



*Eine frisch fertiggestellte Albatros L 58 für den Deutschen Aero-Lloyd, noch ohne Zulassung, Aufnahmedatum etwa Mai 1923. Das an Backbord aus der Motorverkleidung ragende Abgassammelrohr beweist, daß kein deutscher Reihenmotor eingebaut war, sondern ein britisches Triebwerk, denn die deutschen Motoren hatten ihre Auspuffstutzen grundsätzlich auf der Steuerbordseite. Es kann sich deshalb nur um einen 12-Zylinder Rolls-Royce „Falcon III“ gehandelt haben, andere Muster kamen 1923 nicht in Frage. Und daraus läßt sich ableiten, daß die Aufnahme die spätere D-244 oder D-245 zeigt.*

## Verkehrsflugzeug Albatros L 58

Von Günter Frost (ADL)

Erstveröffentlichung 11.2019 im ADL-Internetportal,  
Ergänzungen 08.2022 und 01.2023

Wer in der gängigen Luftfahrtliteratur oder in Fachzeitschriften der Nachkriegszeit oder auch im Internet Informationen über deutsche Verkehrsflugzeuge der 1920er und 1930er Jahre sucht, dürfte wohl bei Herstellernamen wie Junkers, Dornier, Heinkel oder Focke-Wulf relativ gut und umfangreich fündig werden. Wenn es allerdings um weniger gängige Typen und Herstellerfirmen geht, wird der Sucher schnell feststellen, daß die Ausbeute ziemlich mager ausfällt.

Die Albatros-Flugzeugwerke sind ein solcher Fall. Die Firma gehörte bis zum Ende des ersten Weltkriegs zu den großen Herstellern in Deutschland, konnte aber in den 1920er Jahren nicht an die früheren Erfolge anknüpfen. 1931 wurde sie von den Focke-Wulf-Flugzeugwerken übernommen.

1922/23 versuchte die Firma Albatros, mit ihrem neuentwickelten Verkehrsflugzeug L 58 am zivilen Markt Fuß zu fassen. Aber das neue Muster kam reichlich spät – vermutlich zu spät und auch nicht fortschrittlich genug, um damit nachhaltigen Erfolg zu erzielen: Junkers hatte bereits im Juni 1919 seinen wegweisenden Metalltieflieger F 13 herausgebracht, die fortschrittliche Fokker V 45 (Prototyp des Verkehrsflugzeuges F II) hatte im Oktober 1919 ihren Erstflug durchgeführt, der Sablatnig-Flugzeugbau war im März 1920 mit seinem Muster P III gefolgt und schließlich war im Februar 1921 noch Dornier mit dem ersten Prototyp der Dornier „Kometa“ auf der Bildfläche erschienen, einem Metallflugzeug wie die F 13.

Vor diesem Hintergrund erscheint es wenig verwunderlich, daß die Albatros-Flugzeugwerke von dem Muster L 58 insgesamt nur 6 Maschinen herstellten und daß sich selbst diese bescheidene Stückzahl nicht einmal komplett verkaufen ließ.

## Erster Versuch: Albatros L 56

Es gibt verlässliche Informationen, daß die Firma Albatros bereits 1919 beabsichtigt hatte, unter der Typenbezeichnung L 56 ein Verkehrsflugzeug herauszubringen. Es handelte sich um einen simplen Umbau des Militär-Doppeldeckers Albatros C V, mit einem offenen Passagierabteil für vier Fluggäste, davor saß der Pilot in einem separaten Führerraum. Als Antrieb war ein Benz Bz IV-Motor vorgesehen.

Nachdem die speziell für den Luftverkehr entwickelten Typen Junkers F 13 und Fokker F II im Laufe des Jahres 1919 erschienen waren, zu denen sich im März 1920 noch die Sablatnig P III gesellte, verzichtete Albatros in weiser Voraussicht auf eine Realisierung des Projekts: Ein umgebauter Kriegsdoppeldecker mit offenem Passagierraum hätte gegen solche Konkurrenz keine Chancen gehabt.

In der damaligen Literatur und den Fachzeitschriften aus den Jahren 1919 bis 1921 gibt es keine Veröffentlichungen über die Albatros L 56. Hinweise auf dieses Projekt tauchen erst in Publikationen aus der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg auf, etwa in der Zeitschrift „Flieger“ Heft 10/1978 in einer Artikelreihe über die Albatros-Flugzeugwerke nach dem 1. Weltkrieg. Leider fehlen dort aber jegliche Zeit- und Quellenangaben.

Deshalb soll nachstehend eine – leider nur in dürftiger Kopie erhaltene – Baubeschreibung der Albatros L 56 aus einem Original-Albatros-Typenprospekt des Jahres 1919/20 gezeigt werden, um die Herkunft der Information zu dokumentieren.

ALBATROS-GESELLSCHAFT FÜR FLUGZEUGUNTERNEHMUNGEN M. B. H.

<p><b>Baubeschreibung:</b> <b>Flugzeugart:</b> Doppeldecker, Fünfsitzer <b>Motoreinbau:</b> 1 Motor 200 PS Benz <b>Betriebsstoff für 5stündigen Flug:</b> 1 Hauptbenzin-Behälter, 326 Ltr. 1 Fallbenzin-Behälter, 36 Ltr. 1 Ölbehälter, 15,5 Ltr. <b>Kühlung:</b> Stirnkühler <b>Steuerung:</b> Einfache Handradsteuerung <b>Flügel:</b> Oben und unten geteilt, 2 Stahlrohr-Stieipaare <b>Rumpf:</b> rechteckig, fünf Sitze, Führer vorn links <b>Steuerflächen:</b> Stahlrohr <b>Flossen:</b> Holzprofil, feste Kielflosse <b>Fahrgestell:</b> Stahlrohr, Spurweite 2163 mm Spiraldraht-Abfederung Reifen 810 × 125 mm <b>Abmessungen über Alles:</b> 3290 × 15680 × 9255 mm <b>Nutzlast:</b> 760 kg</p>	<p><b>Flugleistungen:</b> <b>Geschwindigkeit:</b> 140 km/std. <b>Anlauf:</b> 125 m <b>Auslauf:</b> 125 m <b>Steigzeiten:</b> 1000 m in 6 Min. 3000 m in 30 Min.</p> <p><b>Besondere Merkmale:</b></p> <p>Der Albatros L 56 ist wegen seiner hohen Nutzlast und grossen Geschwindigkeit ein ideales</p> <p><b>Personen-Flugzeug</b></p> <p>von äusserst sicherer Bauart und vorzüglichen Flugeigenschaften. Die Maschine kann auch gut zum Luft-Transport schwerer Lasten verwendet werden. Kurzer Start und sicheres Landen!</p>
--	--

ALBATROS-GESELLSCHAFT FÜR FLUGZEUGUNTERNEHMUNGEN M. B. H.



Albatros - Verkehrs - Fünfsitzer L 56  
mit 200 PS Benz-Motor

## Die Albatros L 57, direkter Vorgänger der L 58

Nach Absetzung des Projekts L 56 ging das Konstruktionsbüro unter Leitung von Dipl.Ing. Rudolf Schubert daran, unter der Typennummer L 57 ein gänzlich neues Flugzeug zu konzipieren, welches mit den bisherigen Albatros-Militärmaschinen nicht mehr viel gemein haben sollte. Das nunmehrige Konzept sah einen Schulterdecker mit freitragendem Flügel ohne jegliche Verstrebungen vor. Die eingeplanten 6 Passagiere sollten bequem in einer geschlossenen Kabine untergebracht werden. Es ist zu vermuten, daß bei dieser Auslegung die schon erwähnte Fokker F II als Ideengeber Pate gestanden hat, denn das Fokker-Verkehrsflugzeug war ja schon im Oktober 1919 erschienen, während die Entwicklung des neuen Albatros-Musters erst im folgenden Jahr begann.

Die früheste nachweisbare Information über die L 57 entstammt einem Artikel in der Fachzeitschrift „Illustrierte Flug-Welt“, erschienen am 24. November 1920. Eine ganzseitige Dreiseitenansicht des Projekts und ein Modellfoto komplettierten ihn. Da dieser Artikel eine der wenigen authentischen Informationsquellen darstellt, der bis ins Detail geht, ist er komplett (mit geringfügigen Kürzungen) im Anhang wiedergegeben.

Im Dezember 1920 wurde der gleiche Text auch in den „Nachrichten für Luftfahrer“ veröffentlicht. „Der Luftweg“ folgte erst ein ganzes Jahr später (Heft 51-52/1921) – sein Bericht enthielt aber keine Neuigkeiten, denn es handelte sich um den gleichen Text wie in der Illustrierten Flug-Welt und den Nachrichten für Luftfahrer. Daraus könnte man fast schließen, daß die Firma Albatros in der Zwischenzeit keine weiteren Aktivitäten in Sachen Verkehrsflugzeug betrieben hätte und es deshalb nichts Neues zu berichten gab. Dieser Schein trägt aber, denn tatsächlich hatte die Firma längst mit dem Bau mehrerer L 57 begonnen (siehe weiter unten auf dieser Seite).

Aus all dem drängt sich die Frage auf, warum Albatros sich so lange Zeit ließ, um die L 57 zu entwickeln und der Öffentlichkeit zu präsentieren. Zwar herrschte von Januar bis Juli 1920 ein von den Alliierten verhängtes Flugzeugbauverbot in Deutschland, aber diese Zeit hätte sich doch in jedem Fall nutzen lassen, um das Projekt auf dem Papier soweit voranzubringen, daß gleich nach Ende des Bauverbots Mitte Juli 1920 ein Prototyp hätte in Angriff genommen werden können.

Eine solche Maschine wäre im Herbst 1920 flugbereit gewesen, also immer noch deutlich früher als die Dornier „Komet“. Und sie hätte bis zur Jahresmitte 1921 in Deutschland erprobt werden und Vorführungsflüge machen können. Denn erst am 9. Juli 1921 trat die Verordnung über die Beschlagnahme von Luftfahrtgerät, das nach dem 10.1.1920 in Deutschland neu hergestellt worden war, in Kraft. Diese von den Alliierten erzwungene Vorschrift machte es praktisch unmöglich, noch neue Flugzeuge zu bauen oder vorhandene Flugzeuge, welche zwischen Januar 1920 und Juli 1921 hergestellt worden waren, zu betreiben. (Anmerkung: Nähere Einzelheiten über die Auswirkungen des Versailler Friedensvertrags auf die deutsche Luftfahrt und zum alliierten Flugzeugbauverbot finden sich im ADL-Internetforum in der Berichtsreihe „Zulassung und Kennzeichnung der deutschen Zivillflugzeuge 1914-1934“, darin insbesondere in Teil „4.1 Zivilluftfahrt unter dem Versailler Vertrag“).

Eine weitere verlässliche Informationsquelle mit interessanten Details über den Bau der L 57 bieten die Akten des damaligen „U.S. Office of the Military Observer“ in Berlin (die USA hatten den Versailler Vertrag nicht ratifiziert und waren deshalb in den alliierten Gremien, wie den Kontroll- und Überwachungskommissionen IMKK, ILÜK usw., nicht vertreten; sie unterhielten aber ein eigenes Kontaktbüro in Deutschland). Aus dieser Dienststelle stammt der nachfolgende Bericht No. D-1621 mit Datum 11. April 1921:

*„Subject: The Albatros Commercial Monoplane (L-57-B).*

- 1. Enclosed herewith is an advertising circular of the Albatros Company which briefly describes a new commercial “all wood” type of monoplane (L-57-B) now being built by the Albatros Company at Friedrichshagen near Berlin.*
- 2. Five of this type are now under construction and the first of the series is expected to be completed in the latter part of May, 1921.*
- 3. When completed they are to be disposed of as follows:*
  - (a) Two to be used by The Deutsche Luftreederei in inter-German commercial air traffic.*
  - (b) Two to be used by The Albatros Company in commercial air traffic between Berlin and East Prussia.*
  - (c) One will be shipped to Mexico, for commercial air traffic in Mexico.*
- 4. Additional details regarding the design and construction of this type will be forwarded as obtained. ,*

*EDWARD DAVIS,*

*Lt. Colonel, Cav., U.S.Army, Military Observer.“*

Das US-Dokument belegt ganz klar, daß sich Mitte April 1921 bereits eine Serie von 5 Maschinen des Typs L 57 im Bau befand und daß die erste davon in der zweiten Maihälfte 1921 fertiggestellt werden sollte. Zwei Flugzeuge waren für die DLR bestimmt, zwei weitere wollte Albatros im Rahmen eines eigenen Luftverkehrs zwischen Berlin und Ostpreußen einsetzen und das fünfte Exemplar sollte nach Mexiko gehen, um im dortigen Luftverkehr Verwendung zu finden.

Als Enclosure (Anlage) ist dem Bericht des US-Military Observer ein Prospekt der Firma Albatros für das Verkehrsflugzeug L 57 B in deutscher Sprache beigelegt. Dieses Prospekt findet sich untenstehend als Faksimile. Zwischen dem Grundmuster L 57, wie es im November 1920 in der „Illustrierten Flug-Welt“ präsentiert wurde, und der Version L 57 B, gemäß dem Al-

batros-Prospekt aus April 1921, gab es – soweit erkennbar – keine größeren Unterschiede. Die Abmessungen waren identisch, die Gewichtsangaben wichen nur im einstelligen Kilogramm-Bereich voneinander ab und auch das äußere Erscheinungsbild zeigte keine auffallenden Veränderungen.

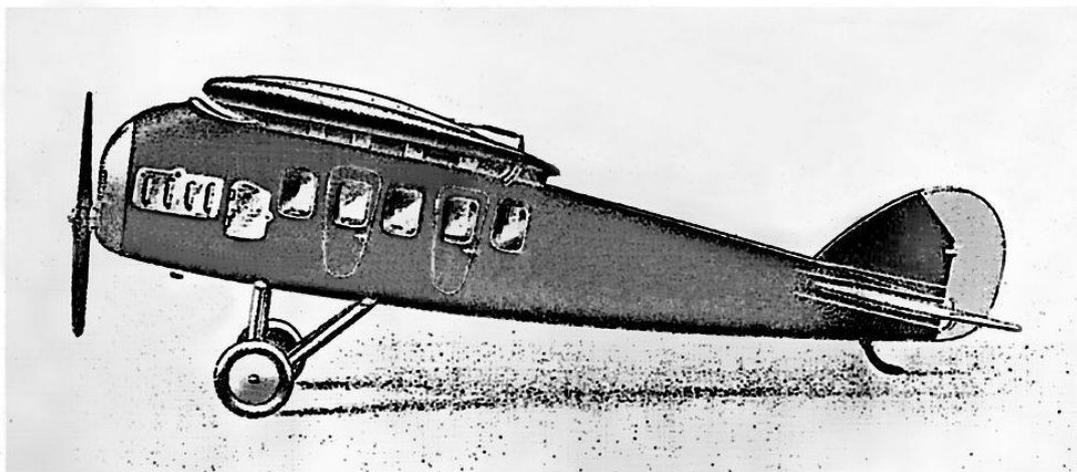
## ALBATROS-GESELLSCHAFT FÜR FLUGZEUGUNTERNEHMUNGEN

ZWEIGWERK OST  
SCHNEIDEMÜHL

M. B. H.  
\* BERLIN-JOHNANNISTHAL \*  
FLUGPLATZ, EINGANG 5

WASSERFLUGZEUG-BAU  
FRIEDRICHSHAGEN

Bank: Commerz- u. Disconto-Bank, Dep.-Kasse A. B. Berlin W 8 • Telegramme: Albatros Johannisthal • Fernruf Oberschönewalde 770-777 • Postscheckkonto Berlin 31902



Albatros-Verkehrs-Flugzeug L 57 B  
mit 200 PS Benz-Motor (Bz IV od. Bz IVa)

### Baubeschreibung:

**Flugzeugart:** Eindecker, Mehrsitzer  
**Motoreinbau:** 1 Motor 200 PS Benz.  
**Betriebsstoff f. 3 stünd. Flug:**  
1 Hauptbenzinbehälter von 220 Ltr.  
1 Ölbehälter von 20 Ltr.  
**Kühlung:** Stirnkühler  
**Steuerung:** Knüppelsteuerung  
**Flügel:** Durchgehender Flügel  
Spannbreite 16 m  
**Rumpf:** rechteckig  
**Steuerflächen:** Duralrohr  
**Flossen:** Holz, feste Kielfläche  
**Fahrgestell:** 1 Normal-Fahrgestell aus  
profiliertem Stahlrohr  
Spurweite: 2000 mm  
Gummiabfed.: Reifen 810×125 mm  
**Abmessungen über Alles:**  
3550×10410×16000 mm  
**Nutzlast:** 874 kg

### Flugleistungen:

**Geschwindigkeit**  
in 300 m Höhe: 160 km/Std.  
**Anlauf:** 100 m  
**Auslauf:** 100 m  
**Steigzeiten:** 1000 m in 7 Min.  
2000 m in 16 „  
3000 m in 32 „

### Besondere Merkmale:

Der Albatros L 57 B eignet sich wegen seiner großen Nutzlast besonders als Verkehrsflugzeug und zwar für Personen- und Lastenbeförderung. Einschl. Führer und Beobachter können bequem 8 Personen im Rumpf Aufnahme finden. Die Kabine ist so eingerichtet, daß 6 Fluggäste in Klubsesseln sitzen können. Besonderer Raum für Gepäck ist vorgesehen. Je 2 Türen und je 5 Fenster sind auf jeder Seite angebracht.

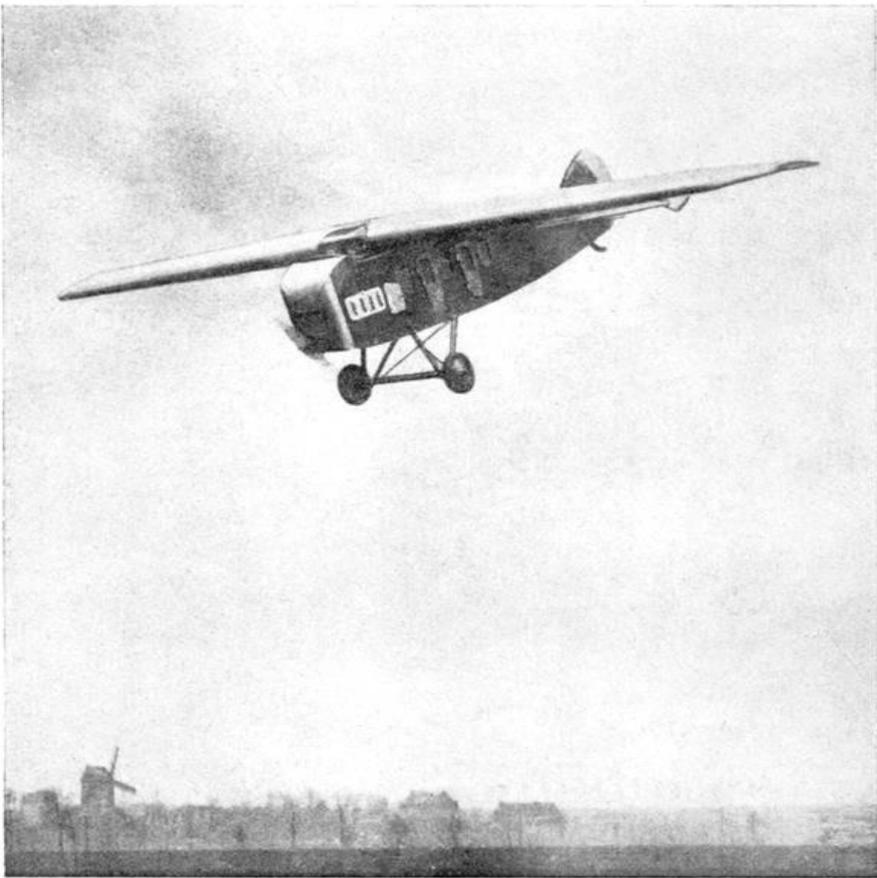
*Firmenprospekt für das Muster Albatros L 57 B, wie es dem Bericht des „U.S. Office of the Military Observer in Berlin“ beigelegt war. Es entstammte etwa dem Monat März/April 1921.*

Da weitere Albatros-Originalquellen nicht überliefert sind, muß vorläufig offenbleiben, welche innenliegenden Unterschiede es möglicherweise zwischen L 57 und L 57 B gab – oder ob die neue Bezeichnung vielleicht nur eine Marketing-

Maßnahme darstellte, um den Eindruck zu erwecken, das neue Verkehrsflugzeug würde trotz alliierter Verbote und Gegenmaßnahmen intensiv weiterentwickelt.

Fest steht, daß beim Inkrafttreten des totalen Flugzeug-Bauverbots am 9. Juli 1921 kein Prototyp des neuen Albatros-Verkehrsflugzeugs fertig war (wie es die ursprüngliche Terminplanung noch für Ende Mai 1921 vorgesehen hatte). Ab Juli 1921 ruhten gezwungenermaßen alle Arbeiten an der L 57.

**Albatros**  
**Gesellschaft für Flugzeugunternehmungen**  
**m. b. H.**  
**Berlin-Johannisthal**  
Flugplatz, Eingang 5  
Telegr.: Albatros, Berlin-Johannisthal. — Fernspr.: Oberschöneeweide 770—772.



**Das Albatros-Verkehrs-Flugzeug L57**  
hat gegenüber anderen Konstruktionen diese Vorzüge:

- Bequemes Einsteigen der Fluggäste, gute, völlig unbehinderte Sicht nach unten, schneller Umbau des Fluggästeräumens zur Beförderung reiner Lasten ohne konstruktive Änderungen. (Postflugzeug.)
- Kein Verziehen des Tragflächensystems, ausgezeichnete Sicht des Führers und Begleiters nach allen Seiten, größte Transportökonomie (geringe Motorleistung, Benzin- und Oelkosten, großes Tragvermögen).
- Einfachste Benzinförderung (Fallbenzin), kein Versagen besonderer Brennstoffpumpen, größtmögliche Sicherheit gegen Brandgefahr: die Benzinbehälter liegen abseits vom Motor, nicht im Rumpf und weitab vom Auspuff.

*Diese Albatros-Werbung für die L 57 erschien im August 1921 in der Fachzeitschrift „Flugsport“, also zu einem Zeitpunkt, als noch niemand vorhersagen konnte, wann das neue Muster tatsächlich würde gebaut werden dürfen. Das für die Annonce benutzte Modellbild entstand bereits ein Jahr zuvor, es wurde erstmalig im November 1920 in der „Illustrierten Flug-Welt“ veröffentlicht.*

Im Tätigkeitsbericht der Interalliierten Luftfahrt-Überwachungs-Kommission (kurz: ILÜK) für den Zeitraum 1.4. bis 31.12.1921 findet sich unter der Überschrift „Construction of new Material“ für die Firma Albatros der Vermerk: Typ L 57, Gesamtzahl 6, davon 4 Stück im Bau. Die gleiche Anzahl von 4 im Bau befindlichen L 57 taucht auch im abschließenden „Execution-Report“ der ILÜK mit Stand Februar 1922 auf, allerdings ohne Nennung einer Gesamtzahl. Mit diesem Report verabschiedete sich übrigens die ILÜK in Deutschland, ihre Nachfolge trat im Mai 1922 eine neugebildete Organisation an – das Interalliierte Luftfahrt-Garantie-Komitee (kurz: ILGK).

Aus den obengenannten Materialien läßt sich mit ziemlicher Sicherheit ableiten, daß mindestens 4 Albatros L 57 im späten Frühjahr 1921 im Bau waren, aber wegen des absoluten Bauverbots von Juli 1921 bis Mai 1922 nicht fertiggestellt werden konnten. Die ursprüngliche Bauplanung sah sogar 6 Maschinen vor, von denen aber 2 Stück nicht mehr in Angriff genommen wurden. Möglicherweise stellte die vom U.S. Military Observer genannte Zahl von 5 Flugzeugen einen Zwischenstand dar.

Was geschah nun mit den halbfertigen L 57? Darüber gibt es keine verlässlichen Informationen, man ist auf Vermutungen angewiesen. Die größte Wahrscheinlichkeit spricht dafür, daß alle Maschinen nach und nach fertiggestellt wurden, und zwar so weit wie möglich als Muster L 58. Leider sind von den L 57 keine Werknummern überliefert, sodaß ein Vergleich mit denjenigen der L 58 nicht möglich ist.

Einen versteckten Hinweis zum Verbleib der im Bau befindlichen L 57 enthält allein der DVL-Jahresbericht 1923/24: Darin führt die DVL aus, im Berichtsjahr (1.4.1923 bis 31.3.1924) die Musterprüfungen u.a. der Flugzeuge Albatros L 57 und Albatros L 58 ordnungsgemäß abgeschlossen zu haben. Daraus ließe sich durchaus ableiten, daß die ersten ein oder zwei L 57 schon zu weit im Bau fortgeschritten waren, um sie mit vertretbarem Aufwand in den Bauzustand L 58 zu versetzen. Später sprach man aber offenbar alle Maschinen nach außen hin einheitlich als L 58 an.



*Werbeplakat für die Albatros L 57 B, gestaltet von den Zwillingbrüdern Botho und Hans von Römer.*

*Die beiden Brüder waren auf Grund ihrer künstlerischen und zeichnerischen Begabung in den 1920er Jahren als Luftfahrt-Propagandisten recht bekannt. Botho hatte 1917 in Schleißheim eine Ausbildung zum Flugzeugführer erhalten und nach dem 1. Weltkrieg in Frankenhausen a. Kyffhäuser seine Prüfungen zum Maschinenbauingenieur sowie für den Luftfahrzeugbau abgelegt.*

## Entstehung der Albatros L 58

Am 5. Februar 1922 erklärte die Interalliierte Luftfahrt-Überwachungs-Kommission (ILÜK) die Bedingungen des Art. 202 des Versailler Friedensvertrags (Auslieferung des gesamten militärischen Luftfahrzeugmaterials) als erfüllt. Damit endete das alliierte Neubauverbot für den deutschen Flugzeugbau genau drei Monate später, also zum 5.5.1922.

Wohl noch im Februar oder Anfang März 1922 stellten die Albatros-Flugzeugwerke bei der ILÜK einen Antrag auf Anerkennung ihres Verkehrsflugzeugs L 57/58 als Zivilflugzeug. Mit Datum 1.5.1922 bestätigte die ILÜK das Albatros-Muster als ziviles Flugzeug im Sinne der sog. Begriffsbestimmungen. Allerdings war in der schriftlichen Genehmigung nur die Rede von „Albatros mit Motor 230 HP“, also ohne Nennung des genauen Typs.

Nachdem nun wenige Tage vor Ende des Bauverbots die erforderlichen Genehmigungen vorlagen, hätte man eigentlich erwarten sollen, daß Albatros unverzüglich nach dem 5. Mai den Bau bzw. Weiterbau der L 58-Maschinen in Angriff nehmen würde. Aber tatsächlich passierte in den folgenden Wochen und Monaten wenig bis gar nichts. Erst im November 1922, also ein halbes Jahr später, fand der Erstflug des Musters L 58 statt. Welchen Grund könnte diese Verzögerung gehabt haben?

Lag es an fehlenden Aufträgen? Zwar hatten für das Ursprungsmuster L 57 schon mehrere Aufträge in den Büchern gestanden (vgl. voriges Kapitel) – aber das war vor dem alliierten Bauverbot gewesen und es erhebt sich die Frage, ob diese Verträge nicht inzwischen hinfällig waren, etwa wegen höherer Gewalt.

Oder war der Änderungsbedarf von L 57 zu L 58 so umfangreich, daß es mehrerer Monate bis zum Abschluß der Konstruktionsarbeiten bedurfte? Zwischen der Version L 57 B und dem neuen Muster L 58 gab es im äußeren Erscheinungsbild – soweit erkennbar – nur einen auffallenden Unterschied: Während die L 57 einen in die Bugverkleidung integrierten Stirnkühler besaß, hatte die L 58 zwei sog. „Ohrenkühler“, die links und rechts aus der Motorhaube hervorragten.

Anhand der technischen Daten und der Baubeschreibungen lassen sich aber noch weitere Veränderungen feststellen: So vergrößerte sich die Spannweite von 16,00 auf 18,00 m und die Länge wuchs von 10,41 auf 10,87 m. Der Flügel konnte entweder als durchgehendes oder als dreiteiliges Großbauteil ausgeführt werden (letzteres war z.B. wichtig für den Transport der Maschine per Bahn oder Lkw). Auch beim Zellengewicht gab es auffallende Unterschiede: Das Leergewicht kletterte von 1.140 auf 1.370 kg und das Fluggewicht stieg von 2.010 auf 2.250 kg – immerhin eine Steigerung um rund 20 % beim Leergewicht und 12 % beim Fluggewicht. Selbst wenn man die größere Spannweite berücksichtigt, weist das verbleibende Mehrgewicht immer noch auf deutliche Verstärkungen unter dem Sperrholz der Außenhaut hin.

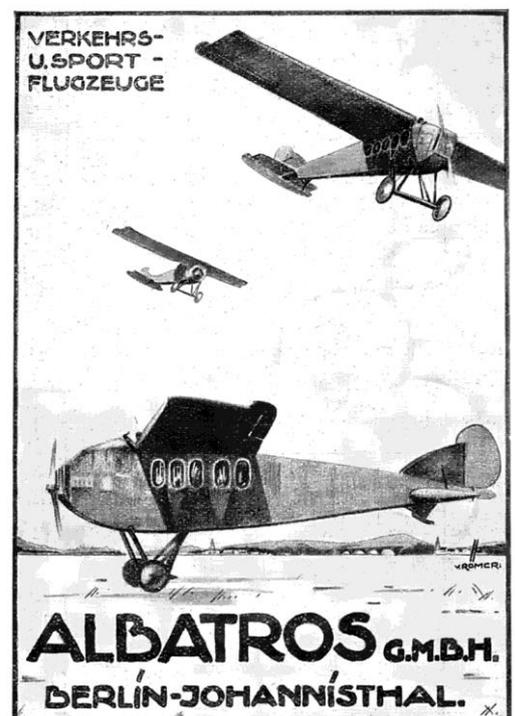
Da außer den Übersichtszeichnungen und verschiedenen Firmenprospekten keine weiteren Albatros-Originalquellen überliefert sind, muß leider offenbleiben, welche „innenliegenden“ Unterschiede es zwischen L 57 B und L 58 gab. Tatsächlich müssen aber derart bedeutsame Änderungen existiert haben, daß separate Musterprüfungen der Flugzeuge L 57 und L 58 durch die DVL erforderlich wurden (vgl. dazu die Bemerkungen am Ende des vorangegangenen Kapitels).

Beginnend ab November 1922 stellte Albatros nach und nach insgesamt 6 Maschinen des Typs L 57/58 fertig, die mit allergrößter Wahrscheinlichkeit die Werknummern 10 001 bis 10 006 erhielten. Davon sind die Nummern 10 002, 10 005 und 10 006 gesichert. Offen bleiben muß, welche von den sechs aus den schon geschilderten Gründen bei der DVL noch als L 57 geführt wurden und welche gleich im Prüfprotokoll die Bezeichnung L 58 erhielten.



(links):  
Annonce der  
Firma Albatros  
aus Juli 1922.

(rechts):  
Werbung für die  
Albatros L 58,  
veröffentlicht  
im Januar 1923.



## Die erste L 58 soll nach England fliegen

Es war mit ziemlicher Sicherheit die WNr. 10 001, die im November 1922 die Albatros-Werkhallen verließ und als Musterflugzeug den Erstflug in Johannisthal durchführte. Zum Antrieb diente einen Zwölfzylinder-Motor vom Typ Rolls-Royce „Falcon III“ (260/285 PS, 191/210 kW). Vor Mitte Dezember 1922 ging die Maschine in die Halterschaft der DLR über und wurde gleich mit einer Sonderaufgabe betraut: Sie sollte als erstes deutsches Verkehrsflugzeug noch im Dezember erstmalig von Berlin nach London fliegen. Dieses Unternehmen hatte folgenden Hintergrund:

Die DLR hatte im Spätsommer 1922 mit der britischen Fluggesellschaft Daimler Hire Ltd. einen Vertrag zur gemeinschaftlichen Befliegung der Strecke Berlin – London geschlossen, beginnend in der Flugsaison 1923. Die Vereinbarung sah u.a. vor, daß beide Seiten bis zum Jahresende 1922 jeweils einen Probeflug über die rund 1.000 km messende Distanz absolvieren sollten, um unter Beweis zu stellen, daß es ihnen praktisch möglich war, die Strecke an einem Tag zu bewältigen. Daraufhin war die britische Gesellschaft am 19. September 1922 mit einer De Havilland DH 34 in Berlin-Staaken erschienen. Nun war es an den deutschen Vertragspartnern, den Besuch zu erwidern. DLR und Lloyd Luftdienst GmbH – beide Gesellschaften befanden sich gerade in Fusionsverhandlungen zur Deutsche Aerolloyd AG (DAL) – hatten hierfür das neue Flugzeugmuster Albatros L 58 ausersehen. Das Reichsverkehrsministerium (RVM) und das Auswärtige Amt unterstützten ausdrücklich den Wunsch der künftigen DAL und legten Wert darauf, daß der deutsche Flug aus Prestige Gründen noch im Jahr 1922 stattfand.

In der zweiten oder dritten Dezemberwoche 1922 wurde das Musterflugzeug L 58 offiziell als D-221 in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen, wobei nicht mehr festzustellen ist, ob die DLR offiziell als Eigentümer oder nur als Halter fungierte. In jedem Fall organisierte die DLR den Flug von Berlin nach England, die praktische Durchführung lag aber allem Anschein nach bei Albatros.



*Berlin-Staaken, Mitte Dezember 1922: Verladung des Passagiergepäckes in die L 58 D-221, der Motor läuft bereits warm. Vermutlich handelte es sich hier noch nicht um die echten Startvorbereitungen für den geplanten Englandflug der DLR, sondern nur um vorab angesetzte Proben, denn die wartenden Passagiere am rechten Bildrand sehen nicht nach den leitenden DLR-Mitarbeitern Mackenthun, Merkel und Wronsky aus.*

*Sitzprobe in der D-221. Die Kabine der L 58 wirkte wie ein Eisenbahnabteil der gehobenen Klasse, sogar das obligatorische Gepäcknetz für kleine Handgepäckstücke war vorhanden. Das Foto ist vom vorderen Ende des Passagierraums mit Blickrichtung nach hinten aufgenommen. Die in halber Höhe quer durch den Raum gehende Stange diente zur Versteifung der Innenkonstruktion.*



Am 15.12.1922 startete die D-221 kurz nach 9 Uhr bei gutem Flugwetter in Berlin-Staaken, an Bord befanden sich als Passagiere der DLR-Geschäftsführer Walter Mackenthun sowie die Prokuristen Otto Merkel und Martin Wronsky, am Steuer der Maschine saß Albatros-Chefpilot Curt Ungewitter. Die 900 km lange Flugstrecke sollte über Bremen und Rotterdam nach London führen. Leider stand die Reise unter keinem guten Stern: Starke Nebelbildung verhinderte um die Mittagszeit die vorgesehene Zwischenlandung in Bremen, stattdessen mußte die L 58 schließlich bei Soltau (in der Lüneburger Heide) eine glatte Außenlandung vornehmen. Am 16.12. besserte sich das Wetter soweit, daß man den Weiterflug von Soltau nach Bremen antreten konnte. Leider war es nun der Rolls-Royce-Motor, der einen endgültigen Strich durch die Rechnung machte: In der Nähe von Achim (südöstlich von Bremen) erlitt die D-221 einen schweren Triebwerksschaden und mußte beim Ortsteil Baden in ungünstigem Gelände notlanden. Die Folge war ein größerer Bruch, der eine Reparatur vor Ort unmöglich machte, deshalb mußte die Maschine abmontiert und per Bahn nach Berlin verladen werden.



