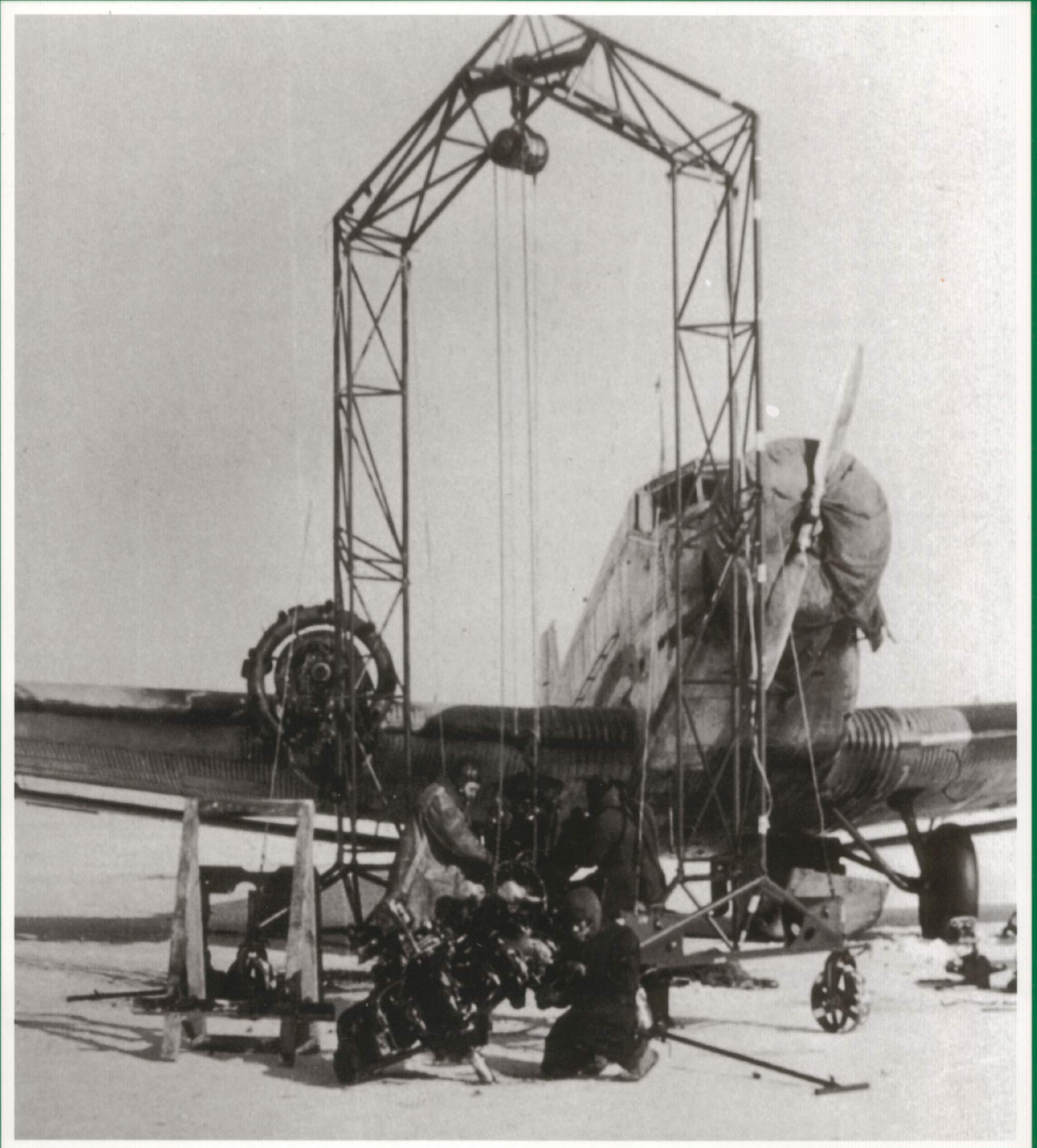


Waffen-Arsenal

Band 168

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



Ju 52

WELTWEIT IM EINSATZ

Manfred Griehl



Eine Ju 52 3/m der Flugbereitschaft RLM in Berlin-Staaken.

Waffen-Arsenal

Band 168

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



Arbeitspferd der Transportverbände der Luftwaffe, eine Ju 52/3m im schneereichen russischen Winter.

JU 52 WELTWEIT IM EINSATZ

Manfred Griehl

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt

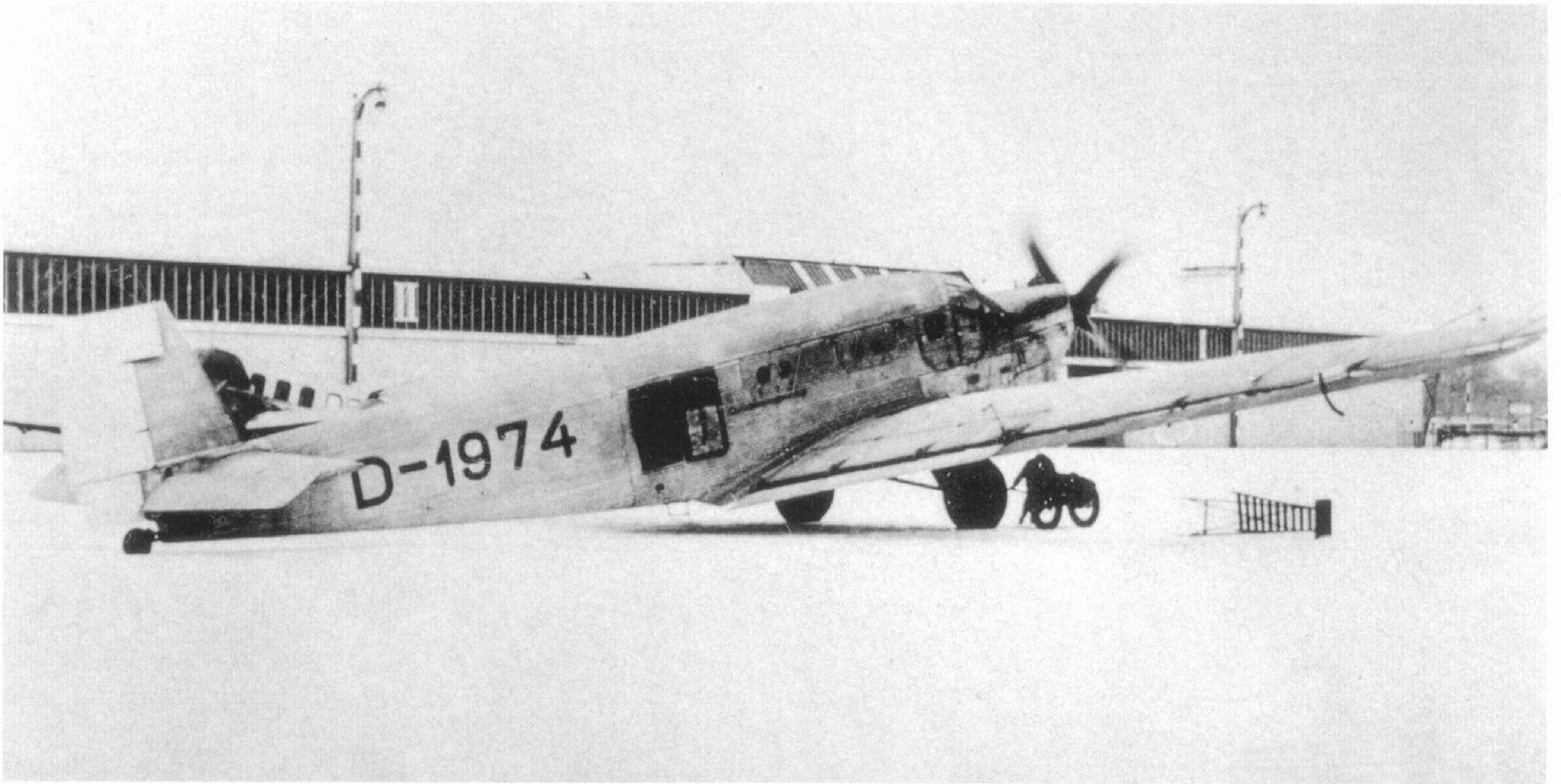
BILDQUELLEN

Archiv der Luftfahrtforschungsgruppe Mainz e.V.
Archiv der Junkers AG
Archiv des Deutschen Aeroclubs
Archiv der Deutschen Lufthansa AG
Archiv der Flughafen AG Frankfurt/Main
Archiv der Flughafenbetriebsges. Hamburg
Archiv der Adam Opel AG
Luftfahrtarchiv Arena
Luftfahrtarchiv Borzutzki
Luftfahrtarchiv Dabrowski
Luftfahrtarchiv Dressel
Luftfahrtarchiv Emiliani
Luftfahrtarchiv Gentili
Luftfahrtarchiv Griehl
Luftfahrtarchiv Kössler
Luftfahrtarchiv Lange

Luftfahrtarchiv Lutz
Luftfahrtarchiv Nowarra
Luftfahrtarchiv Petrick
Luftfahrtarchiv Schlaug
Luftfahrtarchiv Seelinger
Luftfahrtarchiv Sengfelder
Luftfahrtarchiv Stapfer
Luftfahrtarchiv Rosch
Luftfahrtarchiv Wagner
Luftfahrtarchiv Zavronil

TITELFOTO

Motorenwechsel bei einer Ju 52/3m.



Die erste Ju 52 ba (WerkNr. 4001, D-1974) wurde im Februar 1931 der Presse vorgeführt.

FOTONACHWEIS

Der Verfasser dankt für die viele aus dem Leserkreis eingegangene Hilfe bei der Erstellung dieses neuen Waffenarsenal-Bandes:

Unterlagen aus den Sammlungen Aders, Balss, Bayer, Emmerling, Franzke, Geibel, Götz, Hefner, Herwig, Knobloch, Kosnar, Krieg, Kustusch, Lange (+), Längerich, Martinez, Meyer, Mossel, Müller, Müller-Romminger,

Nowarra (+), Provan, Radinger, Reisinger, Schmidt, Schnell, Schreiber, Schröder, Seelinger, Trenkle, Triebel, Vogt, Weber, Wehrich und Zucker (+).

Für jede Anregung oder Ergänzung würde sich der Verfasser, Manfred Griehl, Postfach 2162, D-55011 Mainz, freuen.

© Copyright, 1997

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks
beim PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH,
Kohlhäuserstr. 8
61200 WÖLFERSHEIM-BERSTADT
Tel. 0 60 36 / 94 36 - Fax 0 60 36 / 62 70

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Das WAFFEN-ARSENAL

Gesamtredaktion: Horst Scheibert

Technische Herstellung:

VDM Heinz Nickel, 66482 Zweibrücken

ISBN: 3-7909-0615-8

Vertrieb:

Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Kohlhäuserstr. 8
61200 Wölfersheim-Berstadt
Telefon: 0 60 36 / 94 36
Telefax: 0 60 36 / 62 70

Alleinvertrieb

für Österreich:

Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
Niederalm 300
Telefon: 0 62 46 / 37 21

Verkaufspreis für Deutschland: 14,80 DM, Österreich: 108,00 Schilling,
Schweiz 14,00 sfr.

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

JU 52 - WELTWEIT IM EINSATZ

ZIVILER EINSATZ DER JU 52

DIE ENTWICKLUNG

Die Entwicklung der legendären Ju 52 begann im Jahre 1925 mit einer damals streng vertraulichen Studie, welche die Wirtschaftlichkeit des zivilen Flugverkehrs zum Inhalt hatte. Zwar vertrat man im Reichsverkehrsministerium noch für einige Zeit die Auffassung, daß ziviler Luftverkehr niemals kostendeckend sein könnte, doch bei Junkers ließ man sich nicht entmutigen.

Als eigentlicher Beginn der Ju 52-Entwicklung, zunächst noch als einmotorige Maschine, kann ein im Jahre 1925 erstelltes Memorandum über ein wirtschaftliches Verkehrsflugzeug gewertet werden. Ab Anfang 1929 befaßte sich Dipl.-Ing. Ernst Zindel mit verschiedenen, dem Junkers-Konstruktionsbüro vorliegenden Studien. Er verwarf die als Hoch- und Schulterdecker projektierten Ausführungen, das offene Cockpit, sowie die mit zu aufwendig zu produzierenden Motoren zu versehende Varianten.

Der schließlich zur Ju 52/1m führende Entwurf wurde vorerst noch unter der Bezeichnung Entwicklungs-

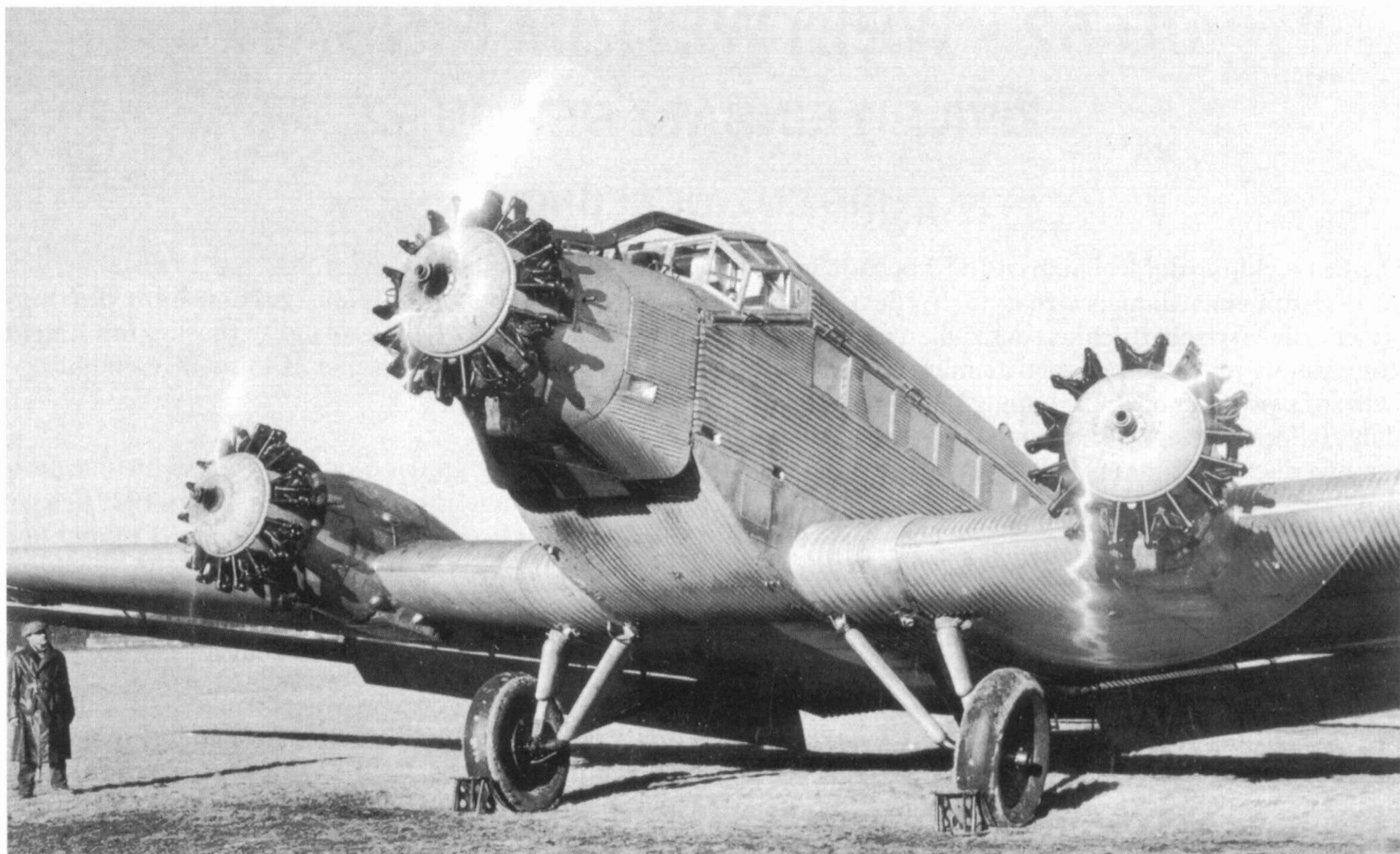
flugzeug E.F. 30 weiterverfolgt. Ab Frühjahr 1929 nahm die Maschine im Konstruktionsbüro des Junkers-Stammwerks in Dessau als Tiefdecker mit festem Fahrwerk und geschlossener Kabine ihre endgültige Form an.

Das Wesentliche an der Konstruktion stellte der Junkers-Doppelflügel dar, der schon im Jahre 1925 bei der Ju T 29 praktisch erprobt worden war. Entlang der gesamten Flächenhinterkante war ein Hilfsflügel angebracht, mittels dessen auf beiden Flächenhälften eine Veränderung der Krümmung des Gesamtprofils bewirkt werden konnte. Darüberhinaus verhinderte diese Einrichtung bei großen Anstellwinkeln des Hilfsflügels ein Abreißen der Strömung. Zusätzlich führte diese Einrichtung dazu, daß die Landegeschwindigkeit um bis zu 30 % niedriger als bei vergleichbaren Maschinen ausfiel.

Die Erprobung der ersten Ju 52/1m brachte nach kurzer Zeit brauchbare Ergebnisse. Doch die Hoffnungen, welche man seitens Junkers in das neue Frachtflugzeug

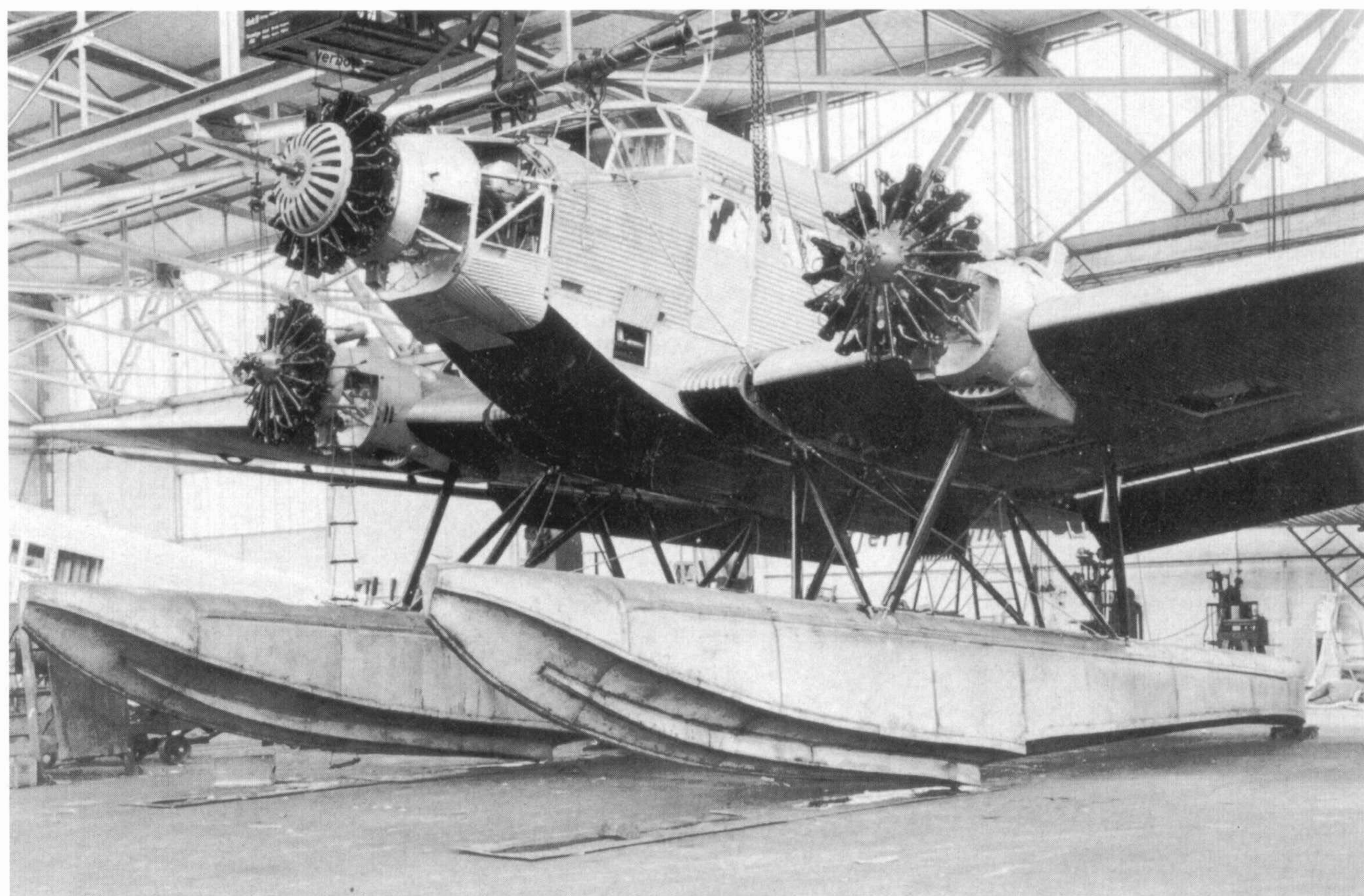


Hervorragende Beladungsmöglichkeiten bei der Ju 52 ce.



Die Ju 52 ce (WerkNr. 4008) wurde als Ju 52/3m an die Gesellschaft Lloyd Aero Boliviano verkauft.

Unten: Die Ausrüstung mit Doppelschwimmern eröffnete neue Verkaufsperspektiven für die Ju 52.





gesetzt hatte, erfüllten sich zunächst leider nicht. Anfangs gelang es nur recht wenige der Maschinen zu verkaufen. Der Grund lag vor allem in der Wirtschaftskrise. Jedoch brachte die von Dipl.-Ing. Ernst Zindel geforderte Umrüstung der bereits produzierten Maschinen auf drei Flugmotoren schon bald, ab Ende 1931, den Durchbruch für die Junkers-Flugzeugwerke. Zwar bedurfte es noch zahlreicher Detailänderungen, doch der Weg zur leistungsfähigen Fracht-, wie auch zur Passagiermaschine war nun besritten. Sowohl zahlreiche Auslandsaufträge, als auch die Deutsche Lufthansa hatten inzwischen dafür gesorgt, daß man in Dessau in Sachen Ju 52 für die nächste Zeit ausgelastet sein würde.

Allein über 400 Maschinen wurden bis August 1939 an in- und ausländische Luftverkehrsgesellschaften ausgeliefert.

Hinzu kamen noch die als militärische Einsatzmaschinen vorgesehenen Baumuster. Die Konstruktion der neuen Maschine war durch Dipl.-Ing. Ernst Zindel bewußt so vorgenommen worden, daß von Anfang an die Option für eine militärische Verwendbarkeit der Maschine bestand. Als Behelfskampfflugzeug trug der Entwurf die Bezeichnung Ju K 45. Da zunächst nicht an die Entwicklung als Bomber zu denken war, wurde die Bezeichnung "Ju 52 ae" vorerst nicht belegt.

Die erste Ju 52 (ihre genaue Bezeichnung lautete Ju 52 be) wurde Ende August nahezu fertig. Am 11.09.1930 fand der Erstflug der Ju 52 (WerkNr. 4001) unter Leitung von Flugkapitän Wilhelm Zimmermann im Werk

Die Ju 52/m (WerkNr. 4013) erhielt später die Zulassung D-ADOM und wurde auf den berühmten Namen "Boelke" getauft.

statt. Die von einem BMW VII aU-Reihenmotor angetriebene Maschine neigte anfangs zu einem Überausgleich des Seitensteuers und besaß noch zu große Höhenruderkräfte. Infolge einer Vergrößerung des Seitensteuers und eines Gewichtsenausgleichs im Bereich des Höhenruders konnten diese Probleme konstruktiv gelöst werden.

Die sich anschließende Erprobung der Ju 52 wurde durch die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) durchgeführt. Der versierte Pilot Joachim von Köppen, Leiter der DVL-Flugabteilung, stieg am 22.12.1930 mit der ersten Ju 52 zu einem Testflug auf. Da die Musterprüfung wegen einiger anstehender Verbesserungen unterbrochen werden mußte, blieb die Ju 52 be zunächst noch ohne Zulassung und kehrte zunächst - zur Behebung der festgestellten technischen Mängel - wieder zu Junkers nach Dessau zurück. Erst am 10.01.1931 wurde die offizielle Musterprüfung abgeschlossen, worauf die Maschine eine Zulassung erhielt. Am 17.02.1931 wurde eine Mustermaschine, sie trug inzwischen die Zulassung D-1974, in Berlin-Tempelhof der breiten Öffentlichkeit, insbesondere der Presse, vorgestellt.

Das zweite Versuchsmuster (WerkNr. 4002) wurde Ende Februar 1931 flugklar und startete am 10.03.1931 zum erfolgreichen Erstflug. Als Antrieb war ein Armstrong-Siddeley "Leopard"-Motor gewählt worden,



Der geräumige Fluggastraum der Ju 52 setzte neue Maßstäbe im Luftverkehr.

Unten: Als Reiseflugzeug des FAI-Präsidenten wurde eine Ju 52/3m (Ausführung ba) eingesetzt. Die Typenprüfung erfolgte am 31.03. 1932.



der jedoch nicht sonderlich zuverlässig arbeitete und dem BMW VII aU unterlegen schien.

Um eine möglichst große Verwendungsbreite für die Ju 52 vorweisen zu können, begannen im Sommer 1931 Versuche mit der auf Doppel-Schwimmer gesetzten zweiten Mustermaschine. Der erste Flug der See-Ausführung fand am 17.07.1931 anfangs auf der Elbe statt. Sechs Tage später wurde die Maschine nach Travemünde abgegeben, um dort bei Seegang 3 erprobt zu werden. Die Maschine trug die Zulassung D-2133.

Bereits während der Endmontage der ersten beiden Musterflugzeuge wurde bei Junkers die Produktion einer aus fünf Maschinen (WerkNr. 4003 bis 4007) bestehenden Serie vorbereitet. Im Frühjahr 1931 befanden sich alle diese Maschinen bereits in einem fortgeschrittenen Fertigungsstadium. Die Maschinen konnten jedoch erst einige Jahre später, nach dem Umbau auf drei Motoren, nach Bolivien und Kolumbien veräußert werden.

Dieser als Ju 52 ce bezeichneten Ausführung mit BMW VII aU sollten ab Sommer 1931 fünf Ju 52 de (WerkNr. 4008 bis 4012), die eine verstärkte Flächenauslegung besaßen, folgen. Infolge der wirtschaftlichen Situation mußte der Bau dieser Maschinen jedoch Anfang 1932 vorzeitig abgebrochen werden.

Eine der Ju 52 ce, die WerkNr. 4005, wurde mit einem BMW IX U versehen und flog ab Februar 1933 - nach

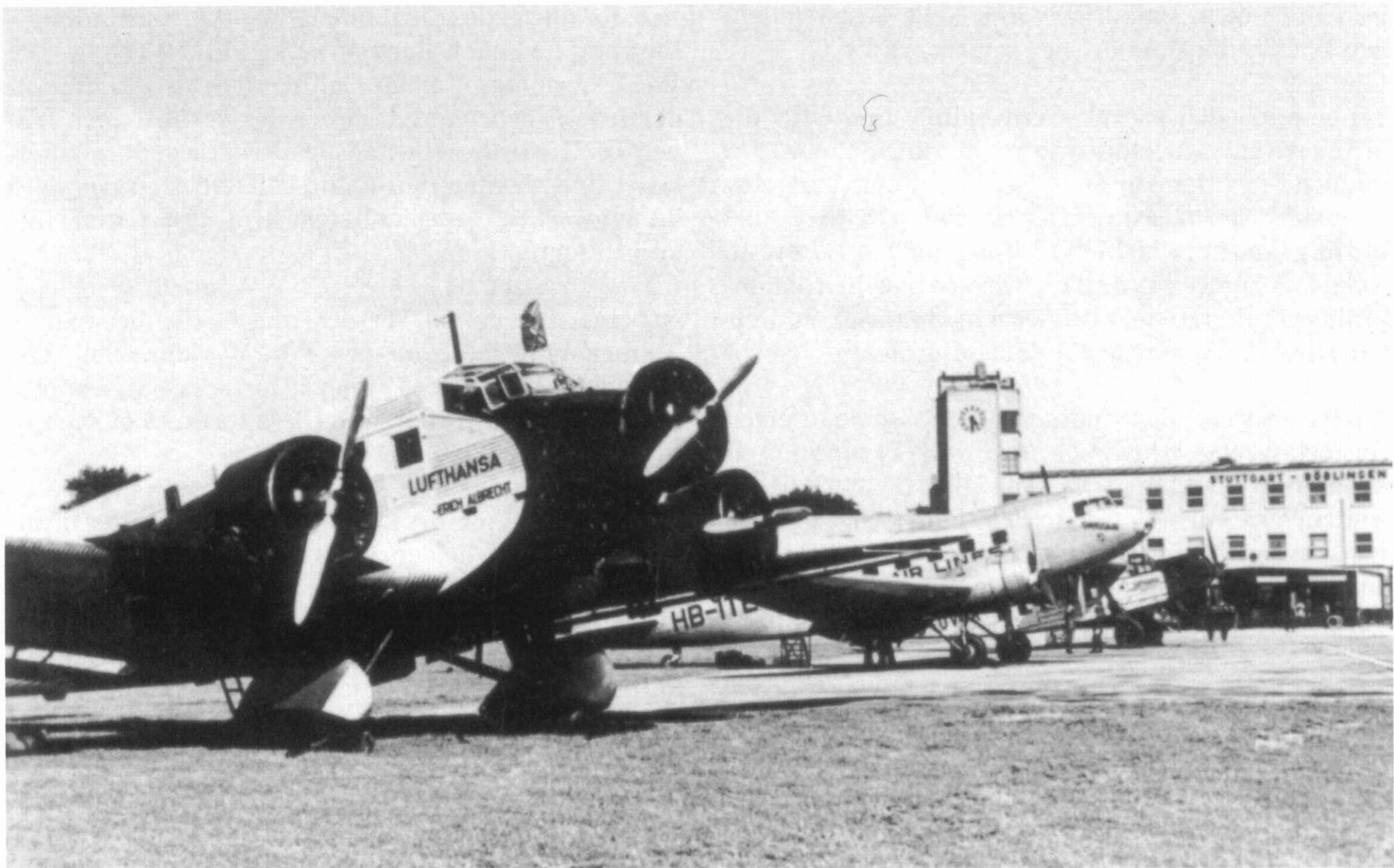
Ankauf durch das Deutsche Reich - als Verbindungsflugzeug zwischen Berlin-Staaken und Rechlin. Die WerkNr. 4003 ging an die Luftdienst Schleppstaffel auf der Insel Norderney. Mehrere der verbliebenen frühen Ju 52 wurden ebenfalls ins Reichseigentum überführt und dienten den unterschiedlichsten Verwendungszwecken, unter anderem dem Test neuer, stärkerer Flugmotoren.

Als eines der ersten Versuchsmuster für die spätere, weltbekannte Ju 52/3m diente die WerkNr. 4008, welche mit drei Pratt & Whitney "Hornet A"-Sternmotoren ausgerüstet worden war. Die erste dreimotorige Ju 52/3m flog am 7.03.1932.

Der mittlere Motor besaß eine dreiblättrige Luftschraube, während die beiden äußeren Triebwerke die zweiblättrigen Propeller behielten. Von den frühen dreimotorigen Maschinen wurden vier nach Bolivien geliefert, wo sie an den kriegerischen Auseinandersetzungen mit Paraguay, dem "Gran Chaco Krieg", teilnahmen. Eine der Maschinen diente dem Oberbefehlshaber der bolivianischen Luftstreitkräfte als Reiseflugzeug. Weitere Maschinen (Werk-Nrn. 4010, 4011 und 4012) wurden dagegen von der kolumbianischen Luftwaffe angekauft. Der Grund war der sogenannte "Leticia-Konflikt", bei welchem peruanische Truppen die gleichnamige Stadt am 31.08. 1932 eingenommen hatten, um

Die Ju 52/3m mit der WerkNr. 4032 (D-AGAV) "Zephir" wurde in "Emil Schäfer" umgetauft.



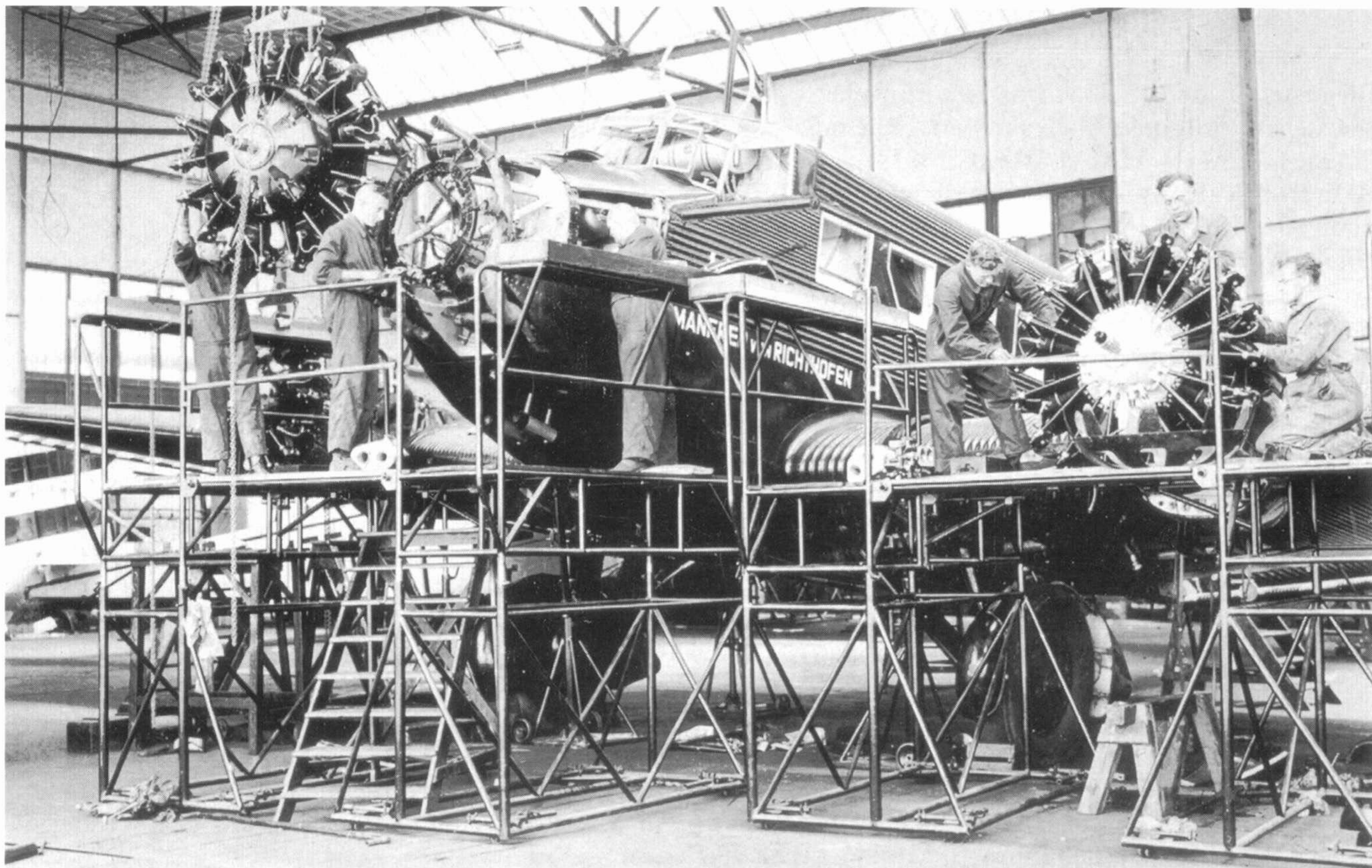


sich einen, im Dschungel liegenden Hafen, der noch dazu 3.500 km vom Atlantik entfernt war, zu sichern.

Durch zahlreiche Umbauten und Verstärkungen der Zelle wuchs die Abflugmasse auf über 9.200 kg, was zu einer Reduzierung der Nutzlast führte. Dennoch blieben die Flugleistungen wesentlich höher als bei der einmotorigen Ausführung. Dies führte wenig später zum Ankauf der ersten beiden Ju 52/3m-Maschinen durch die Deutsche Lufthansa.

Oben: Die in Stuttgart-Böblingen abgestellte Ju 52/3m mit der WerkNr. 5928, D-AFCD, trug den Namen "Erich Albrecht". Im Hintergrund eine DC 2.

*Darunter:
Die "Adolf von Tutschek" (D-AQUQ, WerkNr. 5053) wurde auf dem Flugplatz Frankfurt beladen.*



Eine von Hermann Görings Reisemaschinen, die WerkNr. 4022 (D-2527), erhielt später die Zulassung D-AGUK.

Unten: Die in Berlin gelandete D-AJUX (WerkNr. 4028, Namen "Ulrich Neckel") trug zunächst die Zulassung D 2649).



DER EINSATZ BEI DER DEUTSCHEN LUFTHANSA

Die ersten beiden Ju 52 wurden im Mai 1932 von der Deutschen Lufthansa übernommen. Es handelte sich um die D-2201 (D-ADOM, WerkNr. 4013) sowie die D-2202 (D-ADYL, WerkNr. 4015), die als "BOELKE" und "RICHTHOFEN" in die Lufthansa-Flotte aufgenommen wurden.

Im Jahre 1933 folgten elf weitere Ju 52/3m, im folgenden Jahr noch einmal 30 Ju 52/3m. Bis 1943 wurden der Gesellschaft mehr als 200 dieser verlässlichen Verkehrs- und Frachtmaschinen zugewiesen. Ein Teil des Flugzeugbestands wurde jedoch zu Kriegsbeginn auf Grund des Reichsleistungsgesetzes abgezogen und für Versorgungsflüge bei der Luftwaffe eingesetzt. Infolge der Kriegslage mußte die Mehrzahl der Ju 52/3m der Lufthansa ab 1942/43 als Transporter eingesetzt werden. Hierbei verlor die Lufthansa - vor allem im Osten - zahlreiche hervorragend ausgebildete Besatzungen, die zum Dienst bei der Luftwaffe herangezogen worden waren.

Ab 1.04.1940 flog die Lufthansa mit der Ju 52/3m außer Oslo, Stockholm und Helsinki, auch Amsterdam, Brüssel, Rom, Athen, Istanbul und Moskau regelmäßig an. Am 12.08.1940 wurde die Strecke nach Madrid und Lissabon wiedereröffnet und am 1.09.1941 die Strecke von Oslo nach Kirkenes verlängert. Das Flugziel Moskau entfiel im Flugplan vom 1.09.1941 zumindest für die Deutsche Lufthansa.

Mit der sich verschlechternden Kriegslage mußte der Flugplan der Lufthansa jedoch mehr und mehr eingeschränkt werden. Der Einsatz der Gesellschaft endete erst in den letzten Kriegstagen.

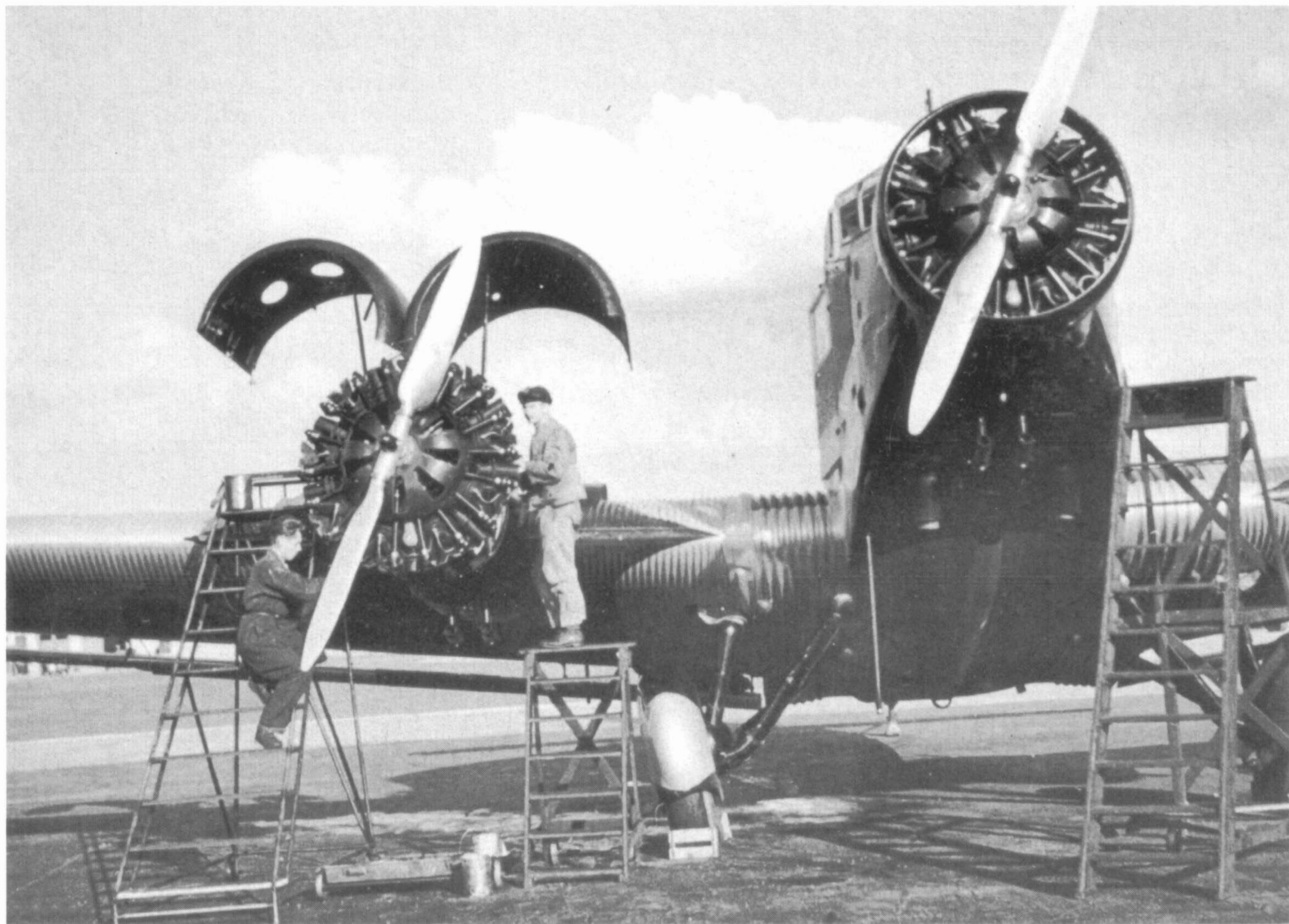
In den ersten Monaten des Jahres 1945 waren außer drei Ju 86, drei Ju 88, zwei Ju 290, vier Fw 200, einer DC 2 und zweier DC 3 noch über 25 Ju 52/3m im Dienste der Gesellschaft. Infolge der gegnerischen Luftüberlegenheit wurde jeder Flug zu einem großen Risiko für Passagiere und Besatzung. Auch an die Fluggäste wurden Fallschirme ausgegeben.

Die Fronten rückten immer näher zusammen. So erfolgte der letzte Flug einer Ju 52/3m (D-ASHC) am frühen Morgen des 18.03.1945 aus Danzig-Langfuhr. Anschließend wurde die Linie kriegsbedingt eingestellt. Am 19.04.1945 galt es, die maßgeblichen Mitarbeiter des Allgemeinen Luftamtes (LB) des RLM in das als weit weniger gefährdet geltende Pilsen zu transportieren. Anschließend flog die D-ALOS weiter nach München-Riem, wo die Maschine am 20.04.1945 ankam. An jenem Tag ging die D-ANAJ auf dem Weg nach Linz verloren.

Im Lufthansa-Flugplan vom 2.04.1945 fand sich noch die Linie Berlin-Prag-Wien-Zagreb. Der letzte von dort unternommene Linienflug (D-AOCB) fand am 21.04.

Taufe einer Ju 52/3m der Lufthansa durch Erhard Milch.





1945 statt. Prag wurde letztmals am 27.04.1945 mit der D-AOAW angesteuert. Am 29.04.1945 kehrte die Maschine nach Linz zurück, da Berlin nicht mehr angefliegen werden konnte.

Die letzte Ju 52 über Dänemark und Norwegen war am 5.05.1945 unterwegs. Die wohl überhaupt letzte noch im Flugeinsatz befindliche Ju 52/3m der Luftwaffe, die D-AOAW, wurde am 7.05.1945 in St. Gilgen am Wolfgangsee von amerikanischen Soldaten erbeutet.

Wartung der Motorenanlage bei der Ju 52/3m mit dem Namen "Fritz Rumey" (WerkNr. 4029, D-2650, später: D-AKEP).

Soweit die vorläufig letzten "zivilen Flüge" der Ju 52/3m über den wenigen, noch unter deutscher Kontrolle stehenden Gebieten. Die Ju 52/3m bewährte sich nicht nur bei diesen, sondern vor allem im täglichen Linienverkehr über Deutschland, ganz Europa, wie auch in aller Welt. Zahlreiche Glanzleistungen gingen als wichtige Meldung durch die Presse.

Diese Ju 52/3m in Zivilausführung war für den Export bestimmt.

