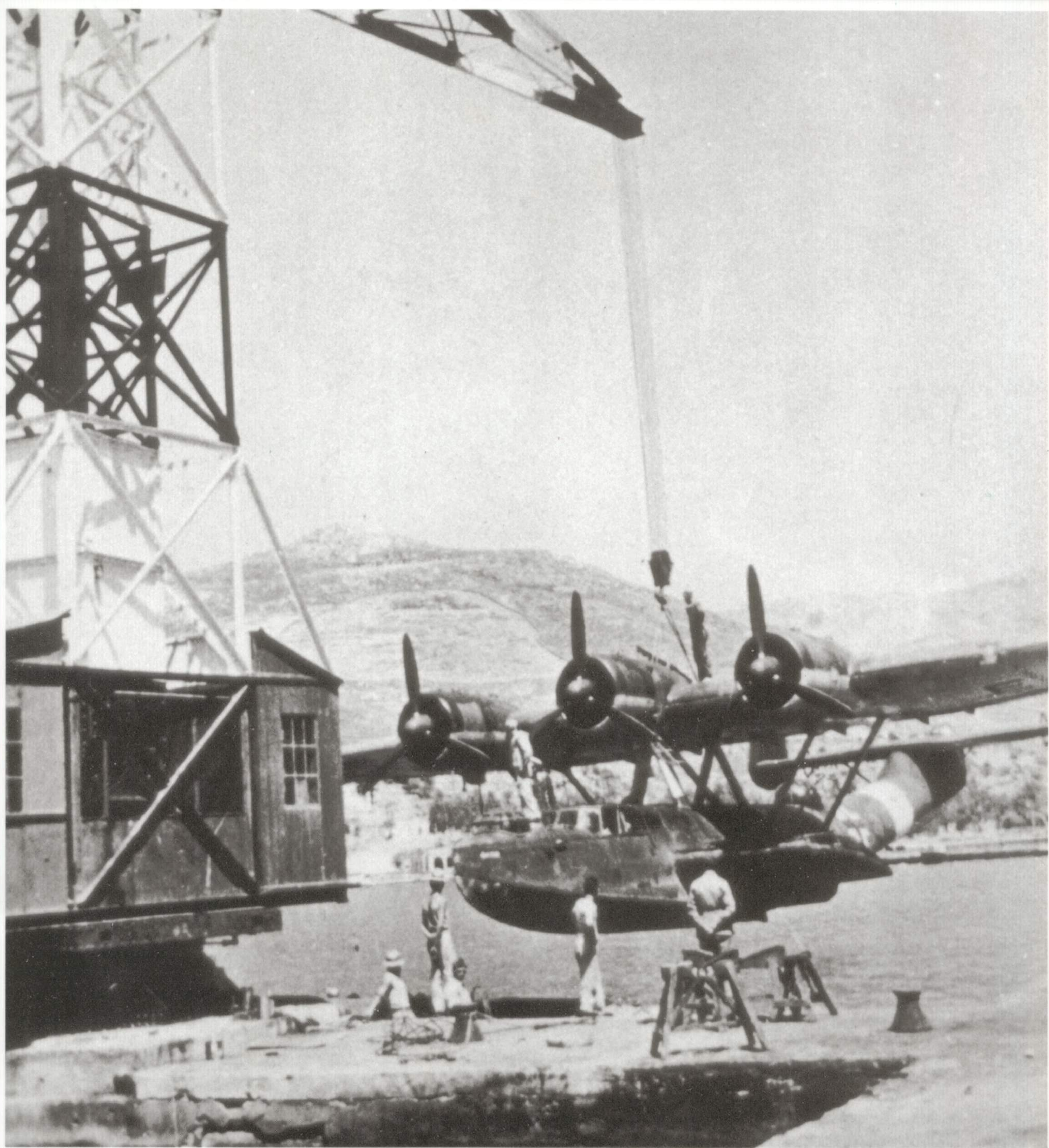


Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



DORNIER - FLUGBOOTE IM ZWEITEN WELTKRIEG

Do 18 - Do 24 - Do 26

Manfred Griehl



**Oben und unten: Die Do 18 V3 während des Einflugbetriebs am Bodensee. Mit ihr wurde die Langstrecken-
erkundung über den Atlantik vorgenommen.**



Waffen-Arsenal

Band 171

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



Eine von zwei Do 18 H, welche die Zelle der G-Ausführung aufwiesen. Im Hintergrund das Tragwerk der Do 24 V4 sowie zwei für den Export bestimmte Do 22.

DORNIER - FLUGBOOTE IM ZWEITEN WELTKRIEG

Do 18 - Do 24 - Do 26

Manfred Griehl

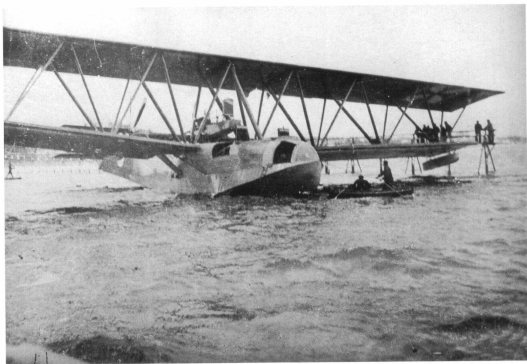
PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt

BILDQUELLEN

Archiv DASA, Archiv Dornier, Archiv Deutsche Lufthansa, Luftfahrtarchiv Griehl, Sammlung Aders, Sammlung Blass, Sammlung Emmerling, Sammlung Filley, Sammlung Götz, Sammlung Heck, Sammlung Hefner, Sammlung Kosnar, Sammlung Lutz, Sammlung Martinez, Sammlung Muth, Sammlung Müller, Sammlung Nowarra, Sammlung Oehl, Sammlung Scheibert, Sammlung Schmidt, Sammlung Schmitt, Sammlung Strehle, Sammlung Voigt, Sammlung Wehrich, Sammlung Weiler und Sammlung Zucker.

TITELBILD

Eine Do 24 wird im Mittelmeerraum (s. gelbes Rumpfband) zu Wasser gebracht.



Das Flugboot RS I war das größte seiner Zeit. Es ging jedoch vor dem Erstflug am 21.12.1915 infolge eines Sturmes verloren.

© Copyright, 1998

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:

VDA Heinz Nickel, 66482 Zweibrücken

ISBN: 3 - 79 09 - 06 28 - x

Vertrieb:

Podzun-Pallas-Verlag GmbH

Kohlhäuserstr. 8

61200 Wölfersheim-Berstadt

Telefon: 0 60 36 / 94 36

Telefax: 0 60 36 / 62 70

Alleinvertreib

für Österreich:

Pressegroßvertrieb Salzburg

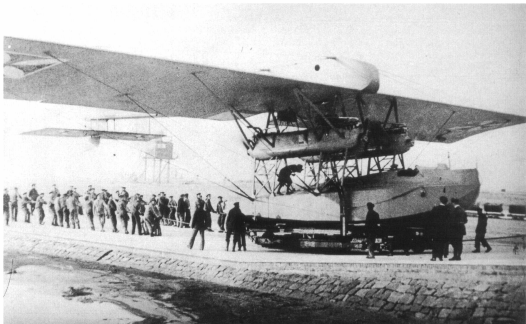
5081 Salzburg-Anif

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,
Industriefhof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien



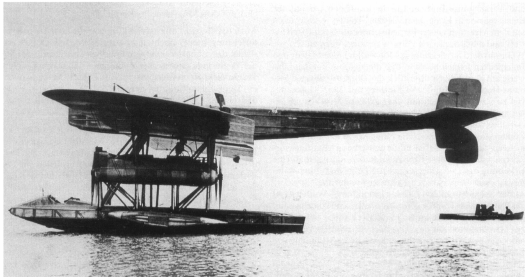
Das RS III-Flugboot flog erstmals am 4.11.1917 und unternahm am 19.02.1918 einen Nonstopflug vom Bodensee zur Insel Norderney.

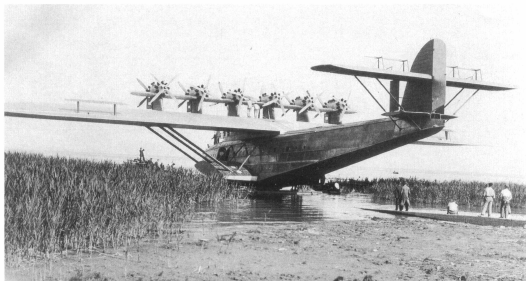
EINLEITUNG

Die Dornier-Werke gehörten am Ende des Ersten Weltkriegs zu den bedeutendsten Flugboot-Herstellern und besaßen das meiste „Know-How“ in dieser Sparte des Flugzeugbaus. Infolge des Versailler Vertrags und seiner vielfältigen Durchführungsbestimmungen blieb Dipl.-Ing. Claude Dornier nur das Ausweichen ins Ausland, um seine Pläne in naher Zu-

kunft zu verwirklichen. Nacheinander wurden so überaus leistungsfähige Flugboote, wie der Dornier „Wal“ und die legendäre „Do X“, aber auch hochseetüchtige Flugboote wie die Do 18, 24 und 26, um nur einige wenige zu nennen, gebaut.

Unten: Die RS IV nahm die Flugerprobung am 12.10.1918 auf und wurde im Juni 1919 zu einem Passagierflugboot umgebaut.





Die Do X - ein streng geheimer Reichswehrauftrag - wurde am 12.07.1929 von Dornier-Chefpilot Richard Wagner eingeflogen.

Do X

Ein Großflugboot mit nicht gekannten Ausmaßen, die Dornier Do X, entstand in ihren Grundzügen bereits in den frühen Zwanziger Jahren. Ab Herbst 1925 begann Claude Dornier in Manzell am Bodensee mit den ersten Entwürfen für ein riesiges, zwölfmotoriges Flugschiff.

Es handelte sich dabei jedoch vorläufig nicht um ein Verkehrsflugboot, dies war nur der vorgeschobene Verwendungszweck, sondern um ein leistungsfähiges Fernkampfflugzeug für die Reichsmarine.

In enger Absprache zwischen dem Reichswehrministerium und dem Reichsverkehrsministerium wurden ab 1927 genügend Haushaltsmittel bereitgestellt, um ein solches Großflugboot im Werk Altenrhein in der Schweiz zu erstellen, daß einerseits als Fernaufklärer, aber auch als Minenleger und Versorgungsflugboot für die künftigen Uboote der Reichsmarine in Frage kam. Letztere sollten weit draußen auf dem Meer mit neuen Torpedos, aber auch mit Betriebsstoff und allen wichtigen Gütern versorgt werden.

Während der Entwicklung des Riesenflugbootes wurden den Ingenieuren jedoch bewußt, daß die zwölf in Tandembauweise auf dem Flügelmittelfstück der Do X installierten Siemens-Halske (Sh) Jupiter VI-Motoren (mit 525 PS Leistung) viel zu schwach waren, um über größere Strecken mit einer militärisch sinnvollen Nutzlastmenge wirkungsvoll operieren zu können.

Zudem stieg das rechnerische Fluggewicht der Do X durch mehrere drehbare Waffenstände nebst deren Munitionsvorrat erheblich an. Diese Einbauten hatten naturgemäß eine Erhöhung des Luftwiderstands zur Folge und führten damit zu einer bemerkbaren Leistungsminderung.

Außer je einem um 360 Grad schwenkbaren Waffenstand auf den äußeren Tragflächenspitzen sollte ein Kanonenstand mit einer 2 cm-Waffe im Bug und Heck sowie mindestens zwei Drehlafetten auf den Tragflächenstummeln zum Einbau gelangen. An diesen sollte außerdem die Mitnahme von Bomben oder Torpedos möglich sein.

Nach etwa zweijähriger Bauzeit am 12.07.1929 wurde die Do X (D-1929) am 12.07.1929 erstmals

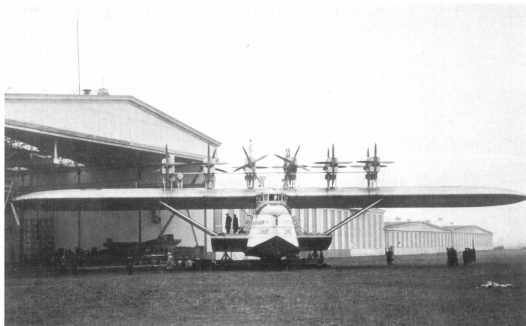
von Werkspilot Richard Wagner geflogen. Die luftgeköhlten Flugmotoren reichten die für die Startmasse gerade so aus. Nach nur 35 Flugstunden führte dies - wie zuvor befürchtet - dazu, daß es zur Umrüstung auf zwölf stärkere Curtiss Conquerer-Sternmotoren von jeweils 640 PS Leistung kam. Auch mit der leistungsstärkeren Triebwerksausstattung war eine spätere militärische Nutzung der Do X nicht gegeben. Um den Schaden zu begrenzen, trat die zivile Nutzung sowie der Export der Flugschiffe von nun an in den Vordergrund.

Am 5.11.1930 startete die Do X1 zu einem ersten großen Rundflug über Europa. Es folgte der Aufsehen erregende Fernflug nach Rio de Janeiro und zurück über New York nach Deutschland. Am 24.05.1932 landete die Maschine sicher auf dem Müggelsee bei Berlin.

Auch bei diesem Langstreckenflug war die zu geringe Motorleistung wieder nachteilig bewertet worden. Es galt als sicher, daß Langstreckenflüge über See - noch dazu bei jeder Wetterlage - mit großer Zuladung an Passagieren oder Fracht nicht zu meistern waren. Am 22.06.1932 folgte noch ein Deutschlandflug, bei dem 32 Städte angefliegen wurden, ehe die Do X1 zurück nach Altenrhein überführt wurde.

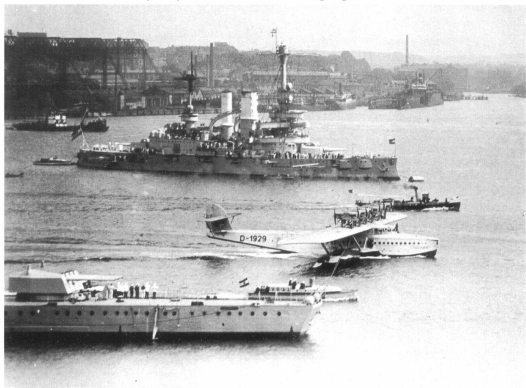
Außer dem Deutschen Reich zeigte Italien Interesse an der gewaltigen Dornier-Konstruktion. Am 30.08.1931 wurde die Do X2 sowie am 13.05.1932 die Do X3 abgeliefert. Die beiden von Italien geordneten Großflugboote erhielten 560 PS leistende Fiat A22-Reihenmotoren und wurden der 62. Squadrilla Sperimentale Bombardamento Pesante (SBP) in La Spezia zugeteilt. Dort ergab sich, daß die in die Do X gesetzten Hoffnungen, als offensiv einsetzbarer Waffenträger zu dienen, nicht zu erfüllen waren. Der Einsatz war daher auf die Verwendung als Transportflugzeug beschränkt.

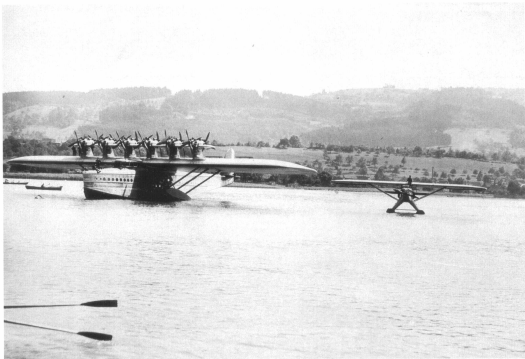
Die deutsche Do X1 kam in das Luftfahrtmuseum am Lehr-der-Bahnstr. für Berlin am 12.07.1929. Am 12.07.1929 wurde die Do X1 (D-1929) am 12.07.1929 erstmals von einem Luftangriff fast völlig zerstört.



Im Dornier-Werk in Altenrhein (Schweiz) wurde die Do X mit Curtiss Conqueror-Motoren ausgerüstet und flog damit erstmals am 4.08.1930.

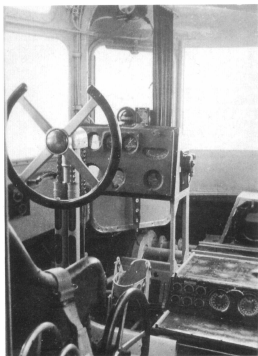
Unten: Die Do X sollte als Fernaufklärer für die Reichsmarine zum Einsatz gelangen.





Die Do X zusammen mit einer Do D, einem einmotorigen Aufklärer und Torpedobomber, der ab Juli 1926 die Flugerprobung aufgenommen hatte.

Das relativ spartanisch eingerichtete Cockpit der Do X.



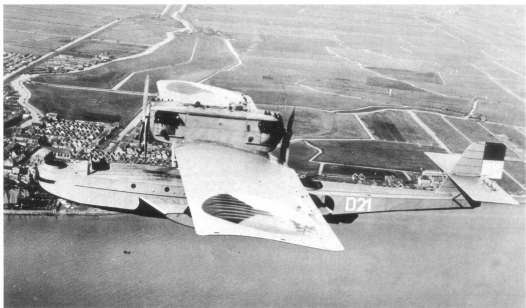
Do Wal (JlId)

Die Bezeichnung Do Wal (Do J) wurde später zur Do 15, doch es blieb im Sprachgebrauch bei der Bezeichnung „Wal“.

Ab 1930 erhielt der verbesserte „Wal“ von der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) die Bezeichnung J II, um ihn von den früher gebauten Baumustern (J) unterscheiden zu können. Die Entwicklung des „Wal“-Flugbootes ging auf ein anderes Dornier-Flugboot, die Gs I, zurück. Dieses war bereits 1918 in der Planung und kam in seiner Auslegung dem späteren „Wal“ schon recht nahe. Ein erster Musterbau verließ im Jahre 1919 die Fertigung. Die Gs I wurde im Werk Seemoos bei Rorschach auf der schweizer Seite des Bodensees erstellt, da auf deutscher Seite der Bau von Flugzeugen einstweilen verboten war. Die folgenden „Wal“-Flugboote entstanden im italienischen Marina di Pisa bei der CMASA, einer Firma, die Dornier eigens 1921 für die Produktion des Dornier „Wal“ gegründet hatte. Der erste Flug eines italienischen „Wal“-Flugbootes fand heute vor 75 Jahren, am 6.11.1922, statt. Von Pisa aus wurden zunächst 33 Dornier-„Militär-Wale“ in alle Welt exportiert.

Erst die 34. Maschine stellte ein Verkehrsflugboot dar. Folgende Hauptvarianten wurden im Laufe der folgenden Jahre von den Dornier-Werken hergestellt:

Do J II	Verkehrsflugboot
Do J II a	Transocean-Postflugboot
Do J II b	Schul-Flugboot
Do J II c	Verkehrsflugboot mit Sternmotoren
Do J II d	Militär-Flugboot
Do J II e	Transocean-Postflugboot (8,5 t Wal)



Do J II f Verkehrsflugboot (10 t - Wal)

Erst nachdem es im Deutschen Reich wieder möglich war, leistungsfähige Flugzeuge zu bauen, konnten auch in Friedrichshafen „Wal“-Flugboote fertiggestellt werden.

Bis dahin flogen die Flugboote weltweit und warben für die Qualitätsprodukte aus dem Hause Dornier. Nicht zuletzt zahlreiche Fern- und Rekordflüge sorgten mit für das hervorragende Image des Dornier „Wals“.

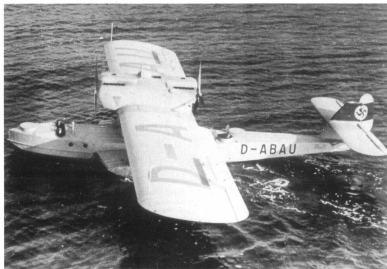
Die militärische Nutzung der leistungsfähigen Flugboote - zunächst nur im Geheimen - blieb in Deutschland nicht aus. Erste Maschinen flogen probeweise bei der „Fluggesellschaft Severa“, die militärischen Zielen diente. Am 1.04.1934 besaß die Reichsmarine außer zehn Seeaufklärern des Typs He 60 schon vier Dornier „Wal“-Flugboote als Seefernaufklärer.

Im Beschaffungsprogramm vom 1.07.1934 waren 21 Do 15 „Wal“ vorhanden. Von diesen konnte die Industrie bis Ende

1935 bereits 16 ausliefern. Nach der vorangegangenen Erprobung mehrerer Flugboote in Travemünde, wurden die ersten dieser „Militär-Wale“ der Marine übergeben. Es folgten mindestens 32 J II d-Flugboote, die zunächst bei der 2. Staffel der Küstenfliegergruppe (KFI Gr) 106 in List auf Sylt eingesetzt wurden. Als zweite Einheit flog die 2./KFI Gr 206 in Kiel-Holtenau den robusten „Militär-Wal“.

Die Defensivbewaffnung bestand zumeist aus bis zu drei Maschinengewehren. Ein Dornier „Wal“ erhielt versuchsweise einen Bugstand, der mit einer Drehkranzlafette DL-331 mit einer LB 201-2 cm Kanone versehen war.

Die Auslieferung der ersten Do 18-Flugboote an die Küstenflieger führte dazu, daß diese nach und nach den Dornier „Wal“ ersetzen. In den Stärkenachweisungen der Küstenflieger befanden sich im August 1938 keine „Wal“-Flugboote mehr. Ein Teil der früheren Ausstattung wurde an Seefliegerschulen abgegeben und dort während der folgenden Jahre

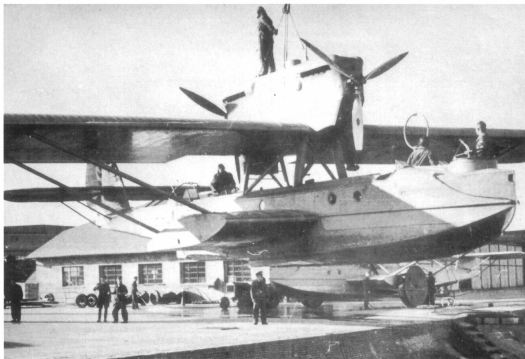


Oben:

In Ostasien waren in den niederländischen Kolonien zahlreiche Do „Wal“-Flugboote zur Aufklärung, Küstenüberwachung und als Transportflugboote im Einsatz.

Links:

Die Do J II d flog erstmals am 27.01.1931 und war als Aufklärungflugboot für die Reichsmarine bestimmt.



Die Bewaffnung der Do J III bestand aus bis zu drei Maschinengewehren. Die Flugboote waren bei der 1.(F)/126 in List auf Sylt beheimatet.

im Übungsbetrieb aufgebraucht.

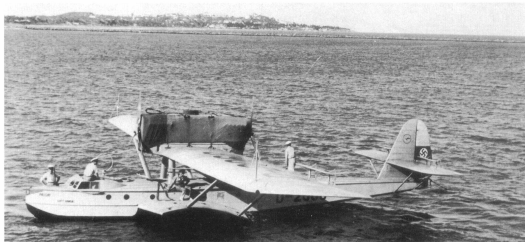
Do Super Wal

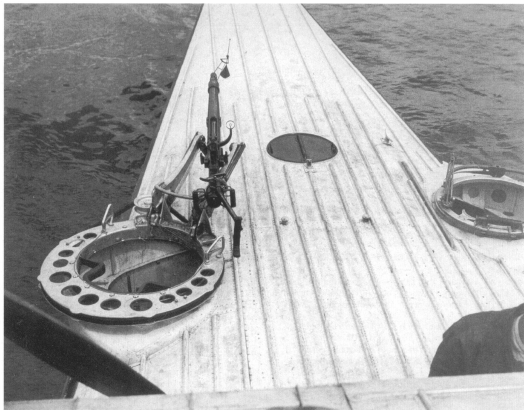
Der 10,5 t „Super Wal“ flog erstmals am 30.09.1926 und war von vier Rolls-Royce (RR) „Condor“-Triebwerken angetrieben. Von dem Flugboot, das insgesamt zwölf Weltrekorde für sich verbuchen konnte, plante Dornier jeweils eine zwei- sowie eine viermotorige Ausführung. Die erste Entwicklung stellte ein militärisch nutzbares, bewaffnetes Langstreckenflugboot dar.

ckenflugboot dar.

Die Defensivbewaffnung dieses Flugboots bestand aus einer im Bug installierten 2 cm-Flugzeugkanone sowie zwei weiteren schweren Maschinenwaffen im hinteren Rumpfteil. Seitlich des vorderen und mittleren Rumpfteils waren jeweils eine Bombenabwurfvorrichtung möglich. Mindestens eine Maschine wurde versuchsweise mit dieser Bewaffnung erprobt, wobei auch 2 cm-Becker Kanonen zum Einbau gelangten.

Der 10 t-„Wal“ nahm die Flügerprobung am 3.05.1933 auf und diente vornehmlich dem Atlantik-Postflugdienst und somit der Langstreckenerprobung über See.





Do 18

Ab Ende 1932 wurde an der Entwicklung eines zweimotorigen Seefernaufklärers gearbeitet, um die Do J IIa „Wal“ ersetzen zu können. Die Entwicklungsvorgaben wurden der Industrie im Frühjahr 1933 durch den Reichskommissar für Luftfahrt (RKL) mitgeteilt. Am 10.03.1933 legten die Dornier-Werke dem RKL die Baubeschreibung (Nr. 1133) für ein zweimotoriges Flugboot vor, welches schon die Bezeichnung Do 18 trug. Wenig später, am 24.05.1933, konnte bei Dornier die Attrappe eines solchen Flugbootes besichtigt werden. Der erste Start eines Musterflugzeug, so die ehrgeizige Planung, sollte bereits ab August 1935 stattfinden. Eine solch kurzfristige Terminplanung schien durchaus möglich, da einiges an Baugruppen vom Wal übernommen werden konnte.

Am 4.07.1933 wurden dem Reichsluftfahrtministerium drei unterschiedliche Ausführungen (Do 18 A bis C) in Form ausführlicher Unterlagen vorgestellt.

- Do 18 A mit zwei Jumo V -Motoren
- Do 18 B mit verstärkter Zelle (Umbau-Ausführung)
- Do 18 C mit zwei BMW VI-Motoren

Ein spürbares Interesse an den neuen Flugbooten kam nun auch seitens der Deutschen Lufthansa auf, welche weltweit Postflüge durchführen wollte. Seitens des federführenden RLM erging am 30.08.1933 der Auftrag für zwei (militärische) Mustermaschinen.

Auch im Flugzeug-Entwicklungsprogramm - mit Stand vom 1.02.1935 - findet sich das Entwicklungsvorhaben der zwei-

In dem ab dem 1.08.1928 erprobten Dornier-„Superwal“ wurde die 2cm-Becker-Kanone im vorderen und hinteren Waffenstand als Defensivbewaffnung erprobt.

motorigen Do 18, in Form eines Seefernaufklärers, dessen erstes Musterflugzeug schnellstmöglich bei Dornier fertiggestellt werden sollte. Bei der Maschine handelte es sich um einen Ganzmetall-Hochdecker mit einfachem Leitwerk und zwei in Tandembauweise angebrachten Dieselmotoren Jumo V (später umbenannt in Jumo 205). Anfang 1935 waren drei Do 18 A, die V1, V3 und V5 für die Deutsche Lufthansa (DLH), und zwei Fernaufklärer der Baureihe C (V2 und V4) in Auftrag gegeben worden.

Der Erstflug der Do 18 V1 (D-AHIS) fand am 16.03.1935 unter Führung von Flugkapitän Erich Grundmann statt, nachdem einige Rollversuche auf dem Bodensee positiv verlaufen waren. Bis Anfang 1936 sollte die Maschine verlässlich beurteilt und anschließend über eine Einführung entschieden werden. Schon im April 1935 traten Schwingungen im Bereich der Tragflächen auf, die Dornier mit allem Mitteln zu beseitigen suchte. Am 19.09.1935 wurde die Maschine nach bislang 131 Flügen von der DLH übernommen und erhielt sodann den Namen „Monsun“.

Das Entwicklungs-Programm vom 8.05.1935 sah außer der Do 18 A weiterhin die Baureihe C vor, deren erstes Musterflugzeug bis zum 15.06.1935 erwartet wurde. Im Juli 1935 lag zudem die Entscheidung des Reichsluftfahrtministeriums vor, die Do 18 A für zivile Zwecke bei der Deutschen Lufthansa zu verwenden und die Do 18 C - bis September



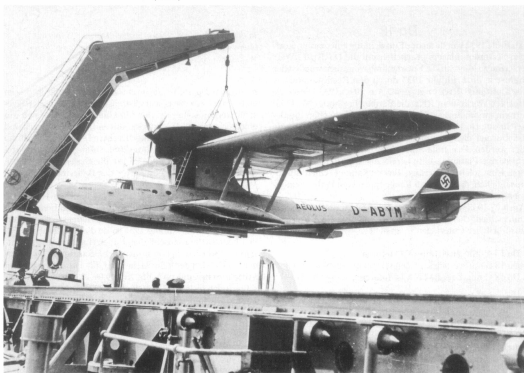
Die Do 18 V3 während der Werkerprobung auf dem Bodensee, Sommer 1936.

1935 - als Aufklärer und für Mehrzweckaufgaben nutzbares Kampfflugzeug zu testen. Das Entwicklungsprogramm vom 1.11.1935 nennt folgende Do 18-Maschinen:

Do 18 V1	2 x Jumo 205 b	Transoceanflugboot (DLH)
Do 18 V2	2 x Jumo 205 b	Seefernaufklärer
Do 18 V3	2 x Jumo 205 c	Transoceanflugboot (DLH)
Do 18 V4	2 x Jumo 205 c	Seefernaufklärer
Do 18 V5	2 x Jumo 205 c	Transoceanflugboot (DLH)

Außer diesen Versuchsmustern, von denen das erste am 1.10.1935 bei der Deutschen Lufthansa während der Dauererprobung verloren ging, sollten zwei weitere Mustermaschinen versuchsweise über eine längere Zeitdauer eingesetzt werden. Die beiden übrigen Prototypen waren ab Dezember 1935 beziehungsweise ab April 1936 für die Leistungsermittlung bei der E-Stelle Travemünde vorgesehen. Die zweite

Die dritte Do 18-Maschine wird auf den Katapult eines Schleuderschiffs gesetzt.



Do 18 (V2, D-ADIR), sie entsprach der Ausführung C, wurde wenig später, am 14.11.1935 von Erich Grundmann erstmals geflogen. Da die Schwingungen im Flächenbereich anhielten, wurden aufwendige Standschwingungsversuche durchgeführt, so daß der zweite Flug der Do 18 V2 erst Monate später, am 14.07.1936, erfolgen konnte. Am 13.08.1936 wurde die Do 18 V2 (WerkNr. 254) an die E-Stelle Travemünde abgegeben, wo die militärische Erprobung begann. Bis Mitte Oktober 1936 dauerte die Mustererprobung an, da noch etliche Verbesserungen notwendig waren. Am 21.04.1937 erfolgte auf der Ostsee vor Travemünde die Hochseeprobung, die aber nicht vollständig befriedigte. Anschließend wurde die Do 18 V2 Ende April an Dornier zurückgegeben, um im Werk der Weiterentwicklung des Baumusters zu dienen.

Während jener Zeit wurde als Musterflugzeug für die Nullserie D-0 die Do 18 V4 (WerkNr. 662) gebaut. Gemäß der Dornier-Baubeschreibung 1207 (D-0) sollte diese Maschine mit einer SAM-Kurssteuerung anstelle des PeilG 1 ausgerüstet werden und ein doppelkieliges Seitenleitwerk zur Verbesserung der Flugeigenschaften erhalten.

Die Do 18 V3 (D-ABYM) und V5, beides Maschinen, die der Ausführung E entsprachen, waren von der Deutschen Lufthansa bestellt worden. Die V3 wurde im Mai 1936 eingeflogen und konnte nach der E-Stellen-Erprobung im Juni 1936 an die Deutsche Lufthansa abgegeben werden. Dort erhielt die Maschine den Namen „Aeolus“. Nach einer Notlandung im Atlantik ging das Flugboot am 31.07.1937 verloren. Die Do 18 V5 „Zephyr“ flog ab Mitte Juli 1936 und wurde ebenfalls von der Lufthansa getestet. Als Ersatz für die V1 wurde die V6 (WerkNr. 255, D-ARÖZ) und die anschließend die V7 (WerkNr. 677, D-ANNE) von der Lufthansa bestellt.

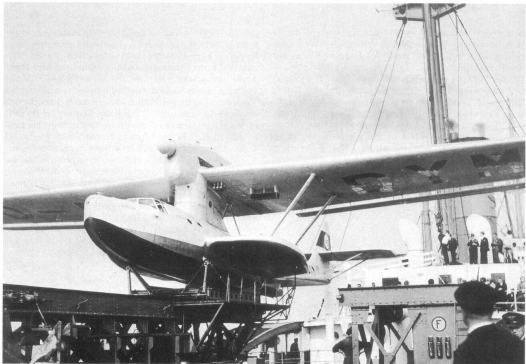


Ein Bordwart setzt ein MG 15 im Drehkranz des A-Stands eines Do 18-Flugbootes ein.

Der Seefernaufklärer V4 (WerkNr. 662) hatte Anfang Februar 1937 die Erprobung in Travemünde durchlaufen und diente sodann als Vorläufer für die Baureihen D-0 und D-1. Die Maschine entsprach nahezu der Bauausführung C. Bei der Nullserie D-0 war man schnell wieder vom doppelkieligen Seitenleitwerk abgekommen und verfolgte nun die Ausführung mit einem zentralen Seitenleitwerk.

Das Flugzeug-Entwicklungsprogramm vom 1.10.1937 sah ab dem folgenden Monat die militärische Erprobung bei der E-Stelle See vor. Hierzu wurde die Do 18 V2 inzwischen mit vergrößerten Stummeln, einem geänderten Bootsbügel, einer verbesserten Öldruckanlage und neuen Kühlerspreizklappen sowie einer Kaltstarteinrichtung für den Flugbetrieb im Winter getestet. Die Do 18 V4 hatte zwischen

Das dritte Versuchsmuster kurz vor einem Katapult-Abschuß von Bord eines Schleuderschiffs der Deutschen Lufthansa.

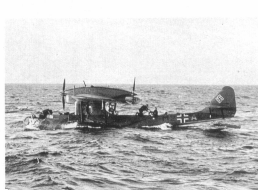




Do 18 D wurde auch für Schulungszwecke eingesetzt.

Dezember 1936 und August 1937 die Erprobung bei der E-Stelle mitsamt der Musterprüfung durchlaufen. Im August 1938 absolvierte auch die Do 18 V4 ihre Seeprobung auf Nord- und Ostsee.

Von der Nullserie sollten nunmehr sechs Do 18 D-0 (Werk-Nrn. 664, 665, 667 bis 670) und ein Musterflugzeug für die Baureihe D-2, die WerkNr. 666, hergestellt werden. Die praktische Erprobung der D-0 lief im Spätsommer 1937 an. Das erste Nullserienflugzeug (D-AJII) wurde im Juni 1936 in Travemünde getestet. Die D-Ausführung wies eine vier Mann starke Besatzung auf und war mit zwei MG 15-Drehringlafetten ausgerüstet.



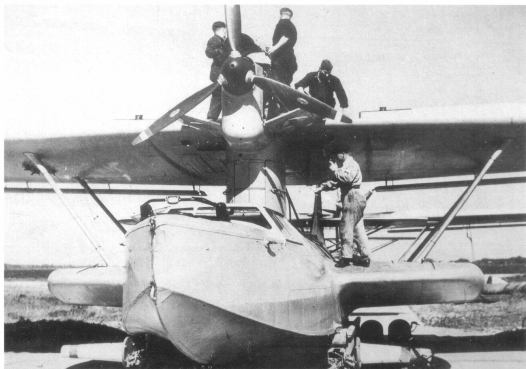
Am 20.09.1938 waren bei den deutschen Seefliegern insgesamt 26 Do 18 D-Maschinen vorhanden. Damals stand noch immer die Erprobung der Do 18 L (D-ANHR), die seit Sommer 1937 in der Planung war und sich durch stärkere Triebwerke auszeichnen würde, an. Die mit BMW 132 M-Motoren ausgerüstete Variante wies außerdem einen geänderten Rumpfbau und breitere Stummelflügel auf. Es handelte sich bei dieser Variante um eine Sonderausführung der Do 18 G für einen Langstrecken-Rekordflug. Die Erprobung begann ab dem 21.11.1939 und führte im Dezember 1939 selbst bei hohen Abfluggewichten zu hervorragenden Ergebnissen.

Ab dem Jahr 1939 gelangte erstmals die verbesserte Ausführung Do 18 G, die zwei leistungsstärkere Jumo 205 D-Dieselmotoren aufwies, zur Auslieferung. Auch die Bewaffnung war durch die Verwendung einer 2 cm-Waffe im B-Stand verstärkt worden. Als Musterflugzeug diente die Maschine mit der WerkNr. 841 (D-ADBA), die später das Rufkennzeichen TJ+HP trug.

Am 1.09.1939 befanden sich insgesamt 62 Do 18 D und G bei folgenden Mehrzweckstaffeln der Luftwaffe:

- 2./KüFlGr 106
- 3./KüFlGr 306
- 2./KüFlGr 406
- 2./KüFlGr 506
- 2./KüFlGr 606

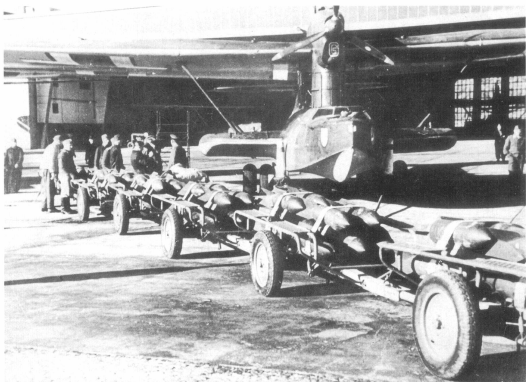
Eine Do 18 der 2./UfG im Rettungseinsatz.



Wartung einer Do 18 D. Seitlich der Streben sind Aufhängungen für Abwurflasten zu erkennen.

Unten: Bei der 1./KüFIGr 306 waren außer den Do 18 D-1 und D-2 auch etliche Do 18 G-1 im Einsatz. Dies galt auch für die 2. und 3. Staffel des Verbands.





Ab dem 2.09.1939 wurde die 2./KüFIGr 406 mit 50 kg-Bomben gegen Uboote eingesetzt.

Unten: Zwei Do 18 D der KüFIGr 106 (M2+) während eines Überführungsflugs.





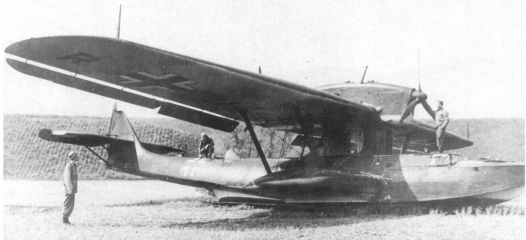
Von diesen waren bei Kriegsausbruch immerhin 58 einsatzklar. Diese Maschinen flogen bei der 2./KüFlGr 106, der aus der 3./KüFlGr 306 hervorgegangenen 3./KüFlGr 406 und der neu hinzugekommenen 3./KüFlGr 906. Bis zum 31.12.1939 wurden nochmals 22 Do 18 G von der Luftwaffe übernommen. Zwischen dem 1.01.1940 und dem 30.08.1940 folgten weitere 49 Do 18-Flugboote.

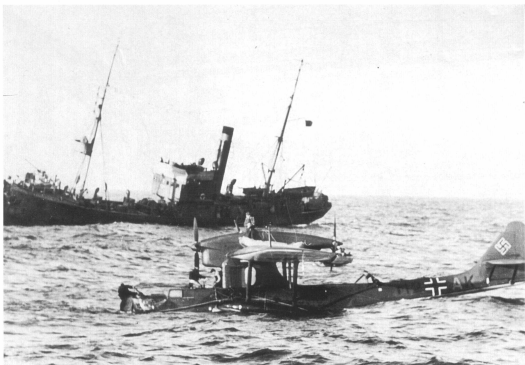
Am 1.12.1939 verfügten die zuletzt genannten Küstenfliegergruppen über 41 Do 18 D und G, von denen 24 einsatzfähig waren. Die zweiten Staffeln der KüFlGr 506 und 606 waren bereits auf radgestützte Baumuster umgerüstet worden. Im Sommer 1940 sank die Zahl leicht ab und lag am 14.09.1940

Die meisten deutschen Seefliegerhorste waren mit großen Krananlagen ausgerüstet.

bei den Küstenfliegergruppen bei 43 Do 18 aller Bauausführungen. Nachdem die 2./KüFlGr 106 im folgenden Jahr in 2./KüFlGr 406 umbenannt worden war, kam es ab Sommer 1941 zur Umrüstung auf die wesentlich leistungsfähigere BV 138. Anschließend erhielt auch die 3./KüFlGr 406 das dreimotorige Baumuster, so daß im Frühjahr 1942 lediglich die 3./KüFlGr 906 mit der Do 18 G im Einsatz stand.

Notlandungen mit Flugbooten verliefen meist glimpflich, da es wegen fehlender Fahrwerke kaum zu Überschlägen kam.





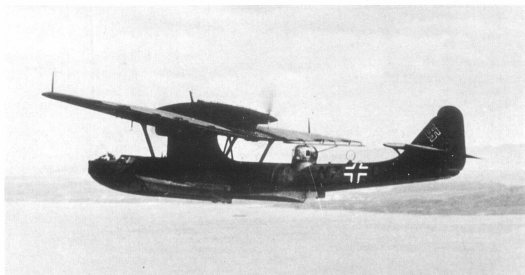
Die Do 18 H wurde mit Doppelsteuer zu Schulungszwecken verwandt. Insgesamt wurden davon 22 Flugzeuge hergestellt. Das erste Serienflugzeug dieser Ausführung stellte die Maschine mit der WerkNr. 901 (D-ADFG) dar. Die H-Maschinen waren vor allem bei den B- und C-Schulen in Parow und Pütznitz an der Ostsee im Einsatz. Zumeist wurden die Do 18 H ohne Bewaffnung geflogen.

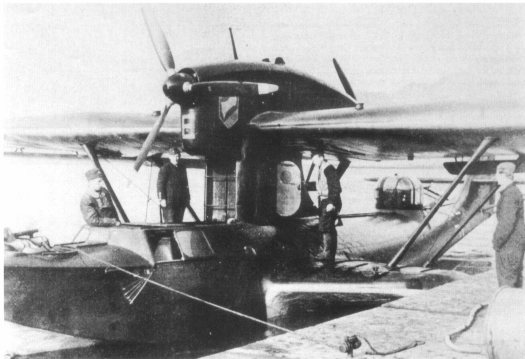
Das Flugboot Do 18 wies gute fliegerische Eigenschaften auf und war auch bei einigem Seegang noch gut einsetzbar. Die Reichweite nach einem Wasserstart lag bei der G-Version bei etwa 2500 km. Falls ein Flugzeug-Katapult vorhanden

war, stieg die Höchstreichweite auf etwa 3000 km. Allerdings reichte die Bestückung mit zwei Jumo 205 C oder D nicht aus, die Flughöhe mit einem laufenden Motor zu halten.

Oben: Übernahme eines auf einem Vorpostenboot erkrankten Matrosen.

Unten: Die Do 18 G-1 war mit zwei Jumo 205 D-1 bestückt und besaß einen Drehturm mit MG 151/20-Waffe als B-Stand.



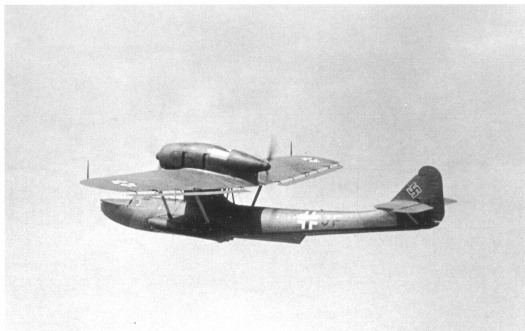


ten, da die Triebwerksausstattung zu schwach ausgefallen war. Auch die vom RLM gewählte Defensivbewaffnung erwies sich trotz des Einbaus einer 2 cm-Waffe für den späteren Fronteinsatz als nicht ausreichend. Insgesamt wurden bei Dornier 46 und bei Weser nochmals 131 Do 18 endmontiert.

Eine Do 18 G-1 der 2./KüFlGr 406 vor dem Start zum Einsatz.

Unten:

Die Do 18 L (CO+JF) wurde bei der Erprobungsstelle See in Travemünde hinsichtlich ihrer Flugleistungen überprüft.



Do 24

Die Aufgabenstellung für einen hochseetüchtigen Seefernaufklärer wurde bis Sommer 1934 ausgearbeitet und ging im August 1934 außer dem Hamburger Flugzeugbau auch den Dornier-Werken zu. Besonderer Wert wurde auf die Ausrüstung mit drei Jumo-Dieselmotoren gelegt, da man diese für Langstreckenflüge über See als am besten geeignet eingestuft hatte.

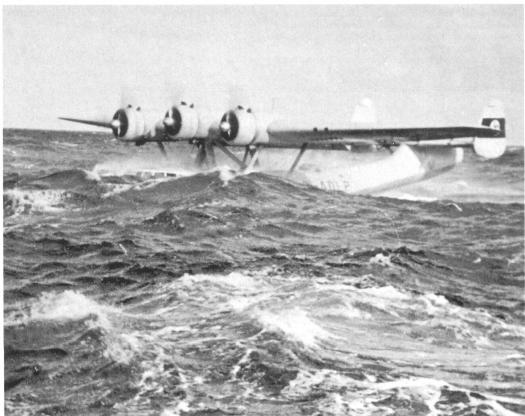
Im Oktober 1935 wurde die Attrappe eines solchen Flugbootes, der künftigen Do 24, bei Dornier fertiggestellt.

Die Erprobung bei der E-Stelle See war ab November 1936 mit der Do 24 V1 und ab Dezember 1936 mit der Do 24 V2 geplant. Im April 1936 wurde mit der Fertigstellung der beiden ersten Musterflugzeuge nicht vor September 1936 gerechnet. Für diese Versuchsmuster galt die wesentlich überarbeitete Baubeschreibung 1212 vom 5.05.1936.

Bereits im Sommer 1936 liefen Verhandlungen zwischen den Niederlanden und dem Deutschen Reich über die Lieferung von Flugbooten, die in Niederländisch-Ostindien zum Einsatz gelangen sollten. Am 3.08.1936 erteilten die Niederlande einen Auftrag über sechs Do 24 K-1. Die Lieferung ins Ausland wurde von der Dornier Metallbauten GmbH (DMB) in Berlin beantragt und längere Zeit vom RLM geprüft, ehe eine Erlaubnis für den Export getroffen wurde. Anfang Oktober 1936 sah das Flugzeug-Entwicklungsprogramm die Fertigstellung der beiden ersten Do 24-Seefernaufklärer (V1 und V2) bis Juni beziehungsweise bis August



Drei Aufnahmen von der Hochsee-Erprobung der Do 24 V3, die als X-1 an die Niederlande verkauft wurde. Die Aufnahmen entstanden im Oktober 1937.



1937 vor. Auch das Flugzeug-Entwicklungsprogramm vom 1.04.1937 ging von der Do 24 als Seefernaufklärer vor. Von diesen mit drei Jumo 205 C-Motoren ausgerüsteten Flugbooten sollte die Do 24 V1 - trotz einiger Verzögerungen - bis Ende 1937 zum Erstflug bereitstehen, worauf sich bis zum Frühsommer 1938 die militärische Erprobung anschließen würde. So die vorläufigen Planungsvorgaben des RLM.

Da das Ministerium eher auf den Konkurrenzentwurf Ha 138 setzte, verlief die weitere Geschichte der Do 24 anders als geplant. Nach der Zustimmung durch das RLM konnten die Dornier - Werke dem niederländischen Auftrag entsprechen und die Do 24 exportieren. Damit setzte sich das Werk gegen die Mitbewerber Fokker, Koolhoven und Sikorsky durch.

Zunächst einmal erfolgte am 2.07.1937 der Einflug der ersten Maschine, der Do 24 V3 (WerkNr. 0761). Als D-ADLP absolvierte die V3 unter Führung von Flugkapitän Erich Gundermann erste Rolltests auf dem Bodensee. Am 3.07.1937 erfolgte der offizielle Erstflug von Manzell aus. Die Versuchsmuster V1 und V2 wurden dagegen erst 1938 eingeflogen.

Eine kurze fliegerische und militärische Leistungsüberprüfung sowie die des Seeflugverhaltens fand ab Anfang September 1937 in Travemünde statt. Hierbei ergaben sich zwar nur wenig bessere Start- und Landeeigenschaften der Do 24 V3 gegenüber Ha 138 V2, der man infolge des neuartigen Entwurfs seitens des RLM auch etwas skeptisch gegenüberstand, doch erwartete man bei künftigen Nullserienausführung der Ha 138A-0 höhere Leistungswerte. Eine Überprüfung ergab, daß für den künftigen Einsatz die Bestückung mit Jumo 205 C-Dieselmotoren nicht genügte. Dies galt sowohl für die Ha 138, als auch für die Do 24. Diese Tatsache trug sicherlich auch dazu bei, den Export der Do 24 kurzfristig zu befürworten.

Anschließend wurde das Musterflugzeug (V3) am 10.11.1937 in Hamburg an Bord des Motorschiffs MS „Kotoa Nopan“ genommen und nach Morokrembangan in Ostasien transportiert. Als Do 24 X-1 ging die V3 im Dienst der niederländischen Streitkräfte am 3.03.1942 bei einem japanischen Luftangriff in Fernost verloren.

Es folgte die Do 24 V4 (WerkNr. 0762, gleichfalls D-ADLP), die als X-2 ab dem 2.02.1938 eingeflogen wurde. Nach den

Musterflugzeugen V3 und V4 wurden die ersten Serienmaschinen der Ausführung Do 24 K-1 ausgeliefert. Diese trugen die niederländischen Kennzeichen X-3 bis X-21. Der Einflug erfolgte zwischen dem 18.03.1938 sowie dem 3.03.1939. Die Bootkörper dieser Flugboote wurden von der Dornier AG im Werk Altenhein hergestellt, worauf Dornier die Flugzeuge in Manzell zusammenbaute.

Den Musterflugzeugen, die an die Niederlande geliefert wurden, schlossen sich zunächst drei Do 24 K-1 (WerkNrn. 0783 bis 0785), welche die Kennungen X-22 bis X-24 erhielten, an. Diesen folgten fünf weitere Dornier-Maschinen (Werk-Nrn. 0695 bis 0699), die X-25 bis X-28.

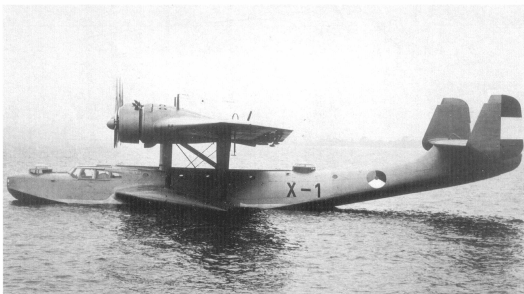
Die Firma Avirolanda N.C. in den Niederlanden hatte inzwischen die Nachbaurechte für die Do 24 K-1 erhalten, so daß man ab 1939 mit der Herstellung der später als K-2 bezeichneten Lizenzproduktion beginnen konnte. Aus der niederländischen Avirolanda-Lizenzproduktion stammten die Maschinen mit den Werknummern 67 bis 73 (X-29 bis X-36). Die erste Do 24 K-2 (Dornier-WerkNr. 0700) flog im Dezember 1939.

In Ostasien waren insgesamt 34 Do 24 K im Einsatz, von diesen gingen 28 durch Unfälle und Kriegseinwirkungen verloren. Die verbliebenen wurden anschließend von der Australian Air Force (RAAF) übernommen.

Bei der Luftwaffe waren damals nur das dritte und vierte Versuchsmuster der Do 24, die V1 und V2, vorhanden. Der Bau dieser Maschinen war ab 1937 erfolgt; bis zum Herbst waren deren Zellen weit fortgeschritten, so daß das RLM im Dezember 1937 mit der Bauabnahme der Do 24 V1 (WerkNr. 760, D-AIBE) und im Februar 1938 mit der Do 24 V2 rechnen konnte. Die damals geplante Nullserie von sechs Maschinen wurde zwar vom RLM erwogen, ein verbindlicher Auftrag wurde den Dornier-Werken jedoch erteilt.

Als erste für die Luftwaffe gebaute Do 24 V1 unternahm als D-AIBE am 10.01.1938 ihren Erstflug. Nach der Werkserprobung war das Versuchsmuster anfangs bei der E-Stelle See für Kaltstartversuche eingesetzt. Am 7.05.1940 diente

Diese Do 24 K-1 (X-1) ging am 3.03.1942 während eines japanischen Luftangriffs in Ostasien verloren.



das Baumuster der Erprobung mit der Kurssteuerung Siemens K4ü und dem Bordaggregat VGL-90.

In Deutschland wurde 1938 noch ein viertes Versuchsmuster, die Do 24 V2 (WerkNr. 782, DP+BH), fertiggestellt. Nach der Erprobung wurde das Flugboot im April 1940 der KGzrbV 108 (Sec) zugewiesen. Zuvor war die Maschine bei der E-Stelle in Travemünde mit drei Jumo 205 C-4-Motoren geflogen worden, nachdem die Werkserprobung über dem Bodensee beendet war.

Die Maschine wurde bei der Operation Weserübung, der Besetzung von Dänemark und Norwegen, als Transportflugzeug eingesetzt. Dabei wurde die Do 24 V1 (TJ+HR) am 18.09.1940 bei einer Notlandung nahe bei Vardoe/Norwegen beschädigt.

Bis zum deutschen Einmarsch in den Niederlanden konnten bei Aviolanda nur zehn Maschinen die Fertigung verlassen, von diesen erbeutete die Wehrmacht drei. Eines dieser Flugboote wurde vom Kommando der Erprobungsstellen getestet und für den Einsatz bei der Luftwaffe als geeignet eingestuft. Mit der Besetzung der niederländischen Produktionsstätten ergaben sich Überlegungen, was mit der bisherigen Lizenzfertigung anzufangen wäre.

Der Luftwaffe fehlte noch immer ein leistungsfähiges Seenotflugzeug. Bei den Weser Flugzeugwerken wurde daraufhin ein Musterumbau einer niederländischen Do 24 erstellt. Dabei wurde die Funkausrüstung, Bewaffnung und allgemeine Ausrüstung auf deutsche Standards und Normen umgestellt und der Rumpf so geändert, daß Krankentragen durch entsprechend große Luken gut ein- und ausgeladen werden konnten.

Für die Verwendung als Seenotflugzeuge boten sich zunächst die im Sommer 1940 mit Wright-Motoren im Bau befindlichen Do 24 K aus niederländischer Fertigung an. Am 19.06. 1941 sprach sich der Luftwaffengeneralstab daher für eine

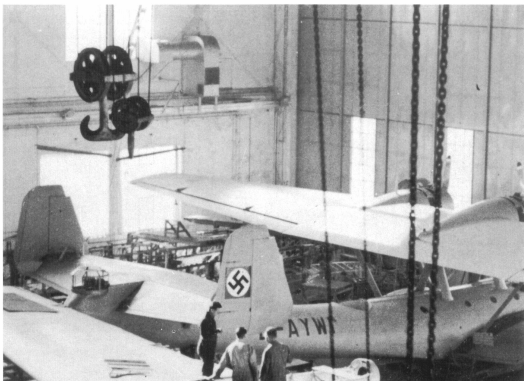


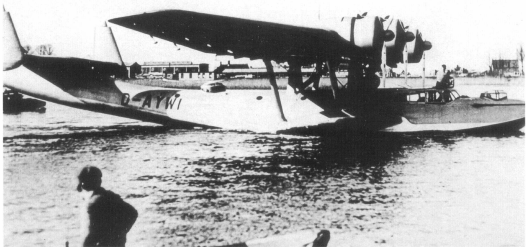
Überführung einer Do 24 K-1 zur Verschiffung nach Ostasien.

forcierte Ausbringung der Do 24 als Seenotmaschine aus, wobei 2-3 Maschinen pro Monat gewünscht wurden. Bis Juli 1941 stand fest, daß man bis Anfang 1942 von einer solchen Produktionsrate ausgehen konnte, eine Steigerung der Ausbringung jedoch vorläufig nicht möglich war.

Die Baureihenaufstellung des Generalluftzeugmeisters (GLZ) vom 1.11.1942 nennt als Antrieb für die ersten Do 24 N-1-Seenotflugboote (RLM-WerkNrn. 1 bis 13) die leistungsstarke Wright Cyclone GR 1820 G 105 A-Motoren mit Hamilton-Constand-Speed Verstell-Luftschrauben der Ausführung 3 E 50-319.

Die Do 24 K-1 (X-4) mit der deutschen Zulassung D-AYWI in einer Halle der Dornier-Werke in Friedrichshafen.



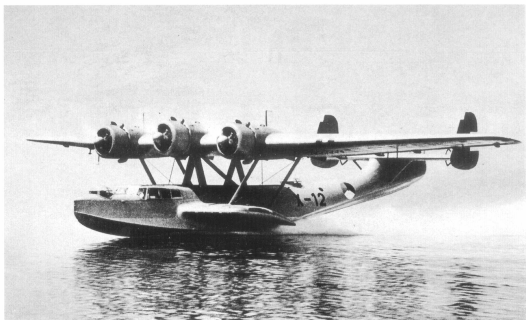


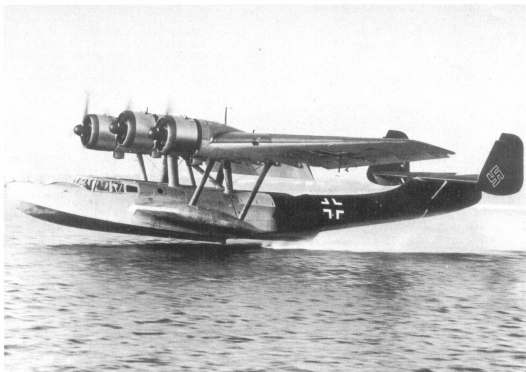
Zur Wahl dieser Triebwerksausstattung war es gekommen, da man die Wright-Motoren in den Niederlanden erbeutet hatte. Das Bordaggregat war ein 600 W-Generator der Firma Sachs-Eisemann. Als Betriebsstoff konnten in zwei Flügeltanks jeweils 940 l B4-Kraftstoff und in sechs Stummeltanks jeweils 1665 l pro Stummelteil, insgesamt 5210 l, mitgeführt werden.

Die serienmäßige Bewaffnung der Do 24 N-1 bestand aus drei Waffenständen:

Die Do 24 K-1 (X-4) wurde am 18.03.1938 an die niederländischen Luftstreitkräfte übergeben.

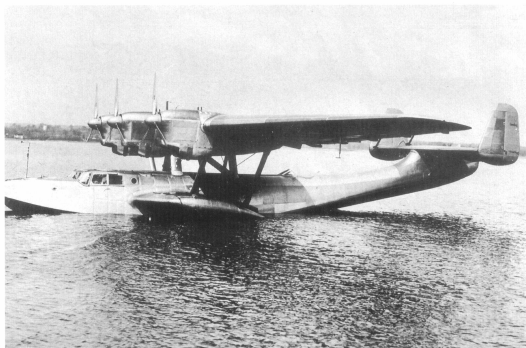
Start der Do 24 K-1 (X-12), die am 30.09.1938 nach Ostasien verschifft wurde.





Die Do 24 (KD+GJ) während des Einfiegens mit noch unvollständigem Schutzanstrich.

Unten: Die Do 24 VI (TJ+HR) war die erste für die deutsche Luftwaffe gebaute Maschine.



- A-Stand 1 MG 15 in Alkan-Drehringlafette Typ 920
- B-Stand 1 Hispano-Suiza HS MK 404 in Drehringlafette AB 15
- C-Stand 1 MG 15 in Alkan-Drehringlafette Typ 850

Die FT-Anlage gliederte sich vorläufig in ein Philips VR 34-Funkgerät, eine Kurssteuerung PeilG V und eine Eigenverständigungsanlage Eiv LBT Rz. Für die Besatzung standen im Rumpf eine Höhenatmeranlage mit fünf festen Anschlüssen sowie zwei tragbare Höhenatmer der Ausführung HLa 732 T1 zur Verfügung.

Das serienmäßige Musterflugzeug stellte die Do 24 N-1 (WerkNr. 0001, D-AFBT) dar. Es wurde am 19.07.1940 von Papendrecht über Nordey nach Travemünde überführt. Die praktische Erprobung übernahm die 4. Seenotstaffel. Anschließend traf die Maschine als D-AEAV am 13.12.1940 wieder in Papendrecht ein. Nach geringfügigen Änderungen folgte am 20.12.1940 die Überführung zur E-Stelle Travemünde und anschließend der Einsatz als KD+GA über dem Mittelmeer.

Als zweite Maschine der Ausführung N-1 folgte die D-APDA, die anschließend die militärische Zulassung KD+GB erhielt. Die vierte Do 24 N-1 (KD+GD) ging bei einem Flugunfall auf dem Seefliegerhorst von Brest verloren. Die nächste Maschine (KD+GE) stürzte am 17.08.1942 vor Syrakus/Sizilien ab. Bei der E-Stelle See war zeitweise die Werknummer 0006 zu finden. Als KD+GF war diese zuvor bei der 4. Seenotstaffel im Einsatz gewesen. Die folgenden Werknummern (0007 bis 0024) flogen bei der 1., 4., 5., 6. und 8. Seenotstaffel. Die Maschinen trugen die Zulassungen KK+UL bis KK+UZ und KK+VA bis KK+VC. Die letzte dieser Maschinen ging am 23.07.1943 im Einsatz bei der 5. Seenotstaffel vor der norwegischen Küste, im Raum Trondheim, verloren. Mindestens sechs Do 24 N-1 wurden Opfer gegenseitiger Jagdangriffe, davon ein Flugzeug, das den italienischen Verbündeten zum Opfer fiel. Die letzte Werknummer (86) wurde am 6.01.1941 dem Luftzeugamt in Travemünde übergeben und von dort aus am 11.03.1941 zur 6. Seenotstaffel überführt. Am 31.08.1941 verunglückte das Flugboot in Athen-Phaleron, wobei die Zelle zu 70 % beschädigt wurde, so daß eine Neuaufrüstung nicht mehr lohnenswert erschien.

Die nächste Ausführung trug die Bezeichnung Do 24 T-1 und gliederte sich im Bereich von Zelle und Ausrüstung. Anstelle der Wright Cyclone-Motoren waren von nun an allerdings drei Bramo 323 R-2 mit fester Spreizringanlage und VDN Metall-Verstell-Luftschrauben von 3,4 m Durchmesser eingebaut, da keine Beutetriebwerke mehr vorhanden waren. Die geänderte Bauausführung ist leicht an der Hülse für den Laderansatz zu erkennen, der zwischen den Auspuffstützen seinen Platz hat.

Auch die Kraftstoffanlage war überarbeitet worden. In zwei geschützten Blechbehältern in den Flächen wurden jeweils 1000 l B4-Kraftstoff und in zwölf ungeschützten Stummeltanks untergebracht. Somit stieg der Kraftstoffvorrat im Vergleich zur N-1 von etwa 5200 l auf 5330 l. Im Vergleich zur N-1 war nun ein Schnellablaß bei den Stummelbehältern geplant. Bei den Flächenbehältern entfiel dieser. Die FT-Anlage wurde um das Kennergerät FuG 25 ergänzt. Auch der bisherige Stromgenerator wurde durch einen 1000 Watt leistenden der Firma Gefinal ersetzt. Bei späteren Do 24 T-1 kamen anstelle von fünf festen Anschlüssen der Höhenatmer-Anlage nun acht zum Einbau.

Als Prototyp der Baureihe Do 24 T-1 fand die WerkNr. 0003, eine N-1, Verwendung. Die Maschine ging am 20.01.1942 verloren. Von der Baureihe Do 24 T-1 wurden zunächst die Flugboote mit den WerkNrn. 0025 bis 0031 (KK+VD und CH+ER bis CH+EW) hergestellt. Bei Aviolanda entstanden

den elf Maschinen in Lizenz, welche die Werknummern 87 bis 97 trugen.

Die erste Serienmaschine (T-1) wurde der 5. Seenotstaffel übergeben. Von dort aus gelangte die Do 24 zum Bestand der 10. Seenotstaffel, wo sie am 11.10.1942 während eines Einsatzfluges vermißt blieb. Hierbei kam die gesamte Besatzung ums Leben. Die folgende Maschine (WerkNr. 0028, CH+ET) gehörte zu den langlebtesten des Typs Do 24. Noch am 8.05.1945 war das Flugboot in Schleswig vorhanden. Die Do 24 T-2 gliederte sich weitgehend der Ausführung T-1. Die Motorenanlage war jedoch mit einer verstellbaren Spreizringanlage versehen worden. Die FT-Anlage setzte sich von nun an aus einem FuG X (10), dem FuG 25 sowie dem PeilG V sowie dem FuBl 1 zusammen. Anstelle des HS MK 404 wurde später ein Drehstand mit MG 15/120 verwendet. Als Musterflugzeug mit dem HD 151/1-Waffenstand wurde eine Maschine (WerkNr. 3381, CI+GQ) im September 1944 in Travemünde erprobt und anschließend an eine der Seenotstaffeln abgegeben.

Die erste Do 24 T-2 besaß die Werknummer 0025 (KK+VD). Das Flugzeug befand sich am 22. und 23.10.1941 zur Überprüfung der Flugeigenschaften bei der E-Stelle Rechlin, wobei Starts und Landungen auf der Müritz durchgeführt wurden.

In die Produktion dieser Ausführung waren außer Aviolanda auch Fokker und die SNCA-Nord eingeschaltet. Im Lizenzbau entstanden 37 Do 24 T-2-Flugboote. Die ersten dieser Maschinen gingen an die 5. Seenotstaffel nach Stavanger, die Seenotgruppe 9 nach Kiel, vor allem aber an die 6. Seenotstaffel nach Sizilien.

Als erste bei der französischen SNCA Nord endmontierte T-2, deren Teile zuvor bei Aviolanda hergestellt worden waren, flog die WerkNr. 116 (RLM-WerkNr. 0043), die im November 1943 als CM+IJ der 7. Seenotstaffel übergeben wurde.

Bei Fokker wurde die Werknummer 118 (RLM-WerkNr. 0046) als erste Do 24 T-2 endmontiert und sodann, am 13.05.1942, als CM+IL bei der 6. Seenotstaffel in Dienst gestellt. Auch bei der Küstenfliegergruppe (KfGr) 3 war ab Juni 1942 eine Do 24 T-2 zu finden, deren Besatzung am 23.08.1943 an der Rettung von zwei englischen Fliegern beteiligt war.

Die nächste Variante, die Do 24 T-3 unterschied sich von der Ausführung T-2 durch die eingebaute Ausrüstung. Die Maschinen waren ursprünglich für den Export nach Spanien bestimmt, jedoch teilweise mit der Ausstattung der T-2 an die Luftwaffe ausgeliefert. Die Maschinen entstanden ebenfalls in Lizenz-Produktion bei Aviolanda und Fokker. Von dieser Baureihe wurden die Maschinen mit den Aviolanda-Werknummern 135 bis (mindestens) 192 gebaut.

Die erste Mustermaschine der neuen Baureihe stellte die WerkNr. 135 (RLM-WerkNr. 0063) dar. Das Flugboot trug das Rufzeichen VH+SC. Es lief am 29.12.1942 kurz nach der Landung an der Küste von Sizilien auf eine Mine und geriet dabei in Brand.

Mitte 1943 wurde Aviolanda der Werknummern-Block ab 3211 zugeteilt. Die erste zu diesem Baublock gehörende Maschine, eine T-3 mit dem Rufkennzeichen KO+KA wurde im Juni 1943 in Dienst gestellt und ging am 17.09.1943 vor Athen verloren, wobei zwei Besatzungsmitglieder ihr Leben ließen. Einige der Maschinen wurden später als HR.5 an die spanischen Luftstreitkräfte geliefert und dort als Seenotflugzeuge, unter anderem von Mallorca aus, eingesetzt.

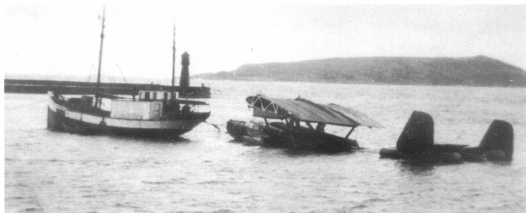
Bei Fokker lief die Lizenzfertigung des Werknummernblocks ab 2100 zwischen Sommer 1943 und Sommer 1944. Die erste Maschine stellte die Do 24 T-3 (WerkNr. 2101, DB+AE), die letzte vermutlich die WerkNr. 2133 (KK+LY), dar.



Für die in Narvik von englischen und norwegischen Truppen eingeschlossenen Kräfte schaffte die Besatzung der TJ+HR Nachschub heran.

Unten: Bei den Versorgungsflügen nach Narvik wurden außer mehreren Do 26-Versuchsmustern auch zwei Do 24-Mustermaschinen eingesetzt.





Die Do 24 VI nach der Notlandung bei Vardö am 18.09.1940 im Schlepp eines kleinen Fischdampfers.

Bei SNCA-Nord in Sartrouville bei Paris wurden gleichzeitig Do 24 T-2 (WerkNrn. 1001 bis 1151) in Lizenz hergestellt. Mindestens 25 Maschinen dieses Baues lassen sich derzeit nachweisen.

Zwischen 1944 und 1952 waren 40 Do 24 T-3 bei der französischen Lufttransport-Flotille in Saint Mandrier im Einsatz. Zum letzten Mal wurden auf der französischen Schule für Flugboot-Besatzungen in Karouba im Jahre 1953 mit der Do 24 geschult.

Ab 1944 waren die robusten Dornier-Flugboote zunehmend bei dem Seerottendienst der spanischen Marine im Flugeinsatz, ehe 1971 die letzte dort flugklare Do 24 (WerkNr. 5245) ihren Flug nach Friedrichshafen antrat.

Die Do 24 hat sich als Seerottflugboot nicht nur über Nord- und Ostsee, sondern auch im Kanal, der Biscaya, vor Norwegen, dem Mittelmeer sowie dem Schwarzen Meer hervorragend bewährt. Den Besatzungen der Seerottstaffeln und -gruppen gelang die Rettung zahlreicher deutscher und alliierter Flugzeugbesatzungen sowie Überlebenden von See-

kriegshandlungen. Infolge der Mißachtung der als Seerottmaschinen von der Haager Landkriegsordnung geschützten Do 24 wurden zahlreiche Besatzungen Opfer alliierter Jagdfliegerangriffe. Viele andere Seerottmaschinen gingen während des Starts oder der Landung durch Berührung mit im Wasser treibenden Gegenständen oder Unterwasserhindernissen verloren.

Die letzten, überaus wichtigen Einsätze der Do 24 fanden im April und Anfang Mai 1945 bei der Seerottgruppe 81 während der Räumungsunternehmen entlang der Ostseeküste statt. Die Do 24 mit der Werknummer 3300 (CM+RG, P7+GN) der Seerottgruppe 51 wurde ab dem 24.06.1945 dem deutschen Abwicklungsstab in Tromsø zur Verfügung gestellt. Zusammen mit einer zweiten Do 24 (WerkNr. 3335, P7+EN) führte die P7+GN bei der 333rd Squadron der RAAF bis Ende 1945 Seerottaufgaben und Transportflüge durch. Die letzte dieser Do 24 absolvierte bis zum 14.12.1945 insgesamt 123 Flüge über Norwegen.

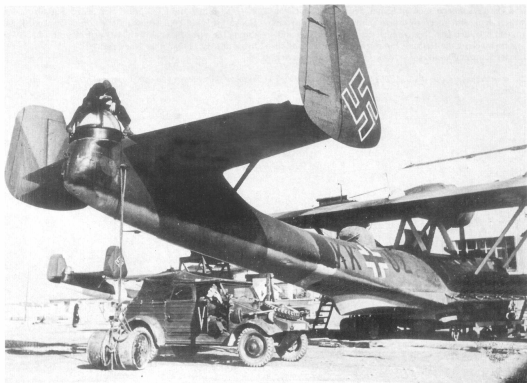
Die frühere X-39 wurde als D-APDA dem Seerottkommando 1 in Norderney übergeben und war dort ab dem 2.08.1940 im Einsatz.

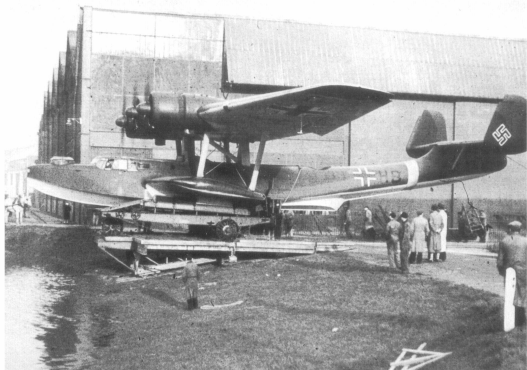




Diese Do 24 N-1 wurde am 9.07.1940 - trotz des Roten Kreuzes von Spitfire-Jägern der 549th Squadron der RAF abgeschossen.

Unten: Die Do 24 T-1 (KK+UZ) stammte aus der niederländischen Aviolanda-Produktion und war 1941 ausgeliefert worden.

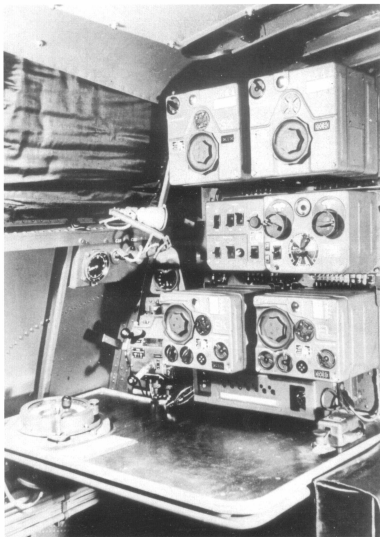




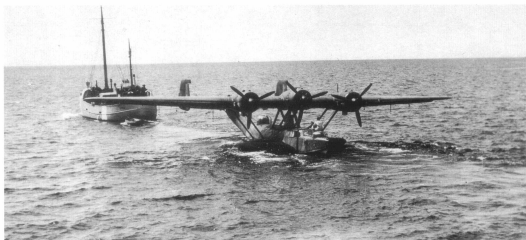
Die im französischen Werk Sartrouville bei Paris hergestellte Do 24 T-3 trug die Werknummer 1100.

Unten: Dieselbe Maschine (DT+HB) im Sommer 1944 auf der Seine.

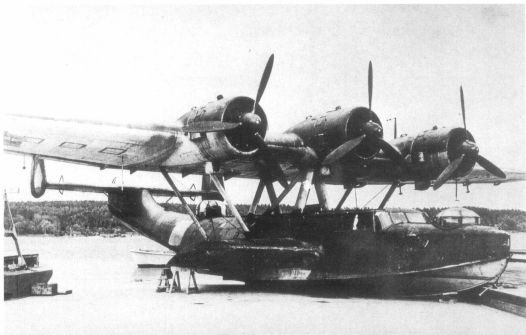




*Links:
Blick auf den Arbeitsplatz
des Bordfunkers im Rumpf
einer Do 24 T.*

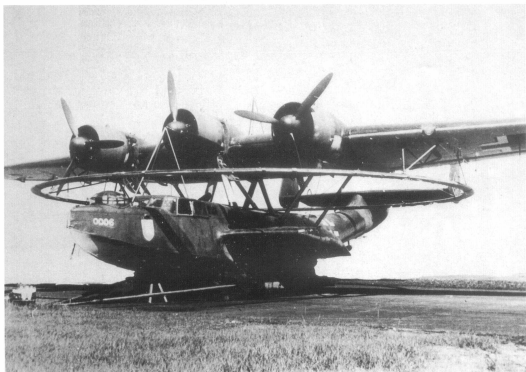


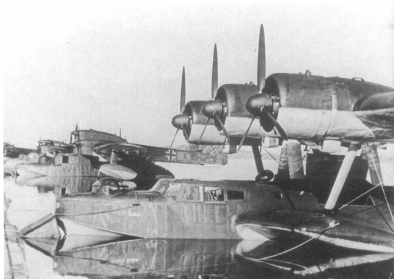
*Unten:
Die zur 5. Seenotstaffel
gehörende, notgelandete
5W+BU wurde von der
Besatzung eines Küsten-
frachters geborgen und
zurückgeschleppt.*



Die Do 24 T-1 (WerkNr. 0042, 5W+BU) befand sich Anfang Mai 1945 in Trelleborg.

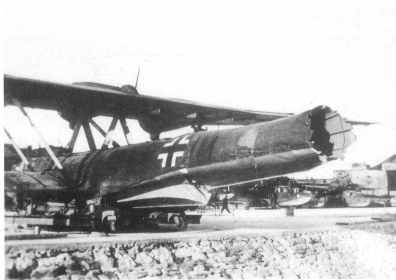
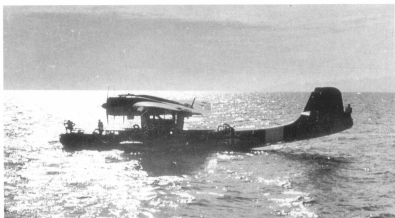
Unten: Eine Do 24 T-3 wurde mittels einer Minensuchschleife erprobt. Die Maschine gehörte vormals zu der in Stavanger beheimateten Seenotstaffel. Die Erprobung erfolgte durch die E-Stelle (See) in Travemünde.



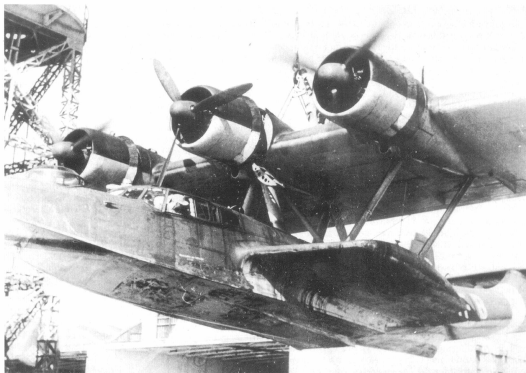


Die Mehrzahl der Flugboote der Seefliegerkräfte der Luftwaffe waren entweder Do 24 T-1 bis T-3 oder die BV 138.

Rechts:
Die 7. Seenotstaffel war bis zum Spätsommer 1944 in der Ägäis im Rettungseinsatz.



Während der Landung wurde diese Do 24 T-3 so stark beschädigt, daß das Heck der Maschine abbrach. Im Hintergrund zwei BV 138.



*Die Mehrzahl der gut ausgebauten Seeflieger-Basen besaß eine schwere Krananlage mittels der selbst mehrmotorige See-
flugzeuge mühelos zu Wasser gebracht werden konnten.*

Unten: Die Seenotgruppe 81 führte bis Anfang Mai 1945 zahlreiche Rettungs- und Evakuierungsflüge über der Ostsee aus.



Do 26

Das Entwicklungsprogramm des C-Amtes des RLM vom 1.10.1936 nennt erstmals die viermotorige Do 26 als ein ausschließlich für die Deutsche Lufthansa geplantes Transocean-Flugboot, dessen Entwicklung bereits Ende 1935 begonnen hatte. Die Dornier-Werke legten am 13.07.1936 eine ausführliche Baubeschreibung des Langstreckenflugbootes vor. Hierauf erging der Auftrag zum Bau einer Vollattrappe, die bis Ende des Jahres 1936 fertigzustellen war. Die Maschine konnte außer als „Transocean-Flugboot“ (T.O.), jedoch ohne weiteres auch als Fernaufklärer hergestellt werden. Das vom 1.10.1936 stammende Flugzeugentwicklungsprogramm sah zwei Versuchsmuster dieser Maschine vor. An eine Produktion weiterer Flugboote war damals nicht gedacht. Bei der Do 26 stand eine möglichst große Reichweite im Vordergrund des Interesses. Aus diesem Grunde hatte man auf die „Dornier-Stummel“ bewußt verzichtet und die seitlichen Stützwimmer geteilt und einziehbar ausgelegt. Es entstand damit das wohl aerodynamisch schönste Langstreckenflugboot der Luftfahrtgeschichte. Das Nullserienprogramm vom 26.04.1939 sah zusätzlich die Produktion von vier Langstreckenflugbooten vor, die im Juni, Juli und November 1939 sowie im Februar 1940 flugklar werden sollten. Eine inzwischen militärische Zielsetzung sah ab Frühjahr 1939 die Verwendung dieser Ausführung (C) als Fernaufklärer vor. Die bisherigen beiden Musterflugzeuge (Do 26 V1 und V2) gehörten noch zur Bauausführung A. Die Do 26 V3 stellte ebenfalls ein Postflugboot, das mit viersitziger Passagierkabine ausgestattet war, dar. Die Maschine galt als Ausführung B. Die Do 26 V4 bis V6 wurden zunächst als Ausführung C angesehen. Erst nach der später erfolgten Umrüstung der letzten noch verbliebenen Do 26 zu Transportflugbooten erhielten diese Maschinen später die

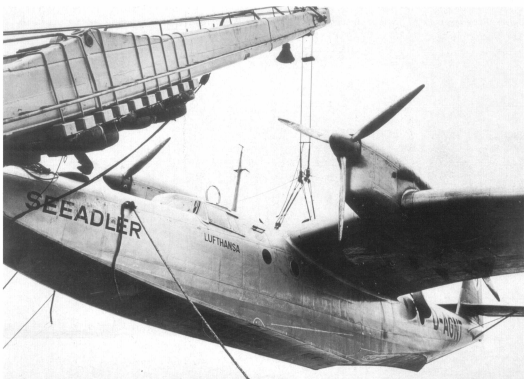
Baureihenbezeichnung Do 26 D.

Unter Führung von Werkspilot Erich Gundermann flog die Do 26 V1 erstmals am 21.05.1938. Es folgte zunächst eine relativ kurze Werksprobung, der sich mehrere Versuchsflüge bei der Deutschen Lufthansa anschlossen.

Die zweite Do 26, der „Seefalke“ startete nur sechs Monate nach dem Erstflug der Do 26 V1, am 23.11.1938. Ende 1938 wurden beide Flugzeuge von der DLH - nahe bei Travemünde - von der „Friesland“ aus, im Katapultbetrieb getestet. Federführend waren der Flugkapitän der Deutschen Lufthansa Siegfried Graf Schack und Werkspilot Erich Gundermann. Bei einer Flugmasse von bis zu 19.000 kg erzielten sie Startgeschwindigkeiten von 160 km/h. Die gesamte Erprobung verlief fast ohne Pannen und zeigte die phantastischen Eigenschaften des modernen Flugboots. Bis Ende Dezember 1938 waren die beiden ersten Versuchsmuster vollständig einsatzklar geworden und standen für Fernflüge bereit.

Als sich Ende Januar 1939 ein schweres Erdbeben in Chile ereignete, startete der „Seefalke“ am 14.02.1939 mit einer Ladung Medikamenten und wichtigen Hilfsgütern nach Südamerika. Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp 300 km/h wurde die 10.722 km lange Flugstrecke gut 36 Stunden bewältigt.

Die Do 26 V1 (WerkNr. 7917 D-AGENT, später P5+AH) am Kran des Lufthansa-Schleuderschiffs „Friesland“ hängend.





Die mit Vollast laufenden Motoren und die Kraft der Katapultanlage schleudern die Do 26 V1 in ihr Element.

Unten: Der „Seefalke“ (D-AWDS) stellte den zweiten Musterbau der Do 26 dar. Mit dieser Maschine wurden 600 kg an Medikamenten nach Chile geflogen.



Am 13.06.1939 wurde Do 26 V1 nach Bremerhaven geflogen. Dort zeigte sich, daß noch einige konstruktive Veränderungen an der Drehbühne und den Aufbauten des Schleuderschiffs notwendig waren, um die Maschine katapultieren zu können. Erst am 7.08.1939 konnte daher der erste Probeabschuß von der „Friesland“ ausgeführt werden. Im Südatlantikdienst kam es anschließend noch zu etwa 15 Streckenflügen mit Lufthansa-Besatzungen. Der reguläre Flugbetrieb konnte jedoch bis zum Kriegsbeginn nicht mehr - wie geplant - begonnen werden. Ab April 1939 lassen sich jedoch noch 18 Postflüge mit den Maschinen nachweisen.

Die entwurfmäßige Umwidmung der Do 26 vom Post- und Passagierflugboot für die militärische Verwendung hatte indessen schon im Frühjahr 1939 begonnen; ob dies bereits von Anfang an vom RLM geplant war, kann allerdings nicht nachgewiesen werden.

Im September 1939 wurde bei Dornier die Umgestaltung zu einem relativ gut bewaffneten Seefernaufklärer durchgeführt und entsprechende Bauunterlagen dem RLM zugeleitet.

Als der Zweite Weltkrieg ausbrach, wurden die gerade für die Südamerika-Route eingesetzten Do 26 V1 und V2, die Ha 139 „Nordwind“ sowie eine Ju 52 sicherheitshalber nach Las Palmas auf die Kanarischen Inseln (Spanien) zurückbefohlen. In einer gewagten Aktion gelangten die Flugboote schließlich wieder nach Deutschland.

Die Do 26 V1 (D-AGNT, „Seeadler“) sowie die V2 (D-AWDS, „Seefalke“) wurden bei Kriegsausbruch für den Luftwaffeneinsatz herangezogen. Die Maschinen gehörten jedoch nie zum Eigentum der Deutschen Lufthansa, sondern wurden nur von dieser auf Herz und Nieren geprüft. Es ist anzunehmen, daß die Baumuster zwar für die Lufthansa gebaut waren, die formelle Übernahme jedoch noch nicht erfolgt war. Da die Maschinen gemäß den Vorschriften des Reichsleistungsgesetzes an die Luftwaffe gingen, müssen die Dornier-Werke noch der Eigentümer gewesen sein.

Die bei Kriegsbeginn gerade in Erprobung befindliche Do 26 (B) V3 (D-ASRA, „Seemöve“) wurde ebenso wie die bei-

den ersten der Deutschen Lufthansa zur Streckenerprobung zugewiesenen Versuchsmuster, schnell mit einer militärischen Ausrüstung und einer verbesserten FT-Anlage versehen.

Die neu installierte Bewaffnung bestand aus einem MG 204-Drehturm im Bug. Es handelte sich dabei um ein Rheinmetall-Borsig 2cm MG C/30L, dem Gegenstück zum MG FF. Ferner waren zwei MG 15 in den Seitenständen hinter dem Flächenansatz sowie jeweils ein weiteres MG 15 links und rechts in der Funkerkabine hinter dem Cockpit angebracht. Zumindest eine Do 26 besaß einen wasserdichten Abwehrstand auf der Rumpfunterseite, welcher gleichfalls mit einem MG 15-illing bestückt werden konnte.

Nach der Umrüstung wurden die Maschinen nach Travemünde bei Lübeck geflogen.

Im Dezember 1939 stellte die Seekriegsleitung die „Sonderstaffel Transocean“ (abgekürzt: Sdst. Tr. O.) auf. Dieser wurden am 12.03.1940 die ersten „Großfernaufklärer“, also die Do 26, zugewiesen, um sich auf die bevorstehenden Einsätze über See vorzubereiten.

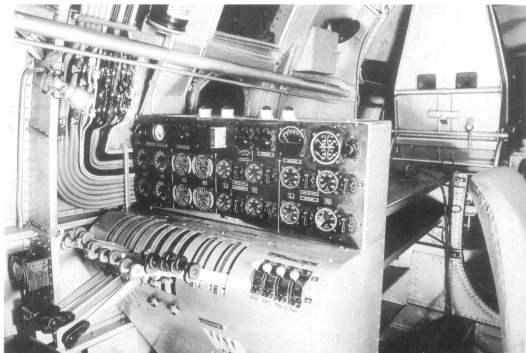
Bald darauf, am 2.04.1940, kam es zum ersten Aufklärungseinsatz mit einer Do 26, als anläßlich des Auslaufens des Hilfskreuzers Atlantis (Schiff 16) ein weiter Seeraum aufgeklärt werden mußte.

Nach diesem Einsatz wurden alle drei verfügbaren Do 26, Anfang April 1940, für den Transporteinsatz vorbereitet. Die Maschinen waren im Bereich des X. Fliegerkorps der Kampfgruppe zur besonderen Verwendung 108 (KGz.b.V. 108) während des sich abzeichnenden Norwegen-Feldzugs zugeteilt.

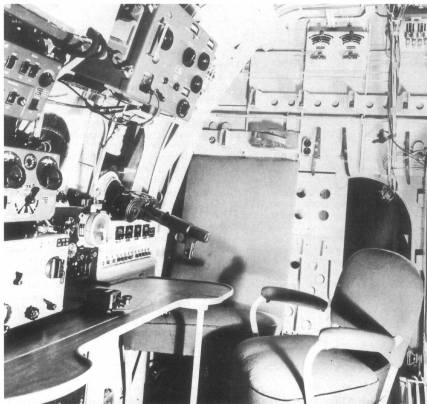
Am 7.04.1940 begann mit dem Unternehmen „Weserübung“, die Besetzung von Dänemark und Norwegen. Die Kämpfe um Narvik als wichtigem Eisenerz-Verladehafen zogen sich immer mehr in die Länge, so daß weiterer Nachschub, vor allem aber Munition dringend benötigt wurden. Die Do 26 sollten zusammen mit der BV 138 sowie zwei Do 24-Musterflugzeugen alles Erforderliche für die eingeschlossenen deutschen Kräfte einfliegen. Am 1.05.1940 flog eine Do 26 mit

Die Do 26 V3 (D-ASRA) erhielt den Namen „Seemöve“ und startete am 16.08.1939 zu ihrem Erstflug.

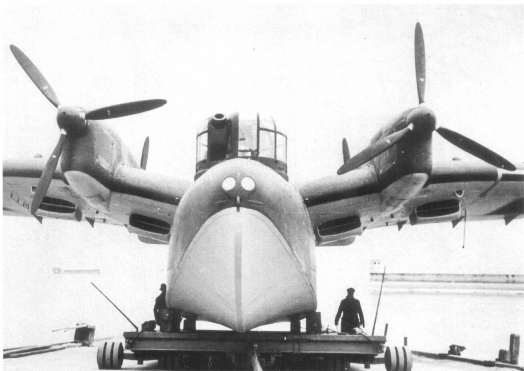




Die Triebwerksbedienungs- und -überwachungsinstrumente der Do 26, rechts davon der Platz des Bordfunkers.



Die Do 26-Flugboote waren zeitweise mit zwei seitlichen MG 15 bestückt worden, um eine größere Defensivkraft zu erhalten.



einem Geschütz und Munition nach Narvik und kehrte anschließend wieder unbehelligt zurück.

Am 9.05.1940 kam es zu einem weiteren Versorgungseinsatz. Zusammen mit einer kürzlich gelieferten Do 26 starteten vier Maschinen zu einem gefährlichen Versorgungsflug. Die von Flugkapitän Graf Schack gesteuerte Do 26 V2 trug die Kennung P5+BH (WerkNr. 792). Für das Flugboot endete der Einsatz bereits vor Erreichen des Zieles, als die Maschine von englischen Jägern im Tepekölenfjord abgeschossen wurde. Graf Schack beschloß, sich mit seinen Männern nach Schweden durchzuschlagen. Zusammen mit etlichen Gebirgsjägern wurde er jedoch am 15.05.1940 gefangenegenommen.

Eine weitere Do 26-Besatzung mußte den Einsatz aus technischen Gründen vorzeitig abbrechen. So wasserten diesmal nur zwei Do 26 mit 35 Gebirgsjägern in Syldeviken.

Bis zum 11.05.1940 gelang es mit den Do 26 sowie einigen anderen Wasserflugzeugen zwei volle Gebirgsjägerkompanien nach Narvik zu transportieren, ehe am 13. Mai der englische Hauptangriff auf den Hafen begann.

Etwa zwei Wochen später, am 28.05.1940, wurde die Do 26 V1 (D-AGNT, WerkNr. 791) von Hurricanes der No. 46 (F) Sqd. im Rombakkenfjord in Brand geschossen, als sie dort gelandet war. Die als P5+AH zur KGz.b.V. 108 gehörende Maschine mußte anschließend abgeschrieben werden. Am selben Tag traf es dort auch die Do 26 V3 (D-ASRA, WerkNr. 793), die als P5+CH eingesetzt war. Auch hier zerstörten gegnerische Jagdflugzeuge die auf dem Wasser liegende Maschine.

Damit waren drei der vier bei der KGz.b.V. 108 eingesetzten Do 26 ausgefallen. Nur die Do 26 V4, welche erst kurz zuvor, am 25.01.1940, zum Erstflug gestartet war, überlebte den Norwegeneinsatz.

Die gerade erst fertiggestellten beiden Do 26 C, die V5 und V6, wurden erst im April sowie im Juli 1940 einsatzklar

Die Do 26 V5 auf der Ablaufbahn. Als Bugstand wurde eine MG 204-Kanone mit dem Kaliber 2 cm verwendet.

und kamen deshalb für den Transporteinsatz im Hohen Norden zu spät.

Bis zum Ende des Frankreichfeldzugs, am 22.06.1940, diente die Do 26 V4 kurzzeitig der Suche nach gegnerischen Ubooten. Als die englische Schifffahrt zunehmend auf weiter nördlich gelegene Routen auswich, kamen außer der Fw 200 „Condor“ nur noch die beiden als Fernaufklärer verwendbaren Do 26 für den Einsatz in Frage.

Ende Juni 1940 folgte eine Aufklärungseinsatz im Bereich der Dänemarkstraße. Anschließend verlegte das Oberkommando der Luftwaffe (OKL) die Tr. O. - Staffel am 29.07.1940 von Travemünde nach Brest. Als Staffelführer hatte bis dahin Major d. Res. Freiherr von Buddenbrock die Geschicke der Staffel geleitet. Ab Juli 1940 übernahm Hauptmann Brockmann die kleine Einheit.

Anfang August 1940 trafen zwei Do 26 (P5+DH - V4 - und P5+EH - V5 -) in Brest ein. Die Flugboote wurden zunächst für Seeneinsätze ausgerüstet. Dabei kam es am 9.08.1940 infolge eines Luftangriffs zu Schäden an einem der Flugboote, der P5+EH. Die Maschine wurde provisorisch flugklar gemacht und anschließend, am 11.08.1940 zur Reparatur nach Travemünde geflogen. Die P5+DH wurde weiterhin als „Seenothbereitschaft“ eingesetzt und die „Sonderstaffel“ währenddessen taktisch der KFIGrP 606 unterstellt.

Mitte des Monats, am 16.08.1940, wurde mit der P5+DH ein erster Aufklärungsflug bis in den Seeraum westlich von Irland durchgeführt. Als zusätzliche Orientierungshilfe nutzten die Besatzungen neutrale Rundfunksender. Laut dem erhaltengebliebenen Kriegstagebuch besaß die „Sonderstaffel“ während dieser Zeit nur eine flugklare Do 26.

Erst am 21.08.1940 gelang es, eine dritte Do 26 C in einsatzklaren Zustand zu versetzen. Einen Tag später starteten die Maschinen in den Seeraum westlich und südwestlich von Irland, um nach alliierten Geleitzügen zu suchen. Während der folgenden Wochen wurden insgesamt 17 Aufklärungseinsätze durchgeführt.

Nach weiteren Fernflügen kam es bis Mitte November 1940 zusätzlich zu neun Einsätzen. Da in Brest kein Katapultschiff stationiert war und mit den voll aufgetankten Maschinen ein Nachtstart als riskant galt, blieb es bei einer maximalen Flugdauer von knapp elf Stunden. Die Höchstreichweite lag daher bei nur 2.100 km. Beim Einsatz eines Katapultschiffs wäre die Reichweite auf gut 3.600 km (einschließlich Reserve) angestiegen.

Im September 1940 mußte eine der Maschinen (P5+EH) von Brest nach Hommelwik bei Trondheim verlegt werden, um von dort aus die Dänemark-Straße aufzuklären. Die Maschine wurde am 9.09.1940 vom Katapultschiff „Friesenland“ zur Aufklärung des Seegebiets um Island sowie entlang der Dänemarkstraße eingesetzt. An jener Stelle sollte der schwere deutsche Kreuzer, die „Admiral Hipper“, in den Atlantik vorstoßen. Am 12.09.1940 schickte die Seekriegsleitung (SkI) die P5+DH ebenfalls nach Nordnorwegen. Bald darauf wurden beide Do 26 wieder nach Brest geflogen.

In Brest fehlte noch immer ein eigenes Schleuderschiff. Aber auch ständige Überholungs- und Wartungsarbeiten, die nur in Travemünde ausgeführt werden konnten, verhinderten zunehmend einen als erfolgreich zu bezeichnenden Einsatz über dem Atlantik.

Das für den Katapulteinsatz der Do 26 eingeplante Schleuderschiff, die „Ostmark“, wurde am 24.09.1940 auf dem Weg nach Nordfrankreich von einem englischen Uboot torpe-

diert und sank wenig später. Daraufhin wurde das Schleuderschiff „Friesenland“ am 11.10.1940 nach Brest in Marsch gesetzt. Einen Monat später, am 16.11.1940, stürzte die Do 26 C (V5, WerkNr. 795, P5+EH), während des ersten Schleuderstarts von der „Friesenland“ ab. Nachdem die Motoren ausgesetzt hatten, wurde die Maschine steuerlos. Die gesamte sechsköpfige Besatzung kam beim Aufschlag aufs Wasser ums Leben. Somit war der bisherige Einsatzauftrag, das Seegebiet nordwestlich von Irland, in dem starke gegnerische Kräfte vermutet wurden, vollständig aufzuklären, nicht mehr zu erfüllen.

Auch die Probleme, die beiden verbliebenen Maschinen flugklar zu erhalten, häuften sich. In einer Meldung der KFI Grp. 406 vom 21.11.1940 hieß es daher:

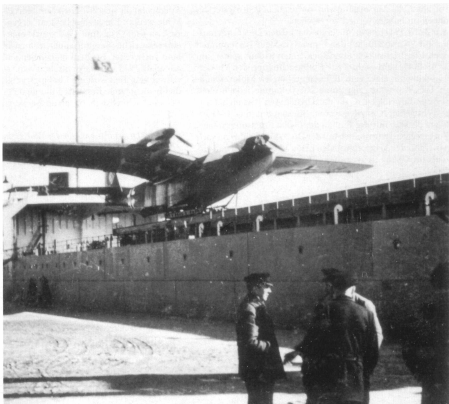
„Restliche Flugzeuge in Überholung. Restliche BV 138 A wegen Eindringtiefe unzureichend, ebenso die Fw 200.“

Allen Schwierigkeiten zum Trotz starteten die Besatzung der „Sonderstaffel Transocean“ zu ihren gefährlichen Aufklärungsflügen. So wurde am 22.06.1940 ein weites Seegebiet für den auslaufenden Hilfskreuzer „Pinguin“ (Schiff 33) - vor dessen Durchbruch durch die Dänemarkstraße - aufgeklärt.

Kurz darauf, am 24.10.1940, galt es, den Seeraum vor dem Hilfskreuzer „Widder“ (Schiff 21) zwischen 45° und 47° 30' Grad Nord und 14° Grad West abzusuchen, um die Ubootgefahr wenigstens zu verringern.

Bald darauf absolvierte eine der Do 26-Besatzungen einen 19-Stunden-Flug, der sie bis zum 67. nördlichen Breitengrad führte.

Die Do 26 V5 auf der am Kai von Travemünde ankernden „Friesenland“, einem Katapultschiff, das für die Lufthansa gebaut worden war.



Wegen der Gefährdung durch gegnerische Fliegerkräfte, die von Südwestengland aus operierten, mußte das Schleuder-schiff den Raum Brest verlassen. Die „Friesland“ verlegte in die Gironde-Mündung bei Bordeaux. Anschließend wurde die Tr. O. - Staffel am 31.01.1941 als selbständige Einheit aufgelöst und die wenigen Maschinen vorläufig in den Bestand der I. Gruppe des KG 40 übernommen.

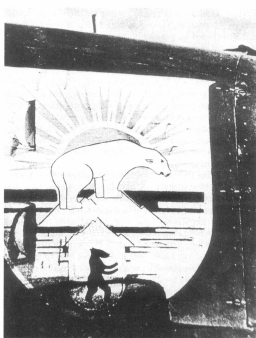
Die Do 26 V4 und V6 wurden dort ab dem 1.02.1941 in den Inventarlisten geführt. Die Dornier-Flugboote waren jedoch nur kurze Zeit auf einem großen Binnensee in der Nähe von Hourtin stationiert. Anschließend wurde die Maschinen wieder nach Deutschland zurückgefliegen, da sich ab Frühjahr 1941 keine weitere Verwendung in Westen abzeichnete.

Im Sommer 1941 war das Schleuderschiff „Friesland“ wieder in norwegischen Gewässer zurückgekehrt. Zuvor, Mitte März 1941, befanden die beiden Dornier-Fernaufklärer in Travemünde. Die Aufgaben der Do 26 C sollten mit der Fw 200 C „Condor“ des KG 40 und von der Ju 290 A der Fernaufklärungsgruppe FAG 5 besser bewältigt werden. Doch die Zahl dieser Langstreckenmaschinen blieb hinter dem tatsächlichen Bedarf der Seekriegsleitung und des Befehlshabers der Unterseeboote (BdU) weit zurück.

Da die Do 26 nur bedingt als Seefernaufklärer geeignet war, hatten sich die Dornier-Werke schon Anfang 1941 mit dem Umbau der noch verbliebenen Do 26 beschäftigt. Es bot sich an, die Maschinen zu bewaffneten Transportmaschinen für Sondereinsätze umzubauen.

Hierfür fand am 30.03.1941 eine Besichtigung der Attrappe in Friedrichshafen statt. Hierfür wurde die Triebwerksanlage überarbeitet, gleichzeitig eine Enteisungsanlage installiert und die seitlichen Abwehrstände und die 2 cm-Waffe demonstriert. Die neue Baureihenbezeichnung der V4 und der V6 lautete, wie erwähnt, Do 26 D. Als künftiges Einsatzfeld war vor allem die Versorgung von vorgeschobenen Wetterstationen im hohen Norden vorgesehen.

Am 29.04.1941 wurde die erste der beiden Do 26, vermutlich die V6, von Flugkapitän Conrad (E-Stelle Travemünde) nach Friedrichshafen überführt. Einen Monat später, am 20.05.1941, kam es dort zur Endbesichtigung der Mustermaschine mit einer zum Teil neu gestalteten Motorenanlage. Die Ausrüstung der Jumo 205 D konnte jedoch nicht vollständig erfolgen, da die dazu benötigten Teile nicht fristgerecht geliefert worden waren. Bis zum Sommer 1941 erfolgte deshalb nur der Einbau der neuen Enteisungsanlage. Entsprechend wurde auch mit der Do 26 V4 verfahren. Nach Abschluß der Arbeiten wurden beide Maschinen dem Luftzeugamt (LZA) Travemünde überstellt. Dort blieben die

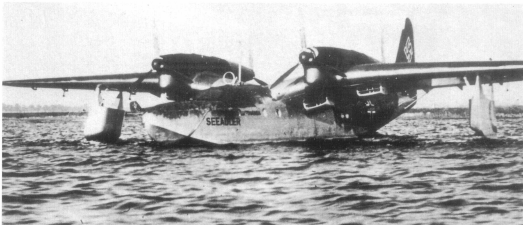


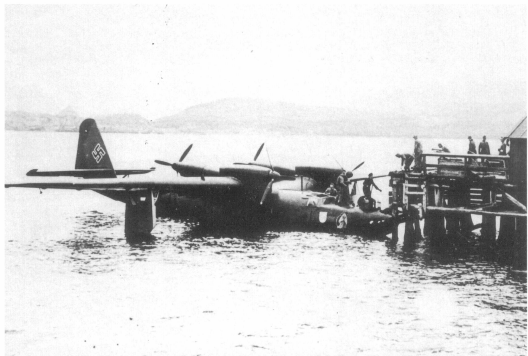
Das Wappen der in Norwegen eingesetzten Do 26-Flugboote läßt zweifelsfrei das Einsatzgebiet errahnen.

Flugboote, da sich zwischen Sommer 1941 und Juni 1943 keine weitere Einsatzmöglichkeit ergeben hatte.

Erst ab Ende Mai 1943 wurde eine Do 26, die V6, für ein risikoreiches Bergungsunternehmen im Ostteil von Grönland vorbereitet. Bei dem plötzlichen alliierten Luftangriff am 25.05.1943 war die deutsche Wetterstation „Holzauge“ schwer getroffen worden. Ein langfristiger Aufenthalt wurde für die dortige Besatzung unmöglich. Es galt daher das Personal schnellstens abzutransportieren.

Provisorisch getarnt ging die Do 26 VI, die zwischen dem 21.05.1938 und dem 28.05.1940 im Flugbetrieb war, in den Kriegseinsatz.

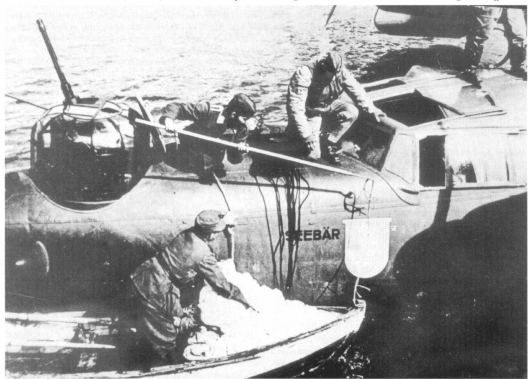




Anlandung von in Norwegen dringend benötigtem Nachschub.

Unten:

Der "Seebär", die Do 26 V4 (P5+DG) im Rombakken-Fjord in Norwegen. Gut erkennbar das MG 204 als Bugstandwaffe.





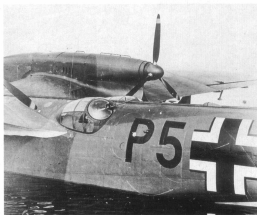
Nach der Bauabnahme wassert diese Do 26 C auf dem Bodensee. Im Hintergrund ist Friedrichshafen zu erkennen.

Um für diesen Langstreckenflug den notwendigen Treib- und Schmierstoff unterzubringen, wurde die gesamte nicht mehr notwendige Innenausstattung der Do 26 V6 von der E-Stelle See ausgebaut. Ein wenig Schutz der inzwischen völlig unbewaffneten Maschine sollte der den nördlichen Breiten gut angepaßter Tarnanstrich liefern. Für die Flugsicherheit sorgten zusätzlich ein Abdriftmesser, Sold-Sextant, Kneemeyer-Scheibe sowie ein besonders leistungsstarkes KW-Funkgerät mit Peilsender. Außerdem wurde eine vollständige Überlebensausrüstung für nördliche Breiten an Bord genommen.

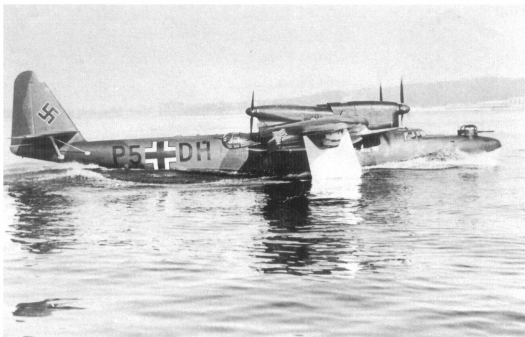
Anfang Juni 1943 flog die Do 26 V6 von Travemünde nach Tromsø. Danach wurde die Maschine auf das Katapult des Schleuderschiffs „Schwabenland“ gesetzt und bei dunkler Nacht, am 6.06.1943, katapultiert. Die P5+FH wurde von Hauptmann Wolfgang Blume (vormals DLH) nach Ostgrönland geflogen. Mit an Bord waren der Navigator Karl Kröplin, der Bordfunker Jorga sowie der Bordmechaniker. In Grönland warteten bereits 22 Mann sowie einige Polarhunde auf ihre baldige Abholung. Mit dem ersten Teil der „Wetterfrösche“ kehrte Hauptmann Blume am 7.06.1943 um 16.05 Uhr wieder nach Tromsø in Norwegen zurück. Der zweite Grönland-Flug erfolgte am 16.06.1943. Das Unternehmen wurde erfolgreich abgeschlossen, obwohl ein Großteil der Evakuierung im Blindflug zurückgelegt werden mußten.

Da anschließend keine neuen Aufträge vorhanden waren, wurde die Do 26 V6 für die nächsten Monate eingemottet. Sie befand sich danach, am 7.09.1943 und zwischen dem 18. und 20.10.1943, zur Schleppstart-Erprobung bei der E-Stelle

Travemünde. Hierbei traten leichte Schäden an der Maschine auf. Am 6.12.1943 war die Maschine in der Nähe von Ribnitz an der Ostsee in einem Reparaturwerk für Seeflugzeuge. Die vorangegangenen Versuche hatten zum Ziel gehabt, mittels einer Do 24 - als Anschlepphilfe - den Startweg der wesentlich schwereren Do 26 für Sondereinsätze zu verkürzen.

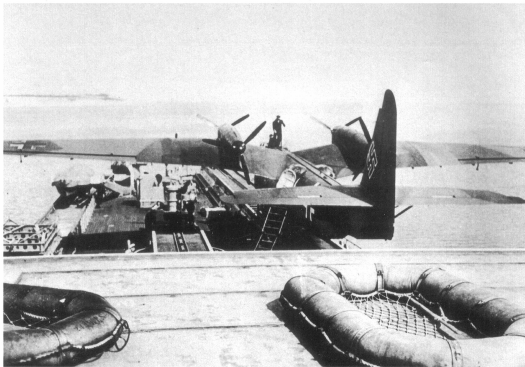


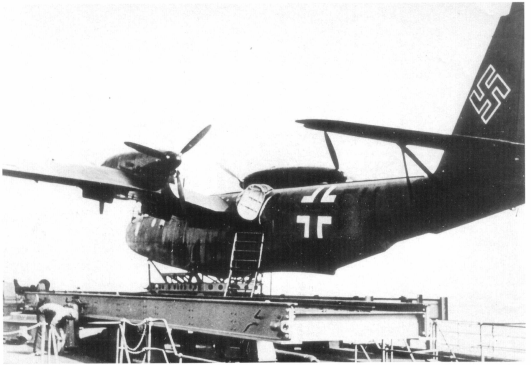
Ähnlichkeit mit den amerikanischen Catalina-Flugbooten wiesen die Do 26 auf. In einer Linsenlafette war beiderseits des Rumpfes ein MG 15 eingebaut.



Die Do 26 V4 (P5+DH) wassert auf dem Bodensee. Die einziehbaren Stützwimmer reduzierten den Luftwiderstand des Flugbootes erheblich.

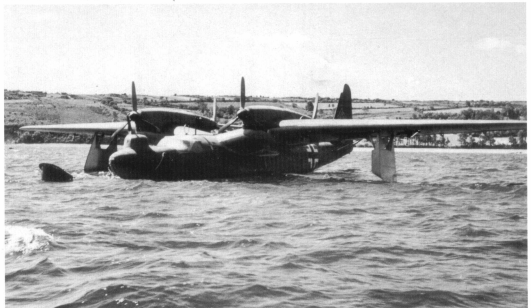
Unten: Auf der „Friesland“ bereitet die Crew einen weiteren Aufklärungseinsatz mit der Do 26 V5 vor.

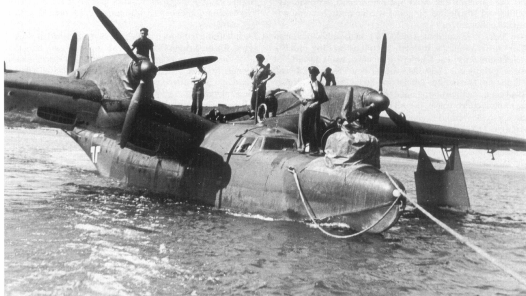




Infolge von Ersatzteilmangel war die Zahl der Aufklärungsflüge mit den beiden verbliebenen Do 26-Flugbooten relativ gering. Die Aufnahme entstand im August 1940 auf der "Friesland".

Unten: Die an einer Boje festgemachte P5+FH auf einem Binnensee in Westfrankreich. Die Kabine sowie die Waffenstände wurden zum Schutz gegen Seewasser mit Planen abgedeckt.





Eine weitere Aufnahme der Do 26- V6 (P4+FH). Da sich des oftmals keine Einsätze durchführen ließen, führten die Besatzungen Borddienst durch.

Unten: Mittels eines Flugbetriebsbootes wird diese Do 26 C die Trave hinaufgeschleppt und für die Übernahme auf das Katapultschiff bereitgestellt.



Die zweite verbliebene Maschine, die Do 26 V4, befand sich im Juni 1943 im Dornier-Werk in Friedrichshafen. Die Maschine führte dort bis Ende Juni 1943 drei Leistungsmeßflüge von insgesamt drei Stunden sieben Minuten Länge über dem Bodensee und Süddeutschland aus. Sicherlich waren Arbeiten an den Jumo 205 D-Triebwerken der Grund für die Überführung nach Süddeutschland gewesen. Anschließend wurde das Flugboot wieder nach Travemünde zurückgefliegen.

Am 26.07.1943 stand die Do 26 V4 erneut „überführungs-klar“ in Travemünde. Es folgte nochmals ein Flug zum Bodensee, um dort neue Kühler einzubauen. Kurz darauf trat die Maschine am 27.10.1943 wieder den Weg nach Travemünde an. Die bei der dortigen E-Stelle (See) ab Oktober 1943 geplante Erprobung mit der verbesserten Kühleranlage mußte jedoch wegen der mehrfach unklaren Anlage zurückgestellt werden.

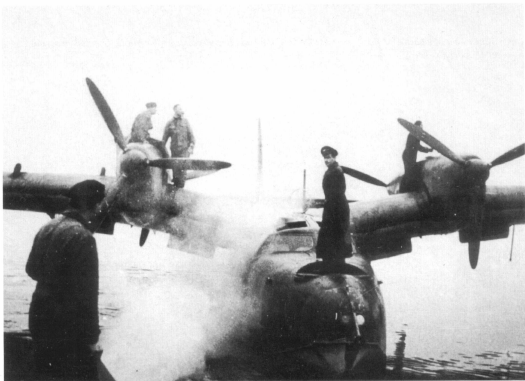
Ab dem 1. November sollte dann, nach der Behebung der aufgetretenen Mängel, unter anderem einem erneut leeren Kühler, mit den eigentlichen Versuchen begonnen werden. Im Wochenbericht der E-Stelle ist für den Zeitraum vom 7. bis 13.11.1943 zu entnehmen, daß die Schäden an den Kühlern noch immer nicht beseitigt werden konnten und die bislang verwendete Navigationsanlage für einen künftigen Sondereinsatz als unzureichend eingestuft wurde.

Zwischen dem 19. und dem 27.11.1943 befand sich die Do 26 V4 für einige Tage in Schellingwoude. Anschließend wurden die Arbeiten für etwa einen Monat unterbrochen. Am 25.01.1944 hatte Dipl.-Ing. Geike von der E-Stelle Travemünde die PK+FF (V4), von dort aus wieder nach Friedrichshafen geflogen, um die Triebwerksanlage im Werk reparieren zu lassen. In der Auftragsübersicht der E-Stelle vom 28.03.1944 wird die Do 26 V4 erneut unter der Auftragsnummer 65/2 als „Erprobungsträger mit Jumo 205

D“ genannt. Dies gilt auch für den folgenden Monat; doch die Do 26 V4 blieb auch weiterhin unklar. Im Mai 1944 wurde daher seitens des KdE angeordnet, die Do 26 V4 „auszulagern“, da keine „kriegswichtige Verwendung“ für die Do 26 mehr vorgesehen war und die Abteilung GL/C-E2/II des RLM die Streichung des Erprobungsvorhabens Jumo 205 D befohlen hatte. Dies galt auch für die Do 26 V6, die offensichtlich bis Frühsommer 1944 ebenfalls stillgelegt wurde.

Nachdem die laufenden Arbeiten storniert worden waren, gab es für die beiden Dornier-Großflugboote endgültig keine weitere Verwendung mehr. Am 13.05.1944 wurden dann sowohl die Do 26 V4 als auch die V6 von der E-Stelle Travemünde an die Luftzeug-Gruppe (See) in Holtenau bei Kiel zur Einlagerung angemeldet. Möglicherweise wurden die Zellen verschrottet, nachdem alles Brauchbare, insbesondere die Flugmotoren, abgebaut worden waren.

Während der Erprobung der neuen Enteisansanlage flog die Do 26 V4 zeitweise ohne Abwehrbewaffnung.



Do 214

Für das RLM und die Deutsche Lufthansa gleichermaßen entstand ab 1938 ein achtmotoriges Großflugboot, die Do 214, die aus dem Dornier-Projekt P 93 entstand.

Die Do P 93 besaß eine Abflugmasse von etwa 100.000 kg und sollte 36 Passiere über eine Distanz von mindestens 6.000 km befördern können. Bei kürzeren Distanzen wäre die Mitnahme von bis zu 100 Fluggästen möglich gewesen. Im Juni 1939 erhielten die Dornier-Werke einen Vorbescheid für den Bau einer Mustermaschine, die nunmehr als Do 214 bezeichnet wurde.

Nach umfangreichen Windkanalversuchen entstand zunächst ein flugfähiges, jedoch nicht mit Eigenantrieb versehenes 1:5-Modell beim Hirth-Werk in Göppingen. Die Maschine erhielt die Bezeichnung Gö 8.

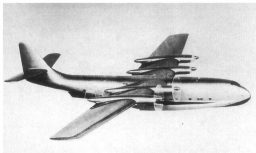
Nach den ersten Testflügen, die von Hanna Reitsch durchgeführt wurden, kam der Versuchsträger zur Versuchsanstalt nach Göttingen, wo sich diverse aerodynamische Versuche anschlossen.

Ab Mitte 1939 begann bei Dornier die Konstruktion der Do 214. Ab Herbst 1939 wurde mit der Erstellung einer Attrappe begonnen. Wegen des Krieges wurde auf eine militärische Zielsetzung mehr denn je Wert gelegt. Die Verwendung der Do 214 wurde daher - als Do P 192 - für weitere Einsatzbereiche untersucht:

- Sanitätsflugzeug für bis zu 200 Personen
- Transportflugboot für bis zu 320 Personen
- Transportflugboot für gemischte Lasten
- Treibstoff-Transportflugboot
- Minenleger-Flugboot
- Uboot-Versorgungsflugboot

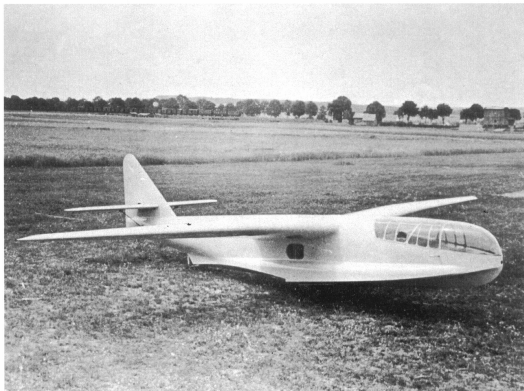
Im Jahre 1943 wurden die Arbeiten an der Do 214 eingestellt und bereits fertiggestellte Baugruppen, insbesondere ein Teil der Spanten, verschrottet.

Das Modell der Göppingen Gö 9.



Unten:

Das flugfähige Modell der Gö 9 wies eine Spannweite von 12,0 m und eine Länge von 10,3 m auf.

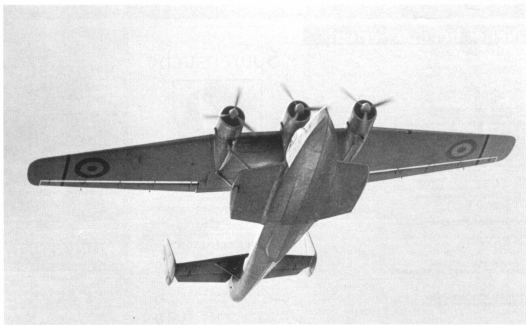




Verladung des Gö 9-Modells auf einen Anhänger.



In Spanien wurden einige Do 24 - Seenotflugboote im Bereich der Balearen noch Jahrzehnte nach dem Zweiten Weltkrieg eingesetzt. Davon traf (unten) am 27.11.1991 die letzte Do 24 (HD5-4), WerkNummer 3387 wieder bei Dornier in Friedrichshafen ein. Was blieb, ist ein Museumsstück.



BÜCHER - CD/LP - VIDEO

Die deutschen Flugboote: BV 238, Do 18, Do 24, BV 138, He 59, Do X u.a. Video, ca. 30 Min., deutscher Ton 59,- (in englischer Originalfassung nur 39,-).
Messerschmitt & Dornier: Video mit allen wichtigen Me & Do-Typen (68,-). 29,-.
The History of Seaplanes: Geschichte der Wasserflugzeuge. Video sw-col. 45,-.
History of U.S. Naval Aviation: Gesch. d. US-Mar.-Luftw. bis 45. ca. 75 Min. 49,-.
Wings of Gold: US Navy Aviation. WK2 b. Vietn. Farvideo.
Die Geschichte der Wasserflugzeuge (Nicolaus): Aufwendig gestalteter Bildband mit ca. 320 Abb., 2 T. farb. u. 1 T. farb., die letzten Zeugen einer vergangenen Zeit. 78,-.
Wasserflugzeuge - Flugboote, Amphibien, Schwimmflugzeuge (H.-J. Becker): Entwicklungsgeschichte der deutschen Flugboote, Schwimmflugzeuge, Amphibien, Bodeneffektgeräte u. Bordf. 284 S., 402 Fotos, 8 Farbt., Tabu Anh. 88,-.
Die Schiffe, Fahrzeuge und Flugzeuge der deutschen Marine von 1906 bis heute: Komp.Breiter. Umfassender Überblick. 360 S., 742 sw-f. Farbt., Tabu u. a. 148,-.
Der Einsatz der deutschen Luftwaffe über dem Atlantik und der Nordsee 1939-1945 (Neitzel): 288 Seiten, 32 Bildtafeln, 102 Fotos, zahlr. Grafiken u.a.m. 78,-.
DOHNERT: Die Chronik des ältesten deutschen Flugzeugwerks (39,-) nur 19,90.
Großflugzeug Dornier Do X (Fleischer): Bildband 241 S., 360 Abb., 39,90.
Rettung zwischen den Fronten (K. Born): Der Seemotordienst d. dt. Luftw. 1939-45. Den dt. Seemotorkriegern verdanken 5000 Alliierte u. 146000 Dtl. ihre Rettung. Der Autor selbst ehem. Seemotorkriegsberichterstatter von seinem dram. Einsatz. 198,-.
Focke Wulf Ta 152 (D. Hermann): Der Weg zum Höhenjäger ca. 128 S., ca. 49,80.
Messerschmitt Me 109 (Radinger): Teil 1: A bis E 39,80, Teil 2: F bis K 49,80.
Die großen Luftschlachten des 20. Jahrhunderts (Apostolo): Gutes Bildmat. 25,-.
ALF CRASH Video: Spektakuläre Aufnahmen aus Einsatz und Erprobung. Abstruse Brüche, Bauchhandlungen etc. Einmaliges Filmmat. (engl.) 59,-.
Und über uns der Himmel (Gomann): Fliegergeschichten vom JG 26. 29,80.
H 129 Panzerjäger (Pegg): Ultimative Typendokumentation. (engl.) 119,-.
Flieger File - German Air Model Catalog: Deutsche Luftwaffe 1933 / 1945. Ausstatt. und Zubeh. Helmfächer Einkaufskriterien mit vielen Farbt. 49,- 39,-.
HOLLER SOUNDS - CD: Featuring the unique Sounds of Radial Engine Aircraft. Volter Stimmlorensound in HiFi-Stereo auf CD! Beste Klangqualität. 35,-.
Checklight Guster - The Messerschmitt BF 109 G-2 HiFi-Stereo CD. 35,-.
PLOT'S EYE Video: Neuartige Aufnahmetechnik (Bildkamera) vermittelt unvergleichliche Perspektiven aus dem Blickwinkel des Piloten; Handgriffe können mitverfolgt werden! BF 109G, Spitfire, Lancaster, Tornado. (in engl.) je 59,-.
Die LACK 6 Video: Einsatz- und Restaurationsgeschichte BF 109G. (in engl.) 49,-.
The Luftwaffe (Bender): Unt. Kopfbuch, Flieheime Abz., Armeel. u. a. 95,-.
Frontal durch die Bomberparks: Fritz Engau, ehem. Jagdflieger, schildert aus eigener Hand seine dramatischen Frontalflüge gegen US-Bomber. 275 S., 62,-.
Die deutsche Luftwaffe (GDKP): Einsatzberichte, Fliegerlieder u. -marchen. ORW-Berichte, Orig. von Hartmann, Rudel, Heigelt. 219 CD je 35,- / LP je 28,-.
Taktische Militärflugzeuge in Deutschland 1925 bis heute (Dressel/Greth): Technik u. Entwicklung. Gängige Muster u. weniger bekannte Typen (49,80) 22,-.
Wartung Tech. Me 262, B-3, P-51, je 32,-. Aero Detail BF 109G, Ar 234, je 52,-.
Luftwaffe Wartungs Photo Album Vol. 5: gute, überwiegend seltene Fotos. 49,-.
Die Deutsche Luftwaffe - 80ll. Videoreihe mit 2 T. raren Aufnahmen, Farbfilm 1, Vorsandbilder, gral. Antiquar. Isane 1, Prospektmaterial 5, Kunstbrückbrückat. 5, Porto VR 5, -NN 10,-. KOLLIMANN. Linderweg 6 D-82449 Ulfing T. 08848232

Alfred Price

Das letzte Jahr der deutschen Luftwaffe



Mai 1944 - Mai 1945

PODZUN-PALLAS

Das letzte Jahr der deutschen Luftwaffe

Mai 1944 - Mai 1945 / Alfred Price

War das noch Görings ruhmreiche Luftwaffe, vor der ganz Europa einst zitterte?

Dieses überragende Buch liefert offen, wie es in Wirklichkeit um die Kampfkraft der Luftwaffe im letzten Kriegsjahr bestellt war: Veraltete Maschinen gegen die Bomberstreife der Alliierten, akuter Treibstoffmangel, Neukonstruktionen zu wenig, zu spät. Dieses Buch gehört in Ihre Bibliothek! 180 S., A 5, 100 Abb., mit Statistiken, Tabellen und Leistungsvergleichen. EV: Mai 1998

48,- DM

Frühling/Sommer 1998

Neuerscheinungen bei PODZUN-PALLAS: jetzt bestellen!

Neues bei den Serien!

WAFFEN-ARSENAL-SPECIALS

SPECIAL 21 Kampfpanzer "Tiger" i. d. Truppe
48 S. - A 4 - ca. 100 Abb. (W. Fleischer) 24,80 DM 11. 3. 98

SPECIAL 22 Panzerbergung i. L. Weltkrieg
48 S. - A 4 - ca. 100 Abb. (M. Jaugitz) 24,80 DM 8. 7. 98

WAFFEN-ARSENAL-Sonderbände

S-49 Die Flakartillerie bis 1945 u. ihre
sowjetischen Kinder (W. Kopenhagen)
48 S. - A 4 - ca. 100 Abb. 19,80 DM 11. 2. 98

S-50 Die dt. 15-cm-Kanonen bis 1945
48 S. - A 4 - ca. 100 Abb. (W. Fleischer) 19,80 DM 22. 4. 98

WAFFEN-ARSENAL-Normalbände

WAN 170 5-cm-Pak 48 S. - A 4 - ca. 100 Abb.
(W. Fleischer) 14,80 DM 21. 1. 98

WAN 171 Dtl. Flugboote i. L. Weltkrieg
48 S. - A 4 - ca. 100 Abb. (M. Griech) 14,80 DM 25. 3. 98

WAN 172 Landwerke u. Ketten deutscher
Panzer '35-45 (F. Koch) 14,80 DM 17. 6. 98

MARINE-ARSENAL-SPECIALS

SPECIAL 8 Tauchung um das K.u.K.-Schlachtschiff
SZENT ISTVAN
48 S. - A 4 - ca. 100 Abb. (Dr. Freivogel) 24,80 DM 20. 5. 98

MARINE-ARSENAL-Sonderbände

Sonderband 16 Das "Geschick" der Kriegsmarine
(Band I - "Masten") (S. Breyer)
48 S. - A 4 - ca. 100 Abb. 24,80 DM 8. 4. 98

MARINE-ARSENAL-Normalbände

Band 40 Kriegsmarine in der Adria 41-45
48 S. - A 4 - ca. 100 Abb. (Dr. Freivogel) 19,80 DM 25. 2. 98

Volkmar Stimpel

Spurensuche

Band 2



Das Sichern, Konservieren und Restaurieren von militärhistorischen Bodenfunden

PODZUN-PALLAS

SPURENSUCHE

Volkmar Stimpel

DAS SICHERN, KONSERVIEREN UND RESTAURIEREN VON MILITÄRHISTORISCHEN BODENFUNDEN

In dem vorliegenden 2. Band der Taschenbuch-Reihe "Spurensuche" werden die Varianten und Möglichkeiten der Erhaltung und der Aufarbeitung von militärhistorischen Bodenfunden bis hin zum wissenschaftlichen musealen Exponat dargestellt. Mit je dem Band wird Geschichte belebt! 120 S. - A 80 Abb. (Taschenbuch) 24,80 DM

EV: 24.06.98

Wolfgang Fleischer

Spurensuche

Band 1



Das Aufspüren, Bergen und Bewahren von militärhistorischen Bodenfunden

PODZUN-PALLAS

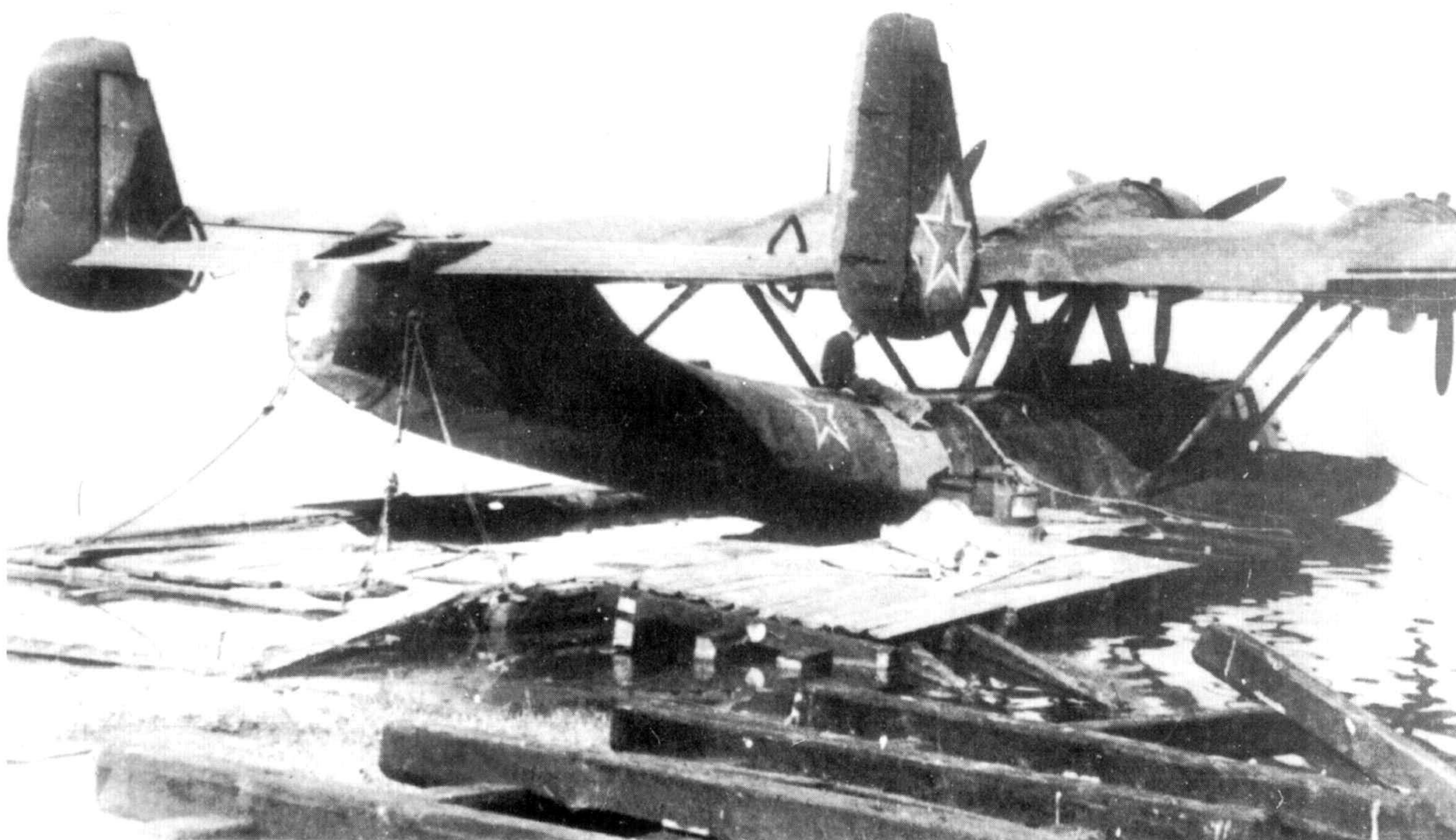
SPURENSUCHE

Das Aufspüren, Bergen und Bewahren von militärhistorischen Bodenfunden Wolfgang Fleischer

In diesen Taschenbuch wird über den Umgang mit Bodenfunden berichtet, wobei die deutsche Militärgeschichte des 20. Jahrhunderts im Mittelpunkt steht. Am Hand konkreter Beispiele wird dem interessierten Leser die Möglichkeit geboten, den Weg vom Bodenfund zum Museumsauspost nachzuvollziehen. 128 S. - A 120 Abb. - Taschenbuch 24,80 DM



In Schweden landete im Mai 1945 eine Do 24 T-1 der Seenotstaffel 50 (5W+BU).



In Ostpreußen wurden einige Do 24 T-1 von der Roten Armee erbeutet.

Waffen-Arsenal Band 171

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



Der 10t - Dornier Wal nahm am 3.5.1933 seine Flugerprobung auf. Mit ihm wurden 200 planmäßige Überquerungen des Südatlantiks vorgenommen.

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61 200 Wölfersheim-Berstadt