



Die Albatros L 59/60 war ein freitragender Tiefdecker, ihre Formgebung entsprach sowohl in aerodynamischer Hinsicht als auch konstruktiv dem damaligen Stand modernen Flugzeugbaues. Für ihre Schaffung zeichnete der technische Leiter der Albatros-Werke, Dipl.-Ing. Rudolf Schubert, verantwortlich.

Albatros L 59 und L 60 – Sport- und Reiseflugzeug von Günter Frost (ADL)

Erstveröffentlichung 08.2022 im ADL-Internetportal,
Ergänzungen 02.2023

Mit dieser Arbeit werden alle innerhalb der ADL verfügbaren Informationen über das erste bei den Albatros-Flugzeugwerken in Berlin-Johannistal nach dem Krieg neuentwickelte Sport- und Reiseflugzeug L 59/L 60 zu einem möglichst kompletten Bild zusammengefügt. Allerdings bleiben diverse „weiße Flecken“ übrig, weil die Quellenlage recht dürftig ist. Manchmal lässt sich nur vermuten, wie die Abläufe tatsächlich waren und welches die „wahrscheinlichste Wahrheit“ ist. Sollten im Leserkreis unserer ADL-Homepage Informationen verfügbar sein, die über den Inhalt dieser Arbeit hinausgehen, so bitten wir im Interesse der Luftfahrtgeschichtlichen Wahrheit um entsprechende Hinweise. Anders als bei gedruckten Publikationen lassen sich im digitalen Medium Ergänzungen bzw. Korrekturen jederzeit berücksichtigen und auch zeitnah veröffentlichen.

Vorgeschichte

Mit dem 5.5.1922 endete das alliierte Verbot für den Neubau von Flugzeugen in Deutschland. Bereits wenige Tage zuvor hatte das alliierte Kontrollgremium ILÜK (Interalliierte Luftfahrt-Überwachungs-Kommission) den Albatros-Flugzeugwerken in Berlin-Johannistal ihr erstes nach dem Krieg neuentwickeltes Muster L 58 als ziviles Flugzeug im Sinne der sog. Begriffsbestimmungen genehmigt. Damit stand einem unverzüglichen Baubeginn eigentlich nichts mehr im Wege. Trotzdem kam es nicht vor November 1922 zum Erstflug der Maschine.

Und das nachfolgende Muster L 59/60, ein kleiner Tiefdecker für Sport und Reise, erschien erst ein halbes Jahr später auf der Bildfläche. Warum die Albatros-Werke so zögerlich mit ihren Neuentwicklungen waren, ist nicht recht ersichtlich – andere Hersteller kamen deutlich früher aus den Startlöchern.

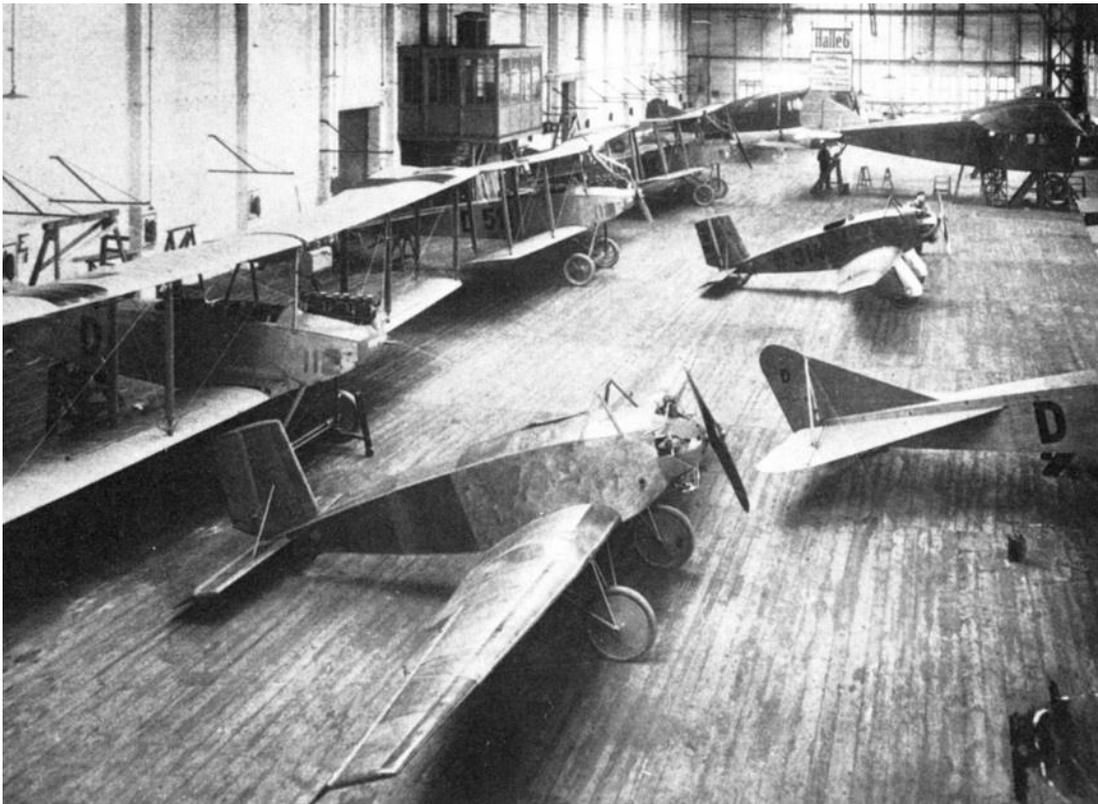
Da ist etwa die Udet U 1 ein gutes Beispiel, ein direktes Konkurrenzmodell zur Albatros L 59, das sich bereits am 16. Mai 1922 zum ersten Mal in die Lüfte erhob. Und dessen Nachfolgetyp U 2 stand im Dezember 1922 zum Jungfernflug bereit.

Ein anderes Konkurrenzmodell war die Rieseler R III, deren Prototyp ebenfalls schon im Mai 1922 seinen Erstflug ausführte, gefolgt von der Serienversion Mark R III/22, die am 4.12.1922 zum ersten Mal startete.

Ein möglicher Grund für das zögerliche Verhalten von Albatros läßt sich in den Lebenserinnerungen von Gerhard Hubrich, erfolgreicher Marinejagdflyer des 1. Weltkriegs, zwischen den Zeilen herauslesen: „*Ich bekam Kontakt mit den Albatros-Werken. Das Reichswehrministerium hatte einen ersten und getarnten Auftrag an dieses Werk gegeben zum Bau von fünf Einsitzern. Es waren freitragende Tiefdecker mit einem Siemens-Sternmotor*“. Diese Kontaktaufnahme fand im Jahr 1923 statt.

Offenbar hatten die Albatros-Werke nicht einfach drauflosgebaut, sondern abgewartet, bis ein ernstzunehmender Auftrag eingetroffen war. Ähnlich hatte das Werk sich schon zuvor bei der L 58 verhalten: Man war mit dem Serienbau des Verkehrsflugzeugs erst gestartet, als ein konkreter Auftrag seitens der Fluggesellschaft Lloyd Luftdienst GmbH (LLD), Bremen, auf dem Tisch lag.

Im Falle des Musters L 59/60 stammte der Bauauftrag vom Reichsverkehrsministerium (RVM). Daß dieser Auftrag nicht unmittelbar vom Reichswehrministerium kam sondern vom RVM, hing mit der strengen Geheimhaltung gegenüber den Alliierten zusammen.



Blick in Halle 6 der Albatros-Flugzeugwerke in Berlin-Johannisthal, aufgenommen etwa 1924/25. Im Vordergrund ist die L 59 zu erkennen, ohne jegliche Zulassung. Etwas weiter im Hintergrund steht die Schwestermaschine L 60 mit dem Kennzeichen D-314. Noch weiter im Hintergrund sind zwei im Bau befindliche Verkehrsflugzeuge L 58 zu erkennen.

Konstruktion und Bau der Albatros L 59 und L 60

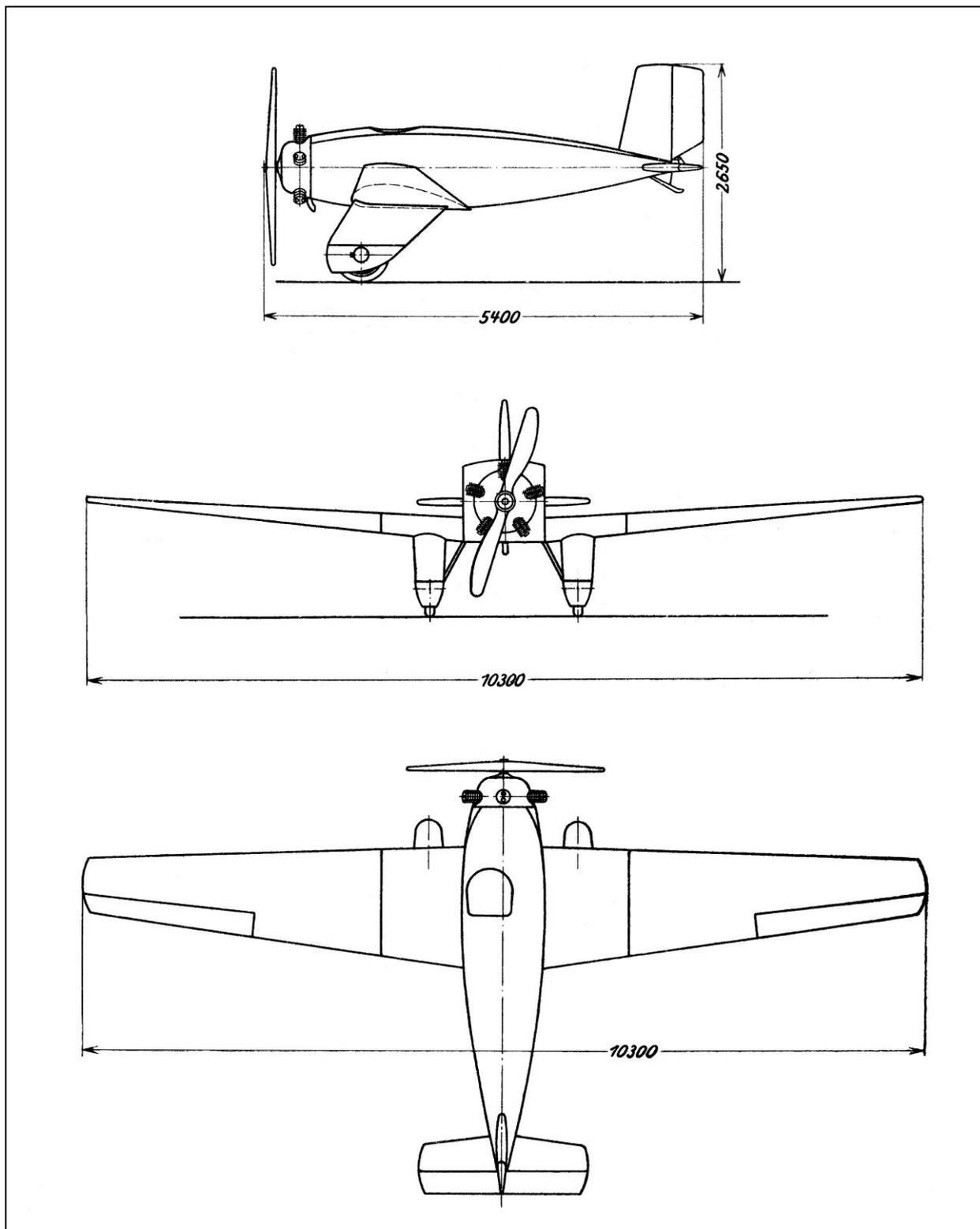
Wie bereits erwähnt, ging die Initiative zur Schaffung dieser beiden Flugzeugmuster ganz offensichtlich vom Reichswehrministerium (RWM) aus. Das Ziel war vermutlich, den für die RW interessanten Pilotenkreisen ein nach dem letzten Stand der Technik gebautes Fluggerät anzubieten, mit dem sie ihre fliegerischen Erfahrungen und ihr Können wieder auffrischen bzw. auf aktuellen Stand bringen konnten.

Nach längerer Vorbereitungszeit, die insgesamt mehr als ein Jahr dauerte, präsentierten die Albatros-Werke im Sommer 1923 ihre beiden neuen Flugzeugmuster L 59 und L 60. Sie waren als freitragende Tiefdecker konzipiert und ihre Formgebung entsprach sowohl in aerodynamischer als auch in konstruktiver Hinsicht dem damaligen Stand modernen Flugzeugbaues. Für Konstruktion und Bau zeichnete der technische Leiter der Albatros-Werke, Dipl.-Ing. Rudolf Schubert, verantwortlich.

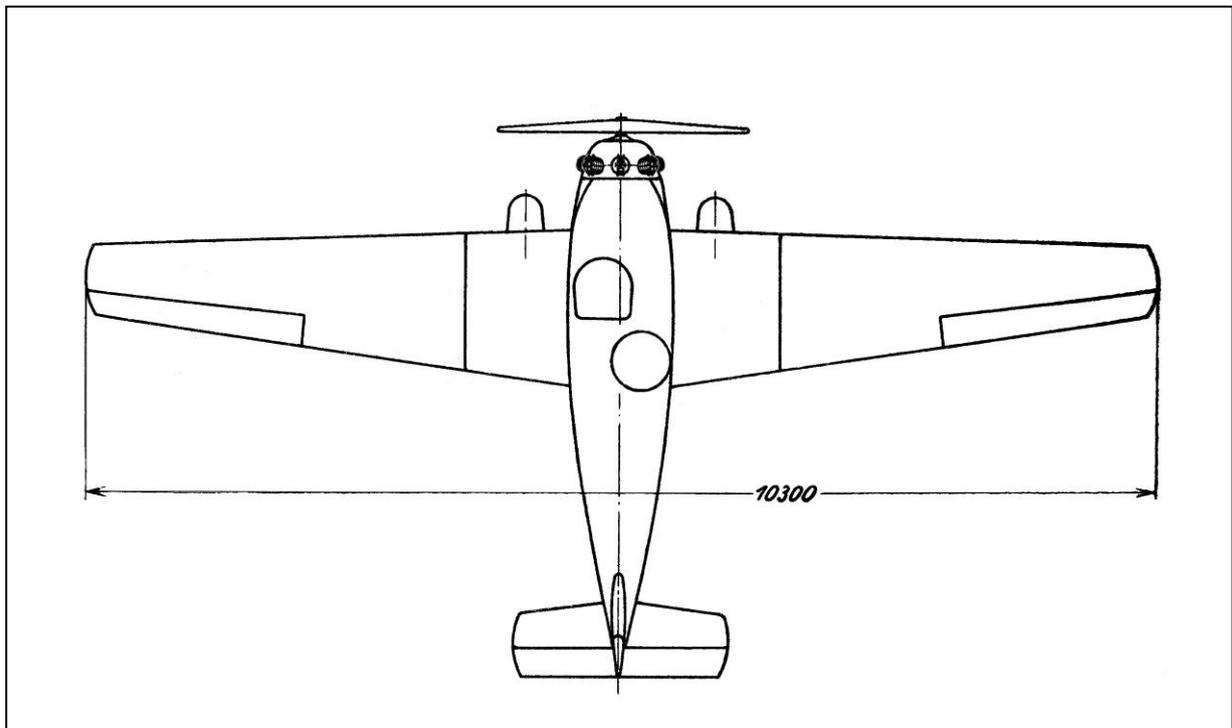
Die L 59 war als Einsitzer ausgelegt und mit einem Fünfzylinder-Sternmotor Siemens Sh 4 (Leistung 55/60 PS, 40/44 kW) ausgerüstet, während das Muster L 60 zwei Sitze aufwies und von einem Siebenzylinder-Sternmotor Siemens Sh 5 (Leistung 75/80 PS, 55/59 kW) angetrieben wurde. Ansonsten waren beide Typen praktisch baugleich und entsprachen sich auch in ihren Abmessungen.

Die Zelle stellte im Prinzip eine reine Sperrholzkonstruktion dar. Das Tragwerk war an der Rumpfunterkante so angeordnet, daß die beiden Hauptholme des Flügelmittelteils unten in den Rumpf eingeschoben wurden und durchliefen. Die bei-

den Außenflügel konnten zum Transport o.ä. durch Lösen von insgesamt 8 Schraubenbolzen leicht abgenommen werden. Auf der Außenseite jedes Holmgurtes waren dabei am Holmende zwei mit Zapfen ineinander gepaßte Winkelbleche aufgezogen, durch deren Löcher man außen längs des Holmes die Befestigungsbolzen durchsteckte. Durch Anziehen der Bolzenmuttern wurden dann die Winkelstücke zusammengezogen und die Holmenden fest aneinandergedrückt. Die Zapfen, mit denen die Holmendbeschläge ineinander paßten, nahmen dabei die Querkräfte im Flügel auf, so daß die Befestigungsbolzen nicht auf Abscherung und kaum auf Biegung, sondern lediglich auf Zug beansprucht waren. An den Trennstellen des Flügels war der Flügelschnitt verdickt, weil Winkelstücke und Bolzen ja außerhalb der Holmgurte zu liegen kamen. Die Trennfuge mit den Öffnungen zum Lösen der Muttern und zum Anziehen der Bolzen wurde durch winklig geknickte Aluminiumbleche abgedeckt.



Übersichtszeichnung Albatros L 59
(entnommen der Fachzeitschrift „Illustrierter Flugwoche“, Heft 15-16/1923)



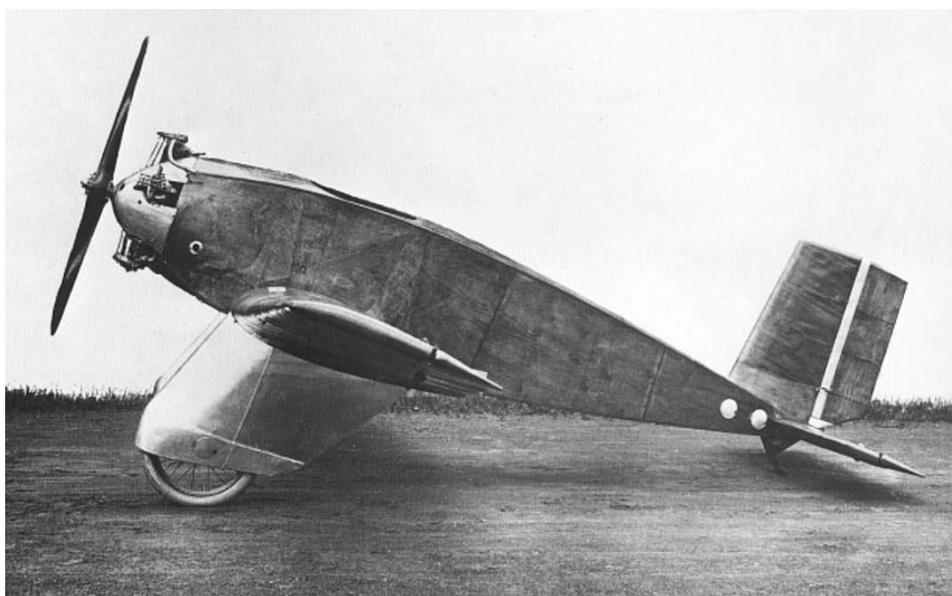
Übersichtszeichnung Albatros L 60
(basierend auf dem Fachbuch „Das Sportflugzeug“ von Alfred Gymnich)

Die Innenkonstruktion des Flügelmittelteils und der Außenflügel bestand aus drei Sperrholz-Kastenholmen und Rippen mit Sperrholzstegen. Das ganze Tragwerk war komplett mit Sperrholz beplankt. Es hatte trapezförmigen Umriß, wies ein Seitenverhältnis von 1 : 8,5 auf und besaß eine V-Form von 3°. Die Pfeilform der Flügelvorderkante betrug 1,5°.

Auch Seiten- und Höhenleitwerk hatten trapezförmigen Umriß, alle Ruderflächen besaßen ein hohes Seitenverhältnis.

Der vierkantige Rumpf war in typischer Albatros-Bauweise komplett aus Sperrholz hergestellt. Auffallend war die durch den Sternmotor bedingte Rumpfbreite, die es fast gestattet hätte, zwei Sitze nebeneinander unterzubringen. Beim Einsitzer L 59 hatte man den Führerraum hinter dem Motor auf der linken Rumpfseite angeordnet. Beim Zweisitzer L 60 befand sich der Pilotensitz an der gleichen Position wie beim Einsitzer, der Begleitersitz war auf der rechten Rumpfseite gestaffelt hinter dem Piloten angeordnet. In dem geräumigen und übersichtlichen Führerraum hatte man eine normale Knüppelsteuerung eingebaut, das Sichtfeld des Piloten ließ sich als gut bezeichnen.

Beim Fahrgestell hatte man versucht, seine schädlichen Widerstände so weit wie möglich zu reduzieren. Räder, Streben und Federung lagen nicht mehr im freien Luftstrom, sondern wurden durch zwei im Querschnitt stromlinienförmige Verkleidungen aus Duraluminblech („Blechosens“) fest umschlossen. Eine durchgehende Radachse erübrigte sich, weil die beiden Fahrgestellhälften halb freitragend ausgelegt waren, lediglich zwei kurze Streben stützten die Fahrgestellkörper gegen die Rumpfunterholme ab.



Das Musterflugzeug L 59/60 war zugleich die einzige gebaute L 59. Die Maschine war mit einem Fünfzylinder-Sternmotor Siemens Sh 4 ausgerüstet (Leistung 55/60 PS, 40/44 kW).

Der Siemens-Sternmotor saß auf einer Grundplatte, die zugleich den vordersten Rumpfspant bildete. Das Triebwerk war durch eine leicht abnehmbare, geteilte Haube aus Aluminiumblech abgedeckt, nur die Zylinderköpfe lagen frei im Luftstrom. Der Schmierölbehälter war hinter dem Motor im Rumpf untergebracht, der Treibstofftank befand sich im Flügelmittelteil unterhalb des Führerraums. Der Tankinhalt reichte für 3,5 Stunden Flugzeit aus. Den Vortrieb besorgte eine von Dr. Borck entworfene Holzluftschraube.

Der Bau von je einem Musterflugzeug L 59 und L 60 begann vermutlich im Frühjahr 1923, genauere Daten liegen leider nicht vor. Der Einsitzer L 59, Werknummer 10 007, wurde planmäßig fertig und im Juli 1923 durch Dipl.-Ing. Robert Theilen eingeflogen, seines Zeichens Direktor der Albatros-Werke und zugleich einer der bekanntesten und ältesten deutschen Piloten. Dabei zeigte der kleine Eindecker eine erstaunliche Wendigkeit und Geschwindigkeit. Der Start war sehr kurz. Auch die Steigleistungen erschienen den damaligen Beobachtern recht gut und das auffallend lange Anschweben vor dem Landen ließ sie auf einen sehr guten Gleitwinkel schließen.



(oben): Der Siemens-Motor des frisch fertiggestellten Einsitzers L 59 wird im Stand abgebrems. Charakteristisch für den Albatros-Tiefdecker waren die hosenbeinartigen Fahrstellverkleidungen zur Minimierung des Strömungswiderstands.

(unten): Albatros-Firmenemblem etwa 1924



Werknummern-Übersicht Albatros L 59 und L 60

Bei den Neubaumustern der Albatros-Werke in den Jahren nach dem ersten Weltkrieg und dem Ende des alliierten Bauverbots ergeben sich viele Fragezeichen zu ihren Lebensläufen. Hierzu gehören auch die Maschinen des Typs L 59/L 60. Von ihnen wurden laut Gerhard Hubrich insgesamt 5 Exemplare gebaut. Nur eine einzige Werknummer für sie gilt als gesichert, nämlich die 10 007. Da die Nummern 10 001 bis 10 006 mit Verkehrsflugzeugen L 58 belegt sind, muß sich der Nummernbereich der L 59/60 also von 10 007 bis 10 011 erstrecken haben. Das paßt auch zum weiteren Verlauf der Nummerierung, denn ab 10 012 waren die Zahlenplätze mit Albatros L 65, L 66 u.a. belegt (die dazwischenliegenden Projekte L 61 bis L 64 wurden nicht realisiert und trugen deshalb keine Werknummern).

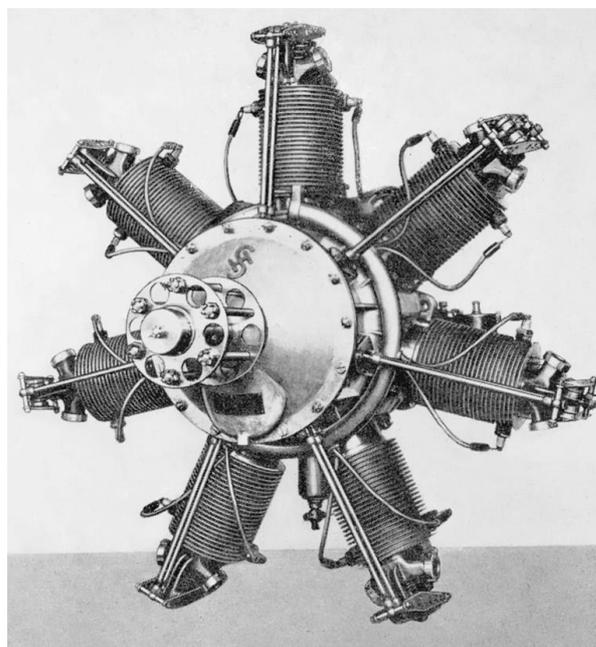
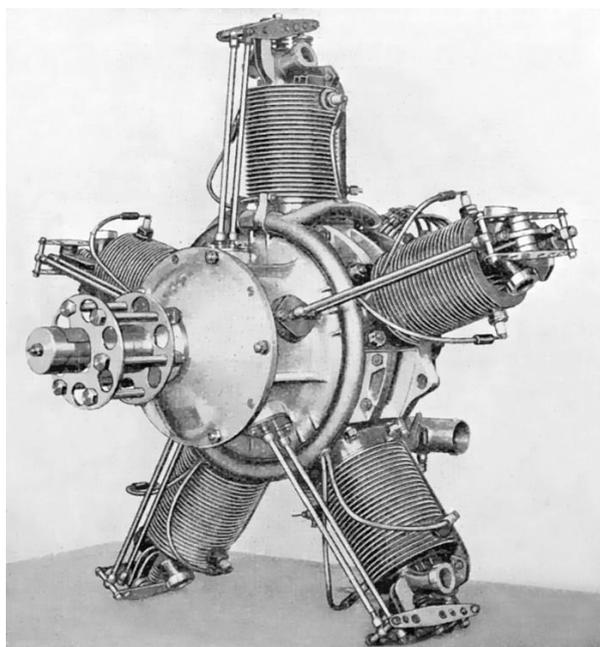
Die ADL hat sich bemüht, trotz der Informationslücken eine vorläufige Werknummernübersicht für das Muster L 59/L 60 zu erstellen. Die folgende Liste enthält alle Flugzeuge dieses Typs, soweit in den verfügbaren Quellen Informationen zu finden sind. In schwarzer Farbe gehaltene Angaben sind gesichert. Eine **blaue** Formatierung bedeutet eine gesicherte Information, aber für ihre Zuordnung in der Werknummernfolge gibt es keine endgültige Bestätigung. Mit **roter** Farbe markierte Daten sind nur als wahrscheinlich einzustufen.

Werk-Nr.	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Eigentümer, andere Informationen
10 007	L 59	Siemens Sh 4	D-298	ca. 07.1923	Albatros-Werke AG, Berlin
			D-632	>04.1925	W. Waltking, Gut Jennewitz (<i>vermutlich nur Halter</i>)
				>03.1926	Albatros-Werke AG, Berlin
10 008	L 60	Siemens Sh 5	D-314	>01.1924	Albatros-Werke AG, Berlin
				09.1924	Maschine noch zugelassen
				>12.1925	in Litauen bei der AFG Memel, Zulassung ~ erloschen
D-406			>07.1924	Albatros-Werke AG, Berlin	
			07.09.1924	Absturz in Frankfurt/M.	
10 009			D-438	>07.1924	Albatros-Werke AG, Berlin
10 010	12.07.1924	<i>schwer beschädigt bei Startunfall auf dem Flugplatz Bamberg. Pilot von Bismarck leicht verletzt.</i>			
	10 011	D-?	1924	Albatros-Werke AG, Berlin	
12.07.1924			Absturz in der Nähe von Coburg		

Zeichenerklärung:

> mindestens seit,

~ vermutlich



Die beiden Siemens Sternmotoren Sh 4 (links) und Sh 5 (rechts) kamen in dem Tiefdecker L 59/60 zum Einsatz.

Teilnahme an der Internationalen Luftfahrtausstellung ILUG in Göteborg 1923

Die Albatros-Werke hatten die Absicht, ihre beiden neuesten Flugzeugmuster, nämlich das Passagierflugzeug L 58 und das Sportflugzeug L 59/60, auf der ILUG zu präsentieren. Es war geplant, mit ihnen sowohl die Flugzeugausstellung zu beschicken, die vom 20. Juli bis zum 12. August 1923 stattfand, als auch an den im Rahmen der ILUG veranstalteten Internationalen Flugwettbewerben mitzumachen, die für den 4. bis 12. August angesetzt waren.

Dabei sollte Dipl.-Ing. Thelen unter der Startnummer 15 die L 59 D-298 fliegen, während Albatros-Chefpilot Curt Ungewitter für die L 58 D-297 mit der Startnummer 26 angemeldet war. Dieses Vorhaben kam aber nicht zur Durchführung, wie die Fachzeitschrift „Illustrierte Flug-Woche“ (Heft Nr. 17-18/1923) berichtete:

„Die Albatros-Werke wollten ursprünglich einen Sporteinsitzer L 60 und ihren bekannten L 58-Verkehrseindecker ausstellen. Leider kam es nicht dazu, da beide Albatros-Eindecker schon auf dem Hinfluge [nach Schweden] durch Motordefekt und Luftschraubenbruch wettbewerbsunfähig wurden“.

Nur zur Richtigstellung: Tatsächlich hatte Albatros für Göteborg die L 59 gemeldet, denn einen „Sporteinsitzer L 60“ gab es nicht.

Über Ort und Verlauf der beiden Unfälle sowie über ihren Schweregrad ließen sich bisher keine weiteren Informationen finden. Im übrigen ist unsicher, ob die L 59 ihr im letzten Moment zugeteiltes Kennzeichen D-298 je praktisch getragen hat.



(links): Zeitgenössisches Werbeplakat für die Internationale Luftfahrtausstellung ILUG in Göteborg 1923.

(rechts): Werbung der Firma Albatros aus dem Jahr 1925.

Teilnahme am Deutschen Fliegertag in Nürnberg Juli 1924

Im Juli 1924 erschien eine Albatros-Werksstaffel beim Deutschen Fliegertag in Nürnberg. Die Staffel flog am 12.7. gemeinsam von Berlin über Bamberg nach Fürth, veranstaltete am 13.7. dort Rundflüge und kehrte am 14.7. wieder nach Berlin zurück. Zu der Formation gehörten ursprünglich das Verkehrsflugzeug L 58 (D-297) mit Albatros-Chefpilot Curt Ungewitter am Steuer und vier Sportmaschinen L 60 (D-314, D-406, D-438 und eine weitere, bisher nicht identifizierte L 60), geflogen von Hptm. Kurt Student, Hptm. Paul Jeschonnek, Alexander von Bismarck und Gerhard Hubrich.



Am Deutschen Fliegertag in Nürnberg Juli 1924 nahm eine Albatros-Werksstaffel teil, bestehend aus dem Verkehrsflugzeug L 58 (D-297) und den beiden Sportmaschinen L 60 (D-314, D-406). Ursprünglich bestand die Staffel aus zwei weiteren L 60, die aber unterwegs wegen Motorproblemen ausfielen.



Allerdings kam von den genannten L 60 die D-438 nur bis Bamberg, denn nach der dortigen Zwischenlandung fiel kurz nach dem Start zum Weiterflug ihr Motor aus. Die Maschine stürzte aus geringer Höhe ab und wurde beim Aufprall stark beschädigt. Pilot von Bismarck kam mit leichten Verletzungen davon.

Auch die vierte, bisher nicht identifizierte L 60 mit Gerhard Hubrich am Steuer erreichte nicht ihr Ziel Nürnberg, sondern erlitt beim Hinflug am 12.7.1924 in der Nähe von Coburg Totalschaden, wie Hubrich in seinen Lebenserinnerungen schildert:

„Mir ... blieb in 200 m Höhe über dem Thüringer Wald in der Nähe von Coburg der Motor stehen und so segelte ich hoffnungslos in eine von Baumstämmen und Baumstümpfen übersäte Schlucht bei Tiefenlautern. Beim ersten Aufschlag verlor ich mein Fahrgestell, hing dann wieder in der Luft, um hundert Meter tiefer bei neuerlichem Aufschlag einige Zähne einzubüßen. Schon im Anschweben ahnte ich, daß es diesmal nicht ohne ernste Scherben abgehen wird, mit aller Kraft stemmte ich mich gegen die Seitenruderpedale und stützte meinen Oberkörper mit steifem Arm gegen die Karosse. Beim zweiten Aufschlag machte ich jedoch sofort einen Überschlag. Und dann war unheimliche Stille.

Ich hing in vollkommener Dunkelheit in meinen Gurten mit dem Kopf nach unten und dem Gesicht im Waldboden. ... Blitzschnell war ich losgeschnallt, vergebens versuchte ich die Sperrholzkarosse einzuschlagen, zwängte darauf meinen Kopf unter dem Sitzausschnitt in den Sand, um mit meinem Genick den Rumpf der Maschine zu heben. Endlich kam Licht ... und nun konnte ich mich mit den Händen freischaufeln, um den Rest meines Körpers in die Freiheit zu bringen.

Als ich damit fertig war, standen die ersten Waldarbeiter neben mir, mit denen ich in Tiefenlautern das schönste Bier meines Lebens getrunken habe, um damit die nun einsetzenden Schmerzen meiner Lädierungen zu betäuben. Diesen Zweck erreichte allerdings erst die Morphiumspritze eines herbeigerufenen Arztes.“



Die L 60 D-438 schaffte es nur bis zum Zwischenlandeplatz Bamberg und mußte dann wegen Motorstörung aufgeben.



Erscheinen auf anderen Flugtagen und Flugwettbewerben 1924

Am 18.5.1924 nahm die D-314, gesteuert von Albatros-Chefpilot Curt Ungewitter, am „Samland-Küstenflug-Wettbewerb“ in Ostpreußen teil und erreichte in der Gesamtwertung den 4. Platz.



Die L 60 D-314 auf dem Flugplatz Königsberg-Devau während der Teilnahme am „Samland-Küstenflug-Wettbewerb“ 1924.
(Foto ETH Zürich)

Am 17. August 1924 vertrat eine L 60 (Kennzeichen unbekannt) gemeinsam mit der L 58 D-297 die Albatros-Farben bei einem Flugtag in Halle/Saale. Wie die örtliche Presse berichtete, „vollführte die L 60 gutgelungene Kunstflüge, die bei dem Publikum Staunen auslösten“.

Am 24. August beteiligte sich die D-406 am „Flugturnier Bad Kissingen 1924“, mit Hptm. Paul Jeschonnek am Steuer. Zwei Tage später traf das Flugzeug zum Abschluß des Rhön-Segelflugwettbewerbs auf der Wasserkuppe ein.

Am 6. und 7. September 1924 war die D-406 bei den Frankfurter Fliegertagen zu finden, sie trug dabei die Wettbewerbsnummer 5. Pilot der Maschine war Robert Weichel. Leider geriet das Flugzeug am zweiten Tag der Veranstaltung in eine Überlandleitung und stürzte ab. Flugzeugführer Weichel wurde zum Glück nur leicht verletzt, aber die D-406 mußte man als Totalschaden abschreiben.



(oben und nächste Seite):

Robert Weichel nahm im September 1924 an den Frankfurter Fliegertagen teil. Er flog dabei die L 60 D-406 mit der Startnummer 5. Leider geriet die Maschine am 7.9. in eine Überlandleitung und stürzte ab. Weichel wurde bei dem Unfall zum Glück nur leicht verletzt.



Zwei Woche später, am 21. Sept. 1924, fand in Naumburg ein ähnlicher Flugtag wie Mitte August in Halle/Saale statt, an dem neben einer L 58 auch wieder eine L 60 vor Ort war und „elegante Kunstflüge“ darbot. Es kann sich nur um die D-314 gehandelt haben, denn eine andere L 60 war zu diesem Zeitpunkt nicht mehr vorhanden.

Vom 28. bis 30. September 1924 war die D-314 beim „Deutschen Luftwettbewerb“ in Darmstadt dabei, in dessen Rahmen zugleich auch der „Süddeutsche Zuverlässigkeitsflug“ stattfand. Bei letzterem handelte es sich um ein reines Streckenfliegen, das über insgesamt 526 km ging und in 2 Tagen abgeflogen werden mußte. Es wurde auch als „Fünf-Länder-Flug“ bezeichnet, weil die Strecke über die fünf deutschen Länder Hessen, Preußen, Bayern, Württemberg und Baden verlief. Die D-314 trug die Startnummer 4 und wurde von Robert Weichel gesteuert; sie erreichte in der Endwertung den ersten Platz! Mit diesem Erfolg verabschiedete sich die Maschine von der öffentlichen Bühne, nach September 1924 tauchte das Flugzeug nirgendwo mehr auf.



Vor der siegreichen Albatros L 60 D-314 hat sich der Organisationsausschuß des Luftwettbewerbs 1924 vom „Bund Hessischer Flieger e.V., Hessen-Flieger Darmstadt“, aufgestellt (v.l.n.r.): A. Kieszinski, R. Busch, W. Eichel, J. Zotz, E. Schwarz (1. Vorsitzender des Vereins), Major a.D. Goepel.

1925 erfolgte die Namensänderung des Vereins in „Hessen-Flieger Verein für Luftfahrt, Darmstadt“.

(Foto: Hessenflieger Darmstadt).

Auftritt beim Deutschen Rundflug 1925

Das letzte öffentliche Erscheinen einer L 59/60 fand im Jahr 1925 statt: Nachdem praktisch keine flugfähige L 60 mehr übriggeblieben war, oblag der L 59 die Teilnahme am Streckenflugwettbewerb „Deutscher Rundflug um den BZ-Preis der Lüfte“,. Dieses größte flugsportliche Ereignis des Jahres fand vom 31. Mai bis zum 9. Juni 1925 statt. Alle zur Teilnahme berechtigten Maschinen erhielten extra neue amtliche Zulassungen aus dem Nummernkreis D-601 bis D-699, die zugleich als Meldenachweis dienten.

Dementsprechend bekam die L 59 die neue Zulassung D-632. In der offiziellen Nennungsliste des Deutschen Rundflugs erschien W. Waltking aus Gut Jennewitz (südl. Kühlungsborn gelegen) als Bewerber. Dabei ist nicht klar, ob er nun Eigentümer oder nur Halter der L 59 war. Als Pilot wurde Alexander von Bismarck gemeldet. Obwohl die D-632 auf einem Foto

festgehalten ist, welches eindeutig während des Wettbewerbs in Berlin-Tempelhof aufgenommen wurde, gibt es keinen offiziellen Hinweis auf eine tatsächliche Teilnahme der Maschine.

Zum Deutschen Rundflug 1925 erschien die einzig verbliebene Albatros L 59 mit der neuen Zulassung D-632.

Die Maschine trug inzwischen keine hosenartig geformten Fahrwerksverkleidungen aus Aluminiumblech mehr.



Ausflug ins Baltikum

Im Jahr 1925 gründeten die Albatros Flugzeug-Werke in Litauen, im sog. Memelland, und zwar im Stadtgebiet Memel (heute Klaipeda), eine Tochtergesellschaft unter dem Namen „Allgemeine Flug-Gesellschaft Memel mbH“. Ziel dieser Aktion war es, außerhalb der Überwachung des Interalliierten Luftfahrt-Garantie-Komitees im Deutschen Reich (Comité de Garantie Aéronautique), im neuen litauischen Hoheitsgebiet Militärmaschinen für die Nutzung in Osteuropa herzustellen. Die Konstruktion der Flugzeuge sollte bei Albatros in Deutschland erfolgen, der Bau aber in Memel.

Zur Vorbereitung dieser Aktivitäten überstellte man die Albatros L 60 D-314 (WNr. ~10 008) im Laufe des Jahres 1925 nach Memel. Welchen Zwecken die Maschine diene, liegt im Dunkel – man kann nur vermuten, daß sie möglichen Interessenten als Befähigungsnachweis der neuen Gesellschaft zum Flugzeugbau dienen und die entscheidende Verbindung zur Firma Albatros belegen sollte. Der weitere Verbleib der D-314 ist unbekannt.



Die Albatros L 60 D-314 diente 1925 im Baltikum quasi als Werbeträger für die Kompetenz der Firma Albatros im Flugzeugbau. Das Foto ist nicht im Memelland aufgenommen, sondern ein Jahr zuvor während des Fliegergedenktags in Nürnberg Juli 1924.

Letzte Information

Im Jahr 1926 wurde die L 59 D-632 noch ein letztes Mal aktenkundig: Im Abschlußbericht des Interalliierten Luftfahrt-Garantie-Komitees (ILGK) ist u.a. eine Aufstellung enthalten, die alle für den zivilen deutschen Luftverkehr im Zeitraum 1922 bis 1926 freigegebenen Flugzeuge enthält. Diese Liste gibt den Stand von ca. Mai 1926 wieder und in ihr taucht auch die D-632 auf, mit der Eigentümerangabe: Albatros-Flugzeugwerke, Johannisthal.



Die Albatros L 59 D-632 im Jahr 1925 während des Deutschen Rundflugs. Ins Auge fällt der nachträglich montierte Überschlagbügel vor dem Pilotensitz. Er sollte die Besatzung schützen, wenn die Zelle nach einem Kopfstand auf dem Rücken liegenblieb. Bei Hochdeckern und Doppeldeckern waren solche Überschläge normalerweise mit viel geringeren Gefahren für die Flieger verbunden.



Die teilweise abgerüstete L 59 ca. 1926/27, aufgebockt in der Albatros-Halle 6 in Berlin-Johannisthal. Das Flugzeug trägt noch ihre zweite Kennung D-632.

Im Hintergrund sind einige Doppeldecker vom Typ L 68 zu erkennen.

(Foto: RDLI, Berlin)

Technische Daten

	Albatros L 59	Albatros L 60	
Spannweite	10,30	10,30	m
Länge	5,40	5,40	m
Aerodynamische Fläche	10,0	10,0	m ²
Leergewicht (Leermasse)	350	360	kg
Fluggewicht (Flugmasse)	480	600	kg
Höchstgeschwindigkeit	150	165	km/h
Landegeschwindigkeit	80	85	km/h
Steigzeit auf 1.000 m	9	8	min
Gipfelhöhe	3.200		m
Flugdauer	3,5	2,5	h
Triebwerk	Siemens Sh 4, 55/60 PS (40/44 kW)	Siemens Sh 5, 75/80 PS (55/59 kW)	

Hinweis: Die technischen Daten basieren auf damaligen Werksveröffentlichungen, auf den Angaben im Taschenbuch der Luftflotten von Werner v. Langsdorff, Ausgaben 1924/25 und 1926, sowie auf Informationen aus den Fachzeitschriften Flugsport, Illustrierte Flugwoche, Luftwacht, Luftfahrt, Luftweg, Nachrichten für Luftfahrer und Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt



*Eine Albatros L 60 setzt zur Landung an. In dieser Flugphase kurz vor dem Aufsetzen vermittelt das Fahrgestell mit seinen Verkleidungen fast den Eindruck von vorgereckten Klauen eines Raubvogels.
(Foto ETH Zürich)*

Die L 60 D-438, aufgenommen 1924 auf dem Albatros-Werkflugplatz Berlin-Johannisthal.



Quellen

Bücher und Broschüren

Jahrbuch des DLV 1929, Berlin ca. 1930, darin insbesondere Abschnitt IV. Wettbewerbe.
Jahresbericht der DVL für 1923/24, Berlin 1924, darin insbesondere S. 8
Jahrbuch 1929 der DVL, Berlin/München 1930, darin insbesondere Abschnitt III, Tätigkeit der Anstalt.
Alfried Gymnich, Das Sportflugzeug, Berlin 1926.
Gerhard Hubrich, Zwischen den Meilensteinen der Luftfahrt, Steinebach, ca. 1969.
ILGK Final Report, datiert 27.10.1927, darin Chapter 8, „List of Aeroplanes authorized for Civil Aviation“.
Werner v. Langsdorff, Taschenbuch der Luftflotten, Ausgaben 1924/25 und 1926, München.
Hans Richter, Deutscher Flug-Almanach, Berlin 1925

Zeitschriften

Flight Jg. 1923, S. 423 – 516.
Flugsport, Jg. 1923, Nr. 12/13 incl. Typenblatt, 14/16.
 Jg:1924, Nr. 10, 11, 19.
 Jg. 1925, Nr. 4 Typenblatt.
Illustrierte Flug-Woche,
 Jg. 1923, Nr. 15/16.
 Jg. 1924, Nr. 19, 24.
 Jg. 1925, S. 232 f.
Luftfahrt, Jg. 1924, Nr. 7.
Luftfahrt-Technische Nachrichten,
 Jg. 1924, Nr.4
Luftweg, Jg. 1923, Nr. 8
Nachrichten für Luftfahrer,
 Jg. 1924, Nr. 36
Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt,
 Jg. 1924, Nr. 13+14, 20

Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Albatroswerke AG, Firmenprospekte zu Albatros-Sportflugzeug Type L 59/60, Berlin ca. 1923.
Comite de Garantie Aeronautique, Listes des appareils nouveaux classés come Civils par application des Regles de Différenciation données par le Conseil des Ambassadeurs des Puissances Alliées, lfd. Nr. 33 und 34.
Flugüberwachung Bayern-Nord, Monatsbericht Juli 1924 incl. Bericht über Flugverkehr am Flugplatz Fürth.

Illustrationen

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

Danksagung

Der Verfasser dankt dem befreundeten Luftfahrthistoriker Lennart Andersson sowie meinen ADL-Kollegen Dr. Volker Koos und Günther Ott für ihre Mithilfe.

Verwendete Abkürzungen

DVL	Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin-Adlershof
ILGK	Interalliiertes Luftfahrt-Garantie-Komitee (Comité de Garantie Aéronautique)
ILUG	Internationale Luftfahrtausstellung Göteborg 1923
LLD	Lloyd Luftdienst GmbH, Bremen
RDLI	Reichsverband der Deutschen Luftfahrt-Industrie, Berlin.
RVM	Reichsverkehrsministerium, Berlin
RWM	Reichswehrministerium, Berlin