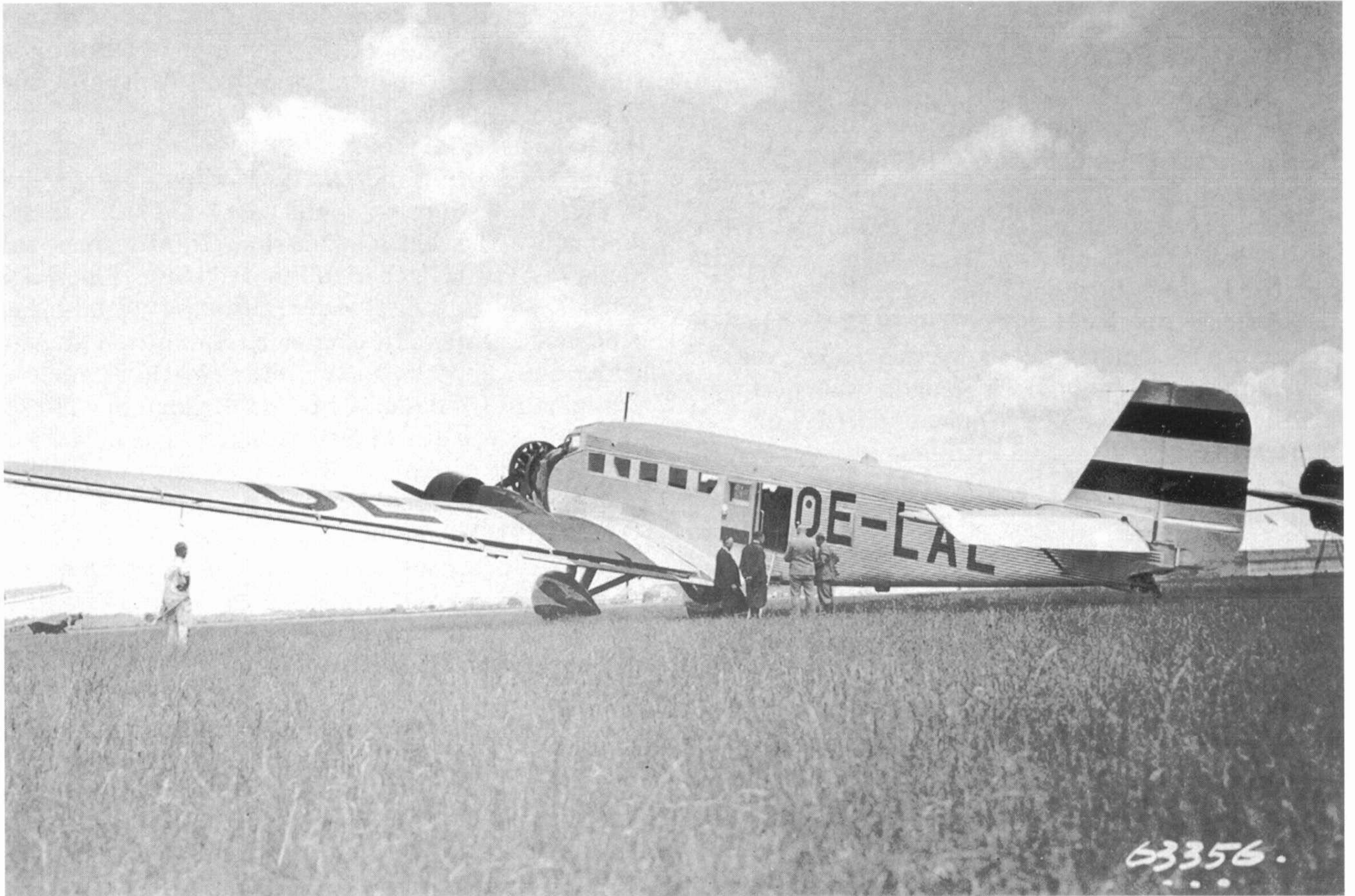




Nahaufnahme des betriebssicheren BMW 132A-Triebwerks, das eine Leistung von 440 kW (660 PS) aufwies.

Unten: Die D-2600 (D-AHUT) "Immelmann II" zusammen mit zwei weiteren Ju 52/3m auf dem Flugplatz Wien-Aspern.





Am 16.03.1936 ging bei der Österreichischen Luftverkehrs AG als OE-LAL (WerkNr. 5289) durch einen schweren Flugunfall verloren.

Unten: Die frühere OE-LAN (WerkNr. 5590) in Wien. Diese Ju 52/3m wurde später von der Lufthansa übernommen (D-AKEQ) und anschließend von der Luftwaffe als SG+BM geflogen.



DER ZIVILE EINSATZ IN ALLER WELT

Der zivile Einsatz der Ju 52 in aller Welt war äußerst vielfältig; es können daher nur einzelne herausragende Stationen in chronologischer Reihenfolge genannt werden:

An der Ju 52 waren im Frühsommer 1931 außer Bolivien, der Irak, Neu-Guinea und Kanada interessiert. Da drei der Interessenten das Interesse verloren, blieb es bei zunächst nur einer exportierten Ju 52. Es handelte sich dabei um eine Ju 52 ce (WerkNr. 4006, die auf Schwimmer gesetzt und nach Kanada exportiert wurde. Die Maschine (CF-ARM) diente dort bei der Canadian Airway Ltd. bis zum Frühjahr 1947 der Versorgung weit abgelegener Handels- und Pelztierjägerposten.

Im Dezember 1932 wurde die WerkNr. 4004, eine Ju 52 ce, nach Schweden überführt und dort als SE-ADM bis Anfang 1933 geflogen. Der Grund lag in streng geheimen militärischen Erprobungsvorhaben, wie etwa den Tests neuer Lufttorpedos.

Im August 1934 traf die Besatzung unter Führung von Gablenz, Untucht und Kirchhoff, von Berlin aus kommend, in Shanghai ein. Für die 10.000 km lange Strecke hatte man lediglich vier Tage benötigt. Wenig später, am 6.09.1934, flog Marschall Chiang Kai Check mit der Ju 52 (DABAN) von Keveiwha nach Nantuschang.

Am 29.10.1934 wurde eine Ju 52/3m in nur sechs Tagen von Dessau nach Johannesburg in Südafrika überführt. Im Juni des folgenden Jahres kam es zum Flug

einer weiteren Ju 52 von Berlin nach Kairo. Wenige Tage später startete bereits die vierte Ju 52 mit Ziel Johannesburg, wo Besatzung und Maschine am 29.06.1935 angelangten.

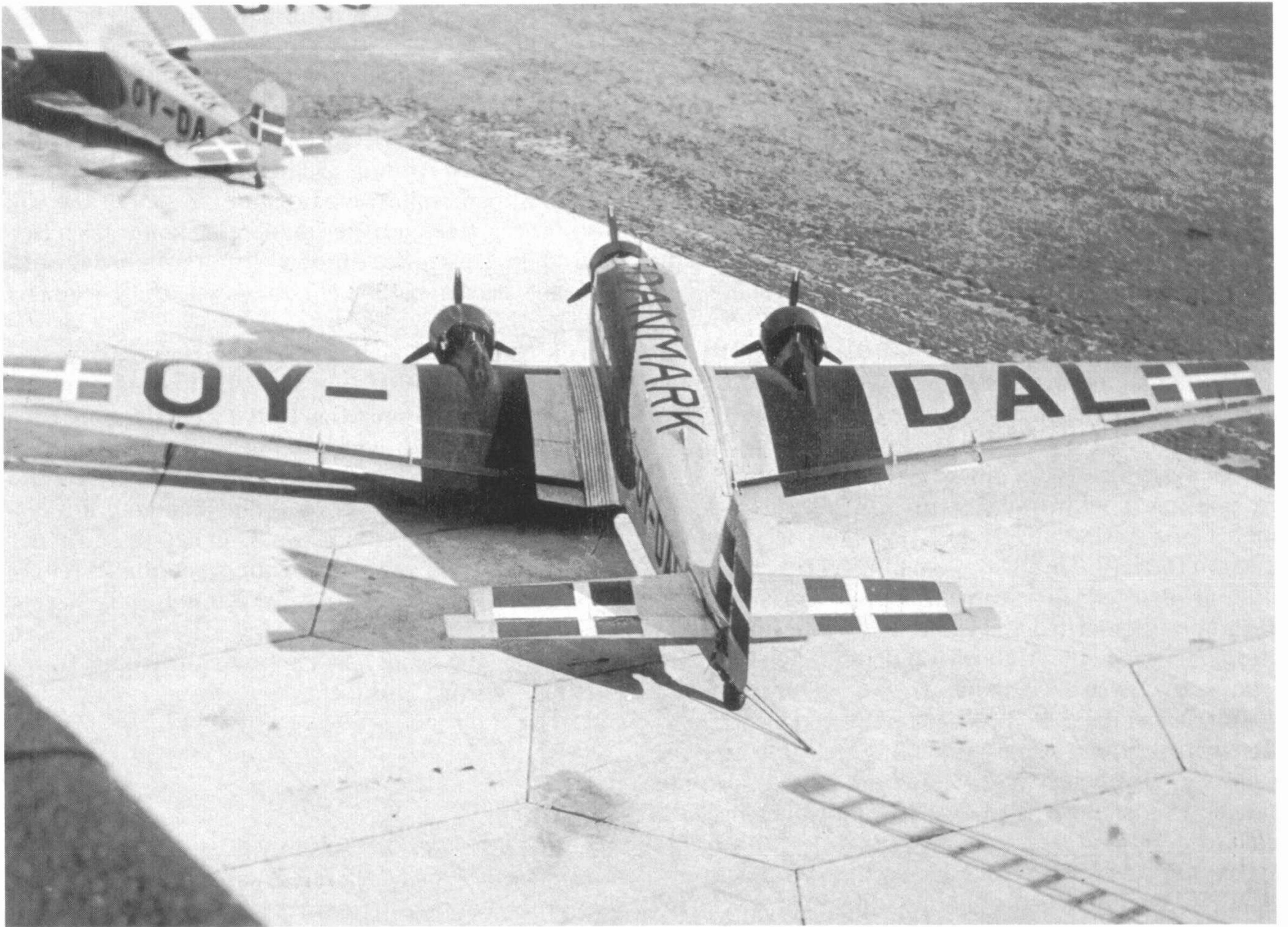
Die erste Ju 52/3m erhielt die Österreichische LuftverkehrsAG (OelAG) am 29.03.1935 im Tausch gegen eine Ju G 38 (Zulassung A-28) und eine F 13 (A-22). Insgesamt sieben Maschinen sollten einmal in Österreich zur Flotte der OelAG gehören. Ein Teil dieser Flugzeuge wurde später zunächst bei der Lufthansa und anschließend bei der Luftwaffe eingesetzt. Kaum zwei Monate später, am 3.09.1935, hob in Berlin eine Ju 52 mit Ziel Shanghai in China ab. Über den Balkan, die Türkei und Indien wurden binnen weniger Tage 13.300 km zurückgelegt. Ab dem 11.09.1935 flog die Maschine im Dienste der "Eurasia".

Am 5.05.1936 schloß sich der Verkauf von zwei Ju 52 an die VASP in Brasilien an, wo beide Maschinen zunächst im Inlandsverkehr eingesetzt wurden. Eine dritte Maschine wurde am 21.09.1937 erworben. Schließlich waren dort 21 Ju 52 im Einsatz.

Einen Monat zuvor, am 24.08.1937, hatte die D-ANOY der Deutschen Lufthansa das Pamir-Hochland überquert. Die einige Zeit als verschollen erklärte D-ANOY landete am 27.09. 1937 auf dem Flughafen von Kabul in Afghanistan.

Acht Ju 52/3m waren bei der italienischen Gesellschaft Ala Littoria im Einsatz. Die WerkNr. 4064 (I-BIZI) wurde später als AI+AC bei der Luftwaffe eingesetzt. Im Hintergrund die Ju 90 Z-2 (WerkNr. 900001 "Württemberg".





Die OY-DAL (WerkNr. 5610) gehörte in Dänemark zur DDL-Flotte. Der auffällige Anstrich sollte die "Selandia" zu Kriegsbeginn davor bewahren, versehentlich für eine Ju 52/3m der deutschen Luftwaffe gehalten zu werden.



Zwischen dem 21.10.1937 und dem 4.12.1937 absolvierte die D-AMVO einen Rundflug über Afrika, der die Maschine in 136 Flugstunden eine Strecke von 26.000 km zurücklegen ließ. Die Besatzung bestand aus den Herren Rother, Mureau, Rovinius und Klapprott. In Südafrika wurden mindestens fünf Ju 52 geflogen. Die bisherigen Leistungen, die mit der Ju 52 erfolgt waren, ermutigten am 4.11.1937 Portugal zum Ankauf von drei Ju 52, mit welchen der Flugverkehr im portugiesischen Teil Ostafrikas aufgebaut werden sollte. Bei der DETA flogen in Mocambique drei Ju 52/3m als Verkehrsmaschinen.

Auch in Finnland wurde die Ju 52 inzwischen im Luftverkehr eingesetzt. Hierbei ging am 10.11.1937 eine der Maschinen über der Ostsee verloren. Vier Maschinen waren bei der AeroO/Y für lange Zeit im Einsatz.

Im Sommer 1937 wurde eine Ju 52 für die Bayer-Werke als "Ju Bayer - fliegende Apotheke" hergerichtet und am 16.11.1937 in Dienst gestellt. Der erste "Einsatzflug" erfolgte jedoch erst am 28.01. 1938 von Köln nach Hamburg. Bemerkenswert waren Hilfsflüge wie nach Rumänien, wo eine Malaria-Epidemie ausgebrochen war. Rumänien erhielt später eine Ju 52/3m (WerkNr. 4016), die bei der LARES eingesetzt wurde.

Zu einem weiteren Langstreckenflug zur Südspitze Afrikas war zuvor, am 31.12.1937, Werkspilot Bauer gestartet. Das Ziel war wiederum Johannesburg in Südafrika.

Wenig später erwarb die brasilianische Luftfahrtgesellschaft VARIG eine erste, gebrauchte Ju 52, welche in Brasilien eingesetzt wurde. Bald sollten die robusten

Junkers-Maschinen auf den Inlandsstrecken in Brasilien nicht mehr wegzudenken sein.

Auch in Griechenland entschloß sich die staatliche Luftfahrtgesellschaft SHCA am 19.01.1938 zum Kauf dreier Ju 52 (WerkNr. 5984, 6004 und 6025).

Belgien erwarb Anfang 1938 eine Ju 52 für den Einsatz im Kongo, wohin die Maschine am 28.03.1938, von Breslau aus, startete. Nach dem Krieg konnte sich Belgien einige Maschinen für den Wiederaufbau des Luftverkehrs bei der nationalen Fluggesellschaft - Sabena sichern.

Um die Nanga-Parbat-Expedition zu unterstützen flog die Ju 52/3m (D-AWBR) am 4.05.1938 in den Himalaya. Auch im deutsch-finnischen Luftverkehr, der am 2.08. 1938 aufgenommen wurde, erhielt die Ju 52/3m eine tragende Rolle. Gleiches galt auch für Estland, von wo aus der Auftrag für zwei Maschinen einging. Im November 1939 begann der Einsatz mit der Ju 52 auf der Strecke zwischen Deutschland und Istanbul. Weitere Ju 52 waren in Australien (3), der damaligen Tschechoslowakei (4), Ecuador (1), Estland (1), Peru (2), Polen (1) und Ungarn (5) als Verkehrsmaschinen oder Transportflugzeuge im Einsatz.

Die schwedische SE-ARD (WerkNr. 4017) trug den Namen "Södermanland" und flog bei der AB Aerotransport. Im Hintergrund eine zweite Ju 52/3m, die OY-DAL aus Dänemark.



Die größten Nutzer der Ju 52 wurden nach dem Zweiten Weltkrieg die Air France und die französischen Luftstreitkräfte. In Frankreich wurde die Ju 52 als ACC1 in Serie gebaut und hiervon 415 Maschinen ausgeliefert. Die Mehrzahl der ACC 1 besaßen den früheren Bauzustand der Ju 52/3m g10e und waren deshalb vielfältig einsetzbar.

Den zweiten großen Ju 52-Produzent stellten die CASA-Werke in Spanien dar. Die Produktion der Maschine wurde dort erst nach 170 Neubauten eingestellt.

Bei den Swedish Air Lines flog die SE-AFA (WerkNr. 5614) der AB Aerotransport als "Svealand".

Darunter:

Die SE-AFD (WerkNr. 5646) "Vikingaland" wurde ins Ausland verkauft und anschließend in Spanien mit der Zulassung EC-ADP geflogen.





Oben:

Als "Västmanland" flog die SE-AER (WerkNr. 5440), ehe sie von der englischen Gesellschaft British Airways als G-AERM übernommen wurde.



Links:

Die finnische LN-DAE (WerkNr. 4077) der DNL erhielt den Taufnamen "Haoven" und war die frühere D-ANOP. Im Vordergrund ein zweites Schwimmerflugzeug, eine Ju W 34.



Als OH-ALK flog in Finnland die "Sampo" bei der Aero O/Y. Die Maschine hatte die WerkNr. 4014.

Unten: In Südafrika wurde die "Earl of Caledon" (ZS-AKY) auf Inlandsstrecken eingesetzt.



DER MILITÄRISCHE EINSATZ DER JU 52 BEGANN 1932

Außer bei den genannten zivilen Einsätzen wurde die Ju 52/3m schon früh militärisch genutzt. Erste militärische Einsätze - wie erwähnt - absolvierten Ju 52-Maschinen während des Gran Chaco-Krieges in Südamerika (1932-12.06.1935). Die Maschinen gelangten dort nur zu geringem Teil als Transportflugzeuge zum Einsatz. Besonders wegen der schlechten Infrastruktur waren die Junkers-Maschinen aber als Sanitätsflugzeuge für den Verwundetentransport wichtig.

Die zum Teil bei ungünstigen Witterungsverhältnissen unternommenen Flüge sowie die erfolgreiche Verwendung der überaus robusten Ju 52 während des Krieges zwischen Paraguay und Bolivien sorgten schnell dafür, daß am 16.05.1938 - als nächste Auslandsbestellung - der Auftrag Argentinien für fünf Ju 52/3m einging. Die Maschinen wurden in den folgenden Jahren bei jedem Wetter, zum Teil bis an die Grenze ihrer Ladefähigkeit, bei der argentinischen Luftwaffe eingesetzt. Während des Abessinien-Krieges in den Jahren 1935 und 1936 wurden einige Ju 52 von der italienischen Luftwaffe als verlässliche Transportflugzeuge eingesetzt. Hierbei wurden 1.035.000 kg Munition, 800.000 kg Lebensmittel und 4.430 Soldaten befördert. Zum Teil spielten sich diese Einsätze über 800 km vom nächstgelegenen Flugfeld in ansonsten kaum zugänglichem Gelände ab. Es galt überdies Gebirgszüge von bis zu 4.000 m Höhe zu überwinden, von den Problemen infolge des heißen Wüstenklimas ganz zu schweigen. Dank der Unterstützung aus der Luft konnte die Besetzung

Abessinien innerhalb von etwa sechs Monaten durchgeführt werden.

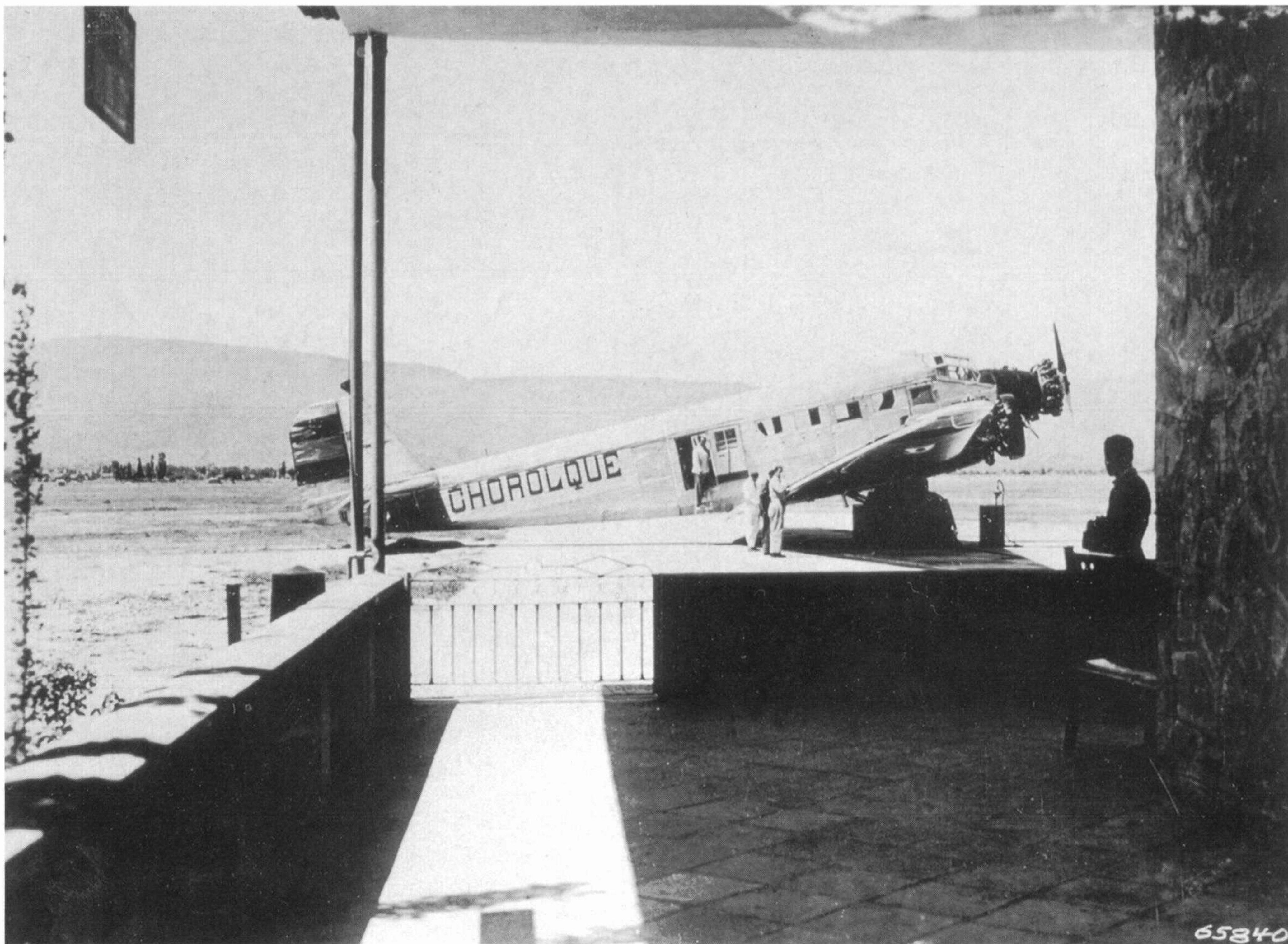
Ab 1935 mußte die Ju 52/3m der im Aufbau befindlichen Luftwaffe zusätzlich als Behelfskampfflugzeug dienen, obwohl seitens des Heereswaffenamtes bereits früh festgestellt wurde, daß die Ju 52 "als Bomber völlig ungeeignet sei" (näheres dazu später). Es gab damals jedoch keine Alternative für die anschließend mit mehreren Waffenständen armierten Maschinen.

Im Rahmen des sogenannten "ABC-Programms" erteilte das Beschaffungsamt im RLM, im Rahmen der stürmischen Aufrüstung der Luftwaffe, einen Auftrag über 1.200 Ju 52/3m. Dies führte dazu, daß man schnellstens zur Großserienfertigung im Rahmen von Taktstraßen übergehen mußte. Da die Kapazität bei Junkers hierfür nicht ausreichte, mußten mehrere Lizenzfirmen (ATG-Leipzig, Blohm & Voß-Hamburg und Weser-Lemwerder) eingeschaltet werden.

Die erste größere Bewährungsprobe für die Ju 52/3m sollte nicht lange auf sich warten lassen:

Im Spanischen Bürgerkrieg wurde die Ju 52/3m zwischen 1936 und 1938 zunächst als Truppentransporter für in Spanisch-Marokko stationierte Einheiten, und sodann als Behelfskampfflugzeug, aber auch als reine Transportmaschine für Nachschub eingesetzt.

In Bolivien diente die Ju 52/3m "Chorolque" (WerkNr. 4018) auch militärischen Versorgungseinsätzen.





Nur Dank der zumeist mit Ju 52-Maschinen betriebenen Luftbrücke zwischen Spanisch-Marokko und der iberischen Halbinsel erhielt General Francisco Franco die Möglichkeit, sich durch rasch herangebrachte kampfkraftige Truppen auf dem spanischen Kampffeld einigermaßen durchzusetzen. Trotz allem sollte sich der Bürgerkrieg noch mehrere Jahre hinziehen, wobei das Kriegsglück häufig wechselte.

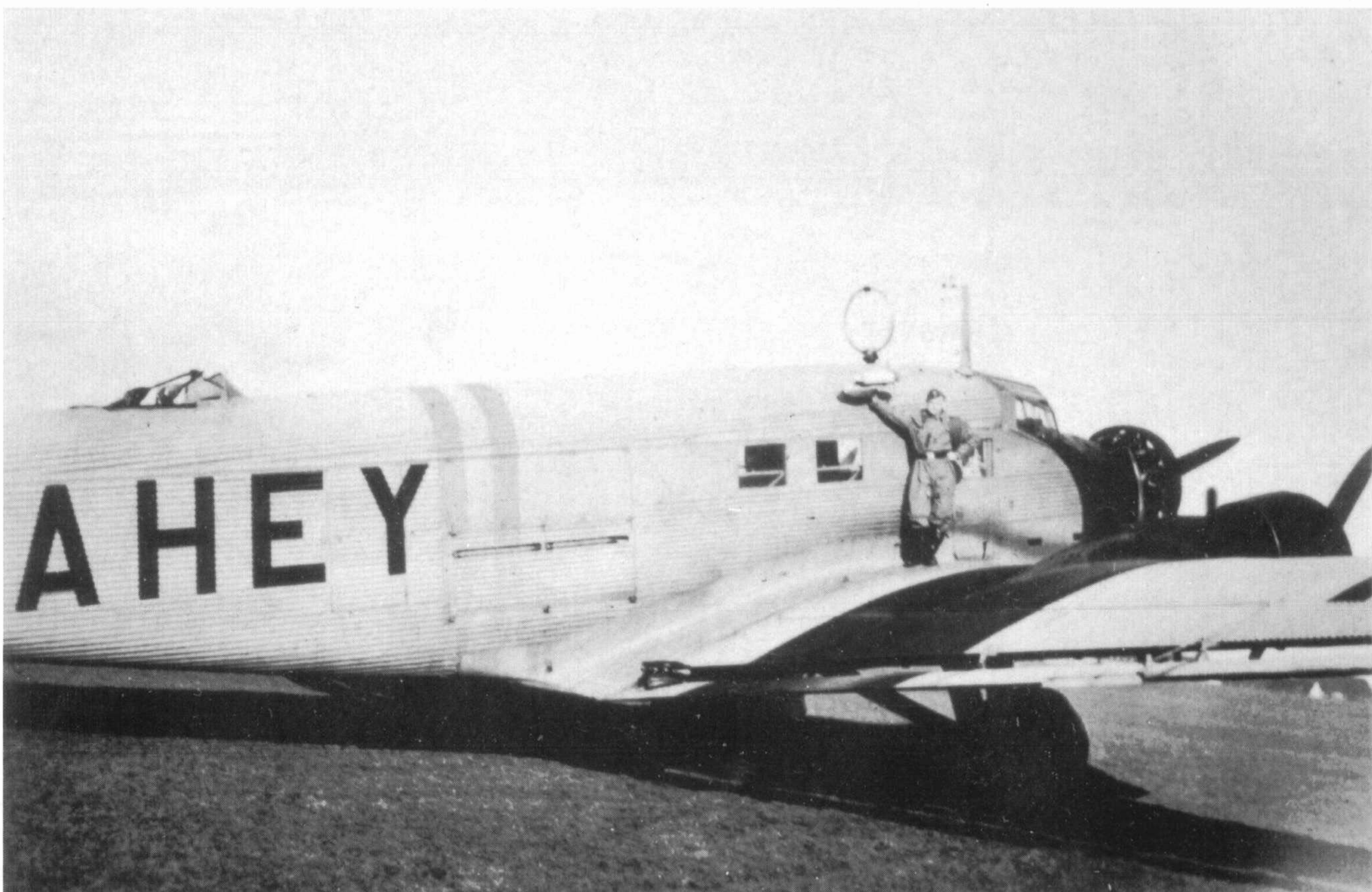
Die frühe Verwendung der Ju 52 war von zahlreichen Improvisationen gezeichnet, welche sich insgesamt aber bewährt hatten. Um eine schnelle Umwandlung auf den

Oben:

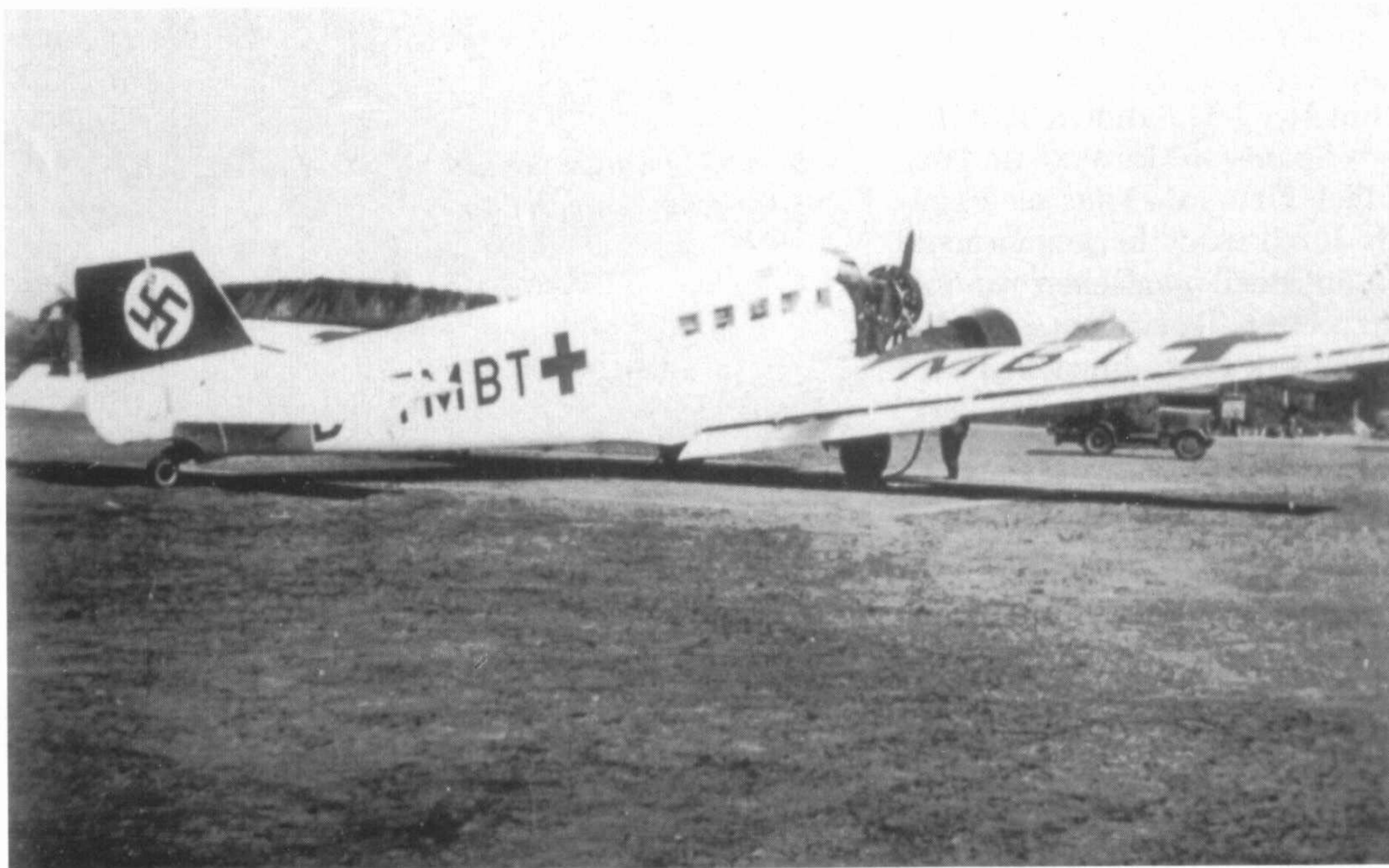
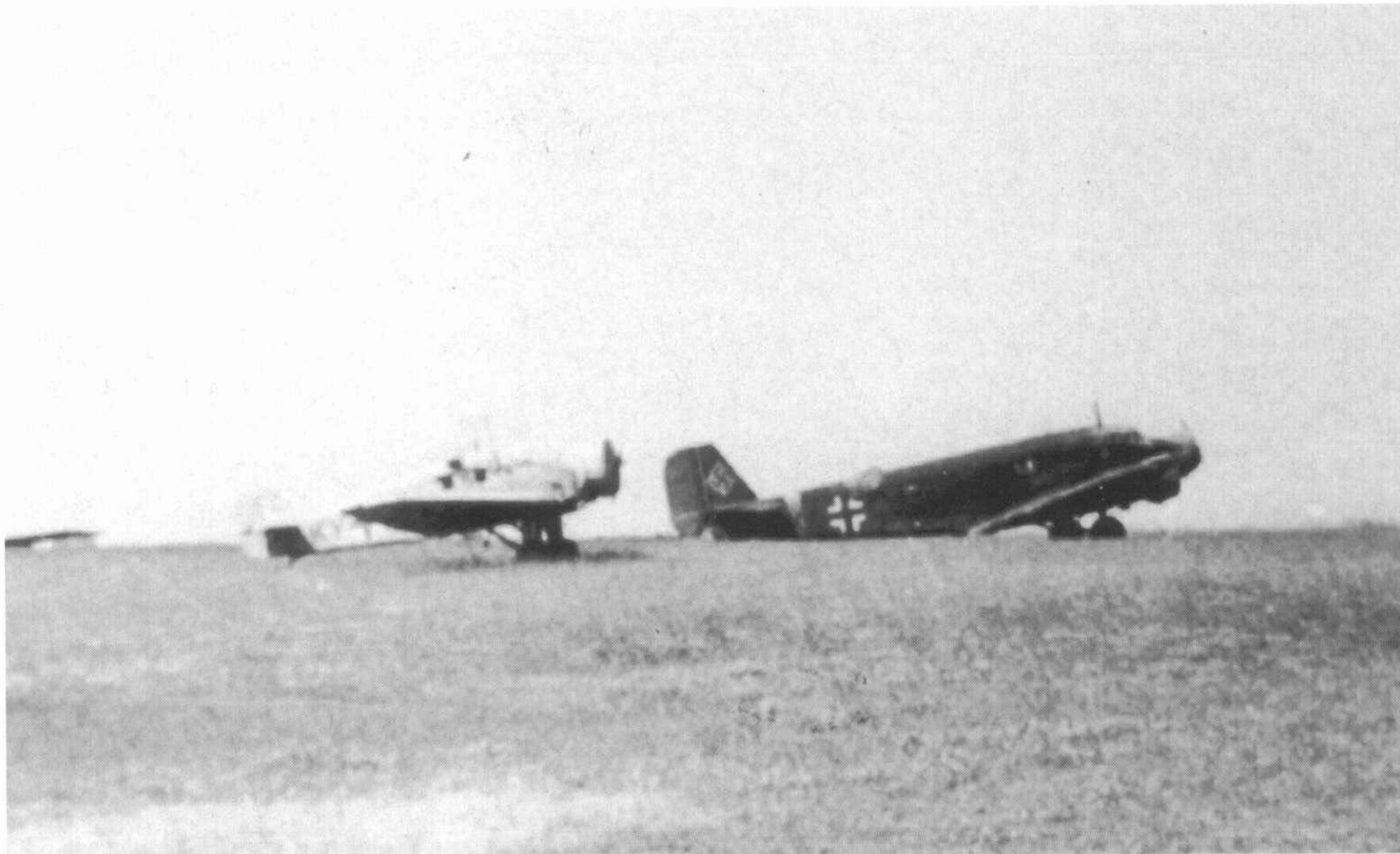
Anfang 1939 wurde diese Ju 52/3m (WL-ARYE) als Schulmaschine eingesetzt.

Unten:

Bei einer Bildflugschule der Luftwaffe war die D-AHEY im Einsatz.



Vielfältigen Transportaufgaben dienten zahlreiche Ju W 34 sowie Ju 52/3m bei den Luftdienstkommandos und Stäben an allen europäischen Fronten.



*Links:
Als Sanitätsflugzeug zum Transport von acht liegenden Verwundeten war diese Ju 52/3m während des Polen-Feldzugs unterwegs.*



Für Seenotflüge über der Nord- und Ostsee wurden 1940 die Maschinen D-TABX, TABY und TABW bei der Luftwaffe eingesetzt.

gerade gewünschten Verwendungszweck zu erreichen, wurden im Juli 1937 die D-AFOX (WerkNr. 2821) sowie die D-AGEQ (WerkNr. 2820) bei den Weser Flugzeug Werken GmbH als Musterflugzeuge für die folgenden sechs Einsatzzwecke hergerichtet:

- a) Kistentransportflugzeug
- b) Sanitätsflugzeug
- c) Reiseflugzeug
- d) Truppentransportflugzeug
- e) Hörsaalflugzeug
- f) Fallschirmjäger-Absetzflugzeug
- g) Staffeltrupp-Transportflugzeug

Um die Umrüstung von einem zum anderen Verwendungszweck zu erreichen waren lediglich wenige Minuten bis zu einer Viertelstunde notwendig.

Das Transportflugzeug war mit zwei Gleitschienen im Fußboden versehen worden, um die Beladung mit schwerem Gerät oder sperrigen Kisten zu erleichtern. Außerdem konnte die Fracht leicht verzurrt werden, um die schnelle Beladung und einen sicheren Transport jederzeit zu gewährleisten.

Als Sanitätsflugzeug konnte die Ju 52/3m jeweils 2x2 Tragbahren je Rumpfseite ausgerüstet werden, was einen Transport von acht Schwerverwundeten zuließ. Als Reiseflugzeug war es möglich zwischen 14 und 16 Personen zu transportieren, je nachdem, wieviel Raum man diesen zugestand. Da im Falle des Einsatzes als Truppentransporter noch Waffen und Gepäck mitge-

führt werden mußte, konnten nur 14 Soldaten in der Kabine Platz finden.

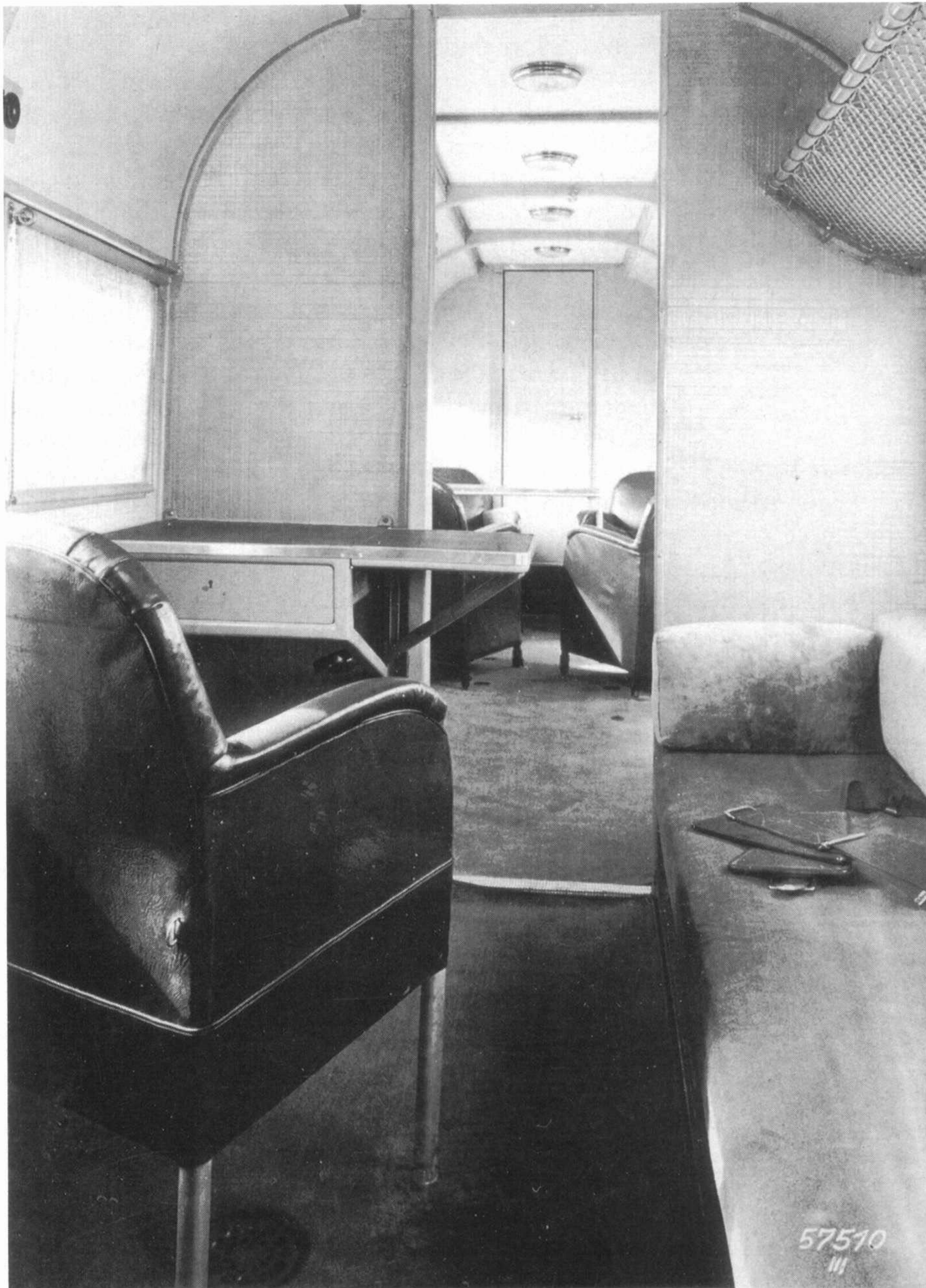
Als fliegender Hörsaal für die Ausbildung von Bordfunken und Navigationspersonal war es möglich, sechs Schüler und zwei Lehrer oder sieben Schüler und einen Lehrer auf vier Doppelsitzen Platz finden zu lassen. Je nach Bedarf konnte ein größerer Tisch für das Ausbreiten von Kartenmaterial für den Lehrer aufgestellt werden.

Für den Transport des Staffeltrupps und des gesamten Gepäcks einer Staffel waren zwei Ju 52 notwendig, wobei jeweils die Hälfte des Gepäcks in einem Flugzeug mitgeführt wurde, um so die Einsatzfähigkeit der Einheit wenigstens zum Teil zu gewährleisten, falls eine der Maschinen ihr Ziel nicht erreichen sollte.

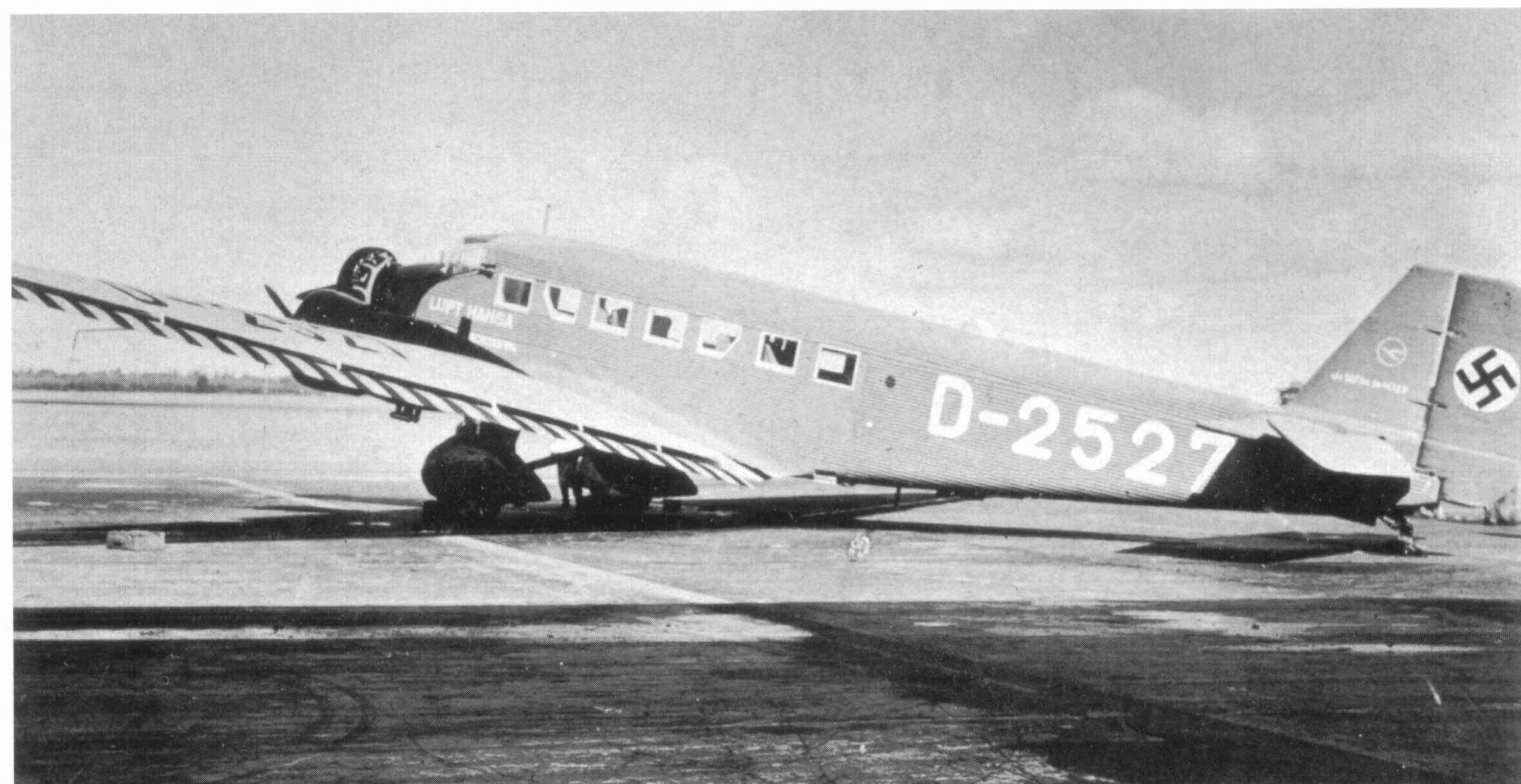
Während des "Anschlusses" Österreichs, im März 1938, aber auch im Laufe der Sudetenkrise im Herbst 1938 und bei der Besetzung der Tschechoslowakei im März 1939, wurden dank zahlreicher Luftwaffen-Ju 52/3M mehrere Infanterie-Einheiten in die Steiermark, nach Mähren und in den Großraum Prag transportiert. Beim Einsatz während des Polen-Feldzugs dienten die Ju 52 dazu, schnell wichtigen Nachschub für die vorstoßenden Verbände heranzubringen und anschließend Schwerverwundete auszufliegen.

Frontbesuch Hitlers mit der D+AVAU, die zuvor befähigt mit einem Balkenkreuz ausgestattet worden war.





Links:
Als Stabsflugzeug wurde diese Ju 52/3m mit einem Sofa, Sesseln und einem kleinen Schreibtisch ausgestattet.



Unten:
Die WerkNr. 4022 (D-2527) wurde schnell als Hermann Görings rote "Manfred von Richthofen" bekannt.



Infolge der nachhaltigen Zerstörungen im Bereich des polnischen Eisenbahnnetzes durch schwere deutsche Luftangriffe und die vorangegangenen Kampfhandlungen gab es oftmals nur schwer passierbare Straßen im rückwärtigen Raum. Dort bildete der Einsatz der Ju 52-Maschinen eine hervorragende Möglichkeit, die eigenen Verbände in Frontnähe mit Kraftstoff und Munition zu versorgen. Im Einzelfall wurden auch neue Funkgeräte sowie Ersatzteile für Flugzeuge und Panzer herbeigeschafft. Hierbei konnte die Ju 52 dank ihres massiven Fahrwerks auf Behelfspisten starten und landen, so daß auch eine zügige Versorgung gleich hinter den eigenen Angriffsspitzen möglich war.

Darüberhinaus wurden die Maschinen bei der Verlegung von Luftwaffenverbänden, beispielsweise der Bodenteile von Sturzkampfgruppen mit allem notwendigen Werkzeug und Gerät, eingesetzt. Einige der Ju 52 waren außerdem mit Werkstatteinrichtungen versehen worden, so daß auch aufwendigere Reparaturen gleich vor Ort durchgeführt werden konnten.

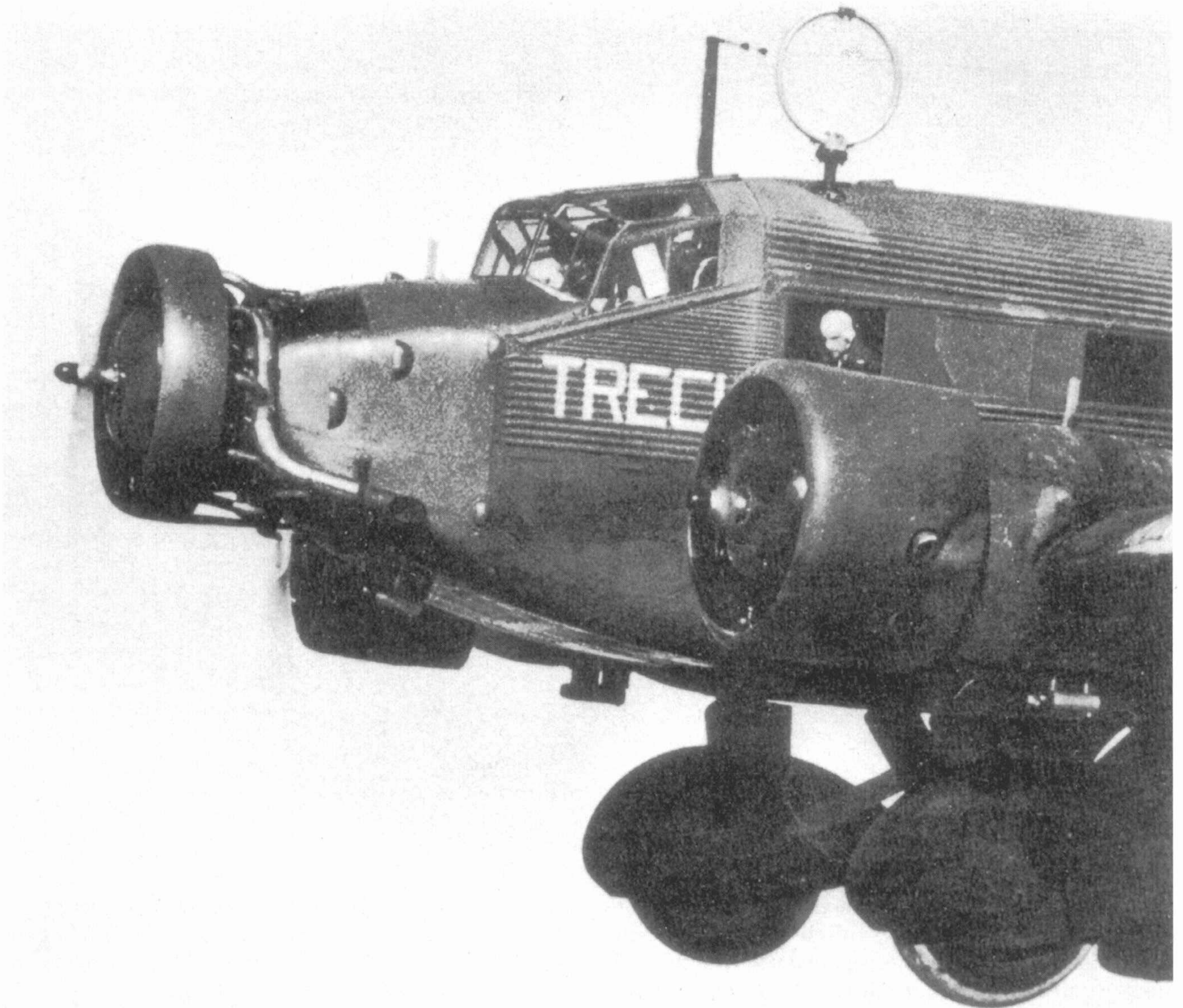
Als Truppentransporter kam die Ju 52 zwar auch, doch nicht in dem von späteren Aktionen bekannten Maße zu Einsatz. Die ursprünglich - zumindest als Notmaßnahme zur Inbesitznahme wichtiger Brücken geplanten - Sprungeinsätze deutscher Fallschirmjäger in Polen unterblieben, um das Wesen dieser Waffe nicht in allen Einzelheiten vorzeitig preiszugeben. Es blieb somit bei einigen Transporteinsätzen, die zumeist mehr Übungscharakter aufwiesen, als daß sie Einfluß auf das weitere Kriegsgeschehen gehabt hätten.

Die dritte Reisemaschine von Hermann Göring stellte die WerkNr. 4069 (D-ABIK) dar. Im Gegensatz zu Adolf Hitlers Ju 52 waren die Maschinen des Oberbefehlshabers der Luftwaffe besonders luxuriös ausgestattet.

Im Sanitätseinsatz konnte die Ju 52/3m mit bis zu acht Schwerverwundeten auf Bahren oder aber mit bis zu 24 Leichtverwundeten starten, um diese schnell in Lazarette in Deutschland zurückzufliegen. Vielen Schwerverwundeten konnte dank der kurzen Transportzeit in gut ausgestattete Krankenhäuser im Reichsgebiet schneller wirksame Hilfe zuteil werden, als dies bei einem langwierigen Transport auf der Schiene der Fall gewesen wäre.

Beim Norwegen-Feldzug leisteten die eingesetzten Ju 52-Kräfte einen großen Beitrag zum raschen, erfolgreichen Ausgang der Kampfhandlungen. Wegen der zeitweise überaus ungünstigen Witterungsverhältnisse, aber auch wegen der unwirklichen landschaftlichen Gegebenheiten im hohen Norden, war die Versorgung aus der Luft oftmals die einzige Möglichkeit, gewonnene Positionen zu halten.

Zumeist wurden in Norwegen gegnerische Flugplätze zunächst durch Luftlandetruppan und Fallschirmjäger in Besitz genommen und bis zum Eintreffen der Hauptmacht - so gut es ging - gesichert. Die Transporter wurden, soweit sie nicht bei der Landung zu Bruch gingen, schnellstens entladen, um neue Einheiten, vor allem aber Waffen und Munition heranzuschaffen. Vorgesobene Positionen, etwa in Bergen, Trondheim



Als Behelfsbomber war die Ju 52 "K" mit drei DSAC 250/VIII-Bombenschächten für insgesamt sechs 250 kg-Lasten ausgestattet.

Unten: Eine Flotte von Ju 52-Maschinen sorgte zwischen Tetuan in Marokko und der iberischen Halbinsel für den zügigen Transport von Franco-treuen Einheiten. Teilweise wurden bis zu 40 Mann pro Maschine mitgenommen.



oder Narvik, waren zunächst von durch die deutsche Wehrmacht kontrollierten Landverbindungen abgeschnitten, so daß eine Versorgung mit allem für die Truppe Lebensnotwendigen vielfach nur durch die Ju 52/3m der Luftwaffe möglich war.

Die später in Norwegen eingesetzte Transportgruppe 20 führte bis Dezember 1942 9.915 Flugeinsätze unter dem Kommando der Luftflotte 5 durch, wobei 13.534.230 km zurückgelegt wurden. Dabei transportierte die Gruppe im hohen Norden insgesamt 14.007.650 kg Gerät und Ausrüstung sowie 95.413 Personen. Die Verluste waren trotz oftmals äußerst widriger Wetterverhältnisse dank der Robustheit der Ju 52/3m relativ gering.

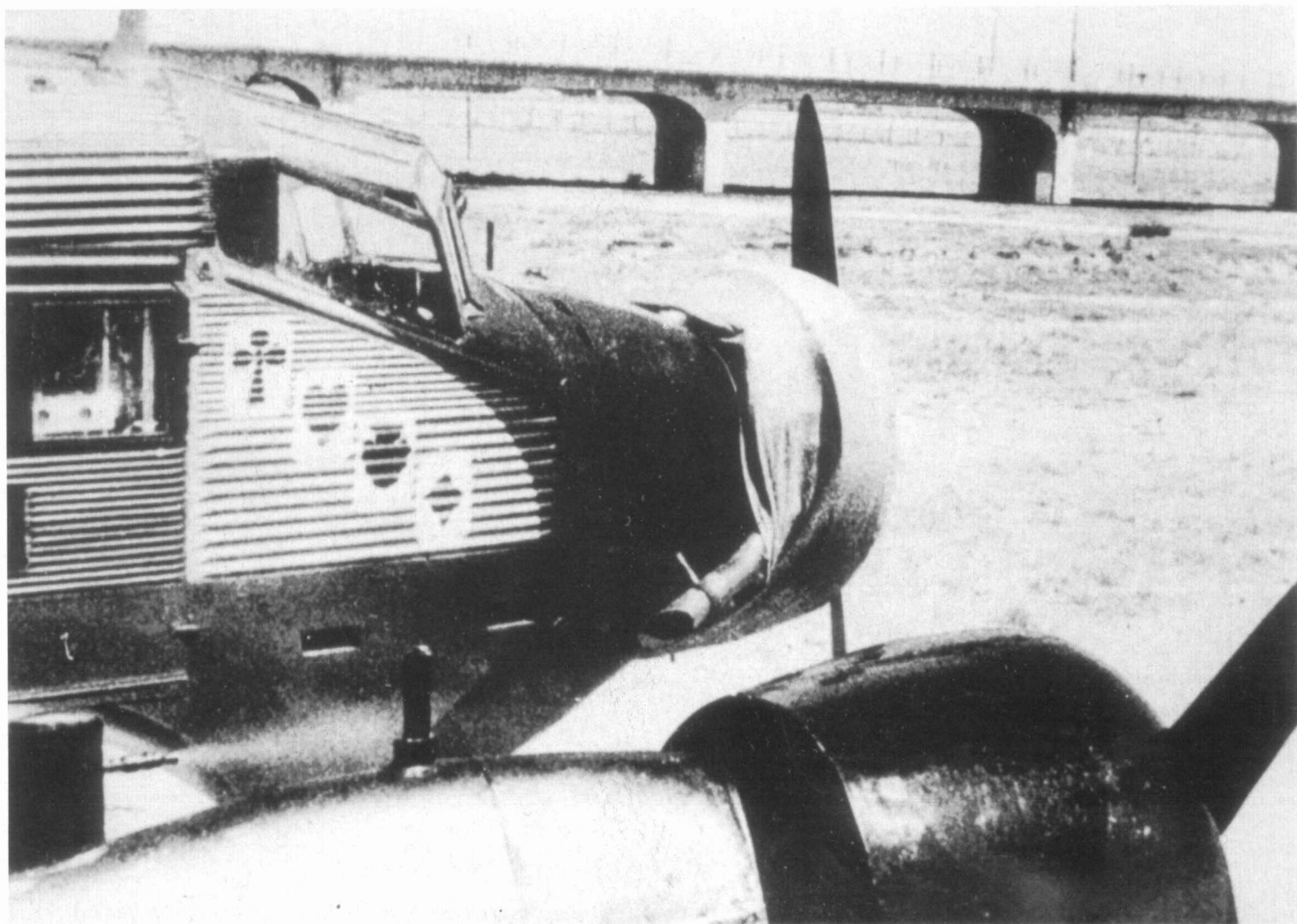
Während des Angriffs auf Holland, Belgien und Frankreich gehörten die Ju 52-Transporter zu den Speerspitzen des eigenen Angriffs. Wie schon in Nordnorwegen brachten die dreimotorigen Transportmaschinen Fallschirmjäger und Luftlandetruppen in Lastenseglern heran. Hierdurch konnten sowohl strategisch wichtige Brücken, als auch mehrere Flugplätze im Hinterland der Front genommen und bis zum Eintreffen der eigenen Bodentruppen gehalten werden. Insbesondere die massiven Luftlandungen in Rotterdam-Waalhaven, aber auch bei Den Haag, Delft, Leiden und Katwijk sicherten den deutschen Vormarsch und verhinderten die nachhaltige Zerstörung der für den späteren Kriegsverlauf für die Kampfgeschwader der Luftwaffe wichtigen Einsatzplätzen.

Beim Einsatz über Südeuropa und dem Mittelmeerraum wurde die Ju 52/3m zum festen Bestandteil der Kriegsführung. Ohne ausreichend starke Luftversor-

gung hätten weder in Jugoslawien, noch in Albanien oder Griechenland schnelle Fortschritte in den Bodenkämpfen erzielt werden können. Nachdem der gesamte Balkanraum unter deutscher Kontrolle stand, kam es zur Besetzung fast aller wichtigen Inseln in der Ägäis durch Fallschirm- und Gebirgsjäger, welche zudem von Luftlandetruppen maßgeblich unterstützt wurden. Zu einer Luftlandung bislang kaum gekannten Ausmaßes kam es ab dem 20.05.1941 auf der Insel Kreta. Da die Alliierten mit einer Invasion aus der Luft rechnen mußten, war ihrerseits alles unternommen worden, dies zu verhindern. Noch dazu hatten sich viele der englischen Flugabwehreinheiten aus Griechenland nach Kreta zurückziehen müssen und konnten in Kreta eingesetzt werden. Da auch kein Mangel an Munition bestand, gelang es den Alliierten, einen erheblichen Teil der anfliegenden Ju 52 wirksam zu treffen oder abzuschießen. Gewaltlandungen auf gegnerischen Flugplätzen oder entlang der Küste verliefen wenig glimpflich und mußten mit hohen Verlusten erkaufte werden.

Das deutsche Eingreifen auf dem nordafrikanischen Kriegsschauplatz, in Libyen und Ägypten stellte auch für die Transportflieger der Luftwaffe meist nur schwer oder teilweise lösbare Aufgaben. Infolge der wachsenden gegnerischen Überlegenheit und dem schrittweisen Verlust der eigenen Luftherrschaft, wurde der Einsatz der im Vergleich zu ein- und mehrmotorigen Jä-

Mit einer Behelfsbewaffnung (links unten) wurde diese Ju 52 in Spanien geflogen. Die Starrbewaffnung bestand aus zwei MG 17.





Diese Ju 52 g3e (22-68) wurde 1937 von einer Ro 37 gerammt und ging danach zu Bruch.

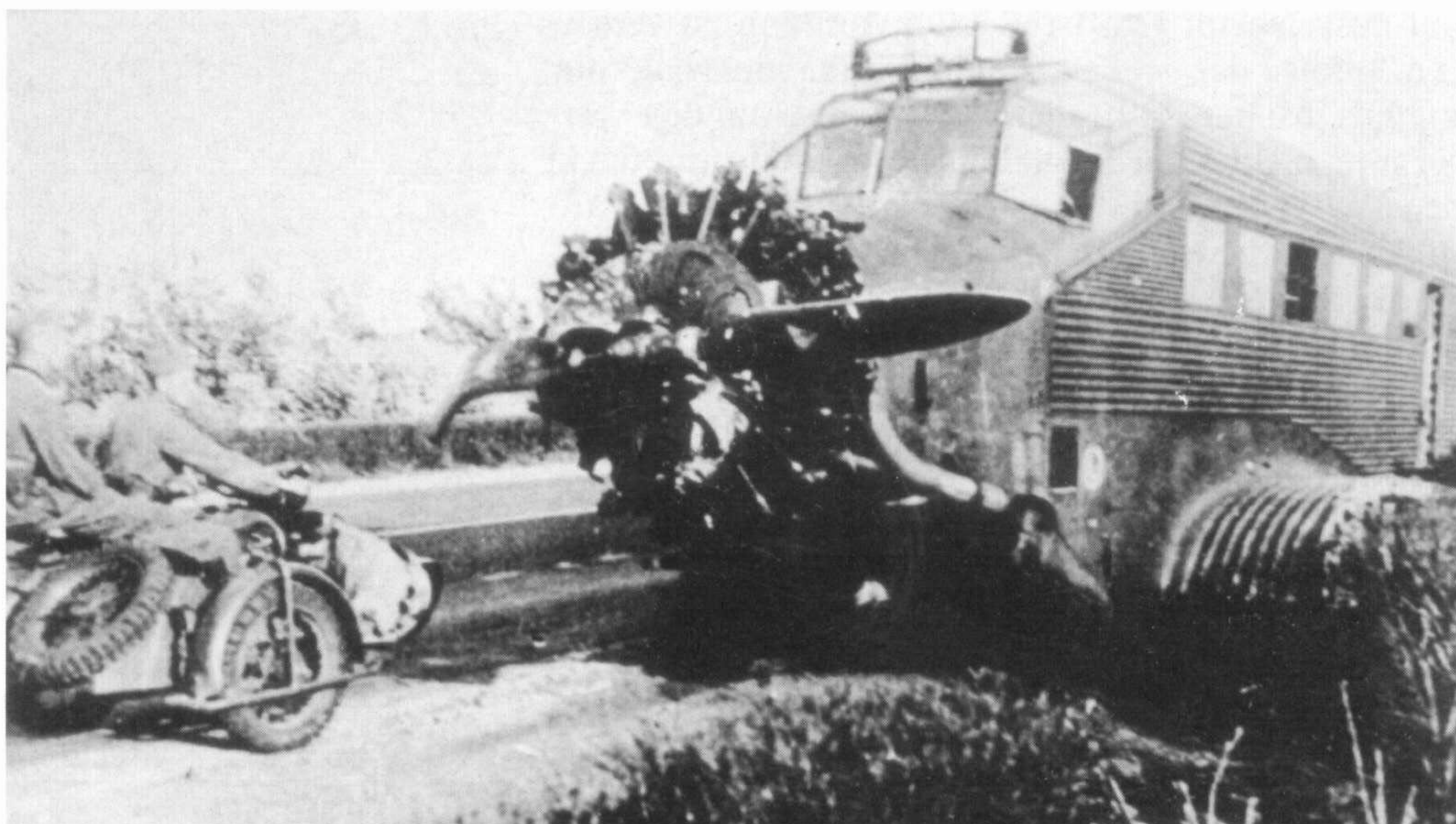


Bei der Flugzeugführerschule (FFS) C2 in Fürth entstand diese Aufnahme der DD+GH mit abgerissener Flächenspitze.

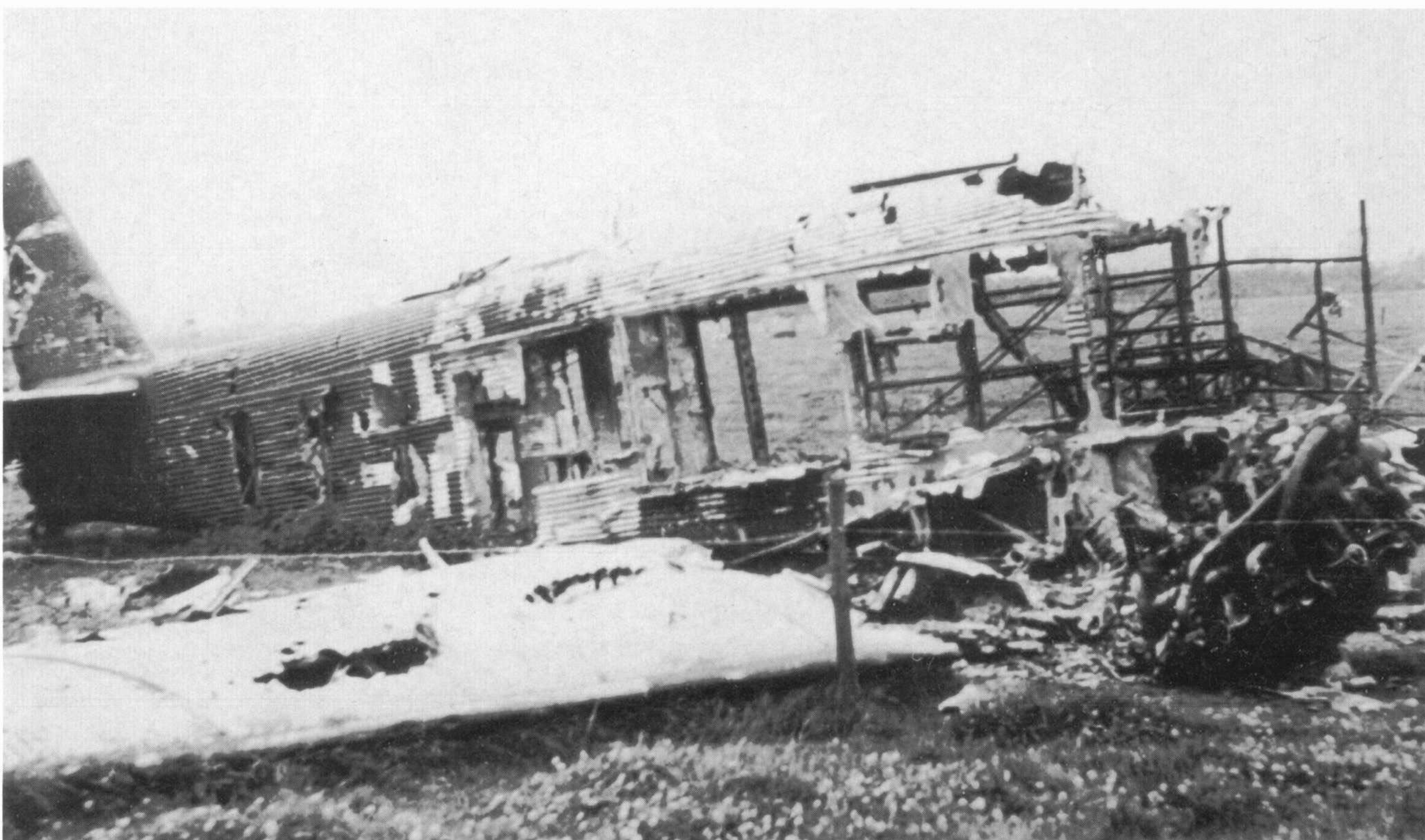


Oben: Eine der vielen für die Besatzung glimpflich verlaufenen Bruchlandungen bei Ypenburg/Niederlande im Mai 1940. Die Maschine gehörte zum KG.z.b.V. 1.

Rechts: Auf der Reichsstraße Rijswijk - Delft - Ypenburg kam es zu zahlreichen Landungen deutscher Transportmaschinen während des Angriffs auf die Niederlande.



Unten: Veenendaal geriet diese Ju 52/3m entweder durch die zum Teil hervorragend schießende niederländische Flak oder bei der vorangegangenen "Gewaltlandung" in Brand.