*Start der Albatros L 58, D-221, am 15.12.1922 in Berlin-Staaken zum Flug nach London. Leider erreichte die Maschine die britische Insel nicht, sondern mußte schon in der Nähe von Bremen wegen Motorschaden notlanden und wurde dabei erheblich beschädigt.*

Damit war der England-Flug mit der Albatros L 58 natürlich geplatzt. Die DLR verschwieg übrigens den Unfall vollkommen gegenüber der Öffentlichkeit – offiziell war nur von einem Abbruch des Fluges wegen des dichten Nebels die Rede, welcher auf der ganzen Strecke zu erwarten gewesen wäre. Entsprechend lauteten auch die Meldungen in der Presse.

Zum Glück konnte die DLR sehr schnell reagieren und bei der Firma Dornier Metallbauten GmbH unverzüglich die Dornier „Komet“ D-223 für den Flug Berlin – London chartern. Der weitere Gang dieses historischen Fluges läßt sich auf der ADL-Internetseite in dem Artikel „Das Verkehrsflugzeug Dornier „Komet I und II“, Teil 1, nachlesen.

Über die L 58, D-221, gibt es nach dem Unfall am 16.12.1922 bei Achim kein weiteres Lebenszeichen mehr. Die Vermutung liegt nahe, daß auf Grund des Schadensbildes entschieden wurde, die Maschine nicht wieder aufzubauen sondern abzuwracken.



*Als Antrieb war in der Hälfte der gebauten L 58 der britische Zwölfzylinder-V-Motor Rolls-Royce „Falcon III“ (260/285 PS, 191/210 kW) eingebaut – so auch in der D-221.  
(Foto Wikimedia)*

## Einsatz im Luftverkehr des DAL: Die nächsten drei L 58

Im Laufe des Frühjahrs 1923 stellte Albatros drei weitere L 58 fertig. Sie gehörten zu einem Auftrag über insgesamt 4 Maschinen, den Ende 1922 noch die Lloyd Luftdienst GmbH (LLD), Bremen, an die Firma Albatros erteilt hatte. Dazu muß man wissen, daß zwischen der Albatros Gesellschaft für Flugzeugunternehmungen mbH (über ihre Beteiligung an der Lloyd Ostflug GmbH) Verflechtungen mit der Lloyd Luftdienst-Gruppe bestanden und es daher nur natürlich war, daß LLD neue Flugzeugmuster bevorzugt von Albatros beschaffte. Bevor die drei Maschinen zur Auslieferung kamen, fusionierten LLD, DLR, Lloyd Ostflug und Sablatnig im Februar 1923 zur Deutsche Aero-Lloyd AG (DAL). Alle Gründungsgesellschaften brachten ihre Flugzeugparks in die neue DAL ein – und dazu gehörten auch die noch im Bau befindlichen 4 Albatros-Maschinen. Warum davon zunächst nur drei Stück fertiggestellt wurden und was es mit dem vierten Exemplar auf sich hatte, darauf wird weiter unten noch eingegangen (vgl. Kapitel „Zwei rätselhafte Vögel: D-247“).

Die drei zur Auslieferung anstehenden L 58 trugen die Werknummern 10 002 bis 10 004, gingen direkt an den frisch gegründeten DAL in Berlin und erhielten dort die Zulassungen D-244, D-245 und D-246. Eine exakte Zuordnung der Identität ist nur bei der D-246 möglich, sie hatte definitiv die Werknummer 10 002. Hinsichtlich D-244 und D-245 fehlen leider eindeutige Beweise, welche Maschine welche der beiden anderen Werknummern trug.

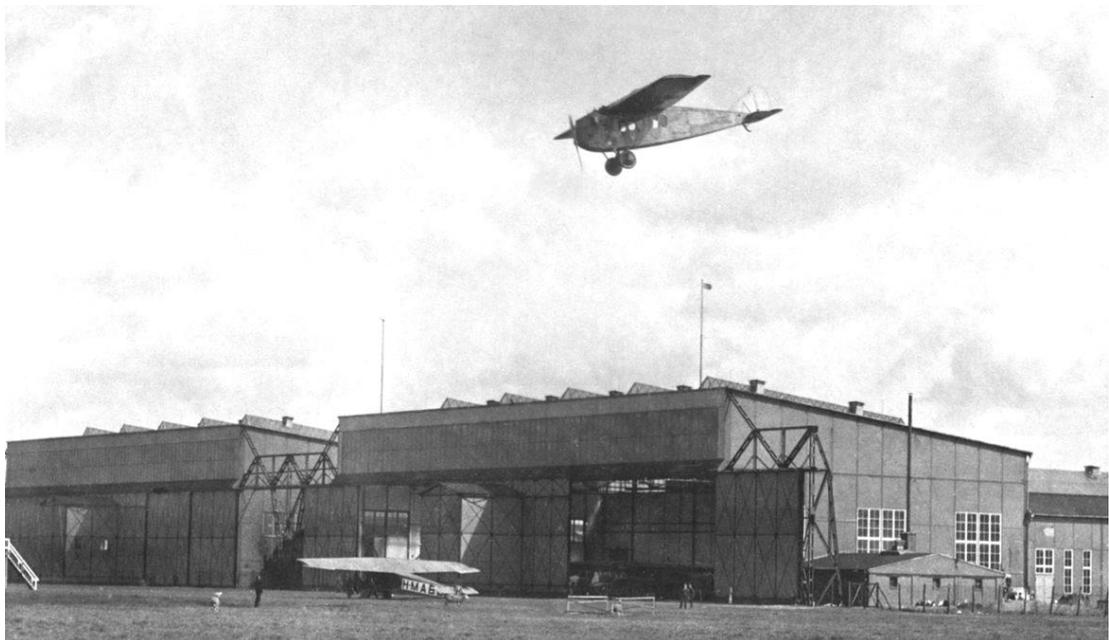
Entsprechend der ersten L 58, D-221, waren auch D-244 und D-245 mit einem Zwölfzylinder-Triebwerk Rolls-Royce „Falcon III“ (260/285 PS, 191/210 kW) ausgerüstet. Dagegen erhielt die D-246 einen Sechszylinder-Motor Maybach Mb IV a (245/260 PS, 180/191 kW).

Die ersten Informationen über Flugbewegungen der drei L 58 stammen aus dem April 1923 und betrafen die WNr. 10 003. Die Maschine machte unter Albatros-Chefpilot Curt Ungewitter am 13.4.1923 einen Flug von Adlershof nach Staaken mit 3 Personen in der Kabine und am 14.4.1923 folgte ein Flug Staaken – Tempelhof, ebenfalls mit 3 Gästen. Das Flugzeug befand sich in der Erprobung, war noch nicht für den öffentlichen Luftverkehr zugelassen und trug zu diesem Zeitpunkt keinerlei außen angebrachte Kennzeichen.

*(oben): Start einer gerade fertiggestellten Albatros L 58 auf dem Flugplatz Berlin-Johannisthal. Die Maschine trägt noch keinerlei Kennzeichen.*



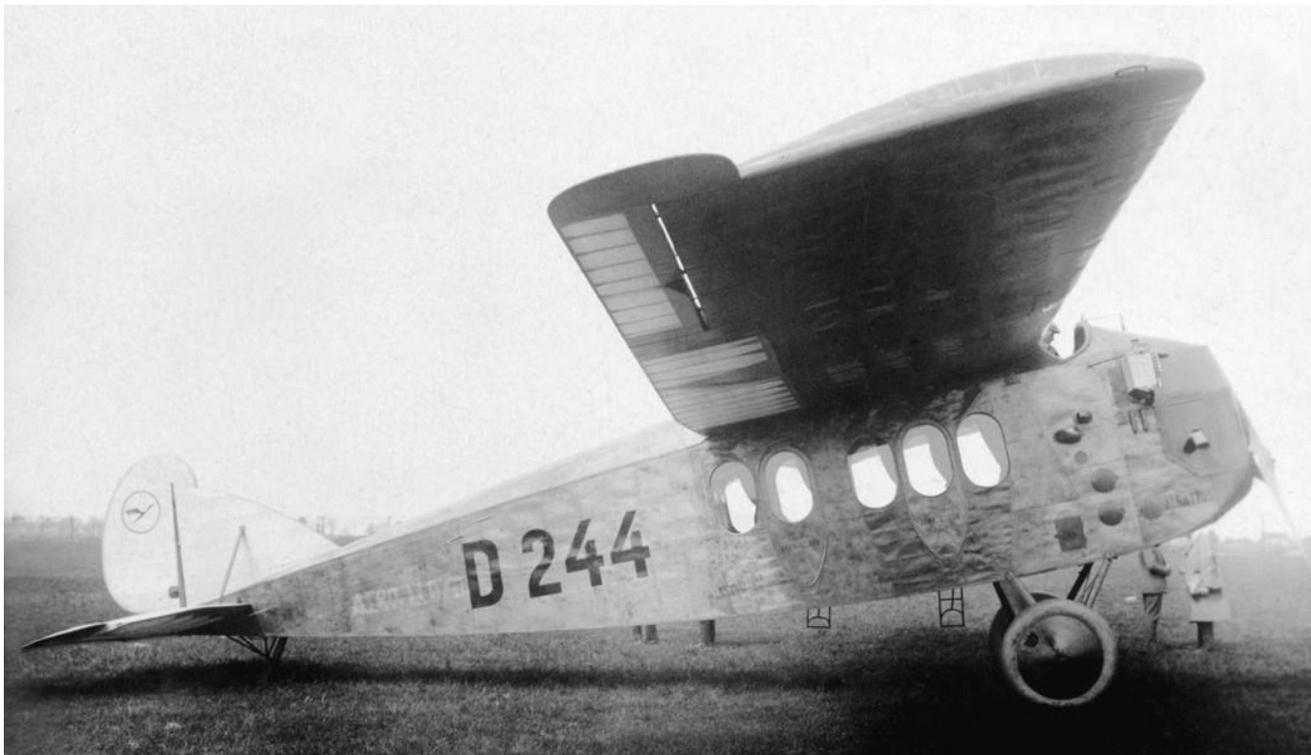
*(unten): Landung einer L 58 auf dem Flugplatz Staaken bei Berlin. Auch dieses Flugzeug ist noch ohne Zulassung, muß also frisch aus der Fertigungshalle kommen. Vielleicht handelt es sich um die im Text genannte WNr. 10 003, mit der Albatros-Chefpilot Curt Ungewitter im April 1923 Erprobungsflüge zwischen Johannisthal, Staaken und Tempelhof ausführte.*



## D-244, Werk-Nr. 10 003 oder 10 004

In den vorhandenen Unterlagen wird die D-244 erstmals im Mai 1923 erwähnt. Grund war der erste planmäßige Verkehrsflug einer L 58 auf der Strecke Berlin – Hamburg – Bremen – Amsterdam – London. Die Polizeiflugwache Staaken notierte in ihren Luftverkehrsmeldungen unter dem 11.5.1923 eine Notlandung der D-244 bei Hamburg, wobei allerdings nicht klar ist, ob es sich dabei um den obengenannten Eröffnungsflug Berlin – London handelte.

Für die Monate Juli und August 1923 meldeten die Flugwachen Staaken, Hamburg und Bremen eine ganze Reihe von Flugbewegungen der D-244 auf der Linie Berlin – London, zuletzt am 6.8.1923 nach London. Nach diesem Datum sind keine Flüge der Maschine mehr aktenkundig.



*Die D-244 führte im Mai 1923 den ersten planmäßigen Verkehrsflug einer L 58 auf der Strecke Berlin-Hamburg-Bremen-Amsterdam-London durch.*



Der Grund dafür ist höchstwahrscheinlich in einem Landeunfall zu suchen, welcher der D-244 am 17.08.1923 in Amsterdam-Schiphol widerfuhr. Gemäß niederländischen Quellen mußte die Maschine wegen eines Propellerbruchs knapp außerhalb des Flugplatzes eine Notlandung vornehmen, wobei der vordere Rumpf und der Flügel offenbar erhebliche Beschädigungen erlitten. Denn die zuständige niederländische Behörde (Ministerie van Waterstaat, Bureau Luchtvaart) ließ dem DAL über die KLM – die in Holland als Vertreter des Deutschen Aero-Lloyds fungierte – mitteilen, daß mit diesem Flugzeug keine Flüge über niederländisches Gebiet mehr durchgeführt werden dürften, bevor nicht von Seiten der Behörde eine ausdrückliche Zustimmung dazu vorläge. Ein Techniker des DAL könne jederzeit vor Ort den Zustand des Flugzeuges in Augenschein nehmen, von niederländischer Seite werde ihm jede mögliche Unterstützung dabei gewährt.

Vermutlich wurde die D-244 letzten Endes per Eisenbahn wieder nach Berlin zurückgeschafft. Informationen über den weiteren Einsatz der Maschine und über ihren Verbleib fehlen. Man kann daraus schließen, daß nach der D-221 auch die D-244 abgewrackt und nicht wieder aufgebaut wurde.



Diese Aufnahme entstand vermutlich 1923 im Flughafen Bremen. Im Vordergrund steht die Sablatnig P III D-50, die vom Lloyd Luftverkehr Sablatnig 1923 in den neu entstandenen Deutschen Aero-Lloyd eingebracht worden war, dahinter ist die Albatros L 58 D-244 des DAL zu erkennen. (Slg. Ott/ADL)

++

### D-245, Werk-Nr. 10 003 oder 10 004

Die nächste L 58 tauchte erst 2 ½ Monate später in den Luftverkehrslisten der Polizeiflugwachen Staaken und Hamburg auf. Es handelte sich um die D-245, die ab Juli 1923 ebenfalls auf der Strecke Berlin – Hamburg – Bremen – Amsterdam – London eingesetzt wurde. Ergänzend meldete die Luftaufsicht Hamburg in ihrem Monatsbericht Juli 1923:

*„Am 26.7. Notlandung der Albatros D-245 von Berlin kommend wegen Sturm bei Wittenberge. Beim Rollen versank ein Rad, so daß eine Fläche den Erdboden berührte und dabei die Verwindungsklappe beschädigte. Nach Einsetzen eines neuen Höhensteuers flog das Flugzeug am 28.7. nach Berlin zurück.“*

Im August 1923 verzeichneten die Flugwachen Staaken, Hamburg und Bremen mehrere Flüge der D-245 auf der Linie Berlin – London. Die Luftaufsicht Hamburg berichtete darüber hinaus für den Monat August 1923 noch über eine Außenlandung der Maschine:

*„Am 11.8. wurde die Albatros D-245 von Berlin kommend wegen Festfressens der Kolben bei Wittenberge zur Notlandung gezwungen. Nach Einbau eines neuen Motors erfolgte der Rückflug nach Berlin.“*



Eine Albatros L 58 aus der Dreier-Serie an den DAL, noch ohne Zulassung. Es könnte sich um die spätere D-245 gehandelt haben.

Im Monat September kam es auf der Strecke Berlin – London zu einem Vorfall, der ernste politische Konsequenzen hätte nach sich ziehen können: Am 13.9.1923 befand sich Flugzeugführer Franz Pieper mit der Albatros D-245 auf dem Flug von Amsterdam nach London über der Nordsee außerhalb der belgischen Dreimeilenzone, als gegen 11 Uhr der Motor streikte und ihn zwang, in belgisches Hoheitsgebiet einzufiegen und am Strand von Heist-aan-Zee (nahe dem belgischen Seebad Knokke) eine Notlandung vorzunehmen. Die Maschine erlitt dabei Flügelbruch, außerdem zersplitterte der Propeller. Der

Pilot und die beiden Insassen in der Kabine blieben unversehrt. Aber: Die belgischen Polizei- und Zollbeamten fanden bei näherer Untersuchung des Flugzeugs vierzehn Postsäcke mit der Beschriftung „Transit“ an Bord, und deren Kontrolle offenbarte als Inhalt 140.000 Banknoten im Wert von insgesamt 5.500 Milliarden Mark! Dieser Betrag klingt gewaltig, aber bei der damals herrschenden Hyperinflation in Deutschland war eine solche Summe gar nicht so ungewöhnlich. Zum damaligen Kurs entsprach das rund 1,1 Millionen Belgischen Franc.



*Die DAL-Flugzeugführer Hans Lange (li.) und Franz Pieper vor einer Albatros L 58 des Deutschen Aero-Lloyd.*

Da die drei deutschen Insassen, Pilot Franz Pieper, Mechaniker Walter Schulz und ein Mitarbeiter der Reichsbank namens Willy Arend, vor der Kontrolle erklärt hatten, daß sie nur normale Post von Amsterdam nach London an Bord hätten, brachte man sie vorläufig ins Gefängnis nach Brügge. Das Flugzeug D-245 und die Säcke mit Banknoten wurden offiziell beschlagnahmt. Die Geldsäcke brachte man in die Brügger Nationalbank; das Flugzeug wurde vom Personal des nahegelegenen Flugplatzes Stene (bei Oostende) demontiert, um dann nach dorthin transportiert und abgestellt zu werden.

Am 16.9.1923 besprach die Regierung den Vorfall sogar ausführlich im Belgischen Ministerrat (Conseil de Cabinet).

Hinsichtlich der drei Flugzeuginsassen kam es hinter den Kulissen schnell zu einer diplomatischen Einigung: Alle drei waren im Besitz gültiger Reisedokumente und der Pilot hatte auch die erforderlichen Fluglizenzen. Irgendwelche vorsätzlichen Straftaten konnte man ihnen nicht vorwerfen, lediglich Flugzeugführer Pieper erhielt wegen Verletzung des Luftraums von Belgien eine Geldstrafe von 9.000 belgischen Franken. In den ersten Tagen des Monats Oktober 1923 durften die drei Flieger das Land wieder verlassen.

Was geschah mit den 5,5 Billionen Mark von Knokke? Dokumente aus dem deutschen Bundesarchiv belegen, daß das Geld durch Vermittlung der Deutschen Botschaft in Brüssel an Deutschland zurückgegeben wurde.

Und was bezweckte ein solcher Geldtransport von Berlin nach London? Dazu muß man etwas weiter ausholen:

Am 11. Januar 1923 hatten französische und belgische Truppen das Ruhrgebiet besetzt, um Deutschland zu zwingen, die im Versailler Friedensvertrag festgelegten Reparationen an die Alliierten in voller Höhe zu leisten. Als Reaktion war von deutscher Seite ein Generalstreik ausgerufen worden, der sämtliche Kohle- und Stahlaktivitäten an der Ruhr zum Stillstand brachte. Daraufhin hatte Frankreich ab 17. Januar die Maßnahmen verschärft, Kohle, Holz und Transportmittel requiriert, Verkehrssperren errichtet und Steuern, Zölle und Lohngeelder beschlagnahmt – auch von privaten Firmen. Am 27. Januar war schließlich das besetzte Gebiet durch eine Zollgrenze vom Deutschen Reich abgeriegelt worden.

Um die streikenden Arbeiter wenigstens teilweise entlohnen zu können, gab es nur noch die Möglichkeit, deutsche Mark auf dem Landweg durch die französisch-belgischen Grenzsperrern zu schmuggeln, oder aber das Geld auf dem Luftweg in unmittelbarer Nähe des Ruhrgebietes zu transportieren.

Es traf sich gut, daß die Engländer für das linksrheinische Gebiet um Köln zuständig waren und planmäßige Flugverbindungen zwischen dem Flughafen London-Croydon und dem Flugplatz Köln-Butzweilerhof bestanden. Da die britische Regierung die Besetzung des Ruhrgebiets nicht guthieß (sie wollte zum einen keine weitere Schwächung Deutschlands im Angesicht der bolschewistischen Entwicklung in der Sowjetunion und zum anderen hatte sie etwas gegen ein zu mächtiges Frankreich in Mitteleuropa), deshalb war ihr Verhalten gegenüber Deutschland relativ großzügig.

Da es deutschen Flugzeugen weder erlaubt war, Frankreich oder Belgien zu berühren noch in das besetzte Ruhrgebiet einzufliegen, blieb nur eine Route zum versteckten Geldtransport übrig, nämlich der Umweg über Niederlande und England. Von Berlin, Hamburg und Bremen flogen Flugzeuge des DAL über Amsterdam nach London. Dort konnte man in Maschinen der britischen Instone Air Line (Vorgängerin der Imperial Airways) umsteigen bzw. Post und Fracht umladen – denn diese Gesellschaft hatte die Konzession für die Verbindung London – Köln. Während des Transfers in London fanden keine oder kaum Kontrollen des Gepäcks, der Postsäcke und der sonstigen Fracht statt.

Das stellte natürlich geradezu eine Einladung dar, Koffer mit Deutscher Mark zu füllen und auf dem Luftweg nach Köln zu bringen. Von dort war es dann nur noch ein kurzer und relativ ungefährlicher Weg ins Ruhrgebiet, weil an der Grenze zwischen britischer Zone und dem besetztem Gebiet nicht annähernd so scharf kontrolliert wurde wie von Deutschland ins Ruhrgebiet. In ihrer Ausgabe vom 30. August 1923 berichtete das Flight-Magazine ganz offen, daß in der vergangenen Woche mehrere Flüge von London nach Köln, genannt „Air Specials“, mit Deutscher Mark als Frachtsendung durchgeführt worden seien. Die Geldpakete kamen aus Amsterdam, einige davon in einem speziellen Fokker-Eindecker (der natürlich der niederländischen KLM gehörte). Für den Weitertransport nach Köln hatte die Instone Air Line als Unterauftragnehmer die Firma Surrey Flying Services eingeschaltet, wobei ein D.H. 9-Doppeldecker zum Einsatz kam.

Daß der Geldtransport auf dem Luftweg seit Mitte Juli 1923 tatsächlich gut klappte, bestätigte ein Bericht des Direktoriums der Deutschen Reichsbank vom 5. September 1923 an den Reichskanzler. Wegen der herrschenden Hyperinflation seien mehrere Milliarden Mark pro Tag zusammengekommen.

Im Gegensatz zur relativ baldigen Rückkehr der Besatzung nach Deutschland und zur Rückgabe des Geldes an die Reichsbank schaffte das Flugzeug es offenbar nie mehr „heim ins Reich“. Ende 1925 befand sich die D-245 immer noch in belgischer Beschlagnahme (Quelle: Bericht der Deutschen Revisions- und Treuhand AG betr. Bewertung der 1926 in die DLH bei ihrer Gründung eingebrachten Flugzeuge). Über den endgültigen Verbleib der Maschine gibt es aus Belgien keine Informationen – sie scheint einfach „verschwunden“ zu sein (also vermutlich abgewrackt).

## D-246, Werk-Nr. 10 002

Als letzte der drei Albatros L 58 des Deutschen Aero-Lloyd erschien im August 1923 die D-246 auf der Bildfläche. Warum die Maschine mit der niedrigsten Werknummer aus der Kennzeichenfolge D-244 bis D-246 die höchste Zulassungsnummer erhielt, läßt sich heute nicht mehr erklären. Handelte es sich um Absicht oder war es purer Zufall? Oder spielte eine Rolle, daß die D-246 die erste L 58 war, welche keinen Rolls-Royce-Motor besaß, sondern ein Maybach-Triebwerk?

Am 13.8.1923 machte die D-246, unterwegs auf der England-Strecke Berlin – London mit Flugzeugführer Franz Pieper am Steuer, gleich durch zwei Notlandungen von sich reden. Wie die Luftaufsicht Hamburg berichtete, mußte das Flugzeug wegen verölter Magnete auf dem Streckenabschnitt Berlin – Hamburg bei Wittenberge notlanden. Dadurch verzögerte sich der Weiterflug um 1 ½ Stunde.

Nur wenige Stunden später meldete die Luftüberwachung der Provinz Hannover:

*Notlandung D-246 bei Meppen (im Emsland) infolge Benzinrohrbruchs, Flugzeugführer Pieper. Als das Flugzeug nach erfolgter Ausbesserung wieder starten wollte, versagte der Motor abermals, das Flugzeug geriet mit dem Fahrgestell in einen Graben und überschlug sich. Hierbei wurde der Motor vom Rumpf getrennt und das Flugzeug erheblich beschädigt. Der Monteur erlitt leichte Verletzungen am Kopf, die übrigen Insassen blieben unverletzt. Das Flugzeug wurde mit Hilfe von Beamten der Flugwache Osnabrück abmontiert und auf der Bahn verladen.*

Die Luftaufsicht Hamburg informierte darüber hinaus in ihrem Monatsbericht August 1923 noch, daß die Albatros D-246 bei einer Notlandung in Holland schwer beschädigt worden sei. Allerdings könne Genaueres darüber nicht in Erfahrung gebracht werden. Vieles spricht dafür, daß diese Information der Hamburger nur aus zweiter Hand stammte und sich in Wirklichkeit auf die Notlandung bei Meppen am 13.8.1923 bezog.

*Abflugtag 13. August 1923. Meppenfeld.  
Flugzeugführer Pieper.  
von Aero-Lloyd - Woche  
Haaken & Berlin*



Am 13.8.1923 mußte Flugzeugführer Pieper mit der D-246 bei Meppen (im Emsland) infolge Benzinrohrbruchs notlanden. Nach erfolgter Reparatur setzte während des Wiederstarts der Motor aus, beim erneuten Landen geriet die Maschine mit dem Fahrgestell in einen Graben und überschlug sich. Die Schäden an der Zelle waren erheblich, trotzdem wurde das Flugzeug wieder aufgebaut. (Slg. Tob. Weber via G.Ott/ADL)

Weitere Meldungen über die D-246 aus den Jahren 1923 bis 1925 liegen nicht vor, mit einer Ausnahme: Dem Flugbuch des DAL-Flugzeugführers Rudolf Cramer von Clausbruch läßt sich entnehmen, daß dieser am 18.12.1924 in Staaken einen Übungsflug von 10 Minuten Dauer mit der D-246 durchführte und außerdem am 13.01.1925 einen 15 Minuten-Probeflug auf derselben Maschine absolvierte, wiederum in Staaken.

Im folgenden Jahr gehörte die Albatros D-246 zu denjenigen Maschinen, die durch den Deutschen Aerolloyd per Januar 1926 in den Flugzeugpark der in Gründung befindlichen DLH eingebracht wurden. Gemäß einem Bericht der Deutschen Revisions- und Treuhand-AG, Berlin, vom 27.3.1926 wurden für die D-246 als Einbringungswert 47.288 Mark festgelegt. In der DLH Zellen-Inventur per 31.12.1926, also am Ende des ersten Betriebsjahres der Luft Hansa, war die Maschine aber nur noch mit einem Buchwert von 2.500 RM ausgewiesen. Die Tatsache, daß sie binnen eines Jahres praktisch komplett abgeschrieben wurde, deutet darauf hin, daß ihr Zustand schon im Januar 1926 bei ihrer Übernahme in den DLH-Flugzeugpark äußerst schlecht gewesen sein muß und für die Luft Hansa keinerlei Einsatz mehr in Frage kam.

In der besagten DLH Zellen-Inventur per Ende 1926 war deshalb in der Spalte „Bemerkungen“ nur kurz und knapp bei D-246 vermerkt: „Betriebsverschrottung“.



*Der Einstieg in die Passagierkabine der L 58 war relativ bequem, nur der Flugzeugführer mußte eine ziemliche Kraxeltour seitlich am Rumpfbug absolvieren. Die ersten vier L 58 besaßen auf der linken Rumpfseite zwei Kabinentüren mit entsprechenden Trittbügeln als Aufstiegshilfe, auf der rechten Kabinenseite befanden sich lediglich zwei Notausstiege.*



## Zwei rätselhafte Vögel: D-247 und RR-12

### D-247, Werk-Nr. ?

Mit Verfügung vom 11. Oktober 1923 erteilte die britische Regierung dem DAL für den Zeitraum 23.9. bis 24.12.1923 eine offizielle Einfluggenehmigung nach Großbritannien für folgende Flugzeuge:

- vier Dornier Komet mit den Zulassungsnummern D-223, D-248, D-249 und D-250.
- vier Albatros L 57 mit den Zulassungsnummern D-244, D-245, D-246 und D-247.

Abgesehen davon, daß bei den Albatros natürlich das Flugzeugmuster L 58 gemeint war, bereitet die an vierter Stelle genannte Zulassung D-247 einige Kopfschmerzen, weil sie sich zweifelsfrei keiner Werknummer zuordnen läßt. Die übrigen drei Kennzeichen sind unproblematisch, wie das vorangegangene Kapitel zeigt.

Eine denkbare Erklärung für die hinter dem Kennzeichen D-247 verborgene Identität könnte sein:

Die Vorlaufzeit für die Erteilung solcher Einfluggenehmigungen betrug erfahrungsgemäß mehrere Monate. Deshalb hatte sich der DAL vermutlich schon im Mai 1923, bei Zulassung der D-244, gleich die drei folgenden Kennzeichen für die weiteren im Bau befindlichen L 58 reservieren lassen, um damit rechtzeitig die erforderlichen Genehmigungsanträge bei der britischen Regierung stellen zu können. Bei D-245 und D-246 gingen Übernahme durch DAL und Zulassung auch planmäßig über die Bühne, aber bei der als D-247 vorgesehenen Maschine stockte die Angelegenheit.

Es ist zu vermuten, daß nach den ersten ein/zwei Monaten praktischer Einsatzerfahrung der DAL in der letzten seiner L 58 den Einbau eines stärkeren Triebwerks verlangte. Eine Rolle spielte wohl, daß die Fluggesellschaft mit dem Muster generell unzufrieden war, wie ein „Inspection Report“ des ILGK aus dem Jahr 1924 zeigt: Dort wird berichtet, daß dieser Flugzeugtyp nie wirklich zufriedenstellend gewesen sei. Die erste L 58, welche die DAL erworben hatte, sei nur für kurze Zeit auf den Fluglinien der Gesellschaft unterwegs gewesen. Dann sei die Maschine außer Betrieb gestellt worden, weil sie sich im Flug als unbefriedigend herausgestellt und das Leitwerk Anzeichen einer zu schwachen Konstruktion gezeigt hätte.

Grundsätzlich war Einbau eines Triebwerks größerer Leistung (und damit auch höheren Gewichts) in die L 58 natürlich möglich, allerdings erforderte dies eine neue Rumpfkonstruktion. Die Fachzeitschrift ZFM wies in ihrem Heft 17-18/1925 darauf hin, daß der Motoreinbau bis zur Größenordnung des 240-PS-Maybach ohne Probleme in der vorhandenen Holzkonstruktion des Rumpfes erfolgen könne, daß aber für den 360-PS-Rolls-Royce-„Eagle“ und ähnliche Triebwerke eine neue Konstruktion aus Stahlrohr Verwendung finden müsse.

Es könnte sein, daß sich die notwendigen Änderungen viel zeitaufwendiger als gedacht erwiesen, vielleicht kamen neben der Umstellung auf Stahlrohrbauweise auch noch Schwerpunktprobleme oder andere unerwartete Schwierigkeiten hinzu. Jedenfalls wurde die vierte DAL-Maschine in der Flugsaison 1923 nicht fertig – und auch nicht im Laufe des Jahres 1924!

Denkbar wäre, daß die Umbauarbeiten zeitweise sogar ganz ins Stocken kamen, etwa weil DAL und Albatros sich nicht einig wurden über die Höhe der anfallenden Kosten und ihre Verteilung auf beide Parteien. In diesem Zusammenhang fällt auf, daß der DAL nach der L 58 keine weiteren Verkehrsflugzeuge mehr bei den Albatros-Werken bestellte, obwohl über den Aero-Union-Konzern doch eine gesellschaftliche Verflechtung bestand. Erst zu DLH-Zeiten änderte sich das Bild ein wenig.

Die Reservierung der Zulassung D-247 verfiel und das Kennzeichen wurde 1924 an eine Junkers F 13 vergeben.

Fazit: Es spricht vieles dafür, daß es sich bei der ursprünglich als D-247 vorgesehenen L 58 eigentlich nur um die spätere D-576 mit der Werknummer 10 006 gehandelt haben kann – ein stichhaltiger Beweis fehlt aber noch.

### RR-12, Werk-Nr. ?

Die Albatros L 58 mit dem russischen DERULUFT-Kennzeichen RR-12 tauchte erstmalig am 17. Oktober 1923 in den Luftverkehrsaufzeichnungen der Polizeiflugwachen Staaken und Königsberg auf. Es handelte sich um einen Flug von Staaken nach Königsberg, der dann am 2. November 1923 mit einem Start auf der DERULUFT-Route von Königsberg nach Moskau fortgesetzt wurde. Weitere Informationen über den Flug und seine Hintergründe gibt es nicht.

Man kann nur vermuten, daß es um eine praktische Erprobung der L 58 auf der Rußland-Strecke und möglicherweise um Vorführungen in Moskau ging. Damit würden sich Parallelen zu der holländischen Fokker F V auf tun, die als RR-13 im Juni 1923 in Rußland während der „Woche der Luftflotte“ präsentiert, aber als unbefriedigend wieder zurückgeschickt wurde. Was mit der RR-12 geschah, liegt dagegen vollkommen im Dunkel.

Um welche L 58 es sich bei der RR-12 handelte, läßt sich nur raten: In Frage kommen einmal die D-244, die nach August 1923 nirgendwo mehr auftaucht, und zum anderen die D-246, deren Aufenthalt zwischen August 1923 und Dezember 1924 unbekannt ist, die aber danach in Deutschland als D-246 wieder aktenkundig wurde.

## Die beiden letzten Albatros L 58

Die fünfte und sechste L 58 besaßen wieder eine ungeteilte, also durchgehende Tragfläche. Die praktischen Erfahrungen im Luftverkehrsbetrieb hatten nämlich gezeigt, daß die Zerlegbarkeit des Flügels bei größeren Verkehrsflugzeugen nicht die Vorteile brachte, die man eigentlich angestrebt hatte (z.B. bei Außenlandungen leichtere Demontage).

Äußerlich waren beide L 58 von den vorhergehenden Schwestermaschinen gut zu unterscheiden durch nur noch eine Kabinentür, und zwar auf der linken Rumpfseite. Hinter dem kleinen runden Fenster auf der rechten Seite befand sich ein Toilettenraum, dadurch schrumpfte die Zahl der Passagierplätze von sechs auf fünf. 1925/26 erhielten die beiden Maschinen außerdem neue Querruder, die nicht mehr über die Flügelspitzen hinausragten.

### D-297, Werk-Nr. 10 005

Das fünfte gebaute Exemplar der Albatros L 58 ging nicht an den DAL, sondern verblieb im Eigentum des Herstellerwerks. Anders als die bis dahin ausgelieferten L 58 war die WNr. 10 005 mit einem deutschen Sechszylinder-Motor vom Typ Maybach Mb IV a (245/260 PS, 180/191 kW) ausgerüstet. Zwar besaß auch die WNr. 10 002/ D-246 ein solches Maybach-Triebwerk, war aber mit größter Wahrscheinlichkeit erst nach der 005 flugbereit.

Die 10 005 muß spätestens zu Anfang des Monats Juli 1923 fertiggestellt worden sein, denn sie sollte vom 20. Juli bis zum 12. August 1923 auf der Internationalen Luftfahrtausstellung ILUG in Göteborg gezeigt werden. Außerdem war sie unter der Startnummer 26 zu den Internationalen Flugwettbewerben gemeldet, die vom 4. bis 12. August im Rahmen der ILUG stattfanden, am Steuer sollte Albatros-Chefpilot Curt Ungewitter sitzen. Beide Vorhaben ließen sich nur realisieren, wenn das Flugzeug rechtzeitig eine offizielle Zulassung besaß, um regulär ins Ausland fliegen zu dürfen. Daher kann man mit ziemlicher Sicherheit annehmen, daß seine Eintragung in die deutsche Luftfahrzeugrolle als D-297 im Juli 1923 erfolgte.

Widrige Umstände verhinderten allerdings eine Teilnahme an der ILUG, wie die Fachzeitschrift „Illustrierte Flug-Woche“ (Heft Nr. 17-18/1923) berichtete:

*„Die Albatros-Werke wollten ursprünglich einen Sporeinsitzer L 60 und ihren bekannten L 58-Verkehrseindecker ausstellen. Bei den Flugwettbewerben sollte Dipl.-Ing. Thelen den Sport-Zweisitzer und Herr Ungewitter einen der großen Verkehrseindecker steuern. Leider kam es nicht dazu, da beide Albatros-Eindecker schon auf dem Hinfluge durch Motordefekt und Luftschraubenbruch wettbewerbsunfähig wurden.“*

Über den Verlauf der beiden Unfälle und ihren Schweregrad ließen sich bisher keine Informationen finden.

Die nächsten Meldungen über die D-297 stammen aus dem Zeitraum Juni – August 1924, also ein knappes Jahr später. Das ILGK bestätigte in seinen Inspektionsberichten für Juni und für August 1924 die Anwesenheit der Maschine im Albatros-Werk in Berlin-Johannisthal. Außerdem wurde berichtet, daß die L 58 (D-297, WNr. 10005) immer noch mit einem 240 PS Maybach-Motor ausgerüstet sei und daß die Firmenvertreter geäußert hätten, es bestehe keine Absicht eines Motorwechsels, weil man mit dem gegenwärtigen Zustand zufrieden sei.



*Teilnahme der L 58 D-297 am. Fliegergedenktag in Nürnberg im Juli 1924. Mit von der Partie waren außerdem die beiden Sportflugzeuge L 60 D-314 und D-406.*

*(Slg. Mohr/ADL)*

Im Juli 1924 nahm eine Albatros-Werksstaffel, bestehend aus der L 58 D-297 (Pilot Curt Ungewitter) sowie den beiden L 60 D-314 (Pilot Hptm. Kurt Student) und D-406 (Pilot Hptm. Paul Jeschonnek), am sog. Fliegergedenktag in Nürnberg teil. Alle drei Maschinen flogen am 12.7. gemeinsam von Berlin nach Fürth, veranstalteten am 13.7. dort Rundflüge anlässlich des Gedenktages und kehrten am 14.7. wieder nach Berlin zurück. Die Fachzeitschrift „Luftweg“ veröffentlichte in ihrem Heft 11/1924 auch ein Foto der Albatros-Staffel.

Am 17. August 1924 vertrat die D-297 gemeinsam mit einer L 60 die Albatros-Farben bei einem Flugtag in Halle/Saale. Die Luftfahrt-Technischen Nachrichten der Aero-Union AG veröffentlichten in ihrem Heft 4/1924 folgenden Bericht:

„Der Verein für Luftschiffahrt in Halle veranstaltete am 17. August 1924 einen Flugtag. Die Albatroswerke sandten je ein Flugzeug vom Typ L 58 und L 60. Beide Maschinen trafen auf dem Luftwege morgens gegen 10 Uhr in Halle auf der Rennbahn ein. Das zum Flugplatz bestimmte Gelände war infolge der langen Regenperiode von der Saale vollständig überschwemmt. Die Landung erfolgte daher auf einem zwar guten, aber sehr kleinen Stoppelacker, der außerdem noch von hohen Pappeln eingerahmt war. Der Gutsbesitzer, welchem das Feld gehörte, ließ in liebenswürdiger Weise sofort noch eine Anlaufbahn in den Roggen schlagen, damit der Flugtag ungestört seinen Verlauf nehmen konnte.

Der Andrang des Publikums war außerordentlich groß, entsprechend dem regen Interesse, welches in Halle dem Flugwesen entgegengebracht wird. In ununterbrochener Reihenfolge kamen die Passagiere. Die Limousine (L 58) flog den ganzen Tag und beförderte nicht weniger als 106 Fluggäste, die sich mit Begeisterung ihre Stadt Halle und deren Umgebung von oben ansahen. Das Albatros-Kabinen-Flugzeug fand allgemeinen Beifall wegen seiner eleganten Ausstattung und der großen Bequemlichkeiten, mit denen das Flugzeug ausgerüstet ist. Die L 60 vollführte gutgelungene Kunstflüge, die bei dem Publikum Staunen auslösten.

Leider mußten die Passagierflüge bereits um 6 Uhr unterbrochen werden, da das Hochwasser der Saale auch diesem Stoppelfeld bedenklich näherrückte. Die Maschinen verließen um 19 Uhr Halle und trafen bereits nach einer Stunde Flug in Berlin ein.“

Teilnahme der Albatros L 58 D-297 am 17. August 1924 an einem Flugtag in Halle an der Saale.



Einen guten Monat später fand in Naumburg ein ähnlicher Flugtag statt. Die Luftfahrt-Technischen Nachrichten der Aero-Union AG berichteten darüber:

„Das gute Gelingen der Veranstaltung in Halle ermutigte den Luftfahrtverein in Naumburg, am 21. Sept. 1924 ebenfalls einen Flugtag zu veranstalten. Wiederum starteten 2 Albatros-Maschinen und nahmen am Sonntag in aller Frühe die Vorführungen auf.

Ganz Naumburg und Umgebung hatte sich auf dem schön gelegenen Platze eingefunden und unter den Klängen einer Militärkapelle wurde der Flugtag begonnen. 80 Passagiere beteiligten sich an den Flügen, welche über Bad Kosen und Naumburg ausgedehnt wurden; desgleichen wiederholte die kleine Sport-Maschine der Albatroswerke ihre eleganten Kunstflüge. Gegen 17 Uhr war dann noch der übliche Fallschirm-Absprung, bei welchem der Abspringer auf einem Auto landete. Bis in die späten Abendstunden wurden die Passagierflüge fortgesetzt; sie wurden schließlich durch die eintretende Dunkelheit unterbrochen. Begeistert von dem schönen Flugtag zogen die Naumburger wieder nach Hause. Die Maschinen blieben noch über Nacht und starteten erst am nächsten Morgen zum Heimathafen, wo sie wohlbehalten nach 1 Stunde und 10 Minuten eintrafen.“

Letztmalig tauchte die D-297 im Jahr 1924 am 6. November in den Flugbewegungslisten der Polizeiflugwachen Berlin und Stettin auf. Als Eigentümer notierten die Polizeibeamten übereinstimmend die Albatros-Werke, Johannisthal. Welchem Zweck diese Flüge dienten, wurde leider nicht vermerkt.



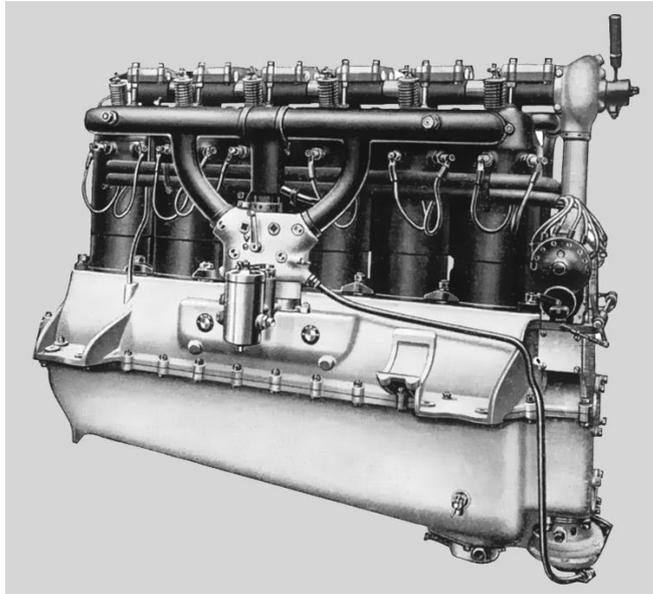
Die L 58 D-297 wurde von Juli bis Oktober 1925 auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München präsentiert.

Rechts unter dem Flügel der Albatros-Maschine steht ein Leichtflugzeug vom Typ Udet U 7 „Kolibri“.

Im Jahr 1925 war die D-297 vier Monate hindurch auf der Deutschen Luftfahrtausstellung München zu bewundern, die von Juli bis Oktober 1925 im Rahmen der Deutschen Verkehrsausstellung in der Isarstadt stattfand. In der übrigen Zeit des Jahres führte die Maschine vermutlich Gelegenheitsluftverkehr durch, also etwa Rundflüge auf Flugveranstaltungen oder hin und wieder Überlandflüge auf Charterbasis.

Vermutlich in der Winterpause 1925/26 wurde das bisherige Maybach-Triebwerk ausgetauscht gegen einen neuen Sechszylinder-Reihenmotor BMW IV, Leistung 230/300 PS (169/221 kW).

*Die Albatros-Werks-Maschine D-297 flog ab 1926 mit einem neuen Triebwerk, dem Sechszylinder-Reihenmotor BMW IV, Leistung 230/300 PS (169/221 kW).*



Im Sommerhalbjahr 1926 war die D-297 durchgehend beschäftigt, und zwar von Hamburg aus im sog. außerplanmäßigen Luftverkehr für den Zeitungstransport. In der Hansestadt besaß das Verlagshaus Broschek & Co. mit seiner bekanntesten Tageszeitung, dem „Hamburger Fremdenblatt“, eine ähnliche Bedeutung wie Ullstein oder Scherl in Berlin. Und der Broschek-Verlag benutzte, ebenso wie seine Berliner Konkurrenten, für den schnellen Zeitungstransport auch Flugzeuge. Vom 29. Mai bis zum 4. September 1926 kam dafür u.a. die Albatros D-297 zum Einsatz, die täglich Zeitungen von Hamburg aus zu den Nordseeinseln Borkum und Sylt brachte. Albatros blieb Eigentümer der L 58, das Hamburger Fremdenblatt fungierte in der genannten Zeit formal als Halter, und die Albatros-Flugzeugwerke, die im Besitz einer entsprechenden Luftverkehrskonzession waren, erledigten wiederum als Unterauftragnehmer den praktischen Flugbetrieb. Die technische Wartung des Flugzeugs lag in den Händen der Luftverkehrsgesellschaft Hamburg mbH.

Am 14.6.1926 titelte die Konkurrenzzeitung „Hamburger Nachrichten“:

*„In 2 Stunden von Hamburg nach Borkum. –*

*Zum ersten Mal landete auf dem Flugplatz Borkum mit dem fünfsitzigen Albatros der Kampfflieger Oblt. a.D. Koenemann. Als Beobachter begleitete ihn Oblt. a.D. von Studnitz. Das Flugzeug wird täglich früh, aus Hamburg kommend, auf Borkum landen, um abends 18 Uhr den Rückflug nach Hamburg anzutreten.“*

Die D-297 transportierte nicht nur Zeitungspakete von Hamburg in die Nordseebäder, sondern führte auf Borkum und in Westerland bei Bedarf Rundflüge durch. Auf dem Hin- und Rückweg von/nach Hamburg nahm die Maschine auch Passagiere mit. So flog zum Beispiel der bekannte Felix Graf von Luckner Mitte August 1926 mit der D-297 nach Borkum.

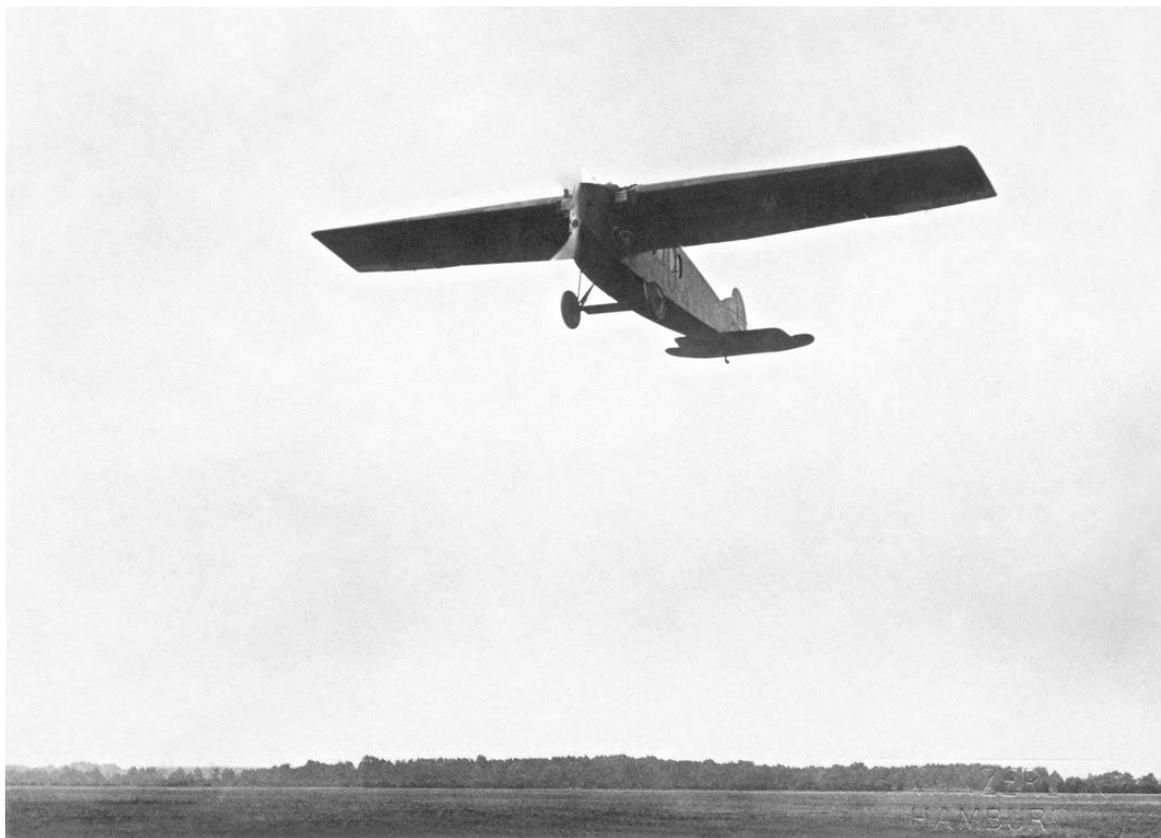


*Im Sommerhalbjahr 1926 transportierte die D-297 täglich die bekannte Tageszeitung „Hamburger Fremdenblatt“ auf die Nordseeinseln Borkum und Sylt. Außerdem führte die L 58 dort bei Bedarf Rundflüge durch und nahm auf dem Hin- und Rückweg von/nach Hamburg auch Passagiere mit. Das Foto wurde im Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel gemacht.*

Während ihres Einsatzes im Zeitungsdienst 1926 prangte am Rumpf der Albatros D-297 deutlich erkennbar das Emblem des „Hamburger Fremdenblatts“. Auch dieses Foto entstand in Hamburg-Fuhlsbüttel.



Die erste Landung auf Borkum stand leider unter keinem sehr guten Stern, wie die Luftüberwachung Hannover berichtete: „Am 14.6.26 um 17.05 h landete das Albatros-Flugzeug D 297 auf dem hiesigen Flugplatz. Beim Ausrollen bzw. beim Wenden der Maschine kam dieses etwa 60 m über die mit roten Fahnen abgesteckte Flugplatzgrenze hinaus auf unebenen, aufgeweichten Boden. Dabei drückte sich der Sporn tief in den Erdboden und brach an der Befestigung, welche bei diesen Maschinen aus einer Stahlrohrhalterung besteht, ab. Infolge Fehlens des Sporns schleifte nun das Rumpffende auf dem Erdboden, dabei wurde durch die Unebenheit des Bodens das Höhenruder beschädigt. Es wurde zu beiden Seiten des Höhenruders der Ausgleich abgerissen. Das Flugzeug ist in der Halle auf Borkum untergestellt und soll hier repariert werden. Die Unfallstelle liegt etwa 700 m südöstlich der Flughalle. Geführt wurde das Flugzeug von dem Flugzeugführer Ulrich Koenemann, wohnhaft in Hamburg.“



Schönes Flugbild der Albatros L 58 D-297, aufgenommen im Sommer 1926 beim Start im Hamburger Flughafen Fuhlsbüttel.

Im September 1926 berichtete die Luftaufsicht Hamburg:

„Der regelmäßige Zeitungsdienst Hamburg - Westerland und Hamburg - Borkum des Hamburger Fremdenblattes wurde am 4.9.1926 eingestellt. Die für diese Zwecke gecharterte Albatros L 58 D-297 wurde am 6.9. den Albatros-Werken in Berlin wieder auf dem Luftweg zugeführt.“

Über den Verbleib der D-297 ab Winter 1926/27 gibt es keine Informationen. Sicher ist nur, daß sie zu Beginn des Jahres 1928 nicht mehr zugelassen war.

## D-576, Werk-Nr. 10 006

Einen ersten Hinweis auf die Existenz dieser L 58 gibt der im vorangegangenen Abschnitt über die WNr. 10 005 schon erwähnte „Inspection Report 18/8/1924“ des ILGK, in dem über einen am 14.8.1924 stattgefundenen Besuch der Albatros-Flugzeugwerke in Johannisthal informiert wurde. Dabei ging der Berichterstatter zunächst auf die in Johannisthal beheimatete Werksmaschine L 58, D-297, ein und erwähnte dann eine zweite L 58, die sich noch im Bau befand. Dieser Abschnitt ist in Bezug auf die Werk-Nr. 10 006 besonders interessant und sei deshalb hier im Original zitiert:

*“A second-machine of this type is also under construction and although it is at present fitted with engine bearers for a Maybach engine the representative [of Albatros] stated that these would be modified to take a Rolls Royce engine if one could be obtained, as the 240 HP Maybach which was of low compression only develops 200 HP. It was, however, noticed that no progress on this machine has been made since the inspection carried out in June [1924] and the necessary engine bearer modifications will not be carried out until the engine has been obtained.”*

Damit ist eindeutig belegt, daß sich eine L 58 Mitte 1924 immer noch im Bau befand und schon länger beabsichtigt war, die Zelle auf Rolls-Royce-Motor umzurüsten, daß aber ein solcher Umbau erst stattfinden sollte, wenn ein entsprechendes Triebwerk beschafft sein würde. Diese Informationen konnten sich nur auf die Werknummer 10 006 beziehen, eine andere L 58 kam nicht in Frage. Davon abgesehen, paßt das auch sehr gut mit der vermutlichen Geschichte der D-247 zusammen (vgl. im vorangegangenen Kapitel „Zwei rätselhafte Vögel“).

Im Frühjahr 1925 hatte es mit der Beschaffung des Triebwerks endlich geklappt, denn mit Schreiben vom 6.4.1925 bestätigte das ILGK der Firma Albatros die Einhaltung der sog. Begriffsbestimmungen durch das Muster L 58 mit Rolls-Royce-„Eagle VIII“-Motor. Nunmehr stand dem Umbau und der offiziellen Zulassung sowie der Übernahme durch den DAL nichts mehr im Wege. Im Mai 1925 wurde das Flugzeug als D-576 in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen und am Pfingstmontag, dem 1.6.1925, in Darmstadt auf den Namen „Darmstadt“ getauft.



*Die Albatros L 58 D-576 im Jahr 1925 beim Deutschen Aero-Lloyd. Das Flugzeug hatte für den Einbau des stärkeren und schwereren Motors Rolls-Royce-„Eagle VIII“ einen neuen Vorderrumpf bekommen, basierend auf einem Stahlrohrfachwerk. Wie schon die D-297, hatte auch die D-576 nur noch eine Kabinentür, und zwar auf der linken Rumpfseite. Hinter dem kleinen runden Fenster auf der rechten Seite befand sich ein Toilettenraum.*

Ab Juli 1925 setzte der DAL die Maschine auf den Strecken Berlin-Hamburg-Kiel und Frankfurt-Hannover-Hamburg ein, auch in Bremen und Dortmund tauchte sie auf. Bis zum Jahresende 1925 erreichte die L 58 eine Betriebsstundenzahl von 80 – für ein halbes Jahr kein berauschender Wert, gerade einmal 13 Stunden pro Monat! Ein Vergleich mit den entsprechenden Werten für den sehr ähnlichen Flugzeugtyp Fokker-Grulich F III beim DAL zeigt deutlich den Unterschied in der Nutzung: Mindestens 5 Maschinen schafften mehr als 1.000 Flugstunden im Jahr – also über 80 Stunden pro Monat! Daraus läßt sich schließen, daß die L 58 nicht gerade zu den gefragtesten Flugzeugen des DAL gehörte.

Bei Gründung der Luft Hansa AG im Januar 1926 gehörte auch die D-576 zu den Maschinen, die vom DAL in den Flugzeugpark der neuen Gesellschaft eingebracht wurden. Gemäß einem Bericht der Deutschen Revisions- und Treuhand-AG, Berlin, vom 27.3.1926 legte man für die D-576 als Einbringungswert 47.288 Mark fest (basierend auf einem Fabrikverkaufspreis von 48.500 Mark). In der DLH Zellen-Inventur per 31.12.1926, also am Ende des ersten Betriebsjahres der Luft Hansa, war die Maschine allerdings mit einem etwas niedrigeren Anschaffungspreis ausgewiesen, nämlich 45.154 RM.

Noch eine interessante Zahl aus diesen Inventuren: Im Jahr 1926 absolvierte die D-576 insgesamt 45 Betriebsstunden, während der sehr ähnliche Flugzeugtyp Fokker-Grulich F III im Jahresdurchschnitt auf 337 Betriebsstunden kam. Im Folgejahr, also 1927, erreichte die L 58 mehr als die doppelte Zahl, nämlich 113 Stunden. Aber auch dieser Wert war nicht gerade umwerfend, denn im Jahresdurchschnitt 1927 schaffte die Fokker-Grulich F III bei der DLH durchschnittlich 541

Betriebsstunden. Aus diesen Zahlen läßt sich – ähnlich wie schon beim DAL – ablesen, daß die Albatros L 58 nicht zu den bevorzugten Mustern der Luft Hansa gehörte.

Nach der Übernahme in den Luft Hansa-Flugzeugpark erhielt die D-576 den neuen Namen „Wolkensegler“. Bei der DLH änderte sich die Typenbezeichnung in L 58 A (oder auch L 58 a), um die Ausführung mit Stahlrohr-Vorderrumpf und Rolls-Royce-„Eagle VIII“-Motor von dem Ursprungsmuster L 58 mit Ganzholzrumpf zu unterscheiden.

Am 31.8.1926 war Flugzeugführer Erich Pust mit der Maschine unterwegs auf LH-Strecke 7 (Basel – Mannheim – Frankfurt/M. – Köln – Düsseldorf – Amsterdam), als in der Nähe von Traar (heute Stadtteil von Krefeld) das Triebwerk streikte und zur Notlandung zwang. Alle Insassen blieben unversehrt, die Schäden am Flugzeug wurden auf 7 % des Versicherungswerts geschätzt.



*Bei der Luft Hansa trug die D-576 den Namen „Wolkensegler“. Wegen des stärkeren Motors und des geänderten Vorderrumpfs wurde das Flugzeug nun als L 58 A (auch L 58 a) bezeichnet. Zum besseren Schutz des Flugzeugführers bei Notlandungen war hinter der Pilotenkanzel auf der Flügeloberseite ein stabiler Überschlagbügel angebracht.*

Über die Tätigkeit der D-576 im Jahr 1927 liegen keine Informationen vor. 1928 flog die Maschine nur noch im Zubringerdienst, und zwar auf der LH-Strecke 92 Krefeld – Essen. Dabei kam es am 5. Juni 1928 bei der Landung in Essen zu einem schweren Unfall. Die Polizeiflugwache Essen-Mülheim berichtete:

*„Zeitpunkt und Ort des Unfalls: 05.06.1928 um 13.30 Uhr auf dem Flughafen Essen-Mülheim ungefähr in Platzmitte.*

*Flugzeugführer: Rudolf Fischer, geb. 01.10.1905, Flugzeugführerschein B 1441.*

*Flugzeugmuster: Albatros L 58 A mit Motor Rolls-Royce Eagle VIII, Zulassung D-576.*

*Eigentümer und Halter: Deutsche Lufthansa AG.*

*Vermutliche Ursache des Unfalls: Witterungseinflüsse.*

*Sachschäden: Flugzeug zu 80 % beschädigt. Rumpf zerbrochen, Motoreinbau zerstört, Tragdeck beschädigt, Fahrgestell zerknickt.*

*Kurze Unfallschilderung: Beim Anschweben in Folge einer Sonnenböe aus 2 m Höhe durchgesackt. Bei der hierdurch erfolgten harten Landung kam es zu zwei Sprüngen, die durch eine Bodenunebenheit noch verstärkt wurden.“*

*„Der Streckenkontrolleur Christian Hansen, Spandau, erklärt als Zeuge:*

*Das Flugzeug D-576 startete gegen 13.00 Uhr in Krefeld zu dem planmäßigen Streckenflug 92. Ich befand mich mit noch einem Fluggast im Passagierraum. Gegen 13.30 Uhr setzte der Flugzeugführer zur Landung auf den Flughafen Essen-Mülheim an. Ich hatte die Empfindung, daß das Flugzeug mit zu wenig Fahrt durchsackte und dann mit den Rädern auf den Boden aufstieß. Das Flugzeug machte einen längeren Sprung und berührte zum zweiten Mal den Boden. Es folgten ein größerer Sprung und der Überschlag. Ich kroch aus der Kabine und befreite den Bordmonteur aus dem zertrümmerten Führersitz.“*

Die damaligen Tageszeitungen brachten noch weitere Details zu dem Unfall in Essen-Mülheim. So berichtete zum Beispiel das Hamburger Fremdenblatt am 6.6.1928:

*„Duisburg, 5. Juni – Auf dem Flugplatz Essen-Mühlheim ereignete sich heute nachmittag ein schwerer Unfall. Das den Zubringerdienst von Krefeld verrichtende Flugzeug D 576 stieß bei der Landung hart auf, wobei das Fahrgestell zerbrach und die Maschine sich überschlug. Der Pilot und der Bordmonteur wurden schwer an Kopf und Gesicht verletzt.“*

Die D-576 wurde nach dem Unfall nicht wieder instandgesetzt, sondern abgewrackt.

## Fazit

Das Muster Albatros L 58 hatte in Deutschland gegen ihre unmittelbaren Konkurrenten auf dem Markt für Verkehrsflugzeuge nur begrenzte Chancen. Das lag nicht an der Auslegung ihrer Zelle, denn die war durchaus modern gehalten – als freitragender Schulterdecker ohne irgendwelche Spanndrähte und Verstrebungen, mit einem aerodynamisch vernünftig geformten Rumpf und mit Unterbringung der Passagiere in einer geschlossenen und beheizbaren Kabine, die gute Zugänglichkeit bot.

Es lag vielmehr an ihrer Ganzholz-Auslegung – verglichen mit den Neuentwicklungen anderer führender Hersteller schien die Bauweise der L 58 nicht genügend fortschrittlich zu sein. Junkers und Dornier fertigten ihre nach dem Krieg herausgebrachten Verkehrsflugzeuge F 13 bzw. „Komet“ komplett aus Metall, Fokker wandte den bewährten Gemischtbau an (Rumpf aus geschweißtem Stahlrohrgestell mit Stoffbespannung, Flügel komplett aus Holz). Lediglich das Sablatnig-Muster P III war ebenso wie die Albatros L 58 in Ganzholz-Bauart konzipiert und dementsprechend war auch bei der Sablatnig-Maschine der Erfolg eher mäßig.

Hinzu kam, daß das neue Albatros-Muster 1922/23 viel zu spät auf der Bildfläche erschien: Junkers war bereits seit Juni 1919 mit seiner F 13 im Markt vertreten, die Fokker F II hatte im Oktober 1919 ihren Erstflug absolviert und die Sablatnig P III war im März 1920 gefolgt. Schließlich gesellte sich im Februar 1921 noch die Dornier „Komet“ dazu – auch das war immerhin gut anderthalb Jahre vor der L 58.

Und schließlich spielte auch eine Rolle, daß der DAL mit dem Muster L 58 generell nicht glücklich war.

Wie schon im Kapitel „Zwei rätselhafte Vögel, D-247“ erwähnt, berichtete das ILGK 1924 in einem Inspection Report an die alliierten Regierungen, daß die L 58 nie wirklich zufriedenstellend gewesen sei. Die erste Maschine, welche die DAL erworben habe, sei nur für kurze Zeit auf den Fluglinien der Gesellschaft unterwegs gewesen. Dann sei das Muster außer Betrieb gestellt worden, weil es sich im Flug als unbefriedigend herausgestellt und das Leitwerk Anzeichen einer zu schwachen Konstruktion gezeigt habe.

Ein anderer Zeitzeuge war Wilhelm Budack, Monteur und später Werkmeister bei DLR, DAL und DLH, zuletzt in leitender Funktion im Prüfwesen der DLH tätig. Er berichtete über die L 58:

*„Das Flugzeug hatte fliegerisch seine Launen. Es neigte zum Überschlag und wurde von den Piloten deswegen nicht allzusehr geschätzt. Die Flugzeugführer wurden vorher meist auf Fokker F III eingewöhnt, weil dieser ebenfalls ein Hochdecker war. Dennoch wiederholten sich immer wieder Überschläge, die durch den zu hoch liegenden Schwerpunkt verursacht wurden.“*  
(zitiert nach Wolfgang Wagner, „Der deutsche Luftverkehr – die Pionierjahre 1919-1925“, Band 11 der Reihe „Die deutsche Luftfahrt“, S. 140)



*Blick in Halle 6 der Albatros-Werke, etwa 1924. Im Hintergrund links und rechts sind zwei L 58 zu erkennen, die sich im Bau bzw. in Überholung befinden.*

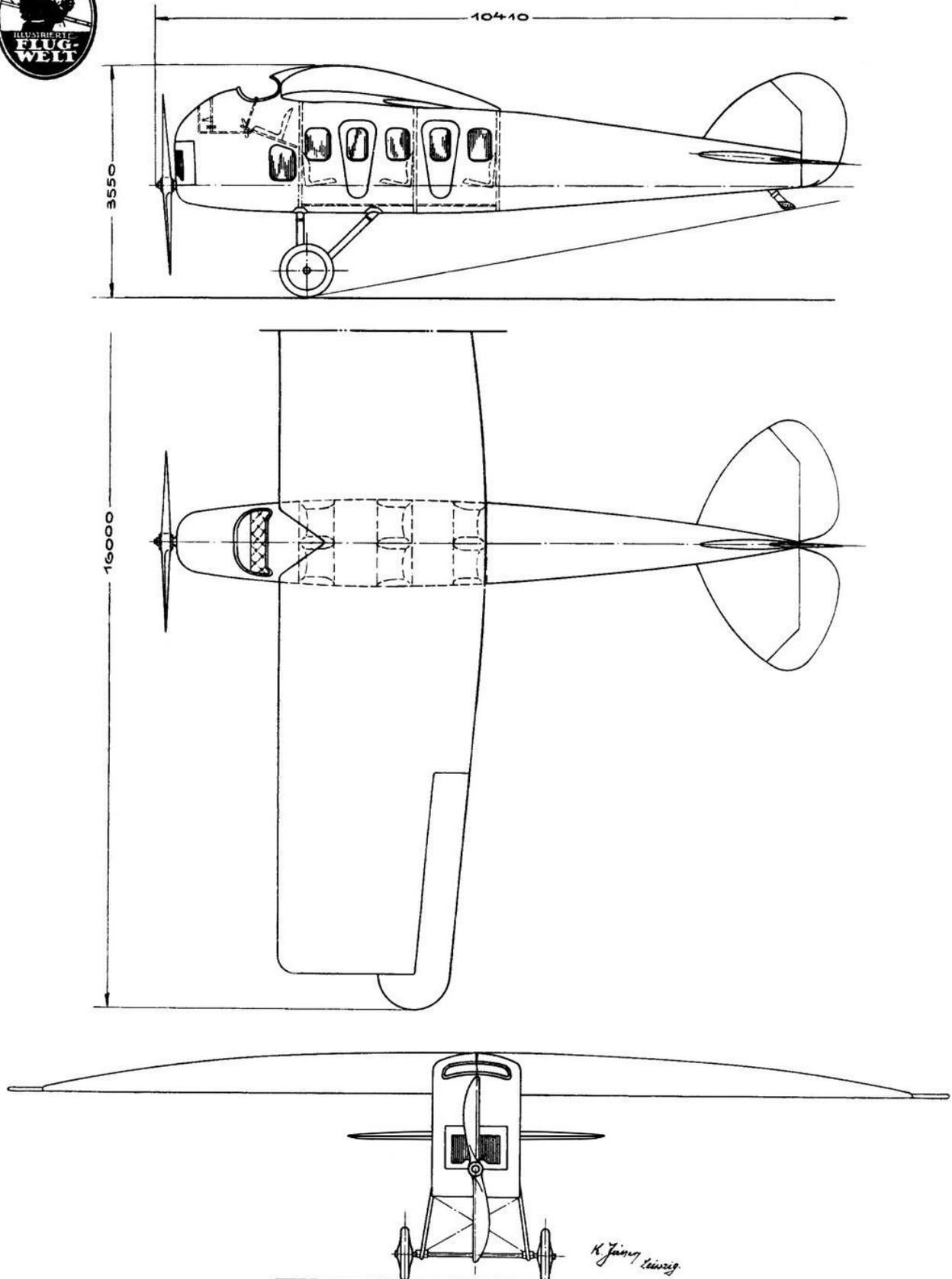
ANHANG



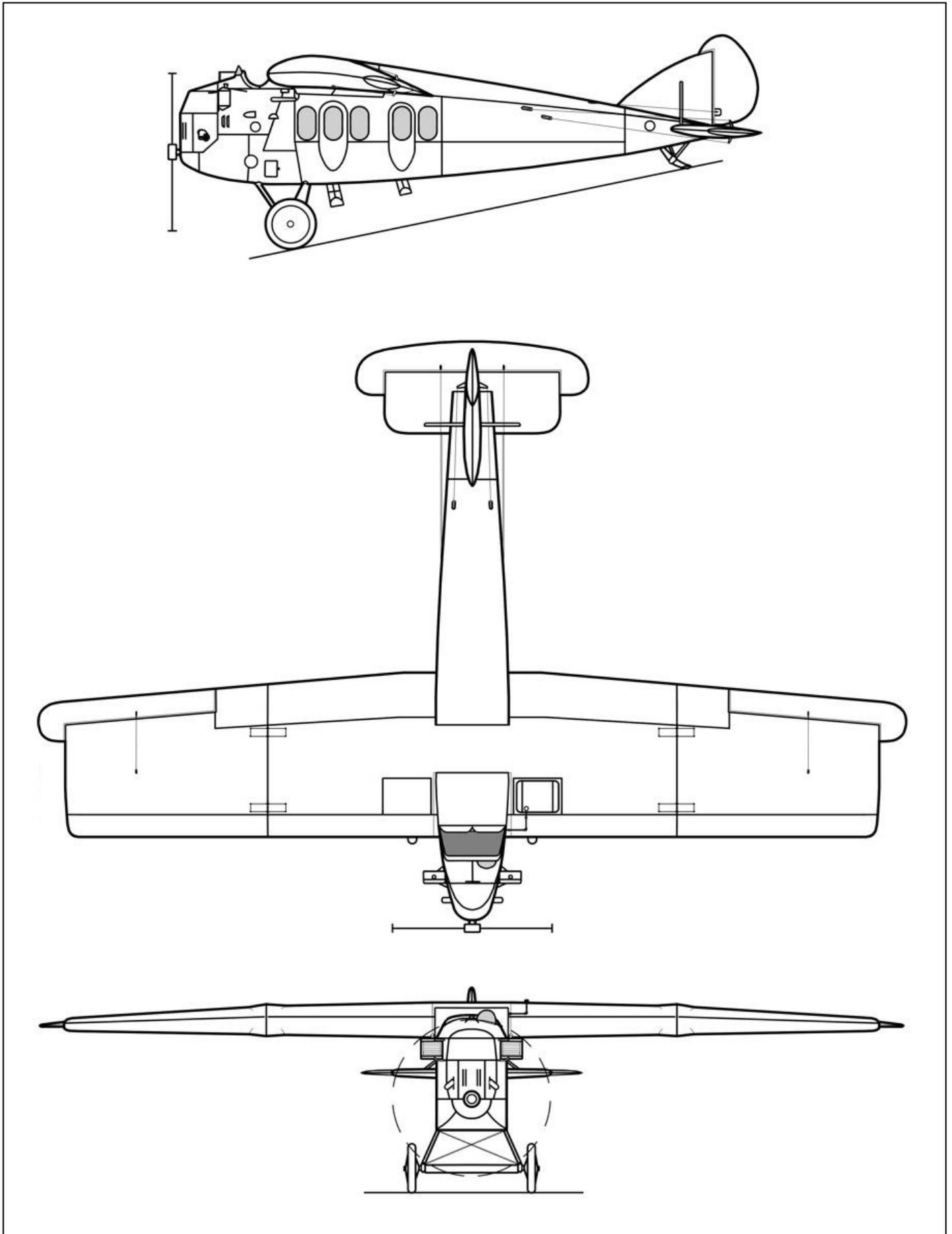
*Abgewandeltes Albatros-Firmenemblem (ca. 1925/26)*



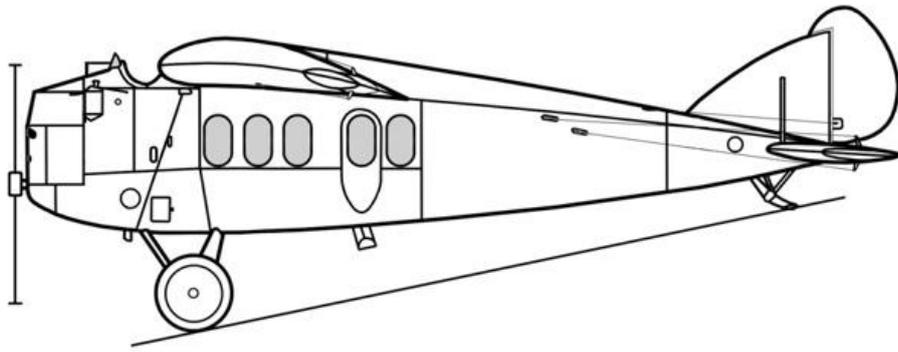
**Albatros-Verkehrs-Flugzeug Typ L 57 für 6 Fluggäste. 160 PS-Mercedes-Motor.**



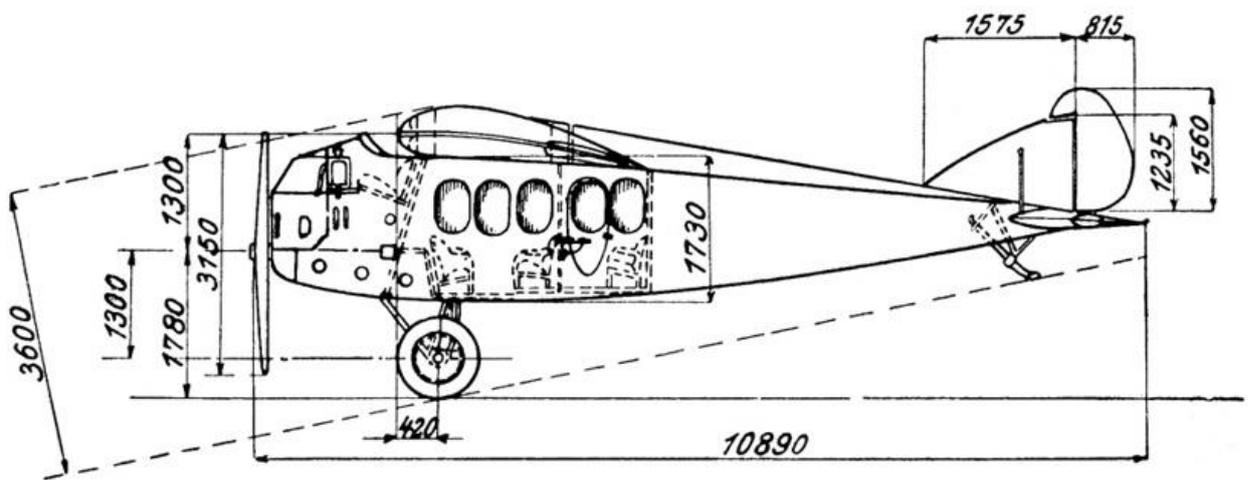
Übersichtszeichnung der Albatros L 57, entnommen der Fachzeitschrift „Illustrierte Flug-Welt“ Heft 24/1920. Die in der Original-Frontansicht fehlenden Höhenruder sind hier bestmöglich ergänzt.



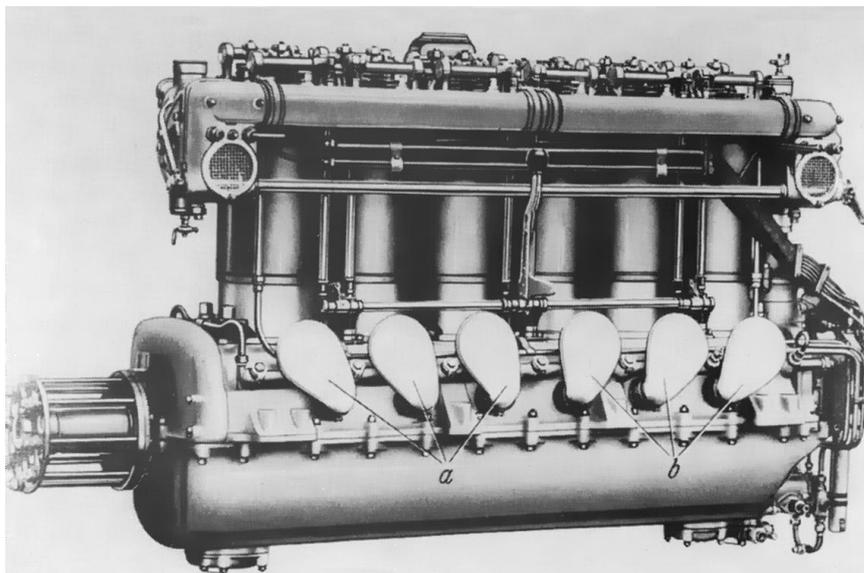
Übersichtszeichnung der Albatros L 58 mit Triebwerk Rolls-Royce „Falcon III“ (1923/24)



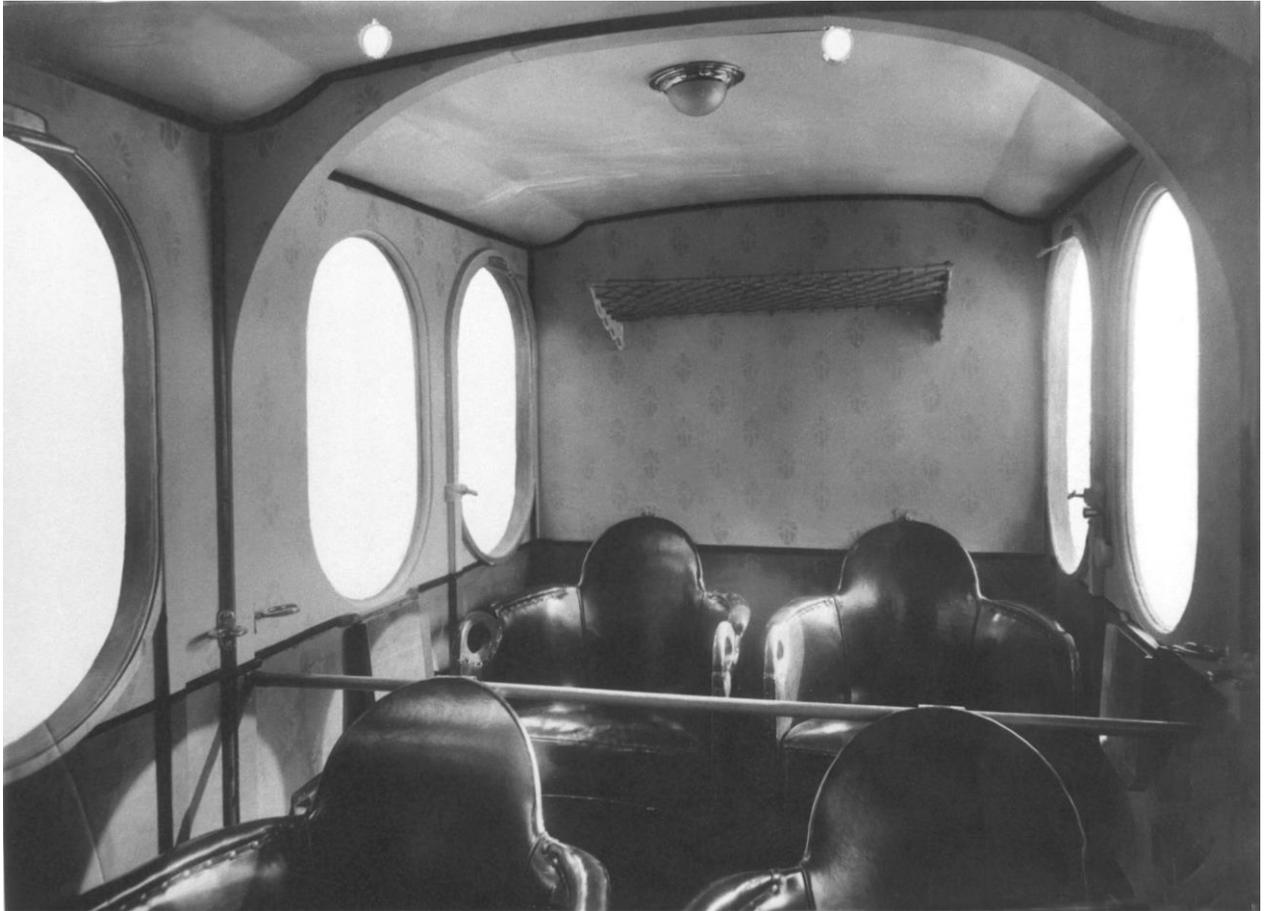
Seitenansicht der Albatros L 58, D-297, mit Triebwerk BMW IV (1926)



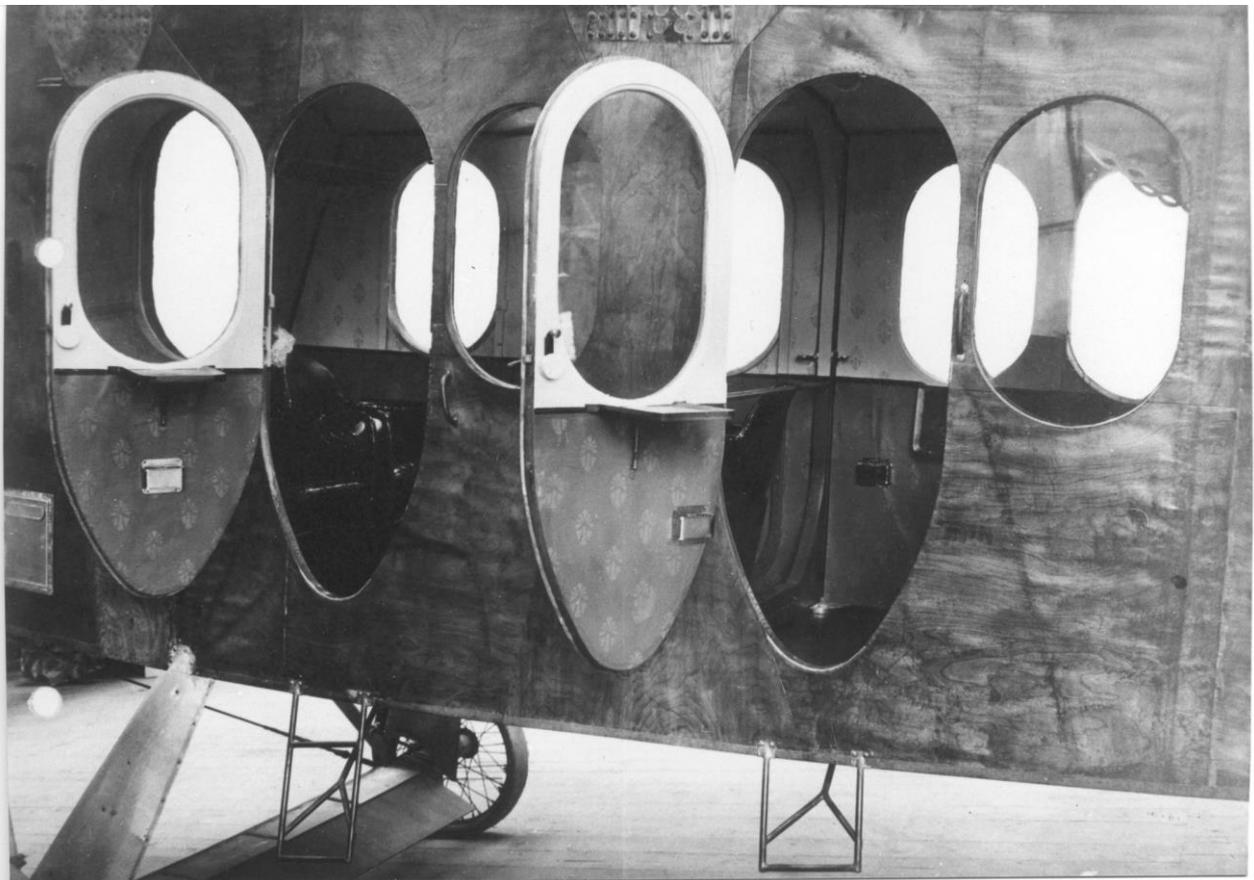
Bemaßte Seitenansicht der Albatros L 58 mit Triebwerk Maybach Mb IV a und gestrichelt dargestellter Sitzanordnung



Der Sechszylinder-Reihenmotor Maybach Mb IV a (245/260 PS, 180/191 kW) war als eines der Standardtriebwerke für die L 58 vorgesehen, wurde aber nur in zwei Maschinen eingebaut. Bei den mit „a“ und „b“ bezeichneten Bauteilen handelte es sich um Kurbelgehäuse-Entlüftungen.



*Die bequeme Passagierkabine der Albatros L 58 in der Innenansicht. Ihre Auslegung erinnerte etwas an die damaligen Reisezugwagen der Reichsbahn.*



*Blick von draußen in die Passagierkabine der L 58 durch die geöffneten Einstiegstüren.*

## Baubeschreibung Albatros L 57

Aus dem auf Seite 2 erwähnten Artikel über die Albatros L 57 („Illustrierte Flug-Welt“, Heft 24/1920), sind die Abschnitte über den technischen Aufbau nachfolgend in geringfügig verkürzter Form – ansonsten aber unverändert – wiedergegeben, weil er eine der wenigen authentischen Informationsquellen über dieses Muster darstellt und bis ins Detail geht:

*„Das Albatros-Flugzeug L 57 ist als Verkehrsflugzeug zur Aufnahme von acht Personen (6 Fluggäste und 2 Mann Besatzung) eingerichtet. Es ist als Eindecker gebaut und trägt auf dem Rumpf eine durchgehende Fläche von ungefähr 16 Metern. Sie wird an vier Befestigungspunkten am Rumpf gehalten, die beim Abmontieren des Flugzeuges leicht zu lösen sind. Die Fläche selbst ist freitragend und nimmt, da sie ungewöhnlich dick ist (etwa 60 cm), in sich den Gepäckraum für die Fluggäste und die Benzinbehälter für den Motor auf.*

*Die Anordnung der Lasten im Rumpf ist so getroffen, daß dicht hinter bzw. auf dem Motor der Führerraum angebracht ist, in dem der Pilot links neben dem Beobachter sitzt. Es ist möglich, das Flugzeug mit Doppelsteuerung auszurüsten, ebenfalls kann ohne weiteres ein FT-Gerät eingebaut werden. An den Führerraum schließt sich die Kabine für 6 Fluggäste an, die Sitzanordnung ist aus der Zeichnung ersichtlich. Die Kabine hat einen lichten Raum von ungefähr 2,80 m Länge, 1,15 m Breite und 1,60 m Höhe. Rechts und links sind je zwei Türen angebracht. Fünf Fenster an jeder Seite geben dem Raum die nötige Helligkeit. Für gute Durchlüftung ist Sorge getragen. Die Sitze sind so dimensioniert, daß ein bequemes und nicht ermüdendes Sitzen gewährleistet wird. Sie sind leicht herausnehmbar, so daß der ganze Raum oder ein Teil davon auch zur Aufnahme von Lasten verwendet werden kann.*

*Der Rumpf selbst ist aus Sperrholz hergestellt.*

*Das Fahrwerk entspricht in seiner Konstruktion den Normal-Fahrgestellen für Militärflugzeuge. Verwendet werden Pneus von 965 x 150 mm.*

*Für die L 57 können drei verschiedene Motoren verwendet werden:*

*Mercedes D III, 170 PS,*

*BMW III a, 185 PS,*

*Benz Bz IV, 200 PS.“*

Die in dem IFW-Bericht genannten technischen Daten der L 57 mit den unterschiedlichen Motoren finden sich in den nachfolgenden Tabellen, gemeinsam mit denjenigen der L 58.

## Baubeschreibung Albatros L 58

Die nachstehende Beschreibung entstammt in wesentlichen Teilen einem von den Albatros-Flugzeugwerken herausgegebenen Typenblatt (erschienen etwa 1924/25), ergänzt um weitere Details aus einem Artikel der „Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt“, Heft Nr. 17+18/1925:

*„Die L 58 ist als freitragender Schulterdecker ausgelegt, dessen geschlossene Kabine Platz für 6 Reisende bietet. Fast alle Hauptbauteile bestehen aus Holz.*

*Der Flügel, bestehend aus einem oder, wenn gewünscht, aus drei Stücken, liegt direkt auf der Rumpfoberseite auf und ist an vier Befestigungspunkten mit dem Rumpf verbunden. Er wird aus Kastenholmen mit Sperrholzstegen und Holzrippen gebildet und trägt eine Sperrholzbeplankung, nur die Querruder besitzen Stoffbespannung. Der Flügel ist relativ dick (ca. 60 cm), in ihm befinden sich der Stauraum für das Passagiergepäck und die Brennstoffbehälter.*

*Der Rumpf ist als Schalenrumpf mit Sperrholzwänden ausgeführt, die durch ein Fachwerksystem von Holzleisten und durch Holzspanten versteift sind. Dadurch werden sowohl eine hohe Festigkeit des Rumpfes als auch eine Anpassung an die gewünschte Form ermöglicht. Die Verteilung der Lasten im Rumpffinnern ist so vorgenommen, daß sich dicht hinter bzw. auf dem Motor der Besatzungsraum befindet, in dem 2 Personen (Flugzeugführer und Begleiter) Platz haben. Auf Wunsch kann Doppelsteuerung eingebaut werden, ebenso F.T.-Gerät. Unmittelbar an den Führerraum folgt die Kabine für 6 Fluggäste, von denen vier in Flugrichtung und zwei entgegengesetzt sitzen. Die Kabine hat einen lichten Raum von ungefähr 2,80 m Länge, 1,15 m Breite und 1,60 m Höhe. Auf der linken Rumpffseite sind zwei Türen angebracht, die einen bequemen Einstieg vom Boden aus ermöglichen. Fünf Fenster auf jeder Seite, davon jeweils drei als Schiebefenster ausgebildet, verleihen dem Raum einen hellen Eindruck. Für eine gute Durchlüftung ist Sorge getragen, auch kann auf Wunsch eine Heizung eingebaut werden. Die sechs Sessel sind so dimensioniert, daß ein bequemes und nicht ermüdendes Sitzen gewährleistet wird. Die Sessel sind leicht herausnehmbar, so daß der ganze Raum oder ein Teil davon auch zur Aufnahme von Transportgut dienen kann.*

*Das Leitwerk besitzt den gleichen Aufbau wie der Flügel und besteht ebenfalls komplett aus Holz, ausgenommen das zweiteilige Höhenruder und das Seitenruder, welche stoffbespannt sind. Alle Ruder sind mit Ruderausgleich versehen. Die Höhenflosse ist gegen die Seitenflosse verstrebt.*

*Das Fahrwerk entspricht in seiner Konstruktion den üblichen Fahrgestellen, die sich seit Jahren bewährt haben. Die Radachse wie auch die beiden nach hinten zum Rumpf führenden Streben sind strömungsgünstig verkleidet. Bei den Laufrädern gelangen Reifen von 965 x 150 mm zur Verwendung.*

*In der L 58 können die verschiedensten Flugmotoren in Reihenbauart Verwendung finden, sofern sie eine Startleistung von mindestens 260 PS haben und ein Gewicht von ca. 400 kg nicht überschreiten. Ohne Einschränkung lassen sich in das Flugzeug folgende Motoren einbauen:*

*Maybach Type Mb IV, 260 PS.*

*BMW Type IV, 240 PS.*

*Hispano-Suiza Type 42, 300 PS.*

*Rolls-Royce Type Falcon, 260 PS.*

*Die Förderung des Brennstoffs zum Motor geschieht durch Gefälle.“*



*Blick vom Führerstand der Albatros L 58 in Flugrichtung. Dank seiner hohen Sitzposition hatte der Pilot eine recht gute Rundumsicht.*

## Werknummern-Übersicht Albatros L 58

Die folgende Liste enthält alle bei der Albatros-Werke AG in Berlin-Johannisthal hergestellten Flugzeuge des Musters L 58, soweit die verfügbaren Quellen entsprechende Informationen liefern. In schwarzer Farbe gehaltene Angaben sind gesichert. Eine **blaue** Formatierung bedeutet eine gesicherte Information, aber für ihre Zuordnung in der Werknummernfolge fehlt noch die letzte Bestätigung. Mit **roter** Farbe markierte Angaben sind nur als vermutlich zu betrachten.

Werk-Nr.	Zulassung	Triebwerk	Zeitpunkt	Eigentümer, andere Informationen
10 001	D-221	Rolls-Royce „Falcon III“	12.1922	Albatros-Werke Ges. für Flugzeugunternehmungen, Berlin-Johannisthal. Halter: Deutsche Luft-Reederei GmbH, Berlin.
			16.12.1922	Nach Triebwerksschaden schwerer Bruch bei Notlandung nahe Achim (südöstlich von Bremen). Maschine nicht wieder aufgebaut.
10 002	D-246	Maybach Mb IV a	>08.1923	Deutsche Aero-Lloyd AG, Berlin.
			01.1926	Deutsche Luft Hansa AG, Berlin.
			vor Ende 1926	sog. Betriebsverschrottung durch DLH.
10 003	D-244	Rolls-Royce „Falcon III“	>05.1923	Deutsche Aero-Lloyd AG, Berlin.
			17.08.1923	Landeunfall in Amsterdam-Schiphol. Maschine danach offenbar nicht wieder aufgebaut.
10 004	D-245	Rolls-Royce „Falcon III“	>07.1923	Deutsche Aero-Lloyd AG, Berlin.
			13.9.1923	Notlandung wegen Motorstörung am Strand von Heist-aan-Zee (nahe dem belgischen Seebad Knokke). Maschine beschlagnahmt und in Belgien verblieben, vermutlich dort später abgewrackt.
10 005	D-297	Maybach Mb IV a	~07.1923	Albatros-Werke Ges. für Flugzeugunternehmungen, Berlin-Johannisthal.
		BMW IV	>05.1926	Motoraustausch. Halter: Hamburger Fremdenblatt.
			09.1926	zurück an Albatros, weiterer Verbleib unbekannt.
10 006	D-247	?	1923	Zulassung nur reserviert.
	D-576	Rolls-Royce „Eagle VIII“	05.1925	Deutsche Aero-Lloyd AG, Berlin, Name „Darmstadt“.
			01.1926	Deutsche Luft Hansa AG, Berlin, Name „Wolkensegler“.
			05.06.1928	Totalschaden nach Landeunfall in Essen-Mülheim.
?	RR-12	?	>10.1923	<b>Eigner: Deutsche Aero-Lloyd AG, Berlin,</b> <b>Halter: Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft, Berlin/Moskau.</b>
			02.11.1923	Überführung Königsberg – Moskau. Keine Informationen über den weiteren Verbleib.

Zeichenerklärung:

- > mindestens seit
- ~ wahrscheinlich

## Technische Daten Albatros L 57 und L 58

	L 57 mit Merc. D III a	L 57 mit BMW III a	L 57 mit Bz IV	
Spannweite	16,00	16,00	16,00	m
Länge	10,41	10,41	10,41	m
Aerodynamische Fläche				m <sup>2</sup>
Leergewicht (Leermasse)	1.036	1.051	1.142	kg
Zuladung	874	859	868	kg
Fluggewicht (Flugmasse)	1.910	1.910	2.010	kg
Höchstgeschwindigkeit	149	154	158,5	km/h
Steigzeit auf 1.000 m	10,3	8,3	7,1	min
Steigzeit auf 2.000 m	26,5	20,3	16,3	min
Gipfelhöhe	3.450	3.960	4.475	m
Reichweite	600	600		km
Flugdauer	4	4	4	h
Triebwerk	Mercedes D III a (170 PS/125 kW)	BMW III a (185 PS/136 kW)	Benz Bz IV (200 PS/147 kW)	

	L 58 mit R&R Falcon III	L 58 mit Mb IVa	L 58 mit BMW IV	L 58 a mit R&R Eagle VIII	
Spannweite	18,00	18,00	18,00	18,00	m
Länge	10,87	10,87	10,87	10,87	m
Aerodynamische Fläche	44,5	44,5	44,5	44,5	m <sup>2</sup>
Leergewicht (Leermasse)	1.250	1.370	1.380	1.511	kg
Nutzlast		640			kg
Fluggewicht (Flugmasse)	2.130	2.250	2.300	2.395	kg
Höchstgeschwindigkeit	150	150	144	160	km/h
Landegeschwindigkeit		80			km/h
Steigzeit auf 1.000 m		12			min
Steigzeit auf 2.000 m	30	30			min
Gipfelhöhe		3.500	3.100	3.500	m
Reichweite	625				km
Flugdauer	3,7	4,0	4,0		h
Triebwerk	Rolls-Royce „Falcon III“ (260 PS/ 191 kW)	Maybach Mb IV a (260 PS/191 kW)	BMW IV (230 PS/169 kW)	Rolls-Royce „Eagle VIII“ (360 PS/ 265 kW)	

Die technischen Daten basieren auf damaligen Werksveröffentlichungen, auf den Angaben im Taschenbuch der Luftflotten von Werner v. Langsdorff, Ausgaben 1923/24 - 1928, im Jahrbuch für Luftverkehr 1926/27 von Fischer von Poturzyn/Josef Jurinek, sowie auf Informationen aus den Fachzeitschriften Flugsport, Illustrierte Flug-Woche, Luftfahrt, Luftweg, Nachrichten für Luftfahrer, Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt.

## Danksagung

Die befreundeten Luftfahrthistoriker Harm J. Hazewinkel und Herman Dekker sowie Leendert Holleman gaben etliche Hinweise zu Ereignissen rund um die Albatros L 58 in Holland und Belgien. Dafür sage ich allen drei herzlichen Dank!

## Quellen

### Bücher und Broschüren

Inter-Allied Aeronautical Commission of Control Germany (Hrsg.): Execution Report, Volume I+II, Chalais-Meudon 1922

Langsdorff, Werner von: Taschenbuch der Luftflotten, Jahrgänge 1924/25 bis 1928, München bzw. Frankfurt/Main.

Poturzyn, Friedrich Fischer von, und Jurinek, Josef (Hrsg.): Jahrbuch für Luftverkehr 1926/27, München 1927

Rapport Final du Comité de Garantie Aéronautique en Allemagne (= ILGK-Abschlußbericht), datiert 27.10.1927

Richter, Hans: Deutscher Flug-Almanach, Berlin 1925

Wentscher, Bruno (Hrsg.): Deutsche Luftfahrt, Berlin 1925

### Zeitschriften

Flight Jg. 1923, S. 523

Flugsport, Jg. 1923, Nr. 12/13.  
Jg. 1925, Nr. 4 Typenblatt, 13/14 Typenblatt.

Illustrierte Flug-Welt,  
Jg. 1920, Nr. 24  
Jg. 1923, Nr. 1, 17-18  
Jg. 1925, S. 234

Luftfahrt, Jg. 1923, Nr. 1, 2, 5  
Jg. 1925, Nr. 8

Luftfahrt-Technische Nachrichten,  
Jg. 1924, Nr.4

Luftwacht Jg. 1926, No. 41

Luftweg, Jg. 1921, Nr. 51-52  
Jg. 1923, Nr. 8  
Jg. 1924, Nr. 11

Nachrichten für Luftfahrer,  
Jg. 1920, Nr.12  
Jg. 1924, Nr. 34

Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure,  
Jg. 1927, S. 620

Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt,  
Jg. 1924, Nr. 13+14  
Jg. 1925, Nr. 17+18

Der Flieger, Heft 10/1978, Albatros nach dem Ersten Weltkrieg.

Flanders Aviation Society 28.07.2016, darin: Leendert Holleman, Vreemde badgasten.

Berichterstattung über die Albatros L 58 in folgenden Tages- und Wochenzeitungen:

Berliner Illustrierte vom 20.5.1923.

Berliner Tageblatt vom 15.-24.12.1922.

Hamburger Fremdenblatt 15.-16.12.1922.

Brugsche Handelsblad 22.9.1923.

## Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

- Preuss. Minister des Innern, Erlaß II N 1162 vom 7.11.1923 betr. Einfluggenehmigung von DAL-Flugzeugen nach England.
- DVL, Leitz-Hefter mit Tabellen der von DVL gemessenen Start- und Landeleistungen der zugelassenen Flugzeugmuster, veröffentlicht für den Dienstgebrauch durch das RVM unter L.4. Nr. 8176/27 mit dem Datum 12.11.1927.
- U.S. Office of the Military Observer in Berlin, Bericht No. D-1621 vom 11. April 1921
- Inter-Allied Aeronautical Commission of Control (ILÜK), German Civil Aviation from March 31<sup>st</sup> to December 31<sup>st</sup> 1921 (Tätigkeitsbericht).
- Inter-Allied Aeronautical Commission of Control (ILÜK), Execution-Report Part 1, Volume II, erstellt per Februar 1922 (Schlußreport am Ende der Tätigkeit der ILÜK).
- Colonel Emile Dorand, Nachlaß im Musee de l'Aire, Paris (Dorand war leitendes Mitglied der ILÜK 1920-1922), darin insbesondere eine technische Beschreibung des „Avion Albatros monomoteur“.
- Commission Interalliee de Controle Aeronautique, (ILÜK), Deuxième Liste des appareils nouveaux classés civile, datiert vom 1.5.1922, laufende Nr. 18.
- Comite de Garantie Aeronautique (ILGK), Liste des appareils nouveaux classés come Civils par application des Regles de Discrimination données par le Conseil des Ambassadeurs des Puissances Alliées, datiert vom 16.6.1923, 7.1.1925 und 6.4.1925, laufende Nummern 31, 85, 94 und 121.
- NACA Technical Memorandum No. 195, "New Albatros commercial airplane L 58", März 1923.
- Aeronautical Committee of Guarantee (ILGK), Inspection Report 18/8/1924.
- Jahresbericht 1923/24 der DVL, Berlin 1924.
- Luftaufsicht Hamburg, Monatsberichte Juli bis September 1923 und Mai bis September 1926.
- Unfall-Berichte der Polizei-Flugwachen Borkum und Essen-Mülheim sowie der Luftüberwachung der Provinz Hannover aus dem Zeitraum August 1923 bis Juni 1926.
- Flugbewegungsmeldungen der Polizeiflugwachen Berlin, Bremen, Dortmund, Frankfurt/M., Fürth, Hamburg, Hannover, Königsberg-Devau und Stettin aus dem Zeitraum Dezember 1922 bis Juli 1925.
- Deutsche Revisions- und Treuhand-AG, Berlin, Bericht über die Prüfung der Inventuren der Junkers-Luftverkehr AG und der Deutsche Aerolloyd AG, beide Berlin, zum 31. Dezember 1925, datiert vom 27.3.1926.
- Albatros GmbH, Berlin-Johannisthal, Diverse technische Beschreibungen der Muster L 57 und L 58.
- Conseil de Cabinet, Proces Verbal du 19 September 1923 (Sitzungsprotokoll des Belgischen Regierungskabinetts).
- Deutsche Luft-Reederei/Aero-Lloyd AG, Bericht über den Flug nach London vom 29.12.1922 bis 4.1.1923.
- Junkers-Flugzeugwerk AG, Aufstellung von Konkurrenzpreisen für Verkehrsflugzeuge, Dessau 4.4.1924.
- Deutsche Luft Hansa, Technische Leitung, Angaben der zur Verwendung gelangenden Luftfahrzeuge bei der DLH, Staaken 20.2.1926.
- Flugbuch Rudolf Cramer von Clausbruch, Zeitraum Dezember 1924 bis Januar 1925.
- Flugbuch Robert Lissau, Juli 1925.
- Vereinszeitschrift „Der Hessenflieger“, Heft Juni 1925.

## Illustrationen

Alle Bilder, soweit nicht eine andere Quelle vermerkt ist, entstammen der Sammlung Frost/ADL. Die Übersichtszeichnungen unterliegen den Urheberrechten des Autors, falls keine andere Quelle genannt ist.

## Verwendete Abkürzungen

DAL	Deutsche Aero-Lloyd AG, Berlin
DLH	Deutsche Luft Hansa AG, Berlin
DLR	Deutsche Luft-Reederei GmbH, Berlin
DVL	Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin-Adlershof
ILGK	Interalliiertes Luftfahrt-Garantie-Komitee (Comité de Garantie Aéronautique)
ILÜK	Interalliierte Luftfahrt-Überwachungs-Kommission (Inter-Allied Aeronautical Commission of Control)
LLD	Lloyd Luftdienst GmbH, Bremen
RVM	Reichsverkehrsministerium, Berlin