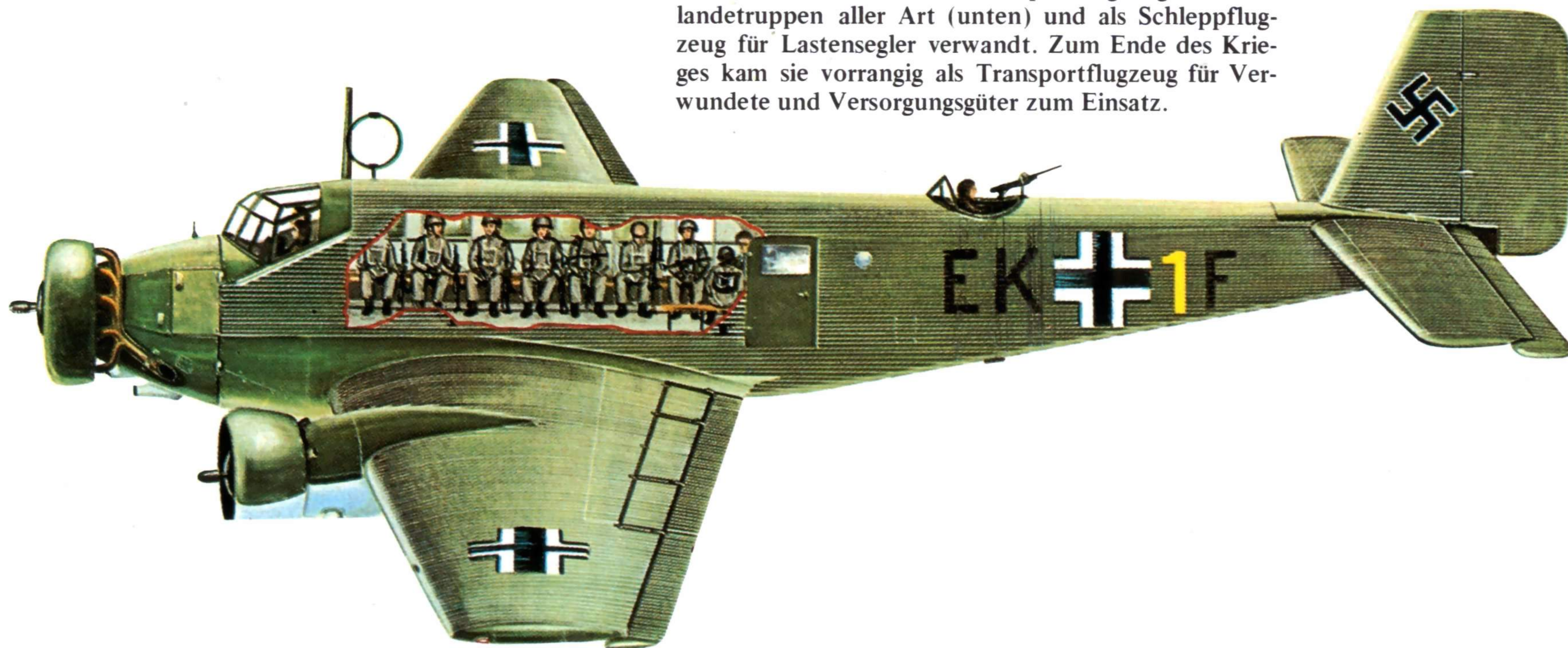
SUCHE "SOLDAT UND TECHNIK"

Jahrgänge 1960, 61, 62 und 65

Thomas Schuster 6900 Heidelberg
Tel. 06221/74826 Eppelheimer Str. 68



Entwickelt als dreimotoriges Passagierflugzeug (1931) diente die Ju 52 ab 1935 als Behelfsbomber der Luftwaffe (oben). Im Kriege wurde sie jedoch in den ersten Jahren nur noch als Transportflugzeug für Luftlandetruppen aller Art (unten) und als Schleppflugzeug für Lastensegler verwandt. Zum Ende des Krieges kam sie vorrangig als Transportflugzeug für Verwundete und Versorgungsgüter zum Einsatz.





7. Ju 52-3m g4e(22 ø 62) "Maria Magdalena" der Escuadrilla 2-E-22 "Las tres Marias", Spanien, Sommer 1937; 8. Ju 52-3m g3e(22 ø 76) der Kampfgruppe (K) 88 der Legion Condor in Spanien, Ende 1936; 9. Ju 52-3m g4e(22 ø 59) der Nachtbomber-Gruppe 1-G-22 der Nationalen Luftstreitkräfte, Frühjahr 1938; 10. Ju 52-3m g4e(22 ø 99) der Nachtbombergruppe 2-G-22 der 1. Staffel, 1. Brigade der Nationalen Luftstreitkräfte 1938; 10 a. Draufsicht der 22 ø 99, die den Segment-Tarnanstrich der deutschen Luftwaffe mit St. Andreas-Kreuzen der spanischen Luftwaffe vereint; 1 a. Draufsicht der 1Z+AF mit dem 1939 üblichen Tarnanstrich.