



*Von dem Albatros L 68- Grundmuster wurden insgesamt drei Exemplare gebaut, eines davon war die Werknummer 10040 mit dem Kennzeichen D-651. Das Foto ist vermutlich im Frühjahr 1925 entstanden und zeigt die Maschine noch in ihrem ursprünglichen Aussehen ohne Auspuff-Sammelring am Siemens Sh 11-Sternmotor. An der Rumpfsseitenwand hinter der Motorhaube ist der Firmenschriftzug „Albatroswerke A/G“ zu erkennen und darüber das frühe Albatros-Firmen-Emblem.*

## Schul- und Sportflugzeug Albatros L 68

Von Günter Frost (ADL)

Erstveröffentlichung 06.2025 im ADL-Internetportal

Mit dieser Arbeit werden alle in der ADL verfügbaren Informationen über das erste bei den Albatros-Flugzeugwerken in Berlin-Johannistal nach dem Krieg neuentwickelte Schul- und Sportflugzeug L 68 zu einem möglichst kompletten Bild zusammengefügt. Leider ist die Quellenlage in vielen Punkten nicht gerade als üppig zu bezeichnen, sodaß diverse „weiße Flecken“ übrigbleiben. Manchmal läßt sich nur vermuten, wie die Abläufe wirklich gewesen sind und welches die „wahrscheinlichste Wahrheit“ ist.

Sollten im Leserkreis unserer ADL-Homepage vertrauenswürdige Informationen vorhanden sein, die über den Inhalt dieser Arbeit hinausgehen, oder sollte jemand Kenntnis davon haben, wo weitere Primärquellen zu finden sind, 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.

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	2
Schaffung neuer Schulflugzeuge für die Sportflug GmbH.....	3
Entwurf, Konstruktion und Bau der Albatros L 68.....	4
Aufbau der Albatros L 68 .....	4
Einsatz des Grundmusters Albatros L 68 in den Flugwettbewerben 1925/26.....	6
Deutscher Rundflug 1925 .....	6
Internationaler Flugwettbewerb München 1925.....	7
Sachsenrundflug 1925.....	8
Süddeutschlandflug 1926 .....	9
Das Serienmuster Albatros L 68 a.....	10
Aufbau der Albatros L 68 a.....	10
Die weiteren Albatros L 68 - Typen.....	14
Albatros L 68 b.....	14
Albatros L 68 c „Alauda“ .....	14
Albatros L 68 d.....	17
Albatros L 68 e .....	18
Ereignisse im Flugbetrieb der Albatros L 68.....	20
Werknummern-Übersicht aller gebauten Albatros L 68 .....	31
Technische Daten Albatros L 68 .....	34
Albatros L 68 a (Dreiseiten-Ansicht) .....	35
Quellen.....	36
Illustrationen.....	37
Verwendete Abkürzungen.....	37



*Die D-1030 (Werknummer 10088) gehörte zur Version Albatros L 68 a und war das einzige L 68-Muster, welches in Serie gebaut wurde (insgesamt 13 Stück). Das Foto entstand im Winter 1928/29.  
(Slg. Vocke/ADL)*

## Schaffung neuer Schulflugzeuge für die Sportflug GmbH

Im Juni 1924 wurde, unter verdeckter Mithilfe des Reichswehrministeriums (RWM) und des Reichsverkehrsministeriums (RVM), die „Sportflug GmbH“ gegründet. Die Gesellschaft verkörperte den Beginn einer getarnten Fliegenerausbildung für die Reichswehr. Die Zentrale der GmbH hatte ihren Sitz in Berlin-Schöneberg sowie für Bayern gesondert in München.

Als Sportflug-Außenstellen entstanden im Laufe der nächsten zwei Jahre insgesamt elf Fliegerschulen, und zwar auf den Flugplätzen Böblingen, Hannover, Königsberg, Magdeburg, Staaken, Stettin und Warnemünde sowie in Bayern auf den Plätzen Bamberg, Fürth, Schleißheim und Würzburg.

Die Grundausrüstung derjenigen Sportflug-Filialen, die im Herbst 1924 als erste ihren Betrieb aufnahmen, bestand zunächst aus älteren Flugzeugtypen wie Albatros B II und LVG B III, die sich bereits im ersten Weltkrieg als Schulflugzeuge bewährt hatten. In einem nächsten Schritt erarbeiteten die Fachabteilungen im RWM und RVM einen detaillierten Anforderungskatalog für eine neue Generation von Schulflugzeugen, die so bald wie möglich zum Einsatz kommen sollten. In diesem Lastenheft fanden auch die Erfahrungen der Sportflug GmbH aus ihren ersten Betriebsmonaten bereits ihren Niederschlag.

Es hat den Anschein, daß auf Basis dieses Lastenheftes Entwicklungsaufträge für das neue Schulflugzeug gezielt an drei Hersteller gegangen sind: **Albatros-Flugzeugwerke**, **Ernst Heinkel Flugzeugwerk** und **Udet-Flugzeugbau**.

Heinkel entwickelte im typischen „Heinkel-Tempo“ das neue Muster **HD 21**, welches seine ersten Flüge Anfang Oktober 1924 absolvierte. Am 10.10.24 fand bereits die erste Vorführung vor Vertretern der Sportflug GmbH statt. Beim Udet-Flugzeugbau in München begannen die Entwurfsarbeiten am Typ **U 12 „Flamingo“** in der zweiten Dezemberhälfte 1924. Die Konstruktion war im Februar 1925 abgeschlossen und der Erstflug der U 12 erfolgte Anfang März 1925. In einem sehr ähnlichen Zeitrahmen erschien auch die Albatros **L 68** auf der Bildfläche. Mit dieser Maschine versuchten die Albatros Flugzeugwerke, an die Erfolge ihres alten Kriegsmusters B II / L 30 anzuknüpfen.

Die drei neuen Schulflugzeuge waren sich in der Grundkonzeption ähnlich. Ihre Doppeldecker-Bauart wies im Vergleich zu älteren Typen keine wesentlichen Neuerungen auf, sie wirkten in der Auslegung ihrer Zelle aber deutlich moderner. Der Gesamtaufbau der Maschinen war so klar und einfach wie möglich gehalten. Auf unkomplizierte und schnelle Demontierbarkeit (z.B. nach Außenlandungen) hatten alle drei Hersteller großen Wert gelegt, weil das offenbar eine Grundforderung seitens der Sportflug GmbH gewesen war!



*Von der Ernst Heinkel Flugzeugwerke GmbH in Warnemünde kam der Doppeldecker HD 21.*



*Die Udet Flugzeugbau GmbH in München schuf die weithin bekannte U 12 „Flamingo“.*



*Die Albatros-Flugzeugwerke GmbH in Berlin-Johannisthal entwickelten für den Wettbewerb um das neue Schulflugzeug den Typ L 68.*

## Entwurf, Konstruktion und Bau der Albatros L 68

Wann genau die Entwurfsarbeiten am Typ L 68 begannen, ist unbekannt. Der früheste Hinweis fand sich auf der Original-Blaupause einer Dreiseitenansicht, welche die Zeichnungsnumerierung SK 469 und das Datum 18.2.1925 trug.

Auch aus der Bauphase ließen sich keine Informationen finden - ebensowenig wie Fotos, die einen Eindruck vom Zellaufbau vermitteln könnten. Selbst über das Erstflugdatum und den Verlauf der Flugerprobung fehlen jegliche Angaben.

Sicher ist nur, daß als erstes eine Gruppe von drei Maschinen des Grundmusters L 68 gebaut wurde. Sie trugen die Werknummern 10038 bis 10040 und nahmen gleich am Flugwettbewerb „Deutscher Rundflug 1925“ teil. Daraus ergibt sich die zweite gesicherte Zeitmarke, nämlich das spätmöglichste Eintreffdatum aller Teilnehmer im Flughafen Berlin-Tempelhof zu Beginn des Wettbewerbs, und das war der 29.05.1925.

Aus diesen Indizien läßt sich immerhin zweierlei ableiten:

- 1) die Durchkonstruktion der L 68 war spätestens Mitte Februar 1925 abgeschlossen.
- 2) das Einfliegen der drei L 68 und ihre Zulassung als D-649, D-650 und D-651 waren am 29. Mai 1925 bereits erledigt.

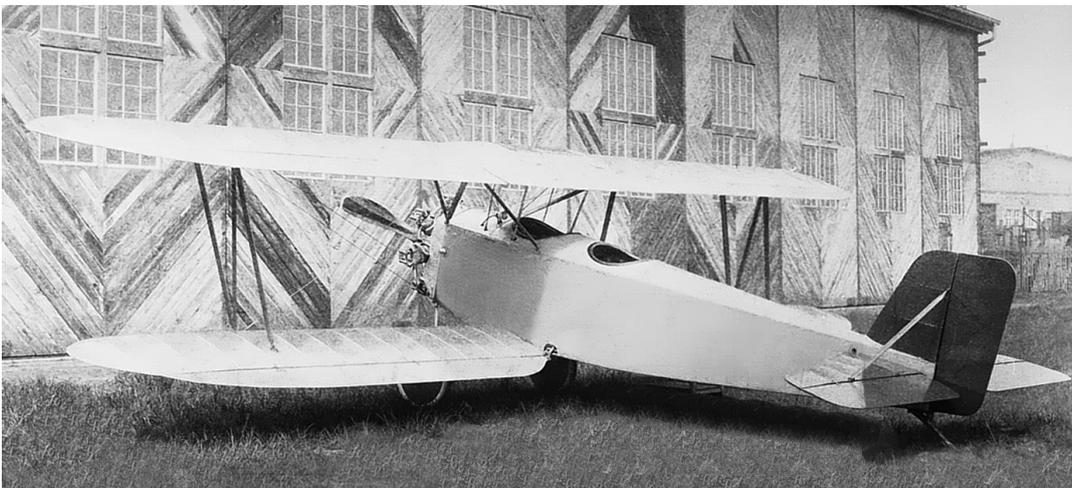
### **Aufbau der Albatros L 68**

#### **Tragwerk**

Die beiden zweiholmigen Flügel wiesen eine starke Staffelung auf, außerdem hatten die Unterflügel eine leichte V-Stellung. Beide Tragdecks waren komplett aus Holz aufgebaut und durch N-Stiele gegeneinander abgestrebt.

Der gerade durchlaufende Oberflügel lagerte auf Streben über dem Rumpf. Die unteren Flügelhälften waren an den Holmen der Rumpfunterseite angelenkt. Querruder befanden sich im Ober- und Unterflügel. Die Holme beider Flügel bestanden aus Duraluminium, die Rippen aus Holz. Das komplette Tragwerk war mit Stoffbespannung versehen.

Der mittlere Teil des oberen Flügels enthielt in seinem Innern einen Treibstoffbehälter (Fassungsvermögen 60 kg) und einen Ölbehälter (12 kg), beide versorgten ihre Verbraucher durch natürliches Gefälle.



*Das Albatros L 68 Grundmuster in der Sicht schräg von hinten, noch ohne jegliche Beschriftung. Die Aufnahme entstand vor den Werkhallen der Firma in Berlin-Johannisthal.*

#### **Rumpf**

Der Rumpf bestand aus einem geschweißten Stahlrohrfachwerk. Er hatte einen rechteckigen Querschnitt mit abgerundeter Oberkante und war komplett mit einer Stoffbespannung verkleidet.

Die Besatzung war in zwei hintereinanderliegenden offenen Sitzräumen untergebracht, im oberen Bereich jeweils durch halbrund geformte Windschutzscheiben vor dem Fahrtwind geschützt. Beide Plätze besaßen Doppelsteuerung, wobei der Fluglehrer im Notfall in der Lage war, alle Bedienelemente des Schülers augenblicklich von der Steuerung des Flugzeugs abzutrennen und allein die Führung zu übernehmen.

Um ein bequemes Einsteigen, besonders in den vorderen Sitz, zu gewährleisten, war die Hinterkante des oberen Tragflügels in der Mitte als Klappe ausgelegt, die zum Flug heruntergeklappt und arretiert werden konnte.

#### **Leitwerk**

Das Schwanzleitwerk war auf Basis eines geschweißten Stahlrohrgerüsts ausgeführt und besaß Stoffbespannung. Flossen und Ruder hatten normale Bauart. Eine verstellbare Höhenflosse erlaubte es, die Lastigkeit des Flugzeuges während des

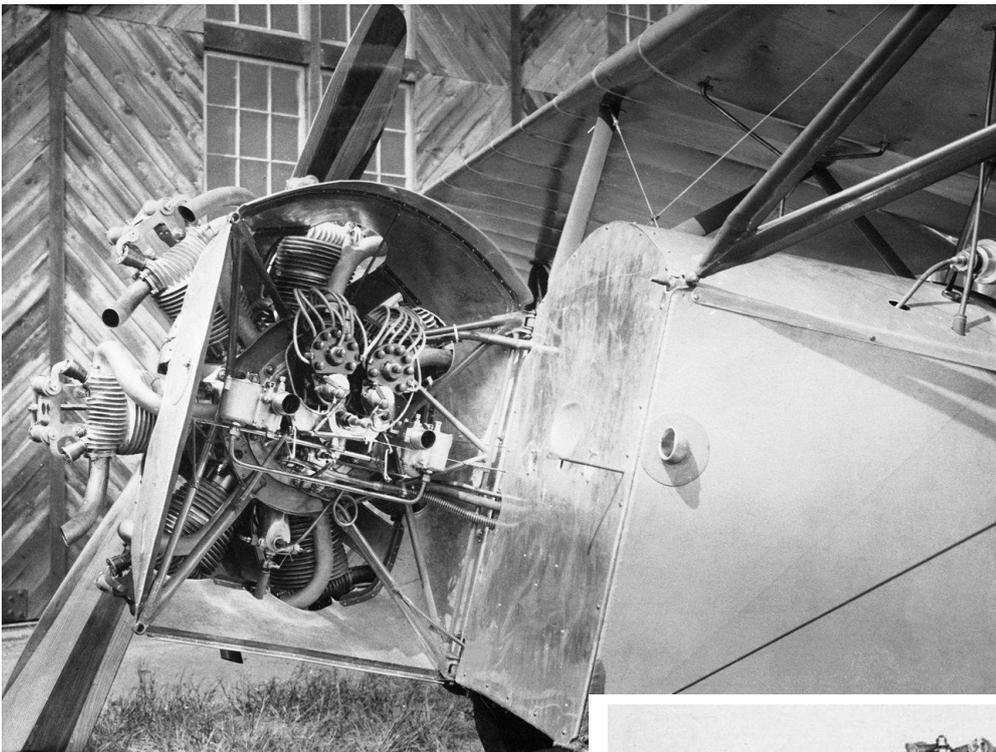
Fluges zu verändern. Der gefederte Schwanzsporn war mit dem Seitensteuer verbunden, sodaß beim Rollen eine sichere Lenkung des Flugzeugs ermöglicht wurde.

### Fahrwerk

Das Fahrgestell bestand aus zwei in der Mitte gelenkig gekuppelten Achsstummeln, die in einer verkleideten Hilfsachse unter und zwischen den Fahrgestellschenkeln gefedert waren. Der gefederte Schwanzsporn war mit dem Seitensteuer verbunden, wie schon im Abschnitt „Leitwerk“ erwähnt.

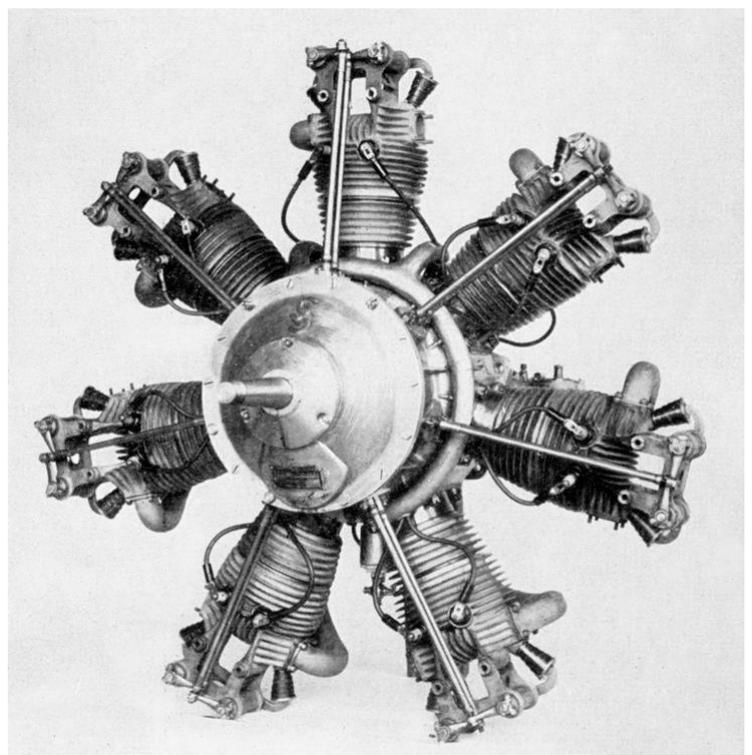
### Antrieb

Beim Grundmuster L 68, ausgelegt für den Anfänger-Schulbetrieb, kam ein 7-Zylinder-Sternmotor Siemens Sh 11 (Nennleistung 84/96 PS, 62/70,5 kW) zum Einbau. Er lagerte auf einem Stahlrohrgerüst, welches mit vier Bolzen an den Rumpfholmbeschlägen befestigt war. Nach Lösen von nur zwei Bolzen ließ sich das komplette Antriebssegment beiseite schwenken. Dabei konnten sämtliche Leitungsverbindungen bestehenbleiben, nur ein Bolzen des Vergasergestänges mußte gelöst werden. Nach Lösen aller vier Bolzen war das gesamte Motoraggregat in kürzester Zeit auswechselbar.



*Bei der L 68 ließ sich das komplette Antriebssegment zu Wartungszwecken nach Lösen von nur zwei Bolzen beiseite schwenken. Sämtliche Leitungsverbindungen konnten dabei bestehenbleiben*

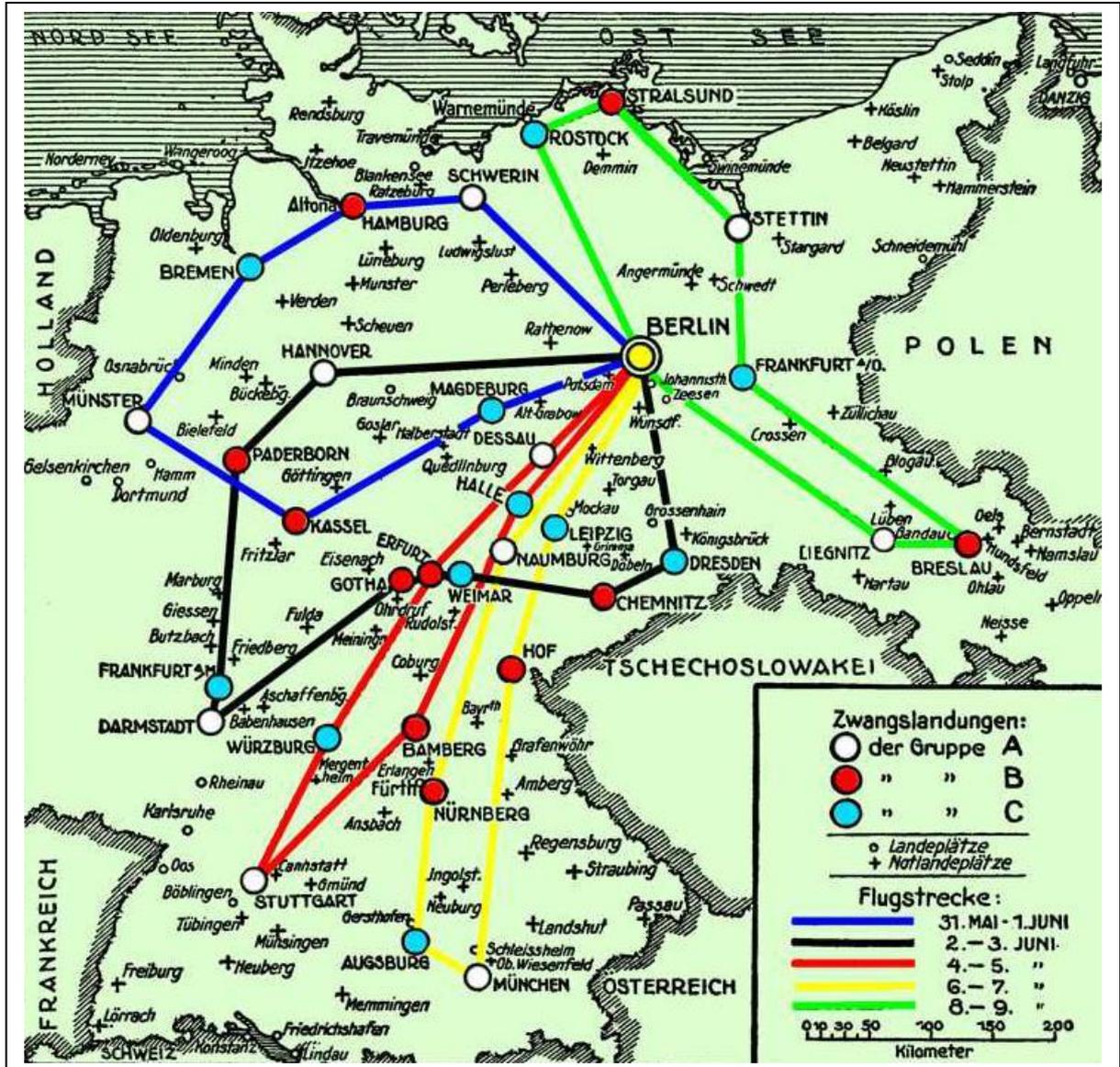
*Zum Antrieb der L 68 kam ein Sieben-Zylinder-Sternmotor Siemens Sh 11 (Nennleistung 84/96 PS, 62/70,5 kW) zum Einbau.*



# Einsatz des Grundmusters Albatros L 68 in den Flugwettbewerben 1925/26

## Deutscher Rundflug 1925

Dieser Wettbewerb stellte das größte flugsportliche Ereignis des Jahres 1925 dar. Start- und Ziel war jeweils Berlin. Von dort aus mußten im Zeitraum 31. Mai bis 9. Juni insgesamt 5 Streckenflüge („Schleifen“) absolviert werden, die nacheinander alle deutschen Länder berührten und zusammengerechnet etwa 5.300 km Flugstrecke ausmachten. Entsprechend ihrer Motorstärke wurden die teilnehmenden Flugzeuge den Gruppen A, B oder C zugeordnet, wobei C die stärkste Kategorie (über 80 PS) darstellte. Die Gesamtzahl aller aktiven Teilnehmer betrug 54.



Alle drei Maschinen des Grundmusters L 68 nahmen am „Deutscher Rundflug 1925“ teil:

Kennzeichen	Flugzeugtyp	gemeldet von	Pilot
D-649	Albatros L 68	Albatros-Werke, Berlin-Johannisthal	Joachim von Köppen
D-650			Hans Hackmack
D-651			Wolfram Frhr. von Richthofen

Die D-649 und D-651 zählten zur Gruppe B, während man die D-650 der stärkeren Gruppe C zuordnete. Alle drei Maschinen erledigten anstandslos den kompletten Wettbewerb. In der Schlußabrechnung errang die D-651 innerhalb ihrer Gruppe B den Platz 7 und die D-649 schaffte den 9. Rang, während die D-650 in Gruppe C unter „ferner liefen“ landete.

Weitere Einzelheiten zum „Deutscher Rundflug 1925“ finden sich in unserem ADL-Internetportal im Beitrag „Die Sportflug GmbH – getarnte Fliegerausbildung für die Reichswehr“ (unter Dokumentationen + Berichte, Abschnitt Allgemeine Luftfahrtgeschichte).



Die L 68 D-649, Werknummer 10038, aufgenommen 1925 im Flughafen Berlin-Tempelhof.

Die D-650 war die zweite gebaute Albatros L 68. Das Foto, aufgenommen von hinten schräg oben, vermittelt einen guten Eindruck von den Proportionen der Maschine.



### **Internationaler Flugwettbewerb München 1925**

Als zweites deutsches Flugereignis des Jahres 1925 fand vom 12. bis 14. September auf dem Flugplatz Schleißheim (bei München) der „Internationale Flugwettbewerb München“ statt. Er enthielt insgesamt 10 verschiedene Disziplinen, darunter Höhenflüge, Ziellandungen, Geschicklichkeitswettbewerb, Stafettenflug und Kunstfliegen.

Die Bewerberliste umfaßte 41 Nennungen, von denen aber nur 28 Flugzeuge am Start erschienen. Die Zahl der teilnehmenden Piloten war größer, weil in manchen Fällen ein und dasselbe Flugzeug in verschiedenen Disziplinen von unterschiedlichen Flugzeugführern gesteuert wurde.

Vom Grundmuster L 68 nahmen zwei Maschinen am „Internationalen Flugwettbewerb München 1925“ teil:

Kennzeichen	Flugzeugtyp	gemeldet von	Piloten
D-650	Albatros L 68	Albatros-Werke, Berlin-Johannisthal	Fritz Classen Werner Götte Otto Hoffmann von Waldau
D-651			Erich Offermann Otto Hoffmann von Waldau

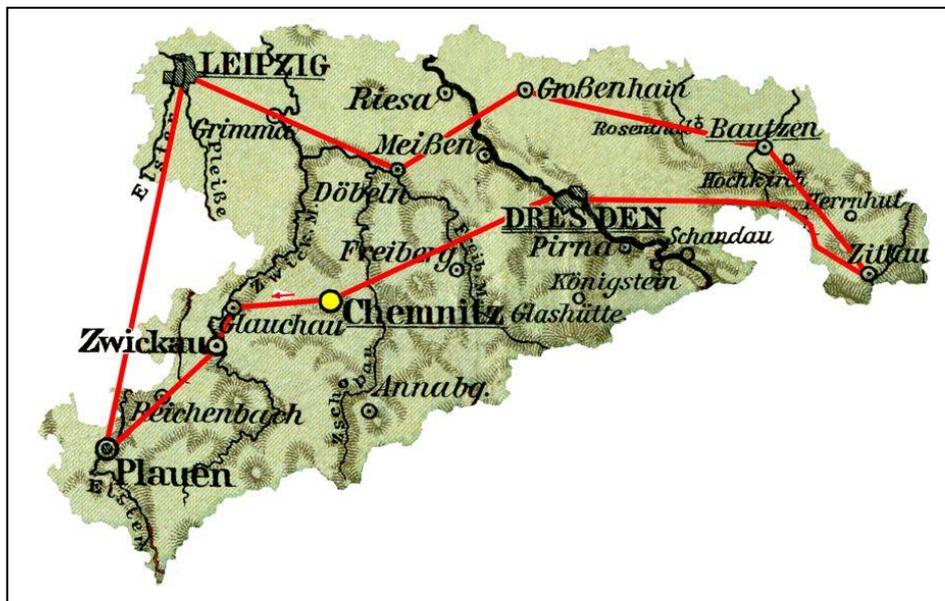
Die genannten drei L 68-Piloten erreichten in einigen Wettbewerbskategorien jeweils vordere Plätze, aber schafften keinen bedeutsamen Gesamtsieg.

## Sachsenrundflug 1925

Am Wochenende des 19./20. September 1925 begann ein weiterer deutscher Flugwettbewerb, nämlich der Sachsenrundflug 1925. Start und Zielpunkt war Chemnitz, ein 515 km langer Rundkurs führte über alle Bezirke des Freistaates. Die Flugzeuge wurden nach ihrer Motorleistung in die Klassen A bis D aufgeteilt, wobei D die stärkste Kategorie (bis 140 PS) bedeutete. Die Gruppe A mußte den Rundkurs einmal durchfliegen, die Gruppen B und C zweimal, die Flugzeuge der Gruppe D sogar dreimal.

Die Nennungsliste umfaßte insgesamt 33 Flugzeuge, von denen 20 in Chemnitz am Start erschienen.

Streckenkarte des Sachsenrundfluges 1925. Start- und Zielpunkt war Chemnitz, die Flugstrecke betrug insgesamt 515 km.



Vom Grundmuster L 68 nahmen zwei Maschinen am „Sachsenrundflug 1925“ teil:

Kennzeichen	Flugzeugtyp	gemeldet von	Pilot	Ergebnis
D-650	Albatros L 68	Albatros-Werke AG, Berlin-Johannisthal	Paul Jeschonnek	Platz 1 in Gruppe C
D-651			Fritz Classen	in der Wertung ausgeschieden, weil eine Teilstrecke ausgelassen worden war.

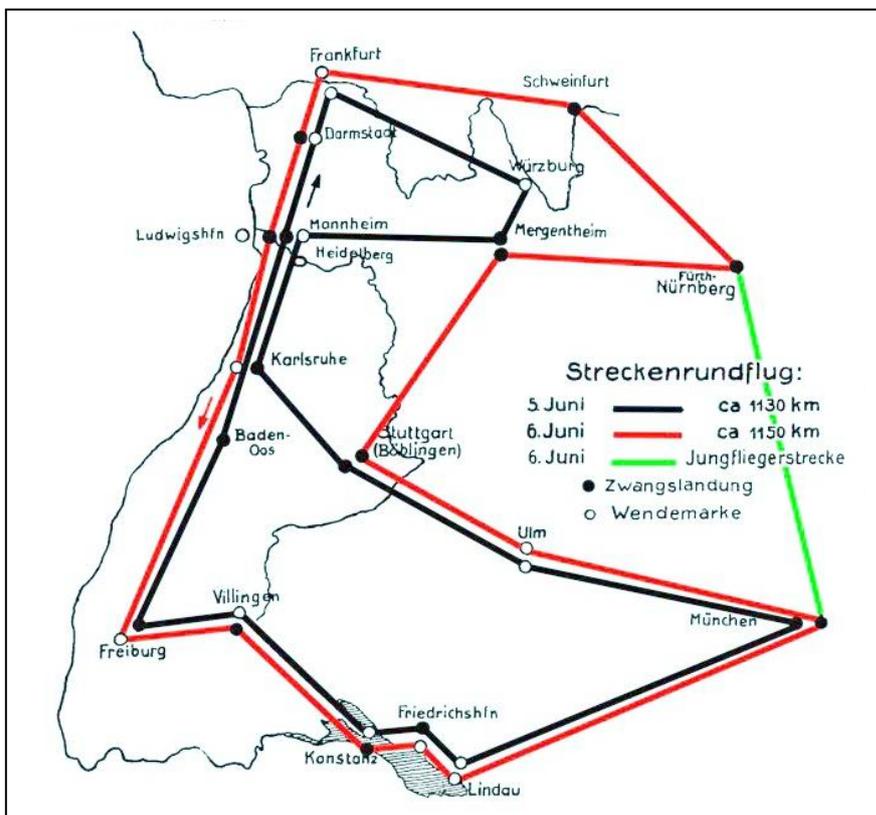


Die Albatros L 68 D-650 mit Paul Jeschonnek am Steuer erreichte den ersten Platz in der Gruppe C des Sachsenrundfluges 1925. (Slg. Koos/ADL)

## Süddeutschlandflug 1926

Im Zeitraum 30. Mai bis 6. Juni wurde der „Süddeutschlandflug 1926“ veranstaltet. Vom 30.05. – 04.06. fand eine sog. technische Vorprüfung aller teilnehmenden Flugzeuge in Mannheim statt, bei der bestimmte technische Daten gemessen sowie Betriebsbereitschaft und Startfähigkeit nach bestimmten Kriterien bewertet wurden. Am 5. und 6. Juni schlossen sich zwei Streckenflüge an, die über die heutigen Bundesländer Baden-Württemberg, Bayern und Hessen hinwegführten und jeweils etwa 1.100 km umfaßten. Start- und Zielpunkt war Mannheim.

Insgesamt gingen 27 Bewerbungen ein, davon durchliefen 21 Flugzeuge die technische Vorprüfung ohne Beanstandung und durften am Streckenflug teilnehmen. Als einzige Albatros L 68 nahm die D-649 an diesem Wettbewerb teil, Pilot der Maschine war Erich Offermann.



Streckenkarte des Süddeutschlandfluges 1926.

Kennzeichen	Flugzeugtyp	gemeldet von	Pilot	Ergebnis
D-649	Albatros L 68	Albatros-Flugzeugwerke GmbH, Berlin-Johannisthal	Erich Offermann	Platz 6 in der Gesamtwertung



Die Albatros L 68, Kennzeichen D-649, während des Süddeutschlandfluges 1926. Am Steuer saß Erich Offermann.

## Das Serienmuster Albatros L 68 a

Die von Albatros als „Schul- und Kunstflugzeug“ bezeichnete L 68 a glich in vielen Teilen dem Vorgängertyp L 68. Für seine Entwicklung und Konstruktion war Dipl.-Ing. Rudolf Schubert verantwortlich, der langjährige Chefkonstrukteur der Albatros-Werke. Die L 68 a war die einzige Version der L 68-Familie, die in einer kleinen Serie gebaut wurde (13 Stück). Alle folgenden L 68-Typen blieben nur Einzel Exemplare. Die Auslieferung der L 68 a begann ab August 1926 und war in den ersten Monaten des Jahres 1927 abgeschlossen. Alle Maschinen gingen an staatliche Organisationen wie DVS, Sportflug GmbH und DVL. Einzelheiten dazu sind den folgenden Kapiteln zu entnehmen.

### Aufbau der Albatros L 68 a

#### Rumpf

Der Rumpf bestand aus einem geschweißten Stahlrohrfachwerk und war mit Stoff bespannt. Er hatte rechteckigen Querschnitt mit stark gewölbter Oberseite. Die Besatzung war in zwei hintereinanderliegenden offenen Sitzräumen untergebracht, im oberen Bereich jeweils durch halbrund geformte Windschutzscheiben vor dem Fahrtwind geschützt. Beide Plätze hatten Doppelsteuerung, die Sitze waren verstellbar und so groß bemessen, daß ein Rückenfallschirm mitgenommen werden konnte.

#### Tragwerk

Die zweiholmigen Flügel des Doppeldeckers waren komplett aus Holz aufgebaut, im Gegensatz zur L 68 aber nicht stoffbespannt sondern weitgehend mit Sperrholz beplankt (lediglich die Flügelhinterkanten besaßen Stoffbespannung bis zum Hinterholm). Obere und untere Tragfläche waren – wie bei der L 68 – durch N-Stiele verbunden. Der gerade durchlaufende Oberflügel bestand aus drei Teilen, nämlich den beiden Außenflügeln und dem Mittelstück. Letzteres war als Baldachin ausgebildet und enthielt in seinem Innern einen mit Aluminiumblech verkleideten Benzintank (Fassungsvermögen 100 kg). Die Unterflügel waren an den Rumpfseitenwänden angelenkt und hatten eine geringe V-Stellung.

#### Steuerung

Das Schwanzleitwerk und die Querruder an den Flügeln waren aus geschweißten Stahlrohrgerüsten aufgebaut und hatten Stoffbespannung. Die Höhenflosse ließ sich vom Führersitz aus durch ein Handrad verstellen, sodaß Lastigkeitsveränderungen der Maschine während des Fluges ausgeglichen werden konnten.



*Dieses Foto zeigt eine frühe L 68 a: Das Seitenruder war höher als beim L 68-Grundmuster, es besaß aber noch keine aerodynamische Ausgleichsfläche (sog. Ruderhorn) – wie die späteren L 68 a etwa ab Werknummer 10085.*

*Sehr schön ist der geänderte Tragwerkaufbau im Vergleich zur L 68 zu erkennen: Die Querruder nahmen nicht mehr die gesamte Flügelhinterkante ein, sondern nur noch die Hälfte der Spannweite. Obere und untere Ruderflächen waren über außenliegende Verbindungsstäbe miteinander gekoppelt. Die hellen Flügeloberflächen besaßen Stoffbespannung, die dunkleren Teile hatten Sperrholzbeplankung. (Slg. Koos/ADL)*

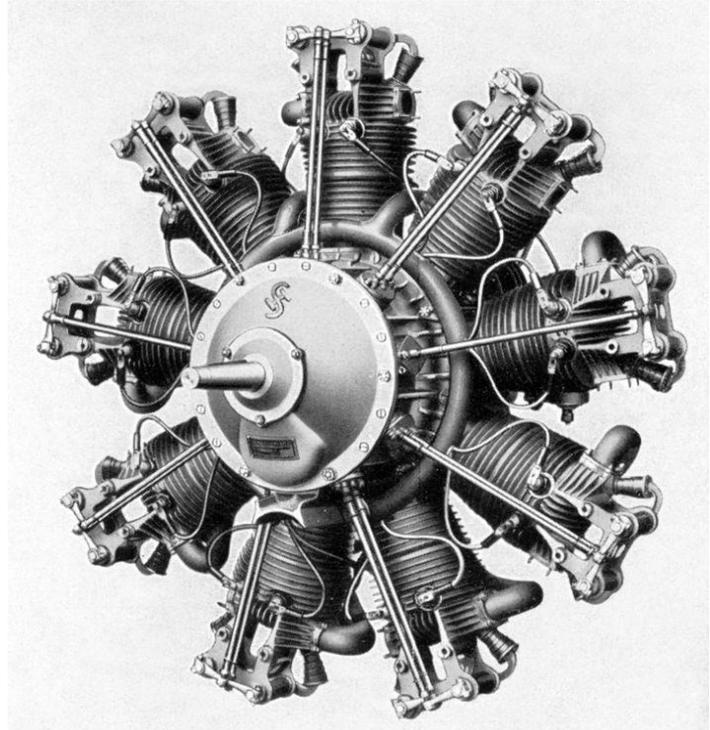
#### Fahrwerk

Das Fahrgestell hatte man im Vergleich zur L 68 überarbeitet: Die vorderen Streben waren als Federstreben mit Spezialdruckgummiringen ausgeführt. Außerdem war ihre Federung mit einer Öldämpfung verbunden, um ein Springen des Flugzeuges bei der Landung weitgehend zu vermeiden.

## Antrieb

Zum Einbau gelangte ein luftgekühlter Neunzylinder-Sternmotor Siemens Sh 12 (Nennleistung 108/125 PS, 79/92 kW). Das Triebwerk lagerte auf einem Gerüst, das nach Lösen von nur zwei Bolzen vom Rumpf abgeklappt werden konnte – entsprechend dem System beim Grundmuster L 68.

*Das Muster Albatros L 68 a hatte zum Antrieb einen Neunzylinder-Sternmotor Siemens Sh 12 (Nennleistung 108/125 PS, 79/92 kW)*



*Albatros L 68 a mit der Zulassung D-1029, aufgenommen 1926/27 bei der Zwischenlandung auf einem polnischen Flugplatz.  
(Slg. Koos/ADL)*





*(oben): Albatros L 68 a, D-1030 (Werknummer 10088), aufgenommen im Juli 1927 auf dem Junkers-Werkflugplatz Dessau. (Slg. Krogmann)*

*(unten): Die D-1030 einige Jahre später bei der Akaflieg Berlin, offensichtlich bei einer Überholung des Motors mit „Bordmitteln“.* (Slg. Koos/ADL)



*Die Albatros L 68 a, D-1002, im Einsatz der DVS Zweigstelle Schleißheim etwa 1926/27.*



*Die L 68 a, D-1002, ging ab Oktober 1928 in das Eigentum der DVL über, wobei die Halterschaft bei der Akaflieg Hannover lag. Im Hintergrund sind die Heinkel HD 35 D-1319 und die Arado SC II D-1390 zu erkennen, beide ebenfalls mit der Akaflieg Hannover als Halter. (Slg. Dabrowski via Koos/ADL)*



## Die weiteren Albatros L 68 - Typen

### **Albatros L 68 b**

Irgendwelche Hinweise auf ein Muster **L 68 b** ließen sich bisher nicht finden, auch nicht als Projekt oder in Form einer sich anbietenden Lücke in der Albatros-Werknummernliste.

### **Albatros L 68 c „Alauda“**

Der nächstfolgende Typ in der L 68-Familie war das „Schul- und Reiseflugzeug“ **L 68 c**. Der Beiname „Alauda“ ist der Vogelwelt entlehnt, er entstammt einem Gattungsnamen aus der Familie der Lerchenvögel.

Die Maschine war eine Weiterentwicklung der L 68 a und glich ihrem Vorgänger in vielen Punkten. Für seine Entwicklung und Konstruktion zeichnete Dipl.-Ing. Walter Blume verantwortlich, der neue Albatros-Chefkonstrukteur.

Wegen ihrer guten Flug- und Landeeigenschaften war die L 68 c vor allem als Anfänger-Schulflugzeug gedacht, sie konnte aber auch als Übungsmaschine für den Kunstflug und als Reiseflugzeug für mittlere Entfernungen verwendet werden.

Die Flügel waren komplett in Holzbauweise hergestellt und mit zwei Kastenholmen ausgeführt. Flügelunterseite und -nase besaßen Sperrholzbeplankung, während die Oberseite mit Stoff bespannt war. Zur äußeren Flügelverstrebung dienten kräftige N-Stiele sowie eine Doppelverspannung aus Stahlseilen.

Der Rumpf wurde – wie bei den Vorgängermustern - durch ein geschweißtes Stahlrohrgerüst gebildet, wobei im Vorderteil Rohrdiagonalen, im Hinterteil Stahldrahtverspannungen zur Stabilisierung dienten. Der Rumpfbug hatte eine Blechverkleidung, das Rumpfheck war mit Stoff bespannt.



*Albatros L 68 c „Alauda“, werksneu mit frischem Zellenanstrich, aber noch ohne Kennzeichen. (VFW)*

Bei den Steuerungselementen wurde die Anordnung von Querrudern am Ober- und Unterflügel aus dem Vorgängermuster übernommen. Die Höhenflosse war im Flug verstellbar.

Die Fahrgestellkonstruktion wurde verbessert, eine durchgehende Achse kam zum Einbau und die Federung erfolgte per Druckgummi in Kombination mit einer Öldämpfung, Bauart "Albatros". Der Sporn besaß eine Teleskop-Spiralfederung und war mit dem Seitensteuer zwangsläufig verbunden.



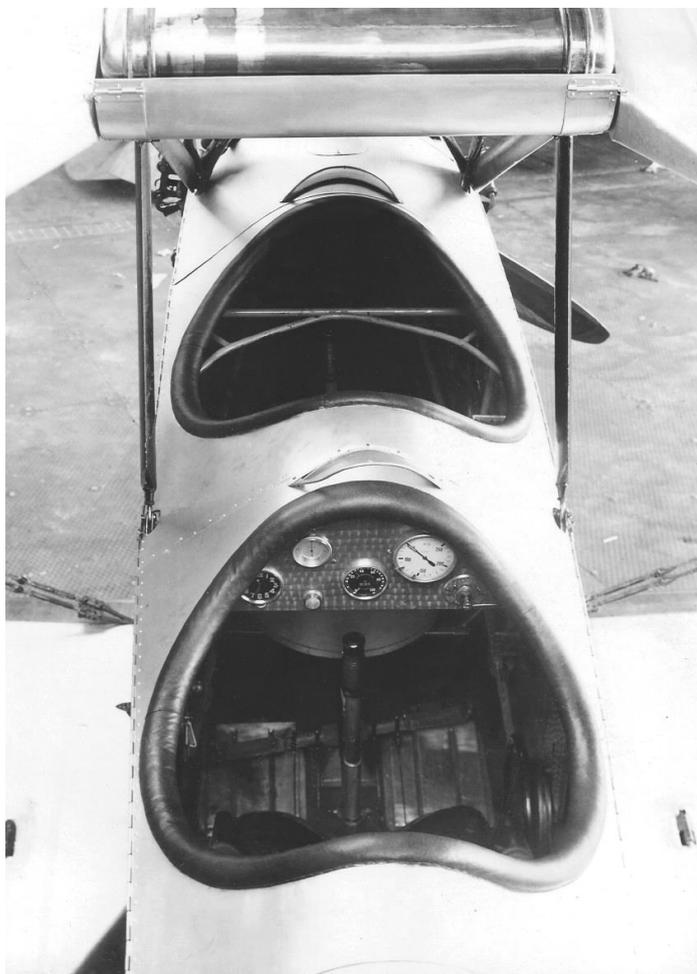
*Dieselbe werksneue Albatros L 68 c „Alauda“, noch ohne Zulassung, wie auf der vorhergehenden Seite. (VFW)*



*Albatros L 68 c, Detailansicht der verbesserten Fahrgestellkonstruktion mit Federung per Druckgummi in Kombination mit einer Öldämpfung Bauart Albatros. (VFW)*

Die L 68 c besaß standardmäßig einen Neunzylinder-Sternmotor Siemens Sh 12 (Nennleistung 108/125 PS, 79/92 kW). Es konnten aber auch andere Motoren eingebaut werden, etwa ein Fünfzylinder-Sternmotor Armstrong Siddeley Mongoose (140 PS/103 kW). Der Rumpflug war wie bei den Vorgängerversionen zur Wartung abklappbar oder konnte zum Ausbau des Triebwerks auch komplett abgenommen werden. Der im Baldachin untergebrachte Brennstoffbehälter faßte 115 ltr, davon befanden sich 15 ltr in einem Notbehälter.

Von dem Muster L 68 c wurden zwei Stück gebaut, ihre Auslieferung erfolgte im zweiten Halbjahr 1927. Ein Exemplar zeigte Albatros im Oktober 1928 auf der Internationalen Luftfahrtausstellung ILA in Berlin. Der weitere Verbleib der beiden Maschinen ist unbekannt.

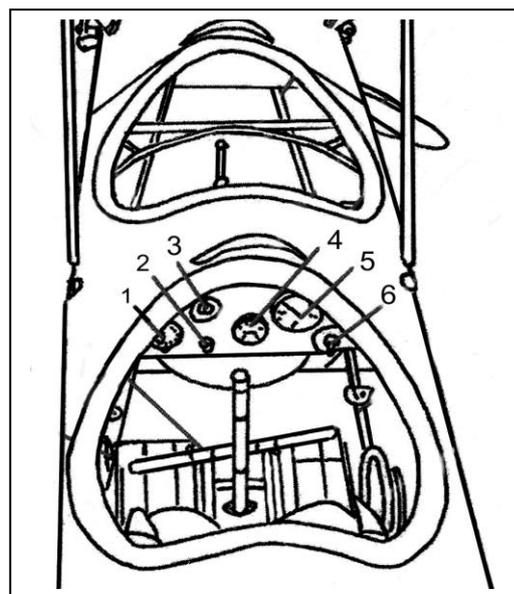


*Albatros L 68 c „Alauda“:*

*Blick in den hinteren Besatzungsraum, von dem aus die Maschine gesteuert wurde, mit allen notwendigen Anzeigeelementen.*

*Der vornliegende zweite Sitzraum hatte zwar einen Steuerknüppel, aber keine eigene Instrumententafel; diese mußte bei Bedarf nachgerüstet werden.*

*Über dem Begleitersitz ist der Baldachin zu erkennen, in dem der Treibstofftank untergebracht war. Die Benzinversorgung des Motors erfolgte im freien Fall. (VFW)*



- |   |                         |
|---|-------------------------|
| 1 | Borduhr                 |
| 2 | Luftpumpe für Benzinuhr |
| 3 | Höhenmesser             |
| 4 | Benzinuhr (Tankanzeige) |
| 5 | Fahrtmesser             |
| 6 | Benzinhahn              |

## ***Albatros L 68 d***

Das Musterflugzeug **L 68 d** entstand als Umbau der L 68 a, Werknummer 10079, auf den Elfzylinder-Umlaufmotor Siemens Sh 3. Dieses Triebwerk stammte noch aus dem Jahr 1918, leistete 160/200 PS (120/150 kW) und hatte einen Vierblatt-Propeller.

Die Maschine blieb ein Einzelexemplar. Im Oktober 1928 wurde sie in Berlin auf der Internationalen Luftfahrtausstellung ILA präsentiert. Anschließend benutzten die Albatros-Werke das Flugzeug vermutlich längere Zeit für Erprobungszwecke. Es hatte nie eine offizielle Zulassung und wurde dann etwa 1930/31 der Akaflieg Berlin übereignet. Sein weiterer Verbleib ist unbekannt.



*(oben):*

*Die Albatros L 68 d entstand durch Umrüstung einer L 68 a auf den Elfzylinder-Umlaufmotor Siemens Sh 3 aus dem Jahr 1918. Es wurde nur dieses eine Exemplar hergestellt, die Hintergründe für den Umbau liegen im Dunkel. (Slg. Koos/ADL)*

*(links):*

*Elfzylinder-Umlaufmotor Siemens Sh 3. (Museo Storico dei Motori e dei Meccanismi in Palermo, via Wikimedia)*

## **Albatros L 68 e**

Letzte Version in der L 68-Typenfamilie war die **L 68 e**, ein von der L 68 c abgeleiteter Neubau mit verlängertem Rumpf. Die Maschine besaß einen britischen Siebenzylinder-Sternmotor Armstrong-Siddeley „Lynx“ (180/210 PS, 132/154 kW).

Auch von diesem Flugzeug entstand nur ein Exemplar. Es trug die Werknummer 10120 und erhielt im September 1928 die Zulassung D-1387. Als Eigentümer wurden die Albatros Flugzeugwerke GmbH, Johannisthal, in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen. Spätestens ab Mai 1931 fungierte die Deutsche Luftfahrt GmbH (DLG), Zweigstelle Würzburg, als Halter. Im Dezember 1932 fand ein Eigentumswechsel statt, als neuer Eigentümer trat nun der bisherige Halter DLG auf. Erst per Dezember 1936 erfolgte die Streichung der Zulassung D-1387 im deutschen Register.

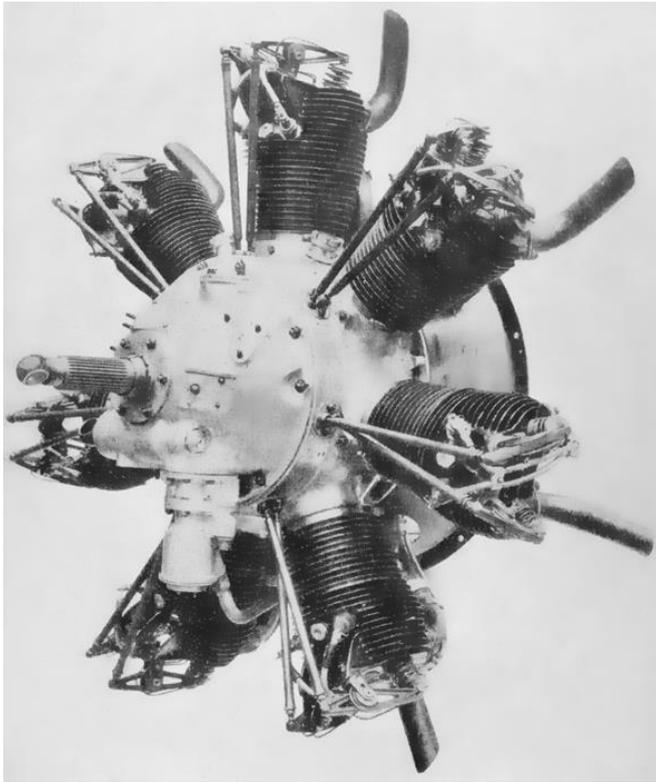


*Das letzte gebaute Muster der L 68-Familie war die L 68 e. Sie war mit dem britischen Siebenzylinder-Sternmotor Armstrong-Siddeley „Lynx“ ausgerüstet und wurde nur in einem Exemplar hergestellt.*

*(unten:*

*Außenlandung der L 68 e im Einsatz bei der DLG-Zweigstelle Würzburg, Zeitpunkt unbekannt. Die Maschine trug inzwischen die Zulassung D-1387. (beide Fotos: Slg. Werner)*





*Der britische Siebenzylinder-Sternmotor Armstrong-Siddeley „Lynx“ mit einer Leistung von 180/210 PS (132/154 kW).*

## Ereignisse im Flugbetrieb der Albatros L 68

Erhalten geblieben sind einige Unfallberichte von den luftpolizeilichen Überwachungsdiensten der Länder über Vorfälle, die sich mit Beteiligung von Albatros L 68-Maschinen ereigneten. Eine gute Ergänzung bieten auch seriöse Tageszeitungen der damaligen Zeit.

Nachstehend sind alle verfügbaren Informationen zusammengestellt, geordnet in der Reihenfolge der Werknummern und dann jeweils nach Datum.

### L 68, Werknummer 10038 bis 10040, D-649 bis D-651

Die ersten drei gebauten L 68 nahmen gleich in den ersten Monaten nach ihrer Auslieferung gemeinsam an den im deutschen Reich ausgetragenen Flugwettbewerben „**Deutscher Rundflug 1925**“, „**Internationaler Flugwettbewerb München 1925**“ und „**Sachsenrundflug 1925**“ teil. Einzelheiten dazu sind bereits im Kapitel „Einsatz des Grundmusters Albatros L 68 in den Flugwettbewerben 1925/26“ ausführlich dargestellt.

### L 68, Werknummer 10038, D-649

Am 11.9.1927 stürzte während einer Flugveranstaltung auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof die Albatros L 68 D-649 ab und wurde total zerstört. Der amtliche Unfallbericht enthält folgende Informationen:

*„Der Flugzeugführer von Köppen war 17.35 Uhr mit vorbezeichnetem Flugzeug zum Kunstflug gestartet. Nach Ausführung mehrerer Flugfiguren setzte von Köppen zum Trudeln an. Als er das Flugzeug aufrichten wollte, ging dieses in etwa 50 m Höhe zum flachen Trudeln über und schlug in dieser Bewegung auf dem Erdboden auf. Von Köppen wurde schwer verletzt. Das Flugzeug wurde bis auf das Schwanzende restlos zerstört.“*



Die D-649 war die erste gebaute Maschine des Musters L 68. Auf diesem frühen Foto ist sie nur am Rumpf mit dem Zulassungskennzeichen versehen, nicht auf den Flügeln.

(Slg. Koos/ADL)

### L 68, Werknummer 10039, D-650

Am 19.6.1926 stürzte die Albatros L 68 D-650 im Einsatz bei der DVL über Berlin-Adlershof aus geringer Höhe ab. Der Pilot, Dipl.Ing. August Hartmann, erlitt leichte Verletzungen, das Flugzeug wurde zerstört.



Die D-650 gehörte ebenfalls zum Trio der ersten gebauten Maschinen des Grundmusters L 68. Auf dem Foto trägt das Flugzeug am Rumpfbügel das große Symbol der DVL. Die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt hatte 1925/26 die Maschine als Nachfolgeeignen von Albatros übernommen.

(Slg. Koos/ADL)

## L 68, Werknummer 10040, D-651

Die Maschine war mindestens den Monat August 1925 hindurch an den Verlag August Scherl GmbH verchartert und auf der Zeitungstransportstrecke Berlin – Swinemünde im Einsatz.

Am 9.5.1926 nahm die D-651 an einem Flugtag in Bielefeld teil und desgleichen am 25.5.1926 in Osnabrück. Am Steuer saß jeweils Wilhelm Stör, zu dieser Zeit als Fluglehrer bei der Sportflug GmbH Hannover tätig.

Im Zeitraum 30. Mai bis 6. Juni 1926 trat die D-651 als Wettbewerber im „Süddeutschlandflug 1926“ an. Einzelheiten dazu sind bereits im Kapitel „Einsatz des Grundmusters Albatros L 68 in den Flugwettbewerben 1925/26“ dargestellt.

Im Laufe des Monats Oktober 1926 verlegte die Sportflug GmbH Hannover ihren Betrieb nach Schleißheim bei München, um dort die Keimzelle der künftigen DVS-Zweigstelle Schleißheim zu bilden. Zu dem überstellten Flugzeugpark gehörte auch die Albatros L 68 D-651.



*Das dritte Exemplar des L 68-Grundmustertrios wurde Anfang 1926 von der Sportflug GmbH Hannover übernommen und wechselte dann im November 1926 zur DVS nach Schleißheim. Entsprechend lautete auf die Beschriftung am Seitenleitwerk.*

Am 2.8.1927 fing Pilot Kurt Nicholl nach einem Schulflug die D-651 bei der Landung in Schleißheim zu früh ab, sodaß die Maschine aus 2 Metern Höhe durchsackte. Dabei wurde das linke Laufrad zerdrückt und die D-651 ging auf den Kopf. Der Pilot blieb unverletzt, am Flugzeug entstand leichter Sachschaden.



*Die Albatros L 68 D-651 erlitt im Einsatz bei der DVS Schleißheim am 2.8.1927 einen leichten Landes Schaden, der Flugzeugführer blieb unverletzt.*

*(Slg. Koos/ADL)*

L

### L 68 a, Werknummer 10079, D-948

Am 6.1.1927 kam es auf dem Flugplatz Berlin-Adlershof bei der Landung der D-948 durch zu frühes Aufsetzen zu einem Überschlag. Die Albatros L 68 a wurde beschädigt, Flugzeugführer Frido Kirchhoff blieb unverletzt.



*Überschlag der ersten gebauten L 68 a am 6.1.1927 bei der Landung in Berlin-Adlershof. Auch dieses Foto zeigt am Rumpf das DVL-Symbol und nicht nur die Zulassung D-948.*

### L 68 d, Werknummer 10079, ohne Zulassung (ehem. L 68 a, D-948)

Vom 7. bis 28. Oktober ausgestellt in Berlin auf der Internationalen Luftfahrtausstellung ILA.

### L 68 a, Werknummer 10080, D-1057

Am 14.06.1927 hatte die Maschine bei der Landung in Berlin-Adlershof Speichenbruch des linken Rades mit nachfolgendem Überschlag. Flugzeugführer Klaus Schwarz blieb unverletzt. Das Flugzeug erlitt mittelschwere Beschädigungen und wurde in der Luftfahrzeugrolle gestrichen, d.h. offenbar nicht wieder aufgebaut.

### L 68 a, Werknummer 10081, D-988

Am 09.11.1926 ging dem Flugzeug in der Luft wegen starken Gegenwindes der Treibstoff aus. Die fällige Notlandung auf sumpfigem Boden endete mit einem Kopfstand, bei dem der Propeller angebrochen wurde. Pilot Erich Weingärtner blieb unverletzt.

Am 23.02.1927 befand sich Ernst von Berg mit der D-988 auf einem Überlandflug, als ein Motorausfall zur Notlandung bei Golm (westlich von Potsdam) zwang. Das Flugzeug überschlug sich und wurde schwer beschädigt, der Pilot blieb zum Glück unverletzt.

Am 29.07.1927 mußte Flugzeugführer Johannes Hörold die D-988 wegen Vergaserbrand auf einer Sumpfwiese bei Fallersleben notlanden. Dabei überschlug sich die Maschine, Seitensteuer und Kielflosse wurden geknickt. Der Pilot blieb wohl unverletzt. Das Flugzeug wurde offenbar nicht wieder aufgebaut.

*Die Albatros L 68 D-988 gehörte ab Anfang 1927 zum Flugzeugbestand der DVS Staaken. (Slg. Koos/ADL)*



### L 68 a, Werknummer 10082, D-989

Am 03.09.1926 hatte Flugschüler Friedrich Mack von der Flugsportschule Staaken GmbH mit der L 68 a, vorläufige Zulassung D-989, beim Rechtstrudeln einen Motorsausfall und stürzte aus etwa 600 m Höhe ab. Das Flugzeug erlitt Totalschaden, der Pilot wurde schwer verletzt. (Bericht der Polizeiflugwache Staaken).

Das „Berliner Tageblatt“ berichtete weitere Einzelheiten in seiner Ausgabe vom 03.09.1926:

*„Gegen 9 Uhr startete der Flugschüler Mack mit dem Flugzeug D.989 von der Sportfliegerschule in Staaken zu einem Übungsflug. Das Flugzeug befand sich in einer Höhe von 500 m, als Mack den Motor abstoppte und die Maschine abtrudeln lassen wollte. Dieses Manöver mißlang, und der Flieger stürzte ab. Mit schweren Verletzungen wurde der Verunglückte in das Spandauer Krankenhaus gebracht. Das Flugzeug ist völlig zertrümmert.“*



*Die frisch ausgelieferte L 68 a, WNr. 10082, war auf dem Papier schon zugelassen, trug aber ihr Kennzeichen D-989 erst in skizzierter Form am Rumpf. Zu einer ordnungsgemäßen Ausführung der Buchstaben und Ziffern kam es nicht mehr, weil die Maschine am 3.8.1926 in Staaken nach einem Motorsausfall beim Trudeln abstürzte.*



### L 68 a, Werknummer 10083, noch ohne Zulassung

Am 03.09.1926 stürzte Polizei-Oberleutnant Reinhold Jörke über dem Flugplatz Staaken während eines Übungsfluges beim Rechtstrudeln ab. Das Flugzeug wurde restlos zerstört, der Pilot erlitt mittelschwere Verletzungen.

Der amtliche Unfallbericht enthält folgende Informationen:

*„Am 3.9.26 um 7.35 Uhr startete der Flugschüler Jörke, Reinhold, z.Zt. Staaken, mit dem Flugzeug Albatros L 68, Werknummer 10083, der Flugsportschule Staaken zu einem Übungsflug. Um 7.40 Uhr brachte Jörke das Flugzeug in etwa 800 m Höhe und 100 m nördlich der Chaussee Staaken-Dallgow ins Rechtstrudeln. Während des Trudelns blieb der Motor stehen. Jörke gelang es nicht, das Flugzeug wieder aufzurichten, und stürzte 100 m nördlich der Chaussee Staaken-Dallgow und etwa 150 m nördlich der Fliegerschule Bornemann zu Boden, wobei Jörke anscheinend innere Verletzungen erlitt und das Flugzeug restlos zerstört wurde.*

*Jörke wurde dem Staatskrankenhaus überwiesen.“*

Das „Berliner Tageblatt“ berichtete weitere Einzelheiten in seiner Ausgabe vom 03.09.1926:

*„Zwei schwere Flugzeugunfälle ereigneten sich heute vormittag auf dem Flugplatz Staaken...*

*Kurze Zeit (nach dem Unfall der D-989) ereignete sich ein zweiter schwerer Flugzeugabsturz. Der Polizeioberleutnant und Flugsachverständige Reinhold Jörke stieg mit einem neuen Flugzeugtyp zu einem Probeflug auf. Aus einer Höhe von 800 m stürzte der Apparat ab, ebenfalls bei dem Versuch des Piloten, abzutrudeln. Das Flugzeug begrub den Flieger unter sich. Jörke wurde mit inneren Verletzungen nach dem Staatskrankenhaus in der Scharnhorststraße gebracht.“*



*Am selben Tag und Ort wie die auf der vorigen Seite gezeigte L 68 a, WNr. 10082, ging auch ihr Schwesterflugzeug WNr. 10083 durch Trudelunfall verloren. Die Maschine trug noch kein Kennzeichen.*



#### **L 68 a, Werknummer 10085, D-1026**

Am 24.06.1927 mußte Flugzeugführer Heinz Liebig, zur Ausbildung bei der DVS Schleißheim, wegen Verorientierung eine Notlandung bei Gattenhofen (Mittelfranken) ausführen.

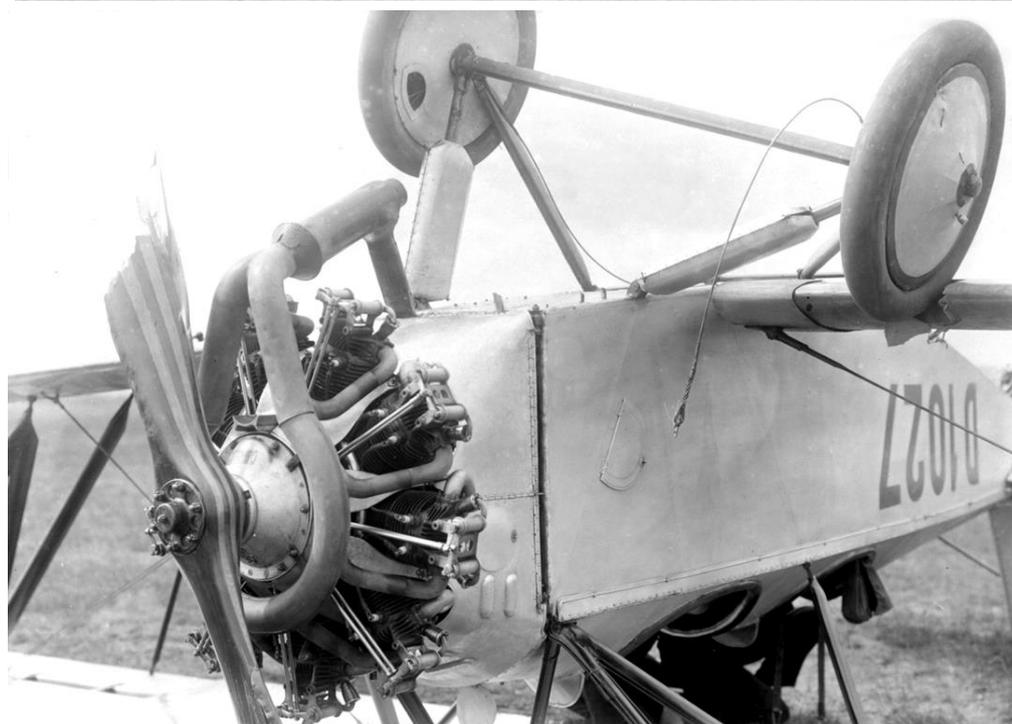
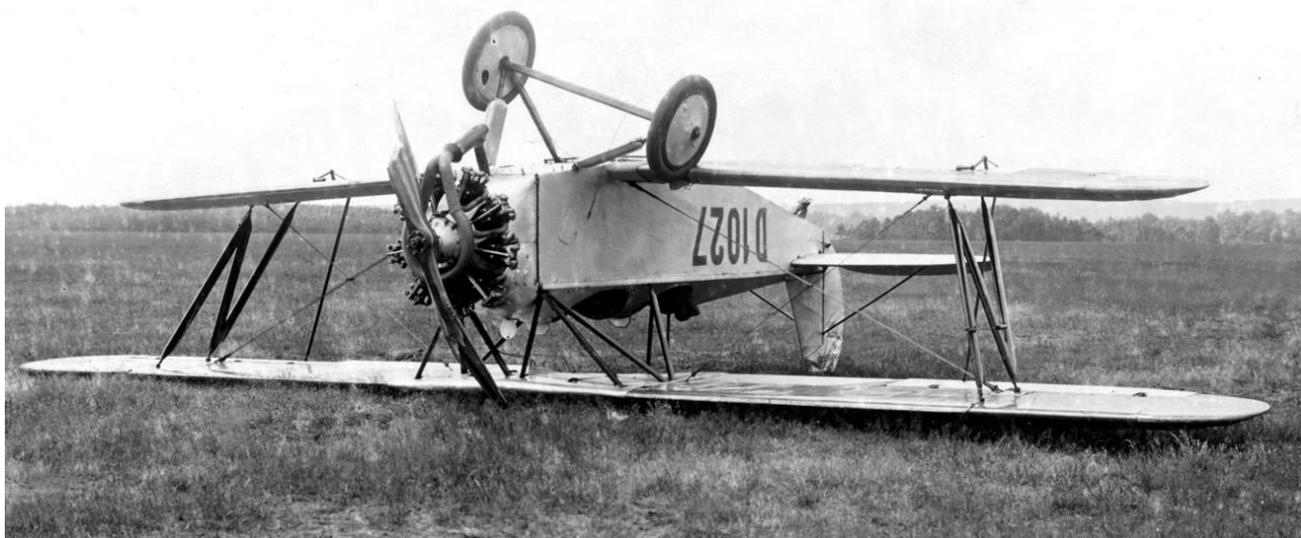
**L 68 a, Werknummer 10086, D-1027**

Am 21.04.1927 war Flugzeugführer von Krüdener gezwungen, wegen eines Kipphebelbruchs am Motor eine Außenlandung durchzuführen.

Am 04.07.1927 überschlug sich die Maschine bei der Landung in Fürth, am Steuer Flugschüler Alfred Eich.



*Die L 68 a D-1027 der DVS Schleißheim erlitt am 21.04.1927 bei einer Außenlandung auf einem Stoppelfeld erhebliche Beschädigungen im Bugbereich und am Fahrgerüst. Der Unfallort ist leider nicht überliefert.*



*Am 04.07.1927 überschlug sich dieselbe Maschine bei der Landung in Fürth.*

*Auf dem unteren Foto ist der Auspuffsammelring zur Ableitung der Abgase unter den Vorderrumpf gut zu erkennen*

**L 68 a, Werknummer 10087, D-1029**

Beim Start am 07.02.1927 auf dem Flugplatz Staaken unter Flugzeugführer Andres Nielsen brach die D-1029 aus und rammte mit voller Fahrt die wartende Dornier Komet III D-774. Die Albatros erlitt einen Totalschaden, die beiden Besatzungsmitglieder der D-1029 wurden leicht verletzt.



*Die Albatros L 68 a D-1029 der Flugsportschule Staaken brach beim Start am 07.02.1927 auf dem Flugplatz Staaken aus. Sie rammte mit voller Fahrt die wartende Dornier Komet III D-774 der DVS und mußte als Totalschaden abgeschrieben werden.*

*(Foto oben: Slg. Loesener, Bilder Mitte+ unten: Album Werner)*



### L 68 a, Werknummer 10088, D-1030

Am 10.12.1926 vollführte die Maschine bei der Landung in Stettin-Krekow einen Kopfstand, nachdem Flugschüler Alfred Steeholdt ohne ausreichende Fahrt eingeschwebt und dabei durchgesackt war

Am 21.1.1927 setzte Flugzeugführer Anton Schulz bei der Landung im Flugplatz Stettin-Kreckow die L 68 a D-1030 einseitig auf, infolge Bodenberührung wurde der rechte Flügel leicht beschädigt.

Am 26.08.1929 erlitt die D-1030 einen Landeschaden auf dem Flugplatz Berlin-Adlershof. Der amtliche Unfallbericht enthält folgende Informationen:

*„Am 26.08.29 gegen 18.50 Uhr startete der Flugschüler Walter Schulze-Eckardt mit dem Flugzeug Albatros L 68 a, D-1030, der DVL im Flughafen Adlershof zu einem Platzflug. Bei der Landung brach das Flugzeug rechts aus, wobei das Fahrwerk einknickte und die rechte untere Tragfläche zerstört wurde. Verletzt wurde bei der Unfallandung niemand.“*



(Slg. Achs)

Am 23.20.1930 mußte die D-1030 auf einem Überlandflug von Fürth nach Berlin notlanden. Die amtliche Notlandeanzeige liefert dazu folgende Informationen:

*„D-1030, Führer Franz Frodl, befand sich auf einen Überlandflug von Fürth über Hof nach Berlin. Wegen ungünstigen Wetters (Nebel) verlor Frodl die Orientierung und mußte auf Wiesen zwischen Birkenmoos – Neida im Flurbezirk Meeder (Bez.-Amt Coburg) notlanden. Nach Feststellung der Orientierung erfolgte der Weiterflug.“*

### L 68 a, Werknummer 10089, D-1031

Am 22.02.1927 wurde die Maschine bei der Landung in Stettin-Kreckow leicht beschädigt, Flugzeugführer Alfred Weiß blieb unverletzt.



*Die Alb L 68 a, Kennzeichen D-1031, setzte am 22.02.1927 bei der Landung auf dem Flugplatz Stettin-Kreckow zu früh auf. Dabei wurde die Fahrgestellverankerung beschädigt, sodaß die Maschine beim Ausrollen nach vorn kippte.*

*(Slg. Koos/ADL)*

Am 08.03.1927 streikte in 80 – 100 m Höhe über dem Flugplatz Stettin-Kreckow das Triebwerk der D-1031. Bei der anschließenden Notlandung erlitt die Maschine mittelschwere Beschädigungen, Flugzeugführer Wolfgang Stein blieb zum Glück unverletzt.

Am 14.06.1927 erlitt die D-1031 bei der Landung in Berlin-Adlershof am linken Laufrad einen Speichenbruch und überschlug sich. Das Flugzeug wurde mittelschwer beschädigt, Flugzeugführer Hans Schwarz blieb unverletzt.

Am 30.06.1927 mußte Flugschüler Karl Schlenker in Staaken wegen einer Motorstörung mit derselben Maschine notlanden. Das Flugzeug überschlug sich und wurde schwer beschädigt, der Pilot blieb unverletzt.

Am 14.10.1927 stürzte die D-1031 in Staaken ab und erlitt Totalschaden.

Die Polizeiflugwache Staaken gab folgenden Bericht über den Unfall:

*„Am 14.10.27 um 10.47 Uhr startete der Flugschüler Walter Bicheroux mit dem Flugzeug Albatros L 68 a, D-1031, der Deutschen Verkehrsfliegerschule im Flughafen Staaken zu einem Übungsflug. Gegen 11.15 Uhr führte Bicheroux in etwa 300 m Höhe eine scharfe Rechtskurve aus, wobei das Flugzeug ins Trudeln geriet und aus 250 m Höhe senkrecht zu Boden stürzte. Bicheroux wurde schwer verletzt und das Flugzeug restlos zerstört.“*

### **L 68 a, Werknummer 10090, D-1002**

Am 06.05.1927 mußte die D-1002 wegen einer Motorpanne in der Nähe von Pfaffenhofen (Obb.) auf ungünstigem Gelände notlanden und überschlug sich. Die Maschine erlitt mittlere Beschädigungen, Flugzeugführer Wilhelm Fischer blieb unverletzt.



*Die D-1002 der DVS Schleißheim mußte am 06.05.1927 wegen einer Motorpanne bei Pfaffenhofen/Obb. in einem Kornfeld notlanden und überschlug sich. Der Pilot blieb unverletzt.*

Am 13.09.1927 zwang ein Kolbenfresser die D-1002 zur Notlandung nahe dem Bahnhof Winterschneidbach, Gemeinde Claffheim (heute ein Gemeindeteil der Stadt Ansbach in Mittelfranken). Das Flugzeug wurde erheblich beschädigt, Schadenshöhe ca. 60 %. Pilot Alfred Eich erlitt zum Glück keine Verletzungen.

Die Flugüberwachung Bayern-Nord gab folgenden Begleitbericht ab:

*„Der Jungflieger Alfred Eich war auf einem 500 km-Überlandflug Schleißheim - Würzburg - Schleißheim begriffen, als in einer Höhe von 350 Meter über dem großen Wald nördlich Winterschneidbach der Motor plötzlich nachließ und gleich darauf stehen blieb. Eich setzte zur Notlandung an und sah sich dabei gezwungen, mit Rückenwind auf einem abfallenden Stoppelfeld zu landen. Beim Aufsetzen sprang am linken Rad die Bereifung aus der Felge und das Flugzeug überschlug sich. Flurschadenansprüche wurden nicht erhoben. Das Flugzeug wurde abmontiert und am Bahnhof Winterschneidbach verladen.“*

Am 13.09.1927 streikte der Motor der D-1002 auf einem längeren Überlandflug und zwang den Jungflieger Alfred Eich in der Nähe von Winterschneidbach (Mittelfranken) zu einer Notlandung auf einem abfallenden Stoppelfeld. Beim Aufsetzen sprang ein Reifen aus seiner Felge, wodurch es zu einem Überschlag der Maschine kam.



Farbzeichnung der Albatros L 68 a D-1002 mit den typischen blaugelben Streifen am Seitenruder, die alle Schulflugzeuge der DVS SchleiBheim in den Jahren 1927-29 trugen. (Zeichnung: Fliegerrevue 07/2009)

### L 68 a, Werknummer 10091, D-1003

Am 05.02.1931 stürzte im Flughafen Breslau-Gandau die D-1003 ab. Das „Hamburger Fremdenblatt“ berichtete weitere Einzelheiten in ihrer Ausgabe vom 06. Februar 1931:

„Breslau, 6. Februar Im Flughafen Breslau-Gandau stürzte gestern nachmittag ein Albatros-Zweidecker der Akademischen Fliegerschaft Marcho-Silesia aus etwa 100 m Höhe ab. Das Vorderteil der Maschine bohrte sich tief in die Erde. Das Flugzeug befand sich etwa 10 min. in der Luft, als es infolge eines Motordefekts zu Trudeln anfang.

*Während der Führer, der cand.ing. Badtke, mit leichteren Kopfverletzungen davonkam, erlitt sein Begleiter Gläsmer, ein Monteur der Technischen Hochschule Breslau, eine schwere Gehirnerschütterung und mußte ins Krankenhaus gebracht werden.“*

#### **L 68 c, Werknummer 10092, D-981**

Am 12.04.1929 wurde die Maschine beim Rollen auf der Südwestseite des Flugplatzes Berlin-Adlershof leicht beschädigt. Ursache des Unfalls waren die schlechten Bodenverhältnisse des Rollfeldes. Albatros-Werkspilot Johannes Mohn blieb unverletzt. (Unfallanzeige Nr. 18 der Polizeiflugwache Adlershof vom 12.04.1929)

Am 12.08.1929 mußte die D-981 am Sportplatz des Turn- und Sportvereins Altglienicke notlanden und wurde schwer beschädigt. Im einzelnen gingen beide rechten Tragflächen restlos zu Bruch, außerdem wurden der Motorbock gestaucht, das Seitenruder und die Flossen sowie das Fahrgestell, der Propeller und der Untergurt des Rumpfes beschädigt.

(Unfallanzeige der Polizeiflugwache Adlershof vom 12.08.1929)

#### **L 68 c, Werknummer 10093, D-1263**

Am 13.02.1932 stürzte das Flugzeug D-1263 bei einem Platzflug im Flughafen Königsberg ab und wurde zu etwa 75 % beschädigt. Weitere Details über den Absturz sind leider nicht bekannt.

## Werknummern-Übersicht aller gebauten Albatros L 68

Die in schwarzer Farbe gehaltenen Angaben in den nachfolgenden Tabellen sind gesichert. Eine **blaue** Formatierung bedeutet zwar auch eine gesicherte Information, aber für ihre Zuordnung in der Werknummernfolge fehlt noch die letzte Bestätigung. Mit **roter** Farbe markierte Daten sind nicht als gesichert sondern nur als vermutlich zu betrachten.

Werk-Nr.	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Eigentümer/Halter, andere Informationen
10038	L 68	Siemens Sh 11	D-649	>05/1925	Albatros GmbH, Johannisthal.
				>09.1927	DVL, Berlin-Adlershof.
				11.09.1927	bei einem Großflugtag in Berlin-Tempelhof infolge Flachtrudeln abgestürzt. Flugzeugführer schwer verletzt, Maschine Totalschaden.
10039	L 68	Siemens Sh 11	D-650	>05.1925	Albatros GmbH, Johannisthal.
				>06.1926	DVL, Berlin-Adlershof.
				19.06.1926	Absturz in Berlin-Adlershof. Flugzeugführer August Hartmann leicht verletzt, Maschine Totalschaden.
10040	L 68	Siemens Sh 11	D-651	>05.1925	Albatros GmbH, Johannisthal.
				>08.1925	Halter: August Scherl GmbH, Berlin
				>1/1926	Sportflug GmbH Hannover.
				11.1926	DVS, Standort Schleißheim.
				~ 1931	DVS Berlin. Halter: Akaflieg Königsberg.
				03.1932	als „zerstört“ in der Luftfahrzeugrolle gestrichen.
10079	L 68 a	Siemens Sh 12	D-948	~07.1926	DVS
				>12.1926	DVL Berlin.
				06.01.1927	Überschlag bei der Landung in Adlershof, danach offenbar in der Luftfahrzeugrolle gestrichen.
	L 68 d	Siemens Sh 3	ohne	1927-1928	Übernahme der beschädigten Maschine durch Albatros, Wiederaufbau der Zelle und Umrüstung auf Umlaufmotor Siemens Sh 3
				10.1928	Unter der neuen Typenbezeichnung L 68 d auf der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung 1928 in Berlin ausgestellt.
10080	L 68 a	Siemens Sh 12	D-1057	>08.1931	Abgabe an Akaflieg Berlin.
				~03.1927	DVL Berlin.
10081	L 68 a	Siemens Sh 12	D-988	14.06.1927	bei der Landung in Adlershof mittelschwere Schäden. Danach in der Luftfahrzeugrolle gestrichen.
				>11.1926	Sportflug GmbH, Berlin. Halter: Flugsportschule Staaken GmbH.
				>02.1927	DVS, Zweigstelle Staaken.
10082	L 68 a	Siemens Sh 12	D-989	29.07.1927	mittelschwerer Bruch bei Fallersleben, danach offenbar in der Luftfahrzeugrolle gestrichen.
				>09.1926	Sportflug GmbH, Berlin. Halter: Flugsportschule Staaken GmbH.
				03.09.1926	während eines Übungsflugs beim Rechtstrudeln abgestürzt. Pilot schwer verletzt, Flugzeug Totalschaden.

Werk-Nr.	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Eigentümer/Halter, andere Informationen
10083	L 68 a	Siemens Sh 12	ohne Zulassung	>09.1926	Sportflug GmbH, Berlin. Halter: Flugsportschule Staaken GmbH.
				03.09.1926	während eines Übungsflugs beim Rechtstrudeln abgestürzt. Pilot schwer verletzt, Flugzeug Totalschaden.
10084	L 68 a	Siemens Sh 12	D-1014	>10.1926	DVS Staaken. Verbleib unbekannt. <i>Vielleicht zur Erprobung nach Lipezk?</i>
10085	L 68 a	Siemens Sh 12	D-1026	>10.1926	Süddeutsche Sportflug GmbH, Böblingen.
				>11.1926	Standort: Schleißheim.
				>04.1927	neuer Eigentümer: DVS, Zweigstelle Schleißheim.
				06.1927	noch vorhanden.
10086	L 68 a	Siemens Sh 12	D-1027	>10.1926	Süddeutsche Sportflug GmbH, Böblingen.
				>04.1927	neuer Eigentümer: DVS, Zweigstelle Schleißheim.
				13.12.1927	Auf einem Überland-Schulflug in der Nähe von Welden (NW Augsburg) glatt notgelandet, beim Wiederstart abgestürzt wegen Motorausfall. Flugzeug schwer beschädigt, Pilot unverletzt. Maschine offenbar nicht wieder aufgebaut.
10087	L 68 a	Siemens Sh 12	D-1029	~12.1926	DVS, Zweigstelle Staaken.
				07.02.1927	Totalschaden durch Zusammenstoß mit der Dornier Komet III D-774 auf dem Flugplatz Staaken.
10088	L 68 a	Siemens Sh 12	D-1030	>12.1926	Stettiner Sportflug GmbH.
				>01.1927	DVS, Zweigstelle Stettin.
				>07.1927	DVS, Zweigstelle Staaken.
				02.1928	DVS, Zweigstelle Schleißheim.
				10.1928	DVL, Halter: Akaflieg T.H. Berlin.
				>03.1931	neuer Eigentümer: Akaflieg T.H. Berlin.
				12.1936	Zulassung nicht erneuert.
10089	L 68 a	Siemens Sh 12	D-1031	>02.1927	DVS, Zweigstelle Stettin.
				>06.1927	DVS, Zweigstelle Staaken.
				14.10.1927	Absturz auf dem Flugplatz Staaken. Flugzeug restlos zerstört, Pilot schwer verletzt.
10090	L 68 a	Siemens Sh 11	D-1002	>11.1926	DVS, Zweigstelle Schleißheim.
		Siemens Sh 12		>05.1927	neuer Motor
				10.1928	DVL, Halter: Akaflieg Hannover.
				04.1931	neuer Eigentümer: Akaflieg Hannover.
				>10.1933	neuer Eigentümer: DLV, Fl.OGr. Hannover.
				>1934	Verbleib unbekannt.
10091	L 68 a	Siemens Sh 12	D-1003	>11.1926	DVS, Zweigstelle Schleißheim.
				10.1928	neuer Eigentümer: DVL, Maschine kostenlos zur Verfügung gestellt der Akademischen Fliegerschaft Marcho-Silesia in Breslau.
				27.01.1929	Taufe auf den Namen „Hummel“

Werk-Nr.	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Eigentümer/Halter, andere Informationen
				09.1930	Halter: Flugwissenschaftliche Vereinigung der Breslauer Hochschulen, Technische Hochschule.
				05.02.1931	Absturz im Flughafen Breslau-Gandau. Flugzeug restlos zerstört, Pilot leicht verletzt, Begleiter schwere Gehirnerschütterung.
10092	L 68 c	Siemens Sh 12	D-981	>01.1928	DVL
				04.1928	Albatros GmbH, Johannisthal.
				12.08.1929	Schwer beschädigt bei Notlandung auf dem Sportplatz Altglienicke bei Berlin. Flugzeug offenbar nicht wieder aufgebaut.
10093	L 68 c	Siemens Sh 12	D-1263	~ab 1927/28 noch ohne Zulassung	Albatros GmbH, Johannisthal.
				01.1932	Akademische Flugwissenschaftl. Arbeitsgemeinschaft Königsberg.
				13.02.1932	schwer beschädigt bei einem Platzflug in Königsberg.
			YM-AAR	1932	Bruchzelle der Akaflieg Danzig überlassen. Dort von Akaflieg-Mitgliedern erfolgreich wiederaufgebaut.
				>05.1933	Danziger Zulassung, Eigentümer: Akaflieg Danzig.
				>12.1933	DLV, Halter: DLV-Flieger-Landesgruppe Danzig.
				Weiterer Verbleib unbekannt.	
10120	L 68 e	Armstrong-Siddeley „Lynx“	D-1387	09.1928	Albatros Flugzeugwerke GmbH, Johannisthal.
				>05.1931	Halter: DLG Zweigstelle Würzburg
				12.1932	DLG Deutsche Luftfahrt GmbH, Berlin.
				12.1936	Zulassung nicht erneuert.

Zeichenerklärung:

- > mindestens seit
- ~ wahrscheinlich



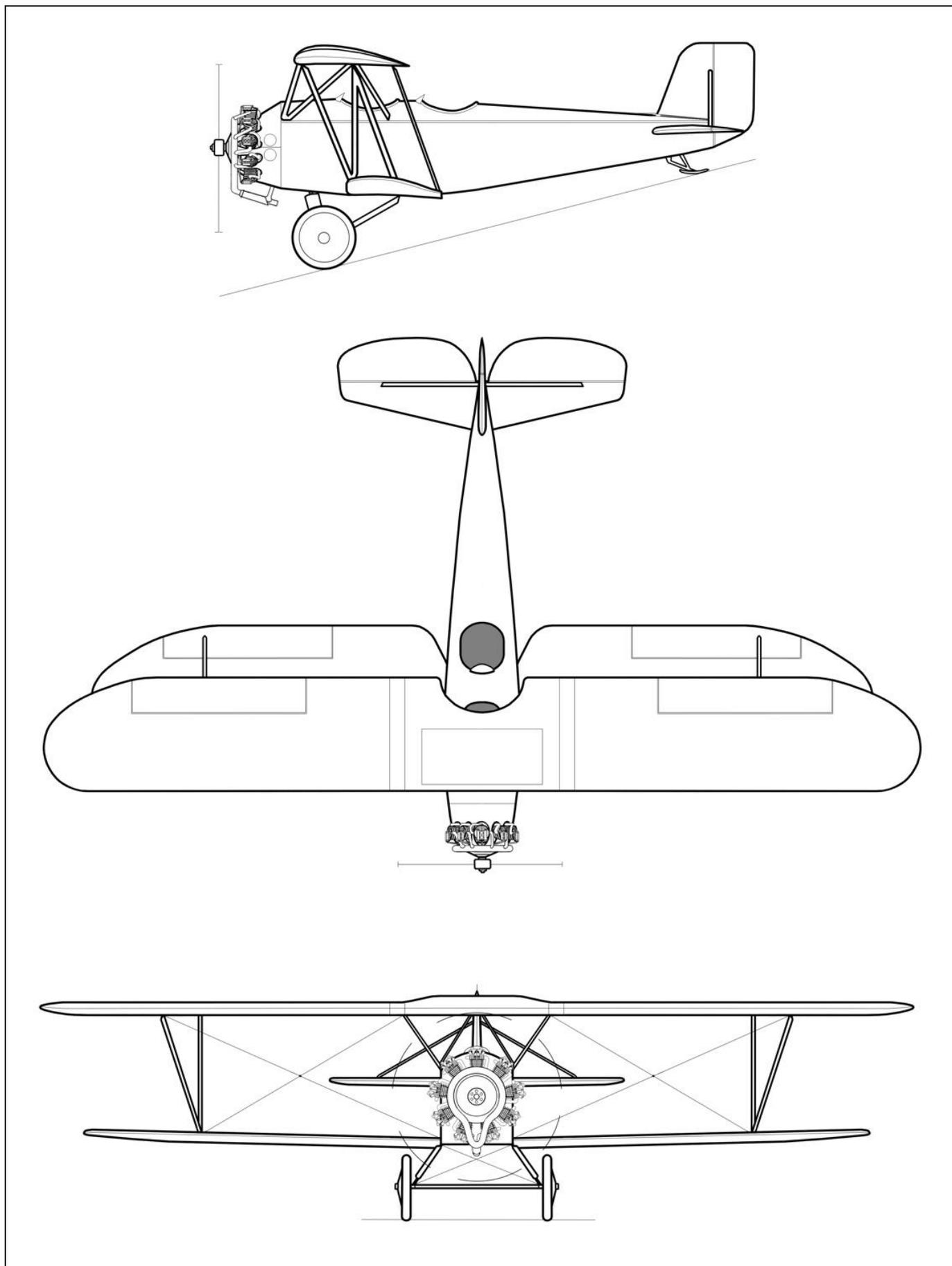
Albatros-Firmenemblem:  
(links) 1922/24  
(rechts) 1927/28

## Technische Daten Albatros L 68

Albatros	L 68	L 68 a	L 68 c	L 68 d	L 68 e	
Spannweite	9,60	10,10	10,10	10,10	10,10	m
Länge	6,15	6,30	6,48	6,85	7,47	m
Aerodynamische Fläche	21,80	24,40	25,07	24,20	24,20	m <sup>2</sup>
Rüstgewicht/ Rüstmasse	380	650	590	740	750	kg
Zuladung	260	300	280	310	310	kg
Fluggewicht/ Flugmasse	640	950	870	1050	1060	kg
Höchstgeschwindigkeit	130	140	135	192	184	km/h
Landegeschwindigkeit	68		70	71	71	km/h
Steigzeit auf 1.000 m	12	12	9,5	3,4	4,3	min
Gipfelhöhe	3800	3800	3500	5000	4500	m
Reichweite		360			500	km
Flugdauer					3,0	h
Triebwerk	Siemens Sh 11 (84/96 PS, 62/70,5 kW)	Siemens Sh 12 (108/125 PS, 79/92 kW)	Siemens Sh 12 (108/125 PS, 79/92 kW)	Siemens Sh 3 (160/200 PS, 120/150 kW)	Armstrong- Siddeley „Lynx“ (180/210 PS, 132/154 kW)	

**Hinweis:** Die technischen Daten basieren auf damaligen Werksveröffentlichungen sowie auf Angaben im Taschenbuch der Luftflotten von Werner v. Langsdorff, Ausgaben 1926 bis 1931 und im Jahrbuch Fortschritte der Luftfahrt von Werner v. Langsdorff, Ausgabe 1927/28. Hinzu kommen Informationen aus den Fachzeitschriften Flugsport, Illustrierte Flug-Woche, Luftschau, Luftwacht, Luftweg, Nachrichten für Luftfahrer sowie Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt. Außerdem wurden die im Abschnitt „Quellen“ genannten Fachbücher und Internet-Veröffentlichungen berücksichtigt.

## Albatros L 68 a



# Quellen

## Bücher und Broschüren sowie Berichte aus dem Internet

- Bureau Veritas (Hrsg.), A I R - Aircraft International Register, Jahrgang 1929 - 1935, Erscheinungsort Paris.
- Deutsche Kraftfahrzeug-Typenschau, Ausgabe I/1926, Tafel 2, Albatros Schul- und Sportflugzeug L 68.
- Jahrbuch 1929 der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt, Seite 59ff, München 1930.
- Langsdorff, Werner von: Taschenbuch der Luftflotten, Jahrgänge 1926 bis 1928, Frankfurt/M. 1926 – 1928, und Jahrgang 1931, Band Sportluftfahrt, München 1931.
- Langsdorff, Werner von Langsdorff: Fortschritte der Luftfahrt, Jahrbuch 1927/28, Frankfurt/Main 1927.
- Richter, Hans: Deutscher Flug-Almanach, Berlin 1925.
- Völker, Karl-Heinz: Die Entwicklung der militärischen Luftfahrt in Deutschland 1920 – 1933 (Band 3 in der Reihe Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte, hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt), Stuttgart 1962.

## Zeitschriften

- Flugsport, Nr. 10/1925 vom 30.05.1925, Seite 194 ff, und Nr. 13-14/1925 vom 15.07.1925, Seite 288.  
    , Nr. 18/1926 vom 01.09.1926, Seite 354f.  
    , Nr. 08/1927 vom 13.04.1927, Seite 152f.
- Illustrierte Flug-Woche 1925, Seite 192f und Seite 226f.
- Der Luftweg, Heft 11/1925 vom 12.06.1925, Seite 116.
- Luftfahrt, Nr. 17/1925 vom 05.09.1925 Seite 268f.
- Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, Heft 17-18/1925 vom 09.09.1925, Seite 369f.  
    Heft 20/1926 vom 28.10.1926, Seite 450.  
    Heft 24/1926 vom 28.12.1926, Seite 534ff.  
    Heft 02/1929 vom 28.01.1929, Seite 29ff.  
    Heft 16/1929 vom 28.08.1929, Seite 418ff..
- Luftwacht, Nr. 45/1926 Seite 75f.  
    , Heft 2/1928-Seite 109, Heft 10/1928-Seite 531 und Heft 11/1928-Seite 636.
- Reichsverkehrsministerium (Hrsg.), Nachrichten für Luftfahrer, Jg. 1924 – 1928, darin insbesondere Verzeichnis der in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragenen Flugzeuge.
- Meldungen aus den Tageszeitungen Berliner Börsenzeitung, Berliner Tageblatt, Hamburger Fremdenblatt, Hannoverscher Kurier und anderen.

## Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

- Preußisches Ministerium für Handel und Gewerbe, Akten betreffend Unfälle im Luftverkehr aus dem Zeitraum 1925 bis 1932.
- Diverse Unfall-Berichte und Notlandanzeigen aus dem Zeitraum 1925 bis 1932 von den Polizei-Flugwachen der Flugüberwachung Bayern-Nord und Bayern-Süd sowie des Oberpräsidiums Hannover, außerdem von den Polizei-Flugwachen Berlin-Adlershof und -Tempelhof, Elbing, Fürth, Hannover, Insterburg, Königsberg-Devau, Marienburg, Staaken, Stettin-Krekow und Würzburg.
- Der Reichsverkehrsminister, Schreiben Nr. L7.8166/31 betr. reichseigenes Fluggerät für das Rechnungsjahr 1930 zum Stichtag 1.4.1931.
- Der Reichsverkehrsminister, Schreiben Nr. L7.6362/32 vom 6.7.1932, betreffend reichseigenes Fluggerät für das Rechnungsjahr 1931 zum Stichtag 1.4.1932.
- Listen der Flugbewegungen im Luftraum der bayerischen Luftpolizeiwachen aus dem Zeitraum 1925 bis 1929
- Albatros Flugzeugwerke GmbH, Berlin-Johannisthal, Beschreibung des Albatros Schul- und Sportflugzeugs Type L 68 sowie des Schul- und Kunstflugzeugs Type L 68 a
- Albatros Flugzeugwerke GmbH, Berlin-Johannisthal, Beschreibung des Albatros-Flugzeugmusters Typ L 68 c „Alauda“
- Programme der Flugwettbewerbe: Oberfrankenflug 1925, Deutscher Rundflug 1925 um den BZ-Preis der Lüfte, Internationaler Flugwettbewerb München 1925, Sachsenrundflug 1925 und Süddeutschlandflug 1926.

## Illustrationen

Alle Bilder, soweit nicht eine andere Quelle vermerkt ist, entstammen der Sammlung Frost/ADL. Die Übersichtszeichnung unterliegt dem Urheberrecht des Autors.

## Verwendete Abkürzungen

AeCD	Aero-Club von Deutschland, Berlin
DLG	Deutsche Luftfahrt GmbH, Berlin, mit Zweigstellen im Gebiet des Deutschen Reichs.
DLV	bis etwa Ende Mai 1933: Deutscher Luftfahrt-Verband e.V., Berlin offiziell ab 25.03.1933: Deutscher Luftsport-Verband, Berlin
DVL	Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin-Adlershof
DVS	Deutsche Verkehrsflieger-Schule GmbH, Berlin, sowie mit Zweigstellen im Gebiet des Deutschen Reichs.
FFS	1) Flugzeugführerschein 2) Flugzeugführerschule
LFR	Luftfahrzeugrolle
LFR-C	Luftfahrzeugrolle C (von der ADL eingeführte Nomenklatur!). Das Kennzeichen bestand aus „D-“ und vier Buchstaben. Die Umstellung von Ziffern auf Buchstaben erfolgte im Zeitraum 20.03. bis 31.12.1934.
NSFK	Nationalsozialistisches Fliegerkorps, Berlin (Nachfolgeorganisation des DLV)
RdL	Reichsminister der Luftfahrt, Berlin
RDLI	Reichsverband der deutschen Luftfahrtindustrie, Berlin
RVM	Reichsverkehrsministerium, Berlin
RWM	Reichswehrministerium, Berlin
StöM	Störungsmeldung der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle
WIVUPAL	Wissenschaftliche Versuchs- und Personalausbildungsstation, Lipezk (Sowjetunion)