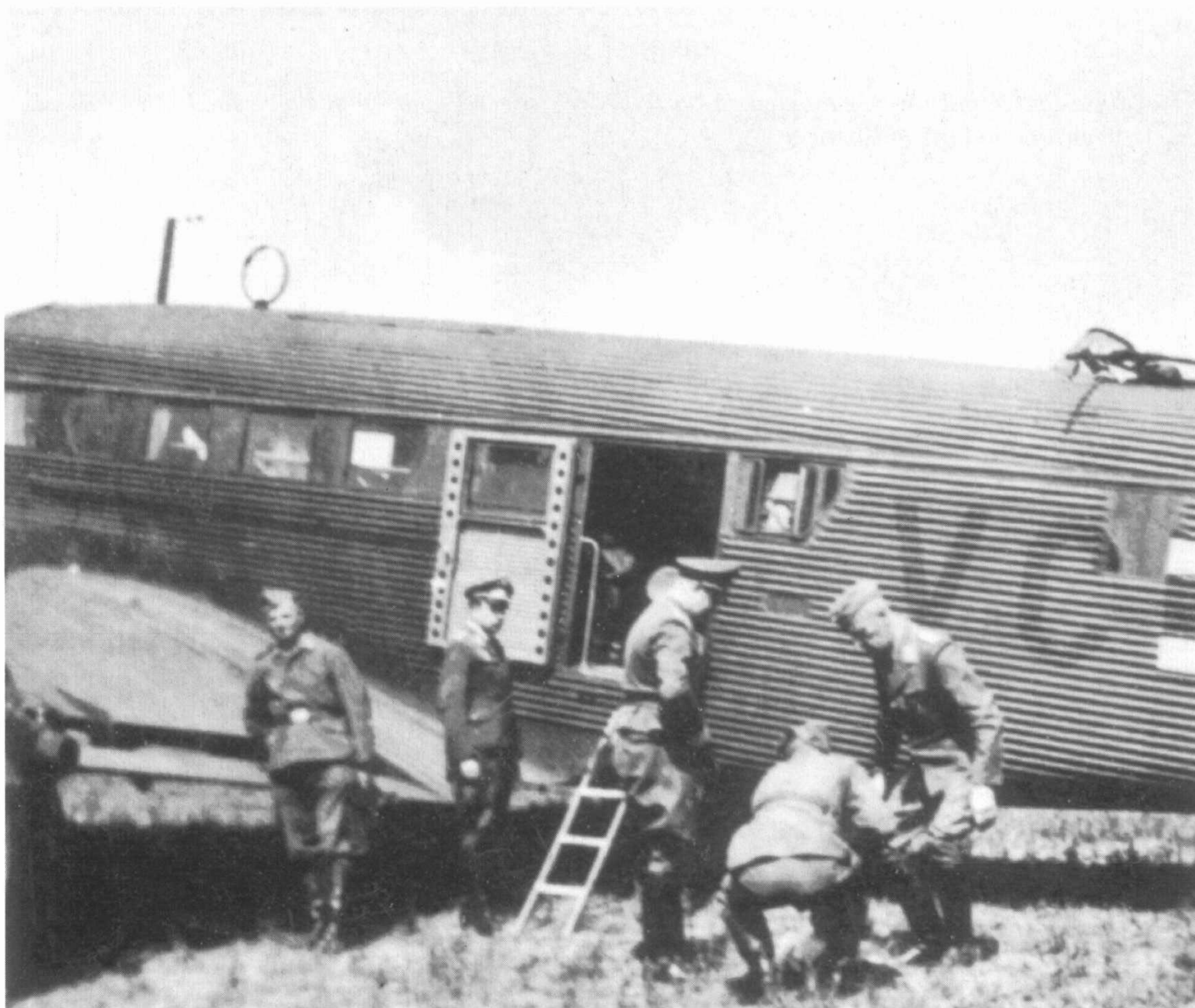
ger- und Zerstörerflugzeugen langsamen Junkers-Transporter zunehmend gefährlicher. Die hohen Verluste der auf dem südlichen Kriegsschauplatz eingesetzten Besatzungen legen davon Zeugnis ab. Ohne eine ausreichende Versorgung mit Treibstoff und Munition wäre aber das Afrikakorps von General Rommel bereits wesentlich früher in eine unhaltbare Lage gekommen, wie dies im Mai 1943 in Tunesien bei der Heeresgruppe Afrika der Fall war.

Auch beim Feldzug gegen die Sowjetunion fiel der Luftversorgung, getragen zumeist durch die Ju 52 oder Lastensegler, eine entscheidende Rolle zu. Bald nach Beginn des Feldzugs begannen Luftversorgungsaktionen von bislang nicht gekanntem Ausmaß. Es galt, die eigenen, schnell vordringenden Panzerspitzen vor allem mit ausreichend Kraftstoff und Munition zu versorgen. Infolge der großen Raumgewinne innerhalb nur weniger Monate kam die eigene, bodenständige Versorgung nicht mehr nach. Panzerverbände mußten in den Weiten des Landes haltmachen, da weder Kraftstoff noch ausreichend Munition herangebracht werden konnte. Desolate Straßenverhältnisse, vor allem aber immer größer werdende Entfernungen bedingten das Erfordernis der Luftversorgung. Nach der abgebrochenen Schlacht um Moskau im Winter 1941/42 und infolge der erstaunlich schnell wiedererstarkten Roten Armee begann sich das Kriegsglück im Osten zu wandeln. Sowjetische Armeen ergriffen die Initiative. Nun galt es, die sich bei Demjansk und Cholm gebildeten Kessel zu unterstützen und Nachschub heranzubringen. Außer Teilen einiger Kampfverbände wurden hierzu 1942 vor allem Ju 52-Transporter zahlrei-

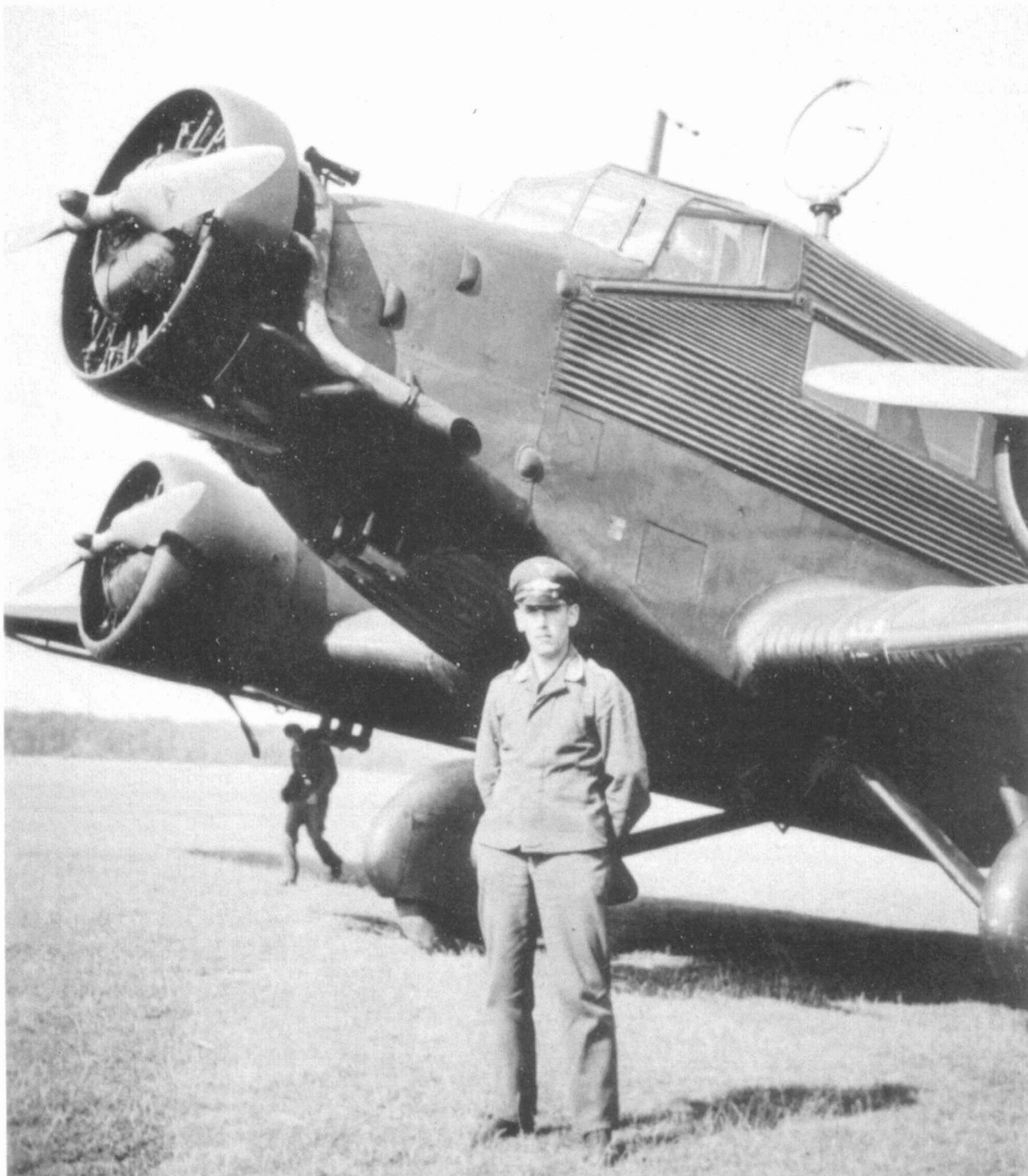


cher KGr.z.b.V. herangezogen, wobei die Ju 52 auch als Schleppmaschinen für DFS 230-Lastensegler dienten. Es folgte der Aderlaß der Transportfliegerkräfte

*Oben:
Im April 1940
trat dieser
Rollschaden auf
dem Flugplatz
Prag-Rusin ein.*



*Links:
Als Reiseflugzeug
für das RLM, die
einzelnen Flie-
gerkorps und
Fliegerdivisionen
wurden zahlrei-
che Ju 52/3m mit
einer entspre-
chenden Einrich-
tung geflogen.*

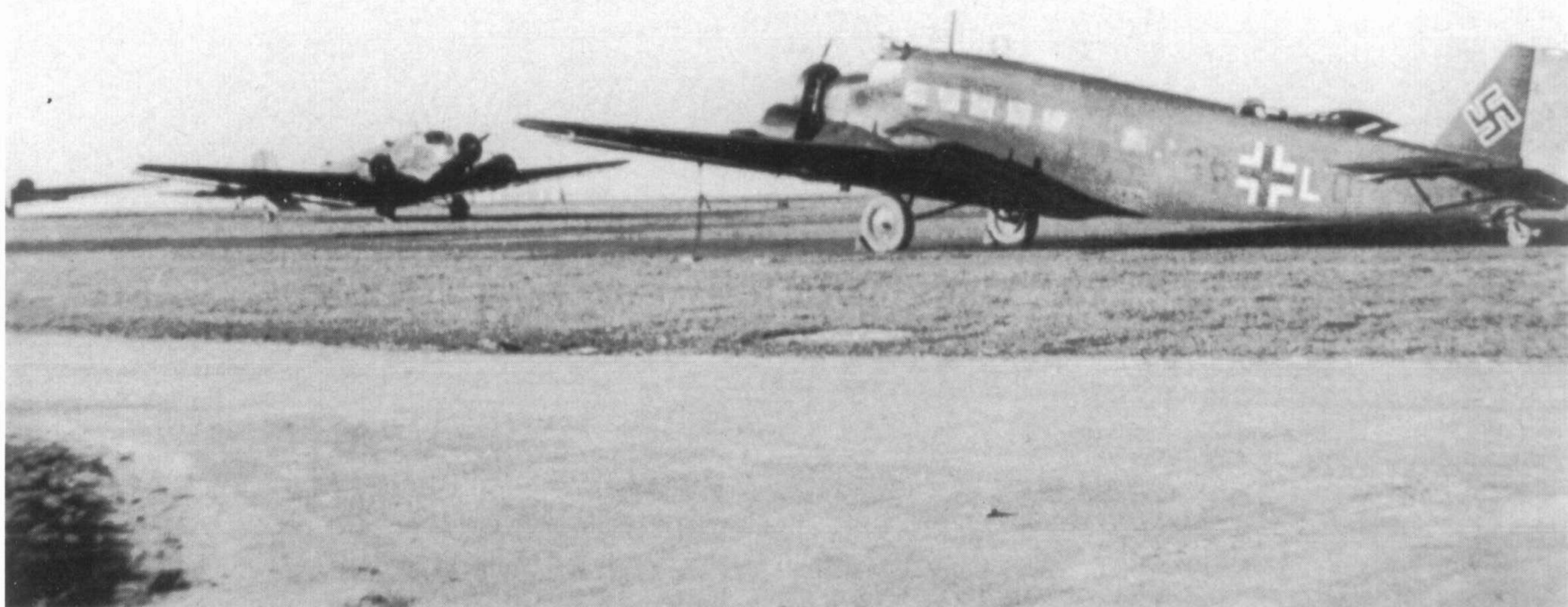


Für die Ausbildung bei den Flugzeugführerschulen (FFS C) war die Ju 52 unersetzbar, um dem Pilotennachwuchs ein Gefühl für größere, mehrmotorige Maschinen zu verschaffen.

bei der Versorgung der in Stalingrad eingeschlossenen 6. Armee. Ab Anfang Dezember 1942 wurden allein acht Kampfgruppen z.b.V. sowie zwei Gruppen der Kampfgeschwaders z.b.V. 1 zur Versorgung des Kessels eingesetzt.

Die Versorgung und Räumung des Kuban-Brückkopfs im Frühjahr 1943, und die Kesselversorgung Tscherkassy-Korsun Anfang 1944 bildeten weitere Schwerpunkte des Ju 52-Einsatzes. An der Räumung der Krim waren zeitweise fünf Ju 52-Gruppen aus dem Bereich der Transportgeschwader 2 bis 4 beteiligt. In der letzten Phase des Krieges bildeten die Luftversorgung von Breslau, Posen, Glogau und anderer einfach zur "Festung" erklärter Ort wichtige Einsatzschwerpunkte der mit der Ju 52/3m ausgerüsteten Verbände. Auch bei der Versorgung von Budapest spielten die Ju 52 eine wichtige Rolle, um die Region weiterhin gegen die massiven sowjetischen Angriffe halten zu können.

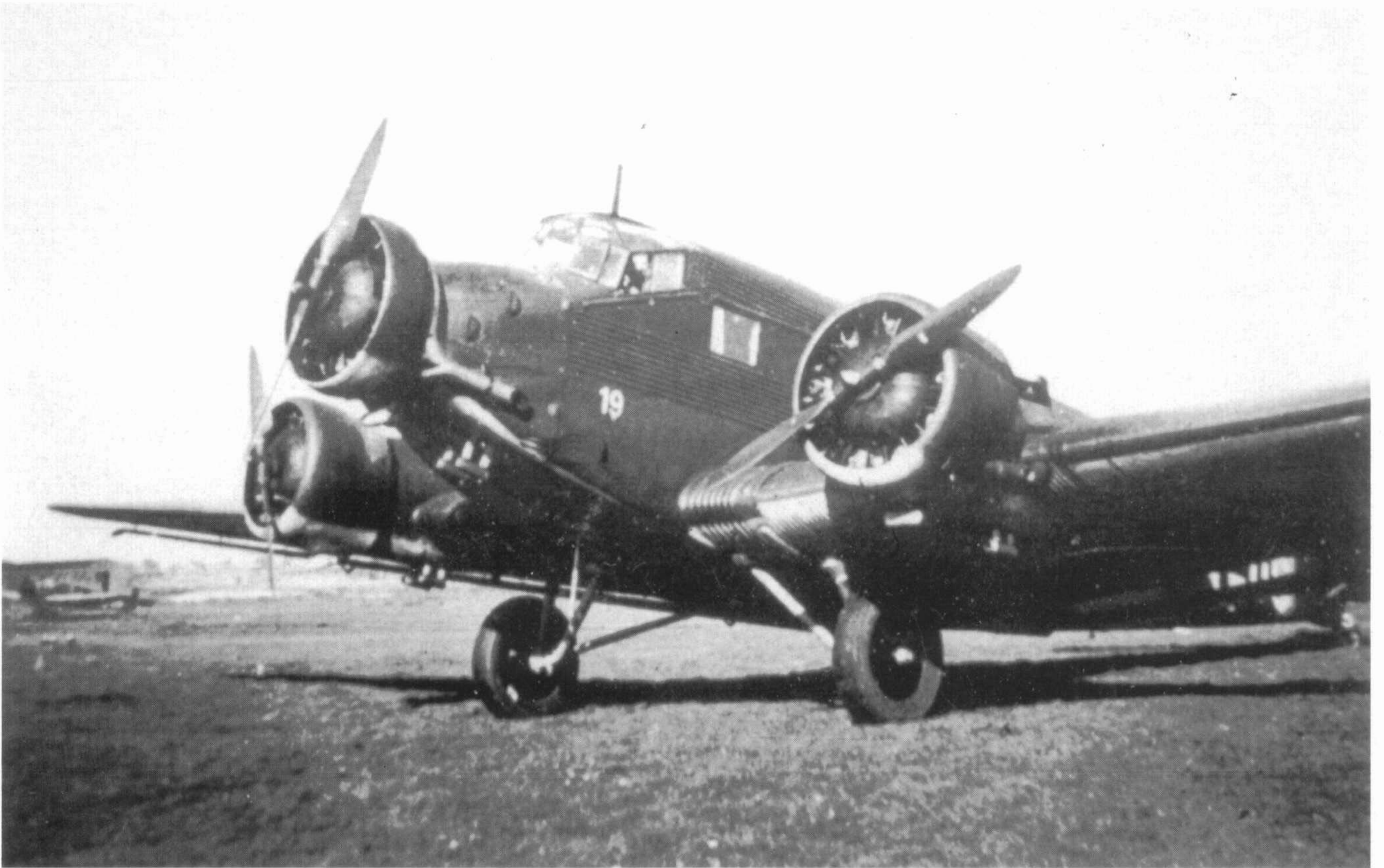
In der Nacht vom 8. zum 9. April 1945 landete eine erste Ju 52 im Bereich der abgeschnittenen Heeresgruppe B im Ruhrgebiet. Außer Munition, wurde dort so lange es wegen der Feind- und Treibstofflage irgendwie möglich war Nachschub herangeschafft. Auch 220.000.000 RM sollen zum Ladegut gehört haben. Am 25.04.1945 waren erstaunlicherweise noch 410 Transportflugzeuge und-Lastensegler bei der Luftwaffe vorhanden. Mit diesen waren sieben Transportfliegergruppen im Einsatz, deren Besatzungen auf 190 Ju 52 und sieben Ju 52 See zurückgreifen konnten. Außerdem befanden sich bei der Transportstaffel See nochmals sieben Ju 52 mit Schwimmern. Die Mehrzahl der übrigen Transportflugzeuge stellten 134 He 111 und 25 Ju 352 dar. An Lastenseglern waren nur noch sechs Go 242 und 13 DFS 230 aufzubieten. Am 8.05.1945 erfolgte der letzte Flug einer Ju 52/3m der 1. Gruppe des Transportgeschwaders 1 aus dem schwer umkämpften Kurland-Kessel.



Die G6+LO gehörte zur KGr.z.b.V. 2. Die Aufnahme entstand bei einer Zwischenladung auf dem Flugplatz Warschau-Bielany.

Unten: Während des Norwegeneinsatzes wurde das KG.z.b.V. 1 zusammen mit den Kampfgruppen z.b.V. 101 bis 103 zur Versorgung der verstreut eingesetzten Bodentruppen eingesetzt.





Mit Maschinen der III./KG.z.bV. 1 wurden während der Kämpfe in Griechenland auch italienische Truppen nach Albanien, das 1939 von Italien besetzt worden war, transportiert.

Unten: Blick in die einfach gehaltene Funkerkabine einer Ju 52/3m.





Bei Versorgungseinsätzen auf dem Balkan, Griechenland und bei der Landung auf Kreta kamen Ju 52 der I./KGr.Z.b.V. 106 zum Zuge. Allein bei der Landung in Kreta oder auf dem Weg dorthin gingen 151 Ju 52 verloren.

Unten: In Prag-Rusin fiel im Winter 1940 die BR+AI (WerkNr. 3036) der 3./KGr.z.b.V. 9 infolge eines Fahrwerkdefekts für kurze Zeit aus.

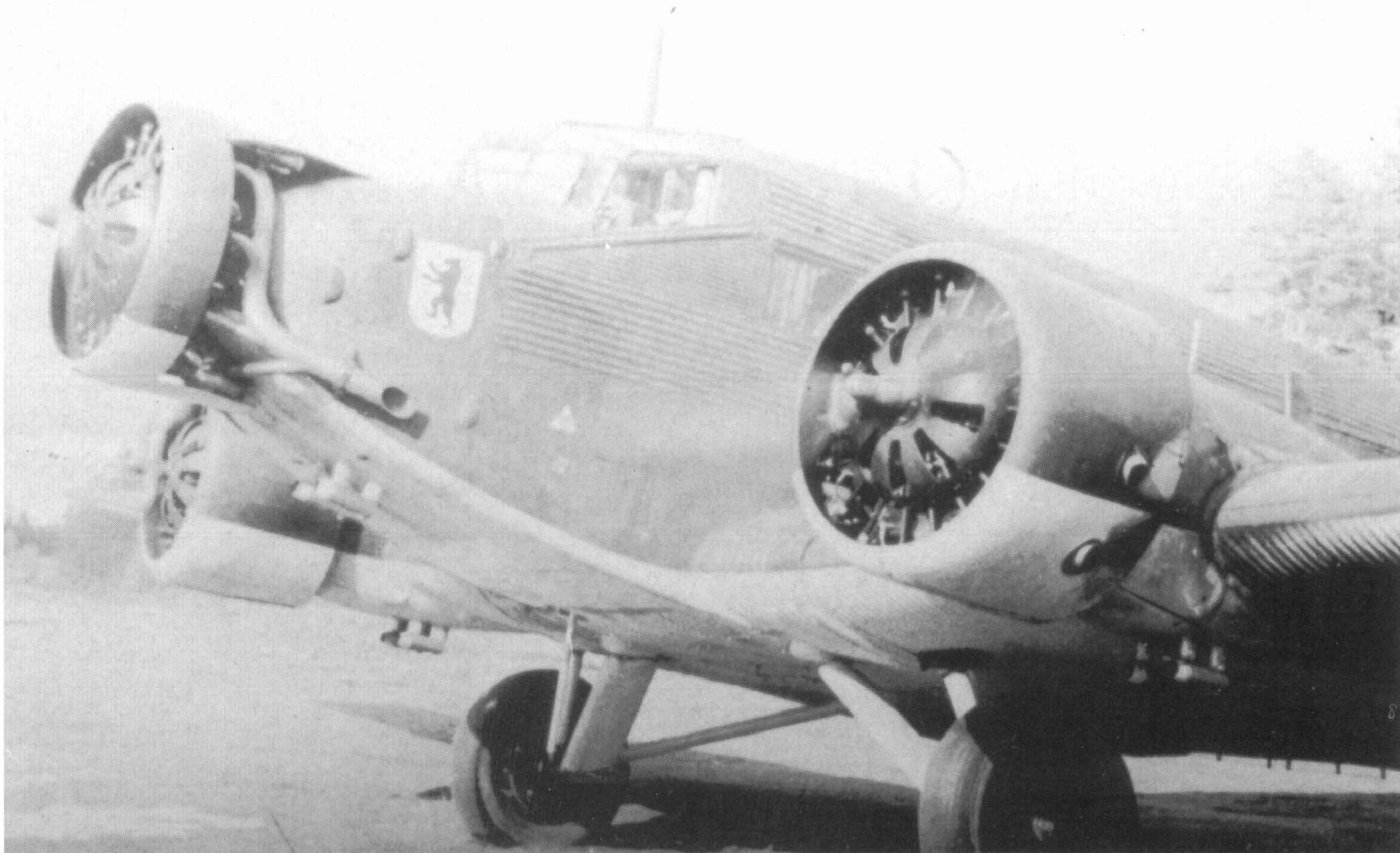


*Rechts:
Eine der wenigen Ruhepausen nütze
dieser Pilot für eine Erinnerungs-
aufnahme.*



*Unten:
Aus der I./KGr.z.b.V. 172 wurde
schließlich die IV/TG 3 (4V+). Selbst
bei noch so ungünstiger Witterung
wurden die Maschinen im Osten
geflogen.*



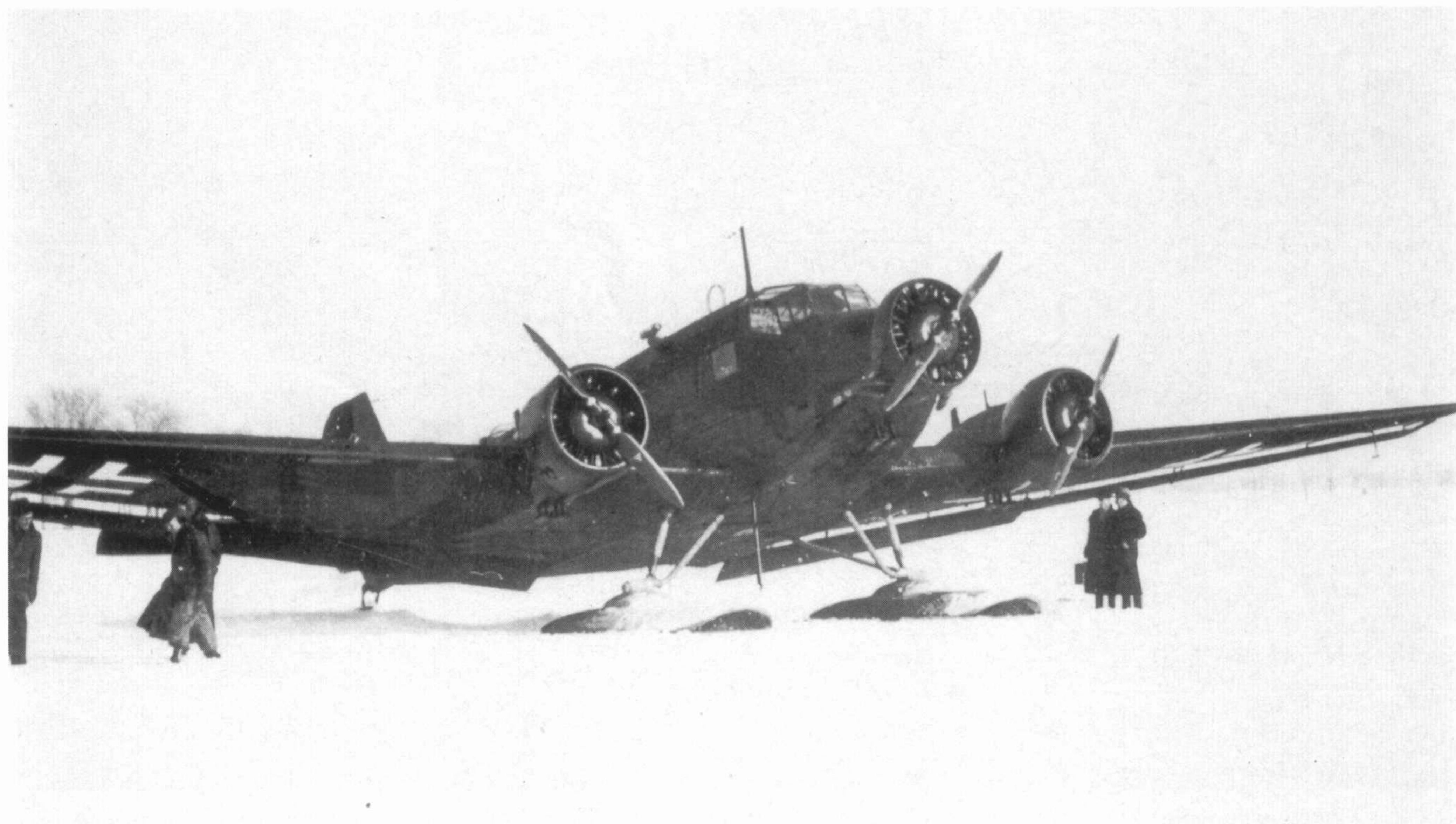


Das Wappen von Berlin wurde in verschiedenen Ausführungen bei den Ju 52/3m des KG.z.b.V. 1 geführt. Zumeist mußten im Osten Wartungsarbeiten im Freien durchgeführt werden, da Flugzeughallen im Osten die Ausnahme darstellten.





Ju 52/3m mit Schneekufen fanden nur geringe Verbreitung, da man wegen Start- und Landebahnen aus festgewalztem Schnee darauf verzichten konnte.

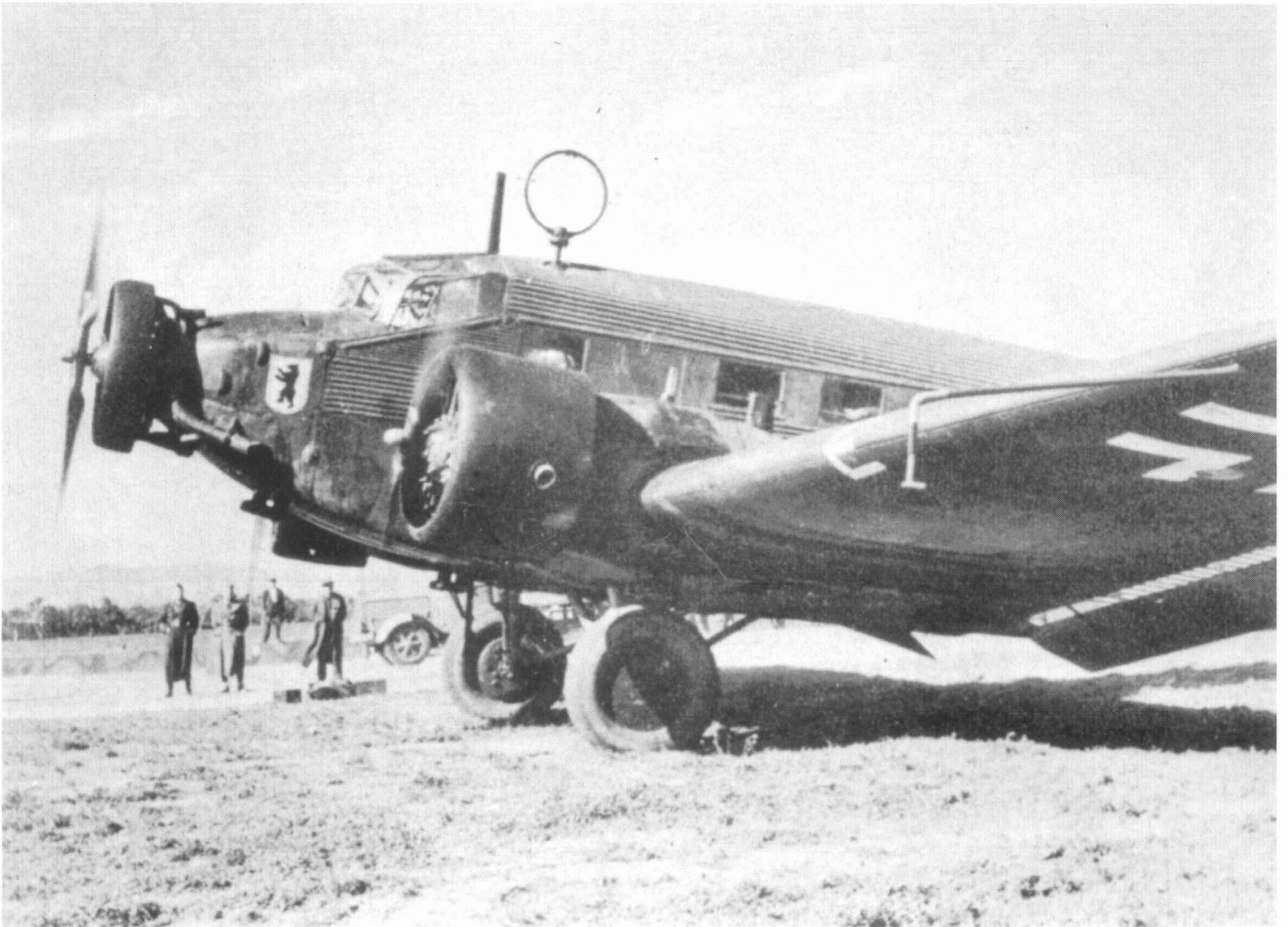




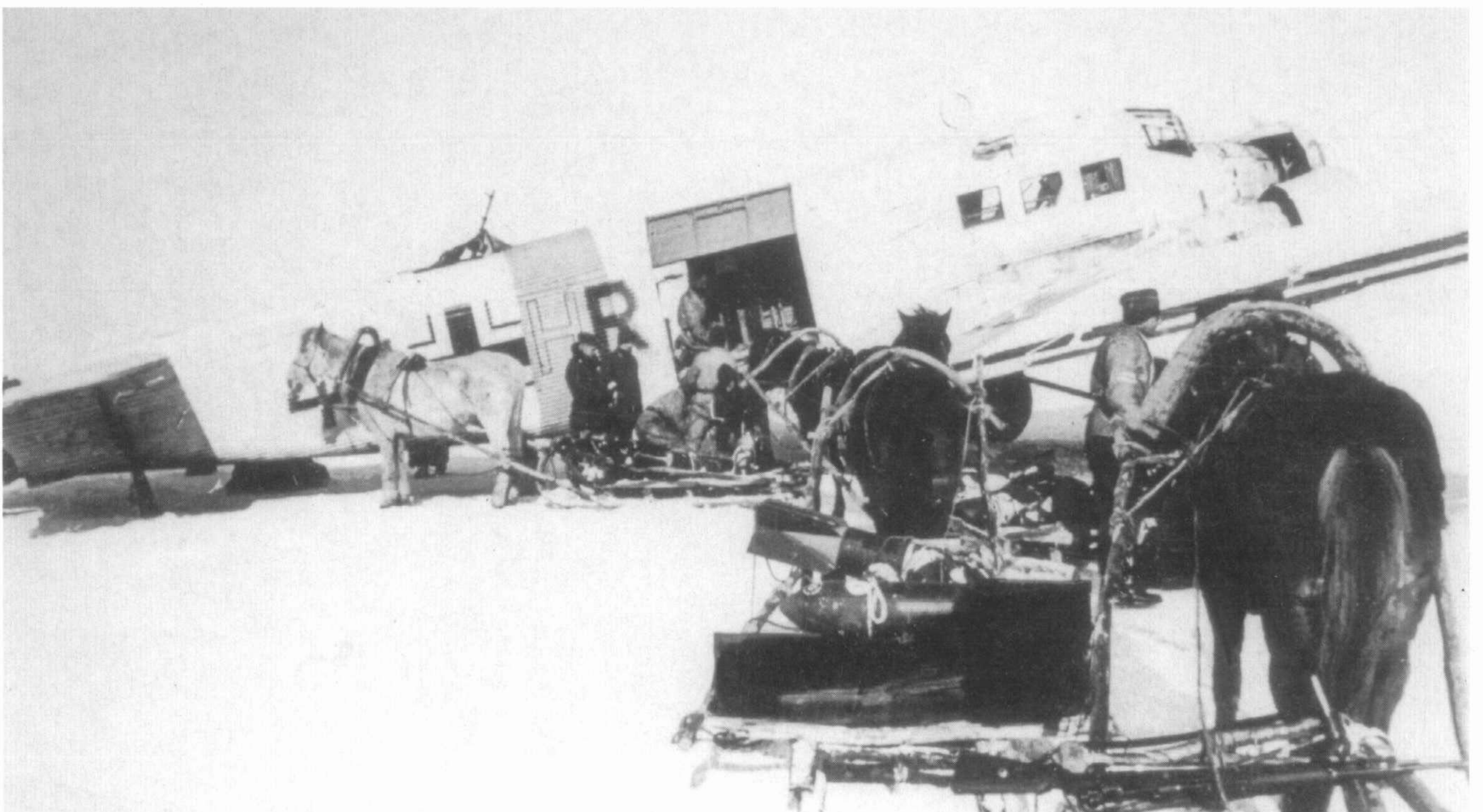
Die BG+ZJ während einer Zwischenlandung auf dem Flugplatz von Forlì in Italien.



Bei der Überführung zum Einsatzverband wurde die DR+WJ (WerkNr. 6941) noch ohne Abwehrbewaffnung geflogen



Diese zeitweise zur TGr.z.b.V. 172 gehörende Ju 52/3m wurde zu Versorgungsflügen im Mittelmeerraum verwandt.



Die 4V+HR der KG.z.b.V. 106 wurde infolge des tiefen Schnees mittels Panje-Schlitten mit Abwurflasten für einen vorgeschobenen Stuka-Verband beladen.



Beladung mit Personal und Ausrüstung einer Luftwaffeneinheit. Gut sichtbar ist das bewegliche MG 15 im B-Stand der Maschine.

Unten: Erinnerungsfoto vor Beginn eines Flugs im Mittelabschnitt der Ostfront im Winter 1941/42.





Besuch russischer Kinder auf einem Feldflugplatz im Winter. Die Motoren der Ju 52/3m konnten nur behelfsmäßig gegen Witterungseinflüsse geschützt werden.



Die harten Frontbedingungen in allen Abschnitten der Ostfront bescherten den Feldwerftkompanien sowie dem örtlich vorhandenen Wartungspersonal zuweilen mehr Arbeit als mit Feldmitteln zu leisten war.



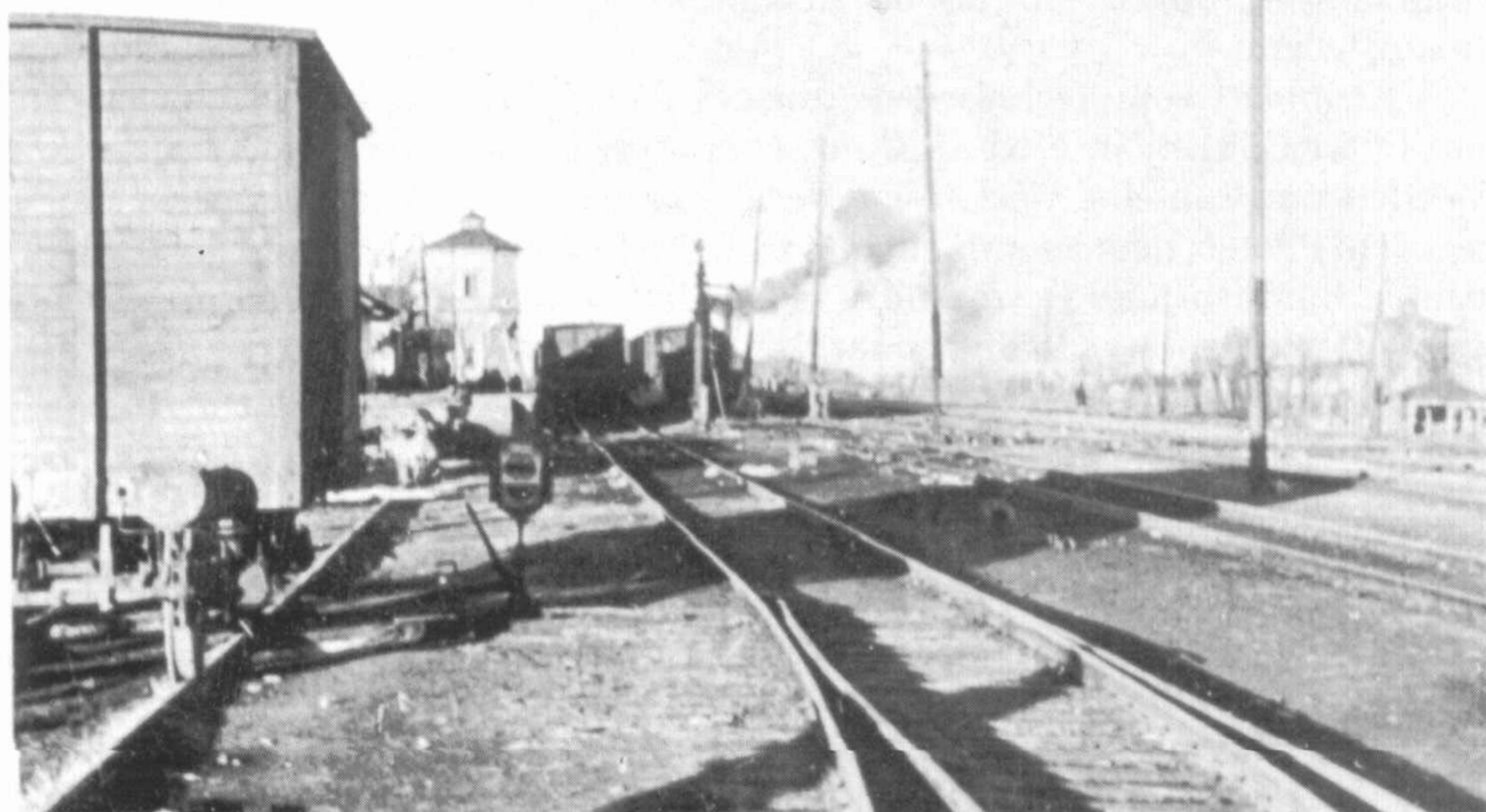
Das vierte Flugzeug der 8. Staffel des KG.z.b.V 1 während einer Zwischenlandung beim Flug zur Ostfront.

Unten: Eine zur Versorgung eingeschlossener Verbände von einer Flugführerschule im Reich abgezogenen Ju 52/3m bei Kiew.



Rechts:

*Auf dem Weg nach Demjansk
befand sich diese Ju 52/3m
der KGr. 500. Als Orientie-
rungshilfe für die Besatzun-
gen dienten oft Eisenbahn-
strecken.*



Unten:

*Eine Nachschubbombe wird
mit Munition für die
Verteidiger vom Čhoim
gefüllt.*



EINSATZ ALS BEHELFSKAMPFFLUGZEUG

Die Ju 52/3m-Verkehrsflugzeuge, welche schon vor 1933 im Mobilmachungsplan des Reichswehrministeriums (RWM) als "Behelfsbomber (Land)" geführt wurden, blieben auch während des zunächst getarnten Aufbaus neuer Luftstreitkräfte für das RLM in dessen Planung. Außer der kaum verwendbaren Do F (= Do 11) stellte die Junkers-Maschine nach dem Fehlschlag mit der Do Y für mehrere Jahre das einzige Kampfflugzeug dar, mit welchem erfolgreiche Luftangriffe durchzuführen waren. Nach dem ersten Produktionsprogramm sollten bis zum 1.05.1934 außer 36 Do Y, zehn Messerschmitt M 34 auch zehn Ju 52/3m als Kampfflugzeuge produziert werden. Bis 1937 galt es insgesamt 877 Ju 52 "K" als Behelfskampfflugzeuge herzustellen.

Das Kennblatt vom Technischen Amt des RLM, das am 1.08.1933 (BB Nr. 2763/33 gKdos.) herausgegeben worden war, sah eine vierköpfige Besatzung vor, die aus dem Piloten, dem Kommandanten (zugleich Beobachter, Bomben- und Bordschütze im C-Stand), dem Funker, und dem Bordschützen im B-Stand bestand. Als Defensivbewaffnung waren nur zwei MG 15 mit 1.725 Schuß Munitionsvorrat in 23 Doppeltrommeln vorgesehen.

Die Abwurfanlage ermöglichte die Mitnahme von 6 C-250 Bomben in senkrecht eingebauten Doppelmagazinen oder 24 50kg-Lasten beziehungsweise bis zu 864 1 kg schwere Brandbomben. Als Zielgerät war ein Goertz-Visier FI 219b in dem ausfahrbaren unteren Waffenstand eingebaut.

Die Flugstrecke der Ju 52 "K" lag zwischen 750 km (bei 1.500 kg) und 1.500 km (bei 450 kg Bomben). Die 9.200 kg schwere Maschine konnte allenfalls eine Höchstgeschwindigkeit zwischen 230 km/h und 250 km/h erreichen und besaß eine Gipfelhöhe von lediglich 4.000 bis 5.000 m. Hierdurch wären die Maschinen durch gegnerische Flak leicht zu bekämpfen gewesen. Als Erstausrüstung erhielt der Greifswalder Lehrverband (das spätere LG 1) zunächst einen Teil der geplanten 36 Ju 52 "K" und zwölf Do 23, die man sobald als irgend möglich durch Ju 86, Do 17 und He 111 ersetzen wollte.

Bereits im Januar 1934 wurde in Berlin-Tempelhof mit der Aufstellung des "Bombengeschwaders 1" begonnen, das als "Verkehrsinspektion der DLH" fungierte und zur Keimzelle der beiden Behelfs-Kampfgeschwader KG 172 und KG 274 werden sollte. Die von der Lufthansa geflogenen Ju 52 galt es im Mobilmachungsfall mit schnell zu installierenden Abwurfschächten zu versehen. Schon damals wurde den offensiv einsetzbaren Kampfverbänden große Bedeutung beigemessen, so daß noch im Jahre 1934 mit der Bildung des Behelfs-Kampfgeschwaders 172 mit Stab und drei Staffeln in Tutow gearbeitet wurde. Als Erstausrüstung war an Ju 52/3m der Lufthansa gedacht, die auch einen Teil des Personals stellen sollte. Auch das zweite Behelfs-Kampfgeschwader (KG 274) firmierte unter der Tarnbezeichnung "Verkehrsinspektion der DLH" und war in Faßberg stationiert. Wie bei dem ersten Ver-

band hätte die Lufthansa Besatzungen und Ausstattung stellen müssen.

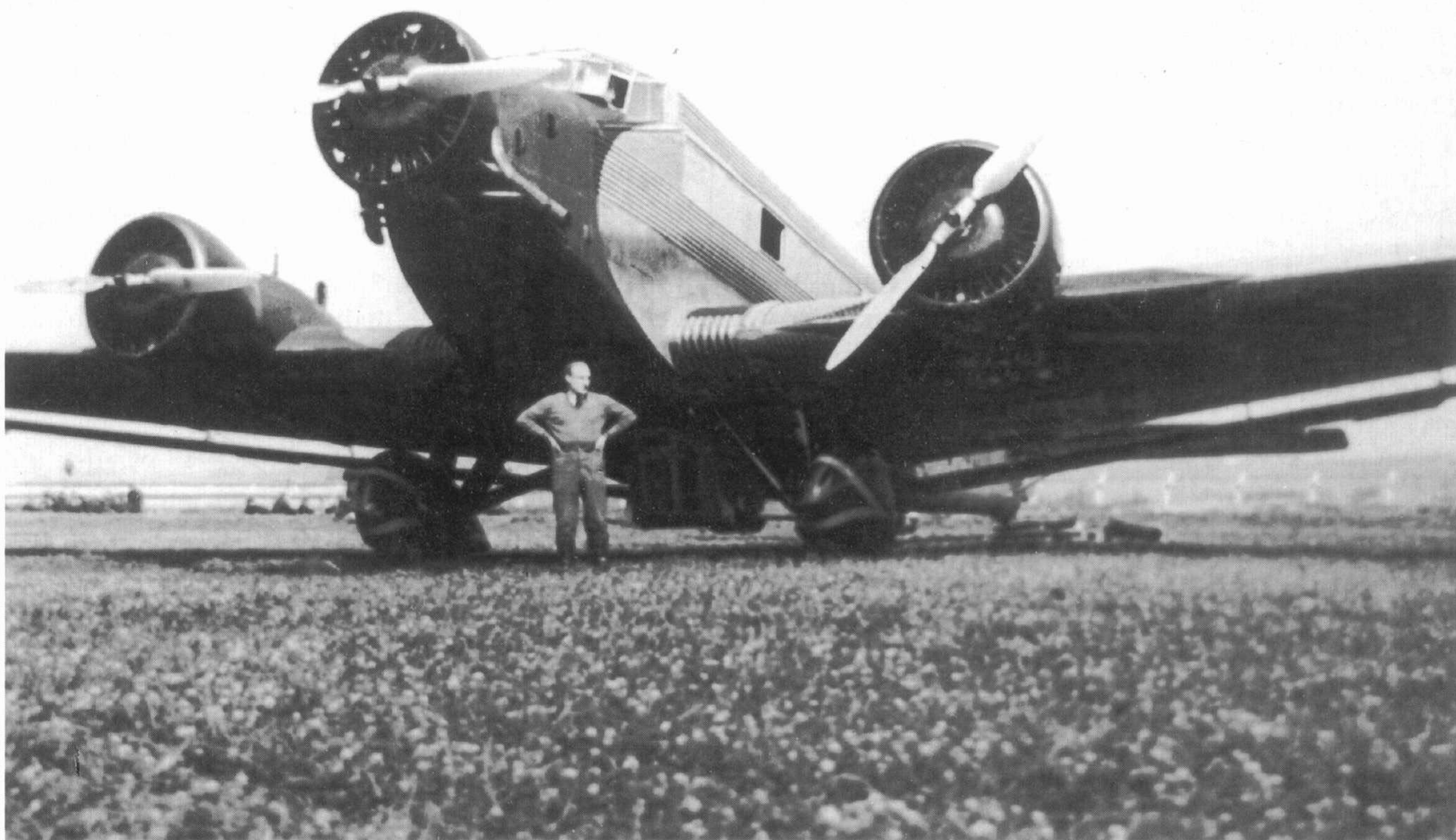
Als "Hanseatische Fliegerschule e.V. Schmarbeck über Unterlüss" flogen weitere Ju 52 bei der ersten Staffel des mit Befehl vom 1.06.1934 aufzustellenden KG 154. Eine Umbenennung des Verbands in KG 157 erfolgte am 1.10.1936, wobei die Ju 52-Gruppe als III./KG 157 übernommen wurde.

Die geringe Leistungsfähigkeit führte aber dazu, daß man die Produktion vorzeitig auslaufen ließ, nachdem 180 Maschinen (anstelle von 877) als ausreichend angesehen wurden. Weitere 65 Ju 52 sollten jedoch für die Luftwaffe hergestellt werden und in der Mehrzahl Transportaufgaben oder Erprobungsvorhaben dienen. Eine Aufstellung vom 30.10.1934 weist allein acht Ju 52 auf, von denen fünf in der Motoren, die übrigen in der Waffenerprobung eingesetzt wurden.

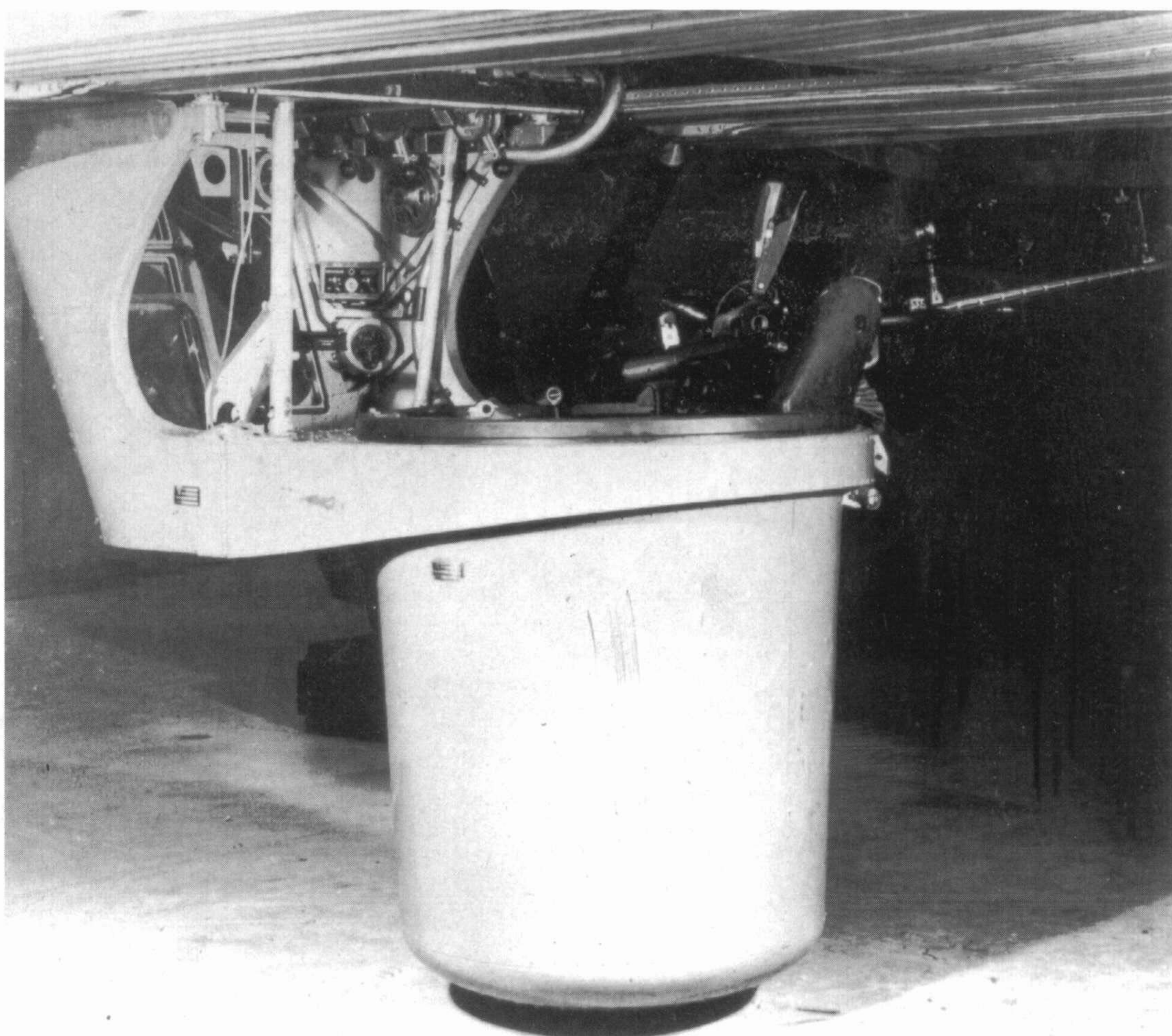
Mit der Auslieferung der Ju 86 begann bei einigen der Verbände die Umrüstung auf diese etwas leistungsfähigere Einsatzmaschine. Andere Staffeln erhielten später die Do 17 oder gleich die He 111.

Beladung eines Ju 52-Behelfskampfflugzeuges mit SC 50 und SC 250 während der Aufbauphase bei den Kampfgeschwadern.





Frontansicht eines Behelfskamfflugzeug. Unter dem Rumpf ist der beigegeklappte Waffenstand zu erkennen.



Nahaufnahme des unteren Waffenstandes einer Ju 52/3m g3e der gleichzeitig das Bombenzielgerät aufnahm.

FAZIT

Die Kampfgruppen z.b.V. (zur besonderen Verfügung) bestanden in der Regel aus einem Stabschwarm, bei welchem fünf Ju 52/3m geflogen wurden sowie aus vier Staffel zu jeweils zwölf der dreimotorigen Junkers-Transporter. Am 21.04.1943 wurden die bisherigen Transportflieger-Verbände weitgehend umstrukturiert. Aus den KGr. z.b.V. wurden ab 1943 die Transportgeschwader (TG).

Am 1.07.1944 bestanden im Bereich der deutschen Transportfliegerkräfte insgesamt 24 Transportgruppen, von denen 14 mit der Ju 52 ausgerüstet waren. Die übrigen Kräfte waren zumeist mit der He 111, in geringerem Maße auch mit der SM 82 und der LeO 451 ausgestattet. Nach Angaben von Generalmajor Fritz Morzik konnten im Sommer 1944 - trotz der Kriegslage - noch gut 1.300 Transportflugzeuge angeboten werden.

Infolge zahlreicher, noch dazu äußerst verlustreicher Versorgungseinsätze kam es zwischen Anfang 1944 und Mai 1945 zu schweren Verlusten bei den Ju 52-Besatzungen und -Maschinen, da für deren Einsätze kaum noch Jagdschutz zur Verfügung stand.

Bei Kriegsende waren bei den verbliebenen acht Ju 52-Gruppen zum Teil nur noch einige wenige Maschinen einsatzklar, die in sogenannte Einsatzgruppen zusammengefaßt wurden. Für die Mehrzahl dieser Maschinen fehlte es jedoch zunehmend an Betriebsstoff. Zwischen dem 1.09.1939 und dem 8.05.1945 wurden von der Luftwaffe etwa 304.000 Transporteinsätze geflogen und dabei nahezu 1.200.000 Soldaten zur Front transportiert. An Versorgungs- und Nachschubgütern wurden knapp 900.000 t befördert, an Kraftstoff nochmals 7.650.000 l.

Gleichzeitig wurden etwa 665.000 Verwundete und erkrankte Soldaten, vielfach mit der Ju 52, ausgeflogen

und in rückwärtige Verbandsplätze oder Lazarette gebracht. Auch für den Transport von über 340.000 Soldaten abgeschnittener Einheiten und Verbände wurde gesorgt. Daneben transportierten die Transportflieger etwa 40.000 t Material ab, um es nicht in Feindeshand fallen zu lassen. Wiederum wurde ein beträchtlicher Teil dieser Flugaufträge von Ju 52-Besatzungen wahrgenommen.

Die Verluste an Transportflugzeugen beliefen sich laut einer Statistik der 6. Abteilung des Generalstabs der Luftwaffe im Zeitraum vom 1.09.1939 bis zum 28.02.1945 auf insgesamt 5.926 Maschinen; von denen die Mehrzahl Ju 52/3m darstellten.

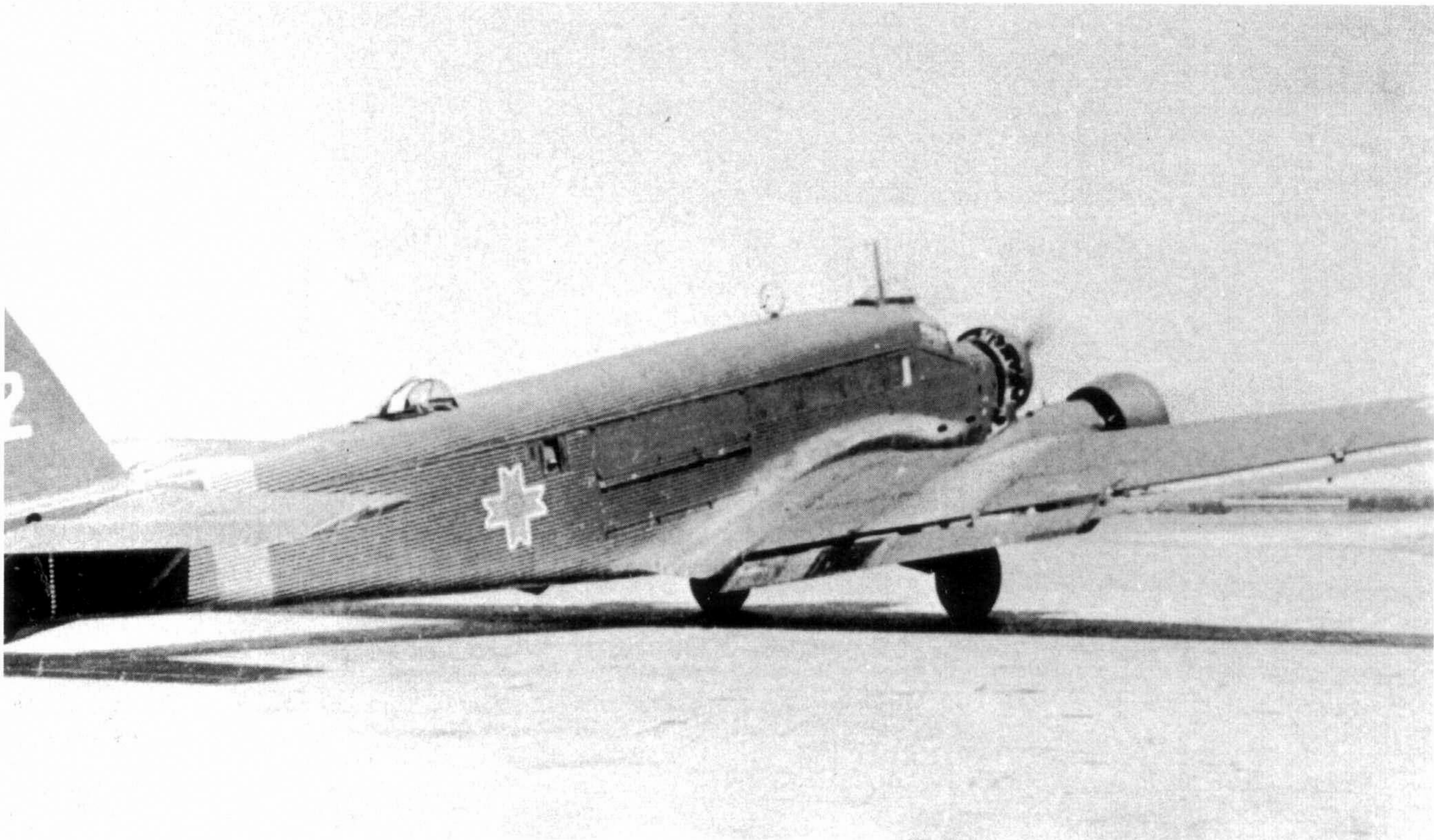
Laut Angaben der USAF vom 7.07.1945 wurden auf dem westlichen europäischen Kriegsschauplatz insgesamt 180 Ju 52 vorgefunden. Von diesen befanden sich 100 auf Flugplätzen in Deutschland, 39 standen in Dänemark, weitere 40 in Norwegen und eine Maschine in Belgien. Von diesen waren 43 Wracks. Die verbliebenen 137 Ju 52/3m wurden wie folgt aufgeteilt:

Land	Anzahl der Maschinen
a) England (RAE)	3
b) Englische Luftverkehrsgesellschaften	53
c) Frankreich: Landversion:	27
Schwimmerversion	9
d) Dänemark	3
e) Norwegen	18
f) Belgien	5
g) Niederlande	4
h) CSSR	3

Von den nach Belgien abgegebenen Maschinen waren vier in flugfähigem Zustand, während eine fünfte lediglich als Ersatzteillager Verwendung fand.

Bei der ungarischen Luftwaffe war diese Ju 52/3m g4e als Stabsreiseflugzeug in Gebrauch.

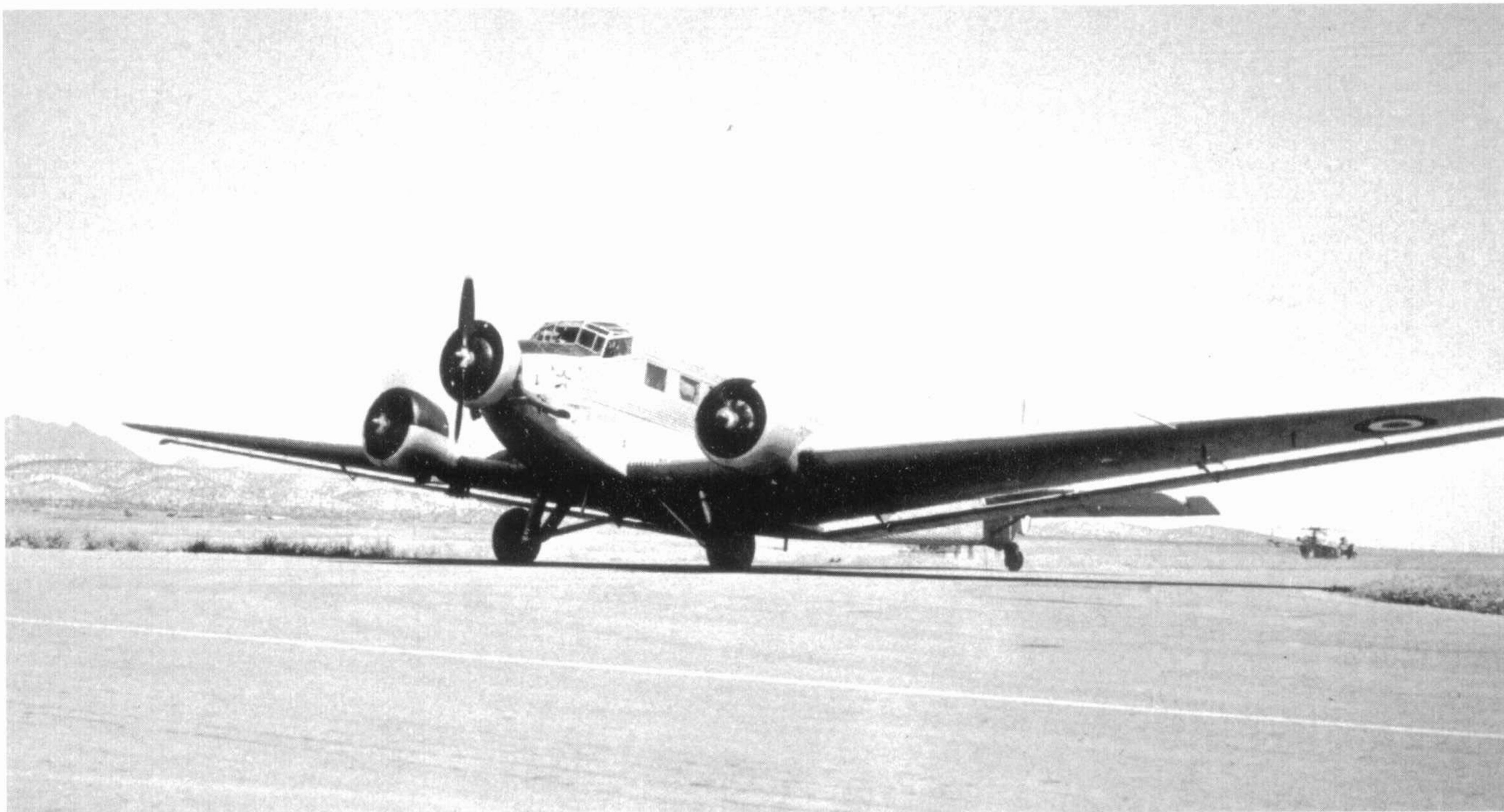




Die rumänischen Fliegerkräfte erhielten Ende 1941 insgesamt 30 Ju 52, von denen am 23.08.1944 nur noch elf vorhanden waren.

Unten: Die A-703 (WerkNr. 6610) erhielt später die Zulassung HB-HOP und wurde als ungarisches Transportflugzeug genutzt.





Die französischen AAC 1 wurde 1946 in Saigon zur Versorgung der vorgeschobenen Stellungen verwandt. Insbesondere die Group de Transport (GT) 1/34 "Béarn" war dabei recht erfolgreich.

BAUREIHEN DER JU 52/3M

Ju 52/3m g3e

Transportflugzeug (Landausführung) ohne verstärktes Fahrwerk, ansonsten wie Ausführung g4e; größte Flugmasse: 9.500 kg; ohne Grundausrüstung, folgende Ausführungen waren möglich:

- a) Ausf. E = Kistentransportflugzeug
- b) Ausf. F = Fallschirmjäger- und Luftlandeausführung
- c) Ausf. H = Hörsaalflugzeug
- d) Ausf. R = Reiseflugzeug für Stäbe
- e) Ausf. S = Sanitätsflugzeug
- f) Ausf. St = Staffeltransportflugzeug

Ju 52/3m g4e

Transportflugzeug (Landausführung) mit verstärktem Fahrwerk; größte Flugmasse: 10.500 kg; 3x BMW 132 T mit verbesserter Anlaßanlage; Ansaugluftvorwärmung (BMW); Versionen wie g3e.

Ju 52/3m g5e

Transportflugzeug (wahlweise Land- und Seeausführung), größte Flugmasse: 11.500 kg (bei Seeausführung), wahlweise 9.500 oder 11.000 l-Schwimmer, Enteisungsanlage für Tragflügel, Ansaugluftvorwärmung (Eberspächer), sonst g4e, Versionen wie g3e.

Ju 52/3m g6e

Transportflugzeug (nur Landausführung) mit Flugmasse von maximal 10.500 kg; zum Teil mit K4ü-Kurssteuerung ausgerüstet; sonst wie g5e; Versionen wie g3e.

Ju 52/3m g7e

Transportflugzeug mit Kurssteuerung K4ü, vergrößerter Ladeklappe rechts, auch als Schwimmerflugzeug verwendbar, sonst wie g6e; Versionen wie g3e.

Ju 52/3m g8e

Transportflugzeug (nur Landausführung) mit der Ausrüstung der g7e; zum Teil größere Ladeklappe auf dem Rumpfrücken. Nachrüstmöglichkeit zum Transportflugzeug (See). Verwendung von Fensterlafetten, sogenannte "Condorhaube", Klappsitze und verbesserte Heizungsanlage; Versionen wie g3e.

Ju 52/3m g9e

Transportflugzeug für den Tropeneinsatz, sonst wie g4e; Bezeichnung: g4e-trop.; Versionen wie g3e.

Ju 52/3m g10e

Transportflugzeug (nur Landausführung), BMW 132 Z-Motoren, ohne Enteisungsanlage für Tragflächen, Leitwerk und Luftschrauben. Serienmäßig vergrößerte Ladeklappen, keine Fahrwerksverkleidung und vergrößerte Kraftstoffanlage, sonst wie Ausführung g8e; maximale Flugmasse: 11.000 kg; Versionen wie g3e.

Ju 52/3m g11e

Transportflugzeug entsprechend Ausführung g10e, jedoch mit Enteisungsanlage, maximale Flugmasse: 11.000 kg; Versionen wie g3e.



Nur Dank der zu Sanitätsflugzeugen ausgerüsteten Ju 52 3/m gelang es den Sanitätsflugbereitschaften zahlreiche Verwundete und Kranke zu retten.

Waffen-Arsenal Band 168

Verkaufspreis: DM 14,80 / öS 108,-- / sfr 14,--



Die Traditionsmaschine der Deutschen Lufthansa während einer Tankpause auf dem Flugfeld von Mainz-Finthen.

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61 200 Wölfersheim-Berstadt