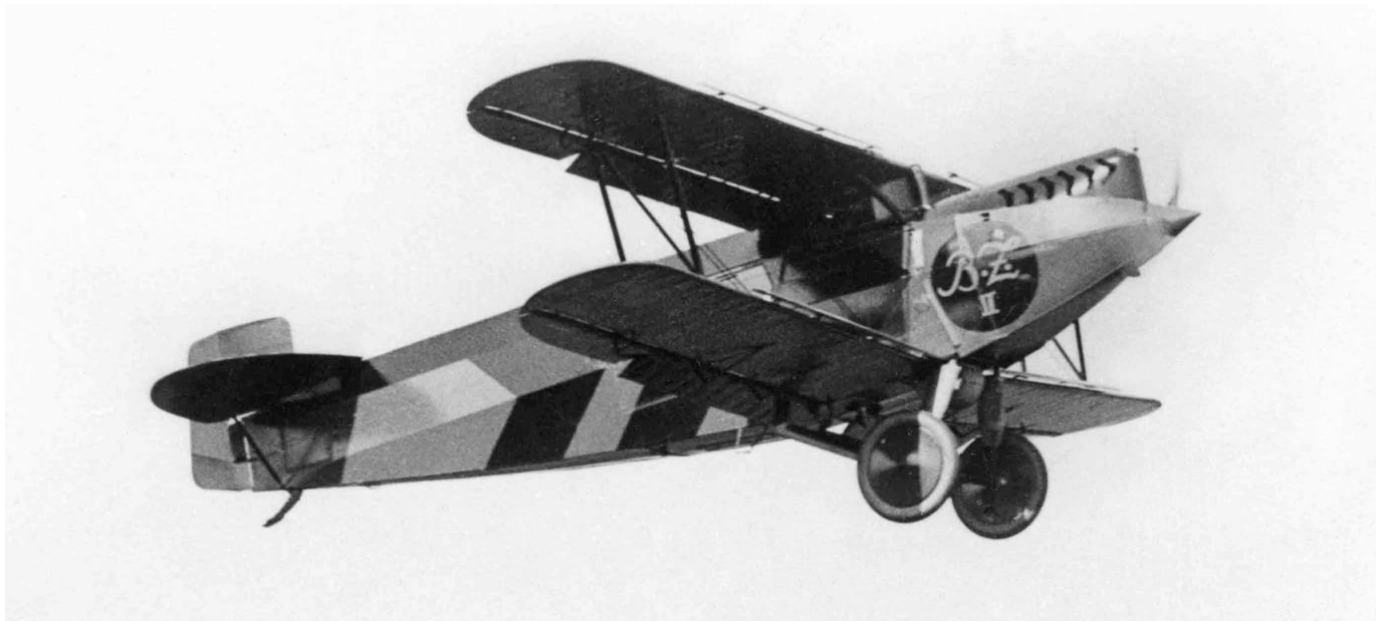




Die Albatros L 72 a Werknummer 10074 mit ausgefahrenen Vorflügeln und abgesenkten Schlitzklappen. Die Maschine führt noch kein Kennzeichen, trägt am Bug aber schon ihren Namen „B.Z. II“ (Slg. Dabrowski)

Das Lasten- und Verkehrsflugzeug Albatros L 72

Von Günter Frost und Günther Ott (ADL)

Erstveröffentlichung 04.2015 im ADL-Internetportal

Der Berliner Ullstein-Verlag war in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts das größte europäische Medienunternehmen und gehörte zu den renommiertesten Verlagen in Deutschland. Er gab so bekannte Tageszeitungen wie die „B.Z. am Mittag“ und die international angesehene „Vossische Zeitung“ heraus, ebenso das bedeutende Wochenblatt „Berliner Illustrierte Zeitung“. Hinzu kamen seine Aktivitäten im Buchverlagswesen mit dem Ullstein Buchverlag und dem Propyläen-Verlag.

Kurz nach dem Ende des 1. Weltkriegs begannen die ersten überregionale Zeitungen, ihre täglichen Druckerzeugnisse nicht mehr nur mit landgebundenen Verkehrsmitteln zu verteilen, sondern auch den Luftweg zu benutzen. Zunächst wurden die Zeitungsbündel auf normalen Passagierstrecken als Beifracht mitgegeben, spätestens 1925 hatten die Zeitungsmengen aber einen solchen Umfang angenommen, daß es sich lohnte, den Transport in gecharterten Flugzeugen durchführen zu lassen.

Der Ullstein-Verlag ging 1926 noch einen Schritt weiter, indem er einen verlagseigenen Flugdienst ins Leben rief, der mit eigenen Maschinen die Ullstein-Blätter direkt an die Nord- und Ostsee sowie in die großen Badeorte im Binnenland bringen sollte.

Entstehungsgeschichte

Das Verlagshaus Ullstein galt von jeher als sehr luftfahrtfreundlich. Es hatte bereits 1911 eine Stiftung für den ersten sog. „Deutschen Rundflug“ ins Leben gerufen, die Zeitung „B.Z. am Mittag“ fungierte dabei als Spenderin des großen Geldpreises. Alle bedeutenden Flieger Deutschlands hatten an dem Wettbewerb teilgenommen.

Am 5. Februar 1919 war die „B.Z. am Mittag“ die erste Zeitung überhaupt, die anlässlich der Eröffnung des planmäßigen Luftverkehrs in Deutschland durch die Deutsche Luftreederei buchstäblich „in die Luft“ ging, exklusiv an Bord des ersten Flugzeugs auf der Linie Berlin – Weimar. Später entschieden sich dann auch andere Zeitungen, über größere Distanzen den Lufttransport zu nutzen. Neben dem Haus Ullstein gehörte insbesondere der konkurrierende Scherl-Verlag („Berliner Lokal-Anzeiger“) zu den Pionieren.

Als 1925 erneut ein „Deutscher Rundflug um den B.Z.-Preis der Lüfte“ stattfand, stiftete der Ullstein Verlag wiederum den größten Geldpreis in Höhe von 100.000 Mark. Abgesehen von diesem Ereignis traten die Ullstein-Publikationen in den 20er Jahren aber generell für die Fliegerei und den Luftsport ein. Mit Walther Kleffel, einem ehemaligen Fliegeroffizier, beschäftigte der Verlag in der Sportredaktion der „B.Z. am Mittag“ sogar einen eigenen Luftfahrt-Fachredakteur.



Der Anfang: Die „B.Z. am Mittag“ und ihr Reporter, der Tsingtau-Flieger Plüschow, waren am 5.2.1919 an Bord der LVG C VI mit der Kennung DLR 6 (ex 7635/18), die den ersten Liniendienst von Berlin nach Weimar ausführte. Zwei Zeitungspakete für Leipzig warf Plüschow unterwegs ab; die für Weimar bestimmten Exemplare fanden schon gleich nach Ankunft aufmerksame Leser. (Beide Bilder Slg. Ott)



Sechs Jahre später beförderte das Verlagshaus Ullstein seine Zeitungen wie die „B.Z. am Mittag“ bereits planmäßig mit normalen Verkehrsflugzeugen. Auf dem Foto ist eine Dornier „Komet III“ des Deutschen Aero Lloyd abgelichtet, die im sog. Ullstein-Dienst tätig war. (Slg. Frost)

Auch der Scherl-Verlag setzte 1925 zum Transport für seinen „Berliner Lokal-Anzeiger“ das Flugzeug ein. Das Foto zeigt eine Focke-Wulf A 16 b, die im Auftrag des Bäderdienstes der Junkers Luftverkehrs AG Zeitungspakete in die Nordseebäder transportierte. (Slg. Frost)



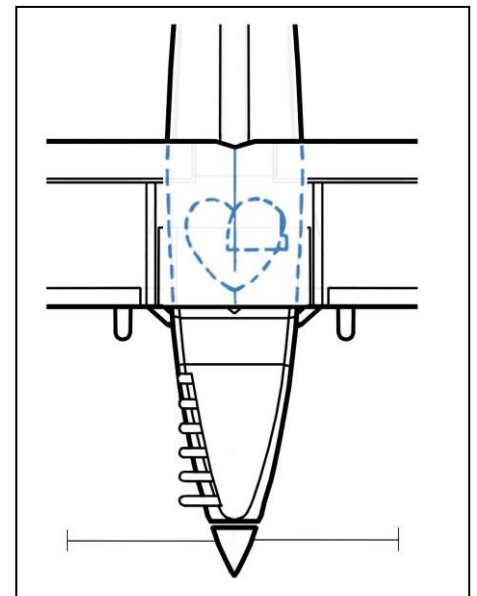
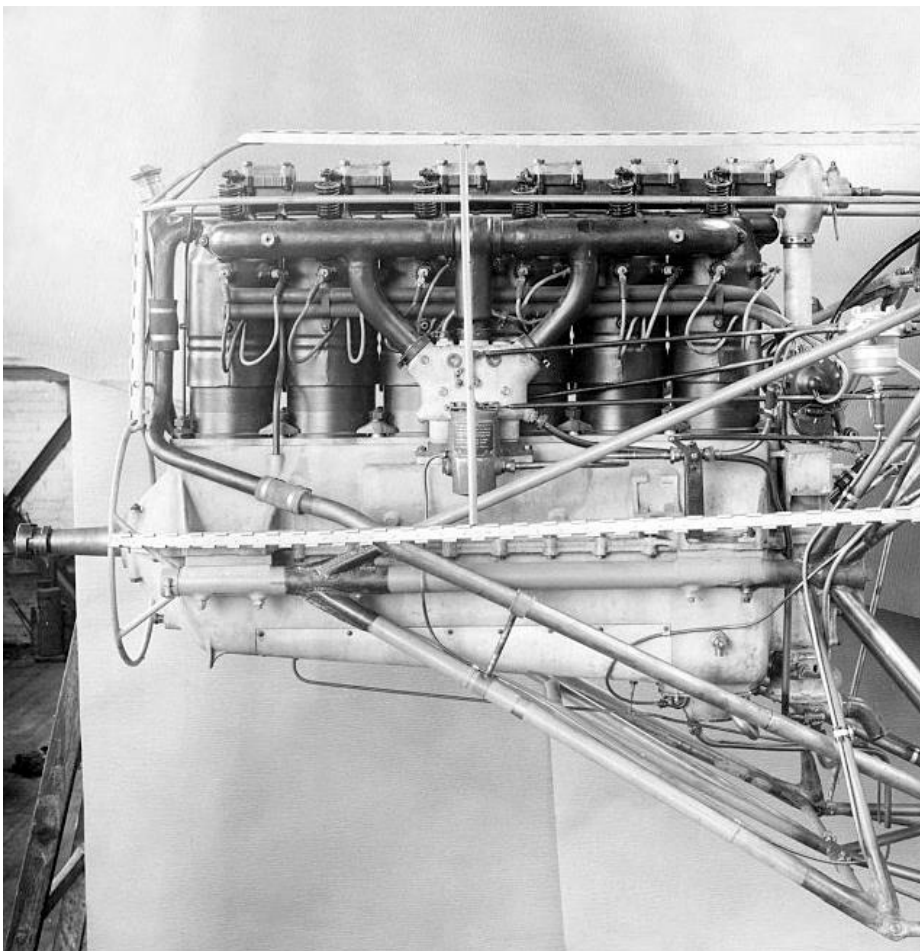
Neben den Berliner Zeitungsverlagen setzte auch das in Hamburg ansässige Verlagshaus Broschek & Co. mit seinem bekanntesten Erzeugnis, dem „Hamburger Fremdenblatt“, auf den schnellen Transport per Flugzeug. Die Albatros L 58 D-297 war 1926 vom Herstellerwerk für diesen Zweck gechartert worden, auch den Flugbetrieb führte die Firma Albatros durch. (Slg. Frost)

Und Walther Kleffel hatte als Urheber und Verfechter des langgehegten Planes, für die „B.Z.“ einen Zeitungsflugdienst mit eigenen Flugzeugen einzurichten, auch besonderen Anteil an seiner Verwirklichung, wie die „Illustrierte Flug-Woche“ in ihrer Ausgabe vom 15.4.1926 hervorhob. Hinter diesen Aktivitäten stand vor allem Rudolf Ullstein, einer der fünf Ullstein-Brüder, welcher in der Verlagsleitung für das Druckerei-Ressort und den technischen Apparat des Unternehmens verantwortlich zeichnete.

Um die Idee eines eigenen Zeitungsflugdienstes in die Tat umzusetzen, wurde zunächst die Eignung vorhandender Flugzeugmuster untersucht, doch entschied man sich schließlich, Flugzeuge in Auftrag zu geben, die speziell auf die Bedürfnisse des schnellen Zeitungstransports innerhalb des Deutschen Reichs zugeschnitten waren. Als Baufirma hatte das Haus Ullstein ursprünglich allein die Albatros Flugzeugwerke GmbH in Berlin-Johannisthal vorgesehen und dort zwei Flugzeuge bestellt. Allerdings gelang es Ernst Heinkel durch persönliche Intervention bei Kleffel, den Auftrag zu erweitern und den Bau dieses dritten Flugzeugs für seine Firma in Warnemünde zu sichern. Der Zeitpunkt der Auftragserteilung ist leider nicht mehr genau feststellbar. Aus Albatros-Unterlagen gibt es überhaupt keine Informationen darüber; Heinkel nennt in seinen Memoiren den Sommer 1925. Diese Angabe ist jedoch erstaunlich, weil die fertigen Flugzeuge erst im März 1926 von der Ullstein AG übernommen und am 8.4. auf dem Berliner Zentralflughafen Tempelhof der Öffentlichkeit vorgestellt wurden. Das paßt so gar nicht zu dem sprichwörtlichen „Heinkel-Tempo“, mit dem Ernst Heinkel nach eigenen Worten diesen Auftrag erledigte. Heinkels Zeitangabe wird auf den ersten Blick scheinbar durch Rudolf Ullstein bestätigt, der bei der Präsentation der drei Flugzeuge ausführte: *„Als im vorigen Jahre der Rundflug mit großem Erfolge abschloß, faßten wir sofort den Entschluß, das Flugzeug ... dem Zeitungsdienst nutzbar zu machen.“* Zwar endete der Deutsche Rundflug 1925 tatsächlich im Juni/Juli – also im Sommer 1925, aber es erhebt sich natürlich die Frage, wieviel Zeit vom unternehmerischen Entschluß der Ullstein-Geschäftsführung bis zur tatsächlichen Auftragserteilung an die Flugzeugwerke verging.

Hier helfen zwei andere Quellen weiter: In der bereits genannten Ausgabe der „Illustrierten Flug-Woche“ vom 15.4.1926 ist erwähnt, daß die Flugzeuge schließlich *„innerhalb der kurzen, zur Verfügung stehenden Zeit von nur vier Monaten ... zu liefern“* waren. In den Unterlagen des Interalliierten Luftfahrt-Garantiekomitees (ILGK) finden sich weitere Anhaltspunkte für eine brauchbare zeitliche Einordnung der Abläufe: Mit Schreiben vom 4. Februar 1926 genehmigte das ILGK das Zeitungsflugzeug Heinkel HD 39 (mit Motor BMW IV, 230 PS) als ziviles Flugzeug im Sinne der sog. Begriffsbestimmungen. Dagegen stufte das ILGK am 19. Februar 1926 das Konkurrenzmuster Albatros L 72 (ebenfalls mit Motor BMW IV) als Militärflugzeug ein, weil es angeblich nicht den Begriffsbestimmungen entsprach.

Aus diesen Informationen läßt sich zurückrechnen, daß der Auftrag für die Zeitungsflugzeuge wohl erst im Oktober/November 1925 erteilt wurde – je nachdem, worauf man den in der „Illustrierten Flug-Woche“ genannten Zeitraum von vier Monaten bezieht. Im Dezember 1925 oder spätestens Anfang Januar 1926, als sich beide Flugzeugmuster vermutlich schon im Bau befanden, muß dann der Antrag beim ILGK gestellt worden sein.



(oben): Es gibt keine brauchbaren Fotos von der Führerkanzel, auf Zeichnungen ist der betreffende Bereich durch den Oberflügel verdeckt. Einige Risse deuten immerhin die eigenartige Form des Rumpfausschnitts der L 72 a in gestrichelter Form an. Dieser erweiterte Ausschnitt diente nur dem Zweck, dem Piloten vom Lastraum her einen möglichst ungehinderten Zugang zu seinem Arbeitsplatz zu ermöglichen.

(links): Zum Antrieb aller drei gebauten L 72 diente der Sechszylinder-Reihenmotor BMW IV (220/300 PS). Das Bild zeigt die Erstmontage im März 1926 (Slg. Ott)

Von der L 72 zur L 72 a

Warum das ILGK die Heinkel HD 39 als Zivilflugzeug genehmigte, dagegen die L 72 als Militärflugzeug ansprach und ihren Bau untersagte, erscheint auf den ersten Blick merkwürdig. Bei näherer Betrachtung ist jedoch ein feiner Unterschied von Bedeutung: Die Ablehnung durch das ILGK betraf das Grundmuster L 72, bei den zwei ausgelieferten Albatros-Maschinen handelte es sich aber um die Version L 72 a ! Offenbar waren deren technische Merkmale nicht mehr zu beanstanden. Ein Vergleich der veröffentlichten technischen Daten von L 72 a und HD 39 zeigt auch, daß ihre Werte für Gipfelhöhe, Höchstgeschwindigkeit, Nutzlast und Treibstoffvorrat dicht beieinander lagen und die erlaubten Grenzen der alliierten Begriffsbestimmungen nicht überschritten wurden. Ein einziger Unterschied zwischen beiden Flugzeugen läßt sich feststellen: Die HD 39 wurde von Anfang an als zweisitzige Maschine ausgewiesen, die L 72 dagegen als Einsitzer. Und tatsächlich gab es in den Begriffsbestimmungen eine Regel, die besagte, daß jeder Einsitzer mit einer Motorleistung über 60 PS grundsätzlich als Kriegsgerät anzusehen sei. Ob die Klappsitze in der Kabine/dem Frachtraum, welche für die Mitnahme etwaiger Passagiere (z.B. Reporter) gedacht waren, bereits in der ursprünglichen L 72 vorgesehen waren, läßt sich nicht sagen, weil es über dieses Basismuster praktisch keine Informationen gibt. Vielleicht gehörte der Einbau dieser Sitze zu den trickreichen Maßnahmen, um die beiden Albatrosmaschinen für das ILGK auf genehmigungsfähig zu trimmen. In die gleiche Rubrik gehörte bestimmt auch, daß in allen Beschreibungen der drei Ullstein-Zeitungsflugzeuge der BMW IV-Motor bei der HD 39 mit 230 PS angegeben wurde, bei der L 72 a aber nur mit 220 PS. Dagegen beruht die Meldung der britischen Fachzeitschrift „Flight“ (Nr. 903 vom 15.4.1926), daß die L 72 a ein „cockpit for pilot and engineer“ besäße, wohl auf einem Mißverständnis des Redakteurs, denn ein solcher Besatzungsraum wäre bei den gegebenen Platzverhältnissen für zwei Personen viel zu eng gewesen.

Ministerialdirigent Ernst Brandenburg, Leiter der Luftfahrtabteilung im Reichsverkehrsministerium, ging in seiner Ansprache am 8.4.1926 gezielt auf die Probleme mit dem ILGK ein: *„Es ist der „B.Z. am Mittag“ sauer genug gemacht worden, diese ersten Zeitungsflugzeuge in Betrieb zu setzen. Das erste Muster ließ rechnungsmäßig befürchten, daß es vielleicht ein paar Kilometer zu schnell und ein paar Meter zu hoch fliegen könnte. Infolgedessen wurde es auf Grund des Londoner Ultimatums verboten. Lassen Sie uns von diesen nunmehr entsprechend verschlechterten Flugzeugen hoffen, daß sie trotzdem noch geeignet sind, den Mittagskampf mit den erdgebundenen Transportmitteln durchzufechten.“*

Glücklicherweise entfielen im Mai 1926 – mit dem Abschluß der sog. „Pariser Vereinbarungen“ – die Zwänge der Begriffsbestimmungen ersatzlos, so daß die beiden Albatros-Flugzeuge nun ohne Probleme zugelassen werden konnten.

Entwurf und Konstruktion der Albatros L 72 / L 72 a

Die Aufgabenstellung für die Schaffung des „Lasten- und Verkehrsflugzeugs“, sozusagen das Pflichtenheft an Albatros, beschrieb Georg Krupp, Geschäftsführer der WGL (Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt e.V.), in dem Fachorgan „Zeitschrift für Motorluftschiffahrt und Flugtechnik“ in großen Zügen wie folgt (ZFM Nr. 7/1926): *„Es mußte ein Flugzeug geschaffen werden, das eine Nutzlast von 400 kg bei einer Motorleistung von etwa 240 PS mit möglichst hoher Geschwindigkeit befördern sollte. Besonderer Wert mußte gleichzeitig auf gutes Start- und Landevermögen gelegt werden, damit die Maschine auch auf kleinen Plätzen außerhalb der Flughäfen gebraucht werden kann. Die Tanks sollten Betriebsstoffe für 4 ½ Stunden fassen. Außerdem mußte die Maschine sowohl als reiner Lastenschlepper (Zeitungen) als auch als Passagierflugzeug für die Schnellberichterstattung benutzt werden können. Um auf dem Fluge bei der Abgabe der Zeitungen nicht immer landen zu müssen, erschien es eine unbedingte Forderung, auch Lasten ohne Mühe abwerfen zu können.“*



**Die „Väter“ der
Albatros L 72**

(links):

Dipl. Ing. Rudolf Schubert,
Technischer Direktor.

(rechts):

Dr. Ing. Gustav Lachmann,
Chefkonstrukteur.

(Zwei Portraitszeichnungen
von David Friedmann für
die „B.Z. am Mittag“ vom
8. April 1926)



Auf Basis dieses Lastenhefts ging bei den Albatros-Flugzeugwerken das Entwurfs- und Konstruktionsbüro unter Leitung von Dipl. Ing. Rudolf Schubert (Technischer Direktor) und Dr. Ing. Gustav Lachmann (Chefkonstrukteur) an die Arbeit. Unter der Bezeichnung L 72, bzw. schließlich L 72 a, entstand ein einmotoriger Doppeldecker in Metall/Stoff-Bauweise.

Der Rumpf war aus geschweißten Stahlrohren mit Drahtverspannung aufgebaut und stoffbespannt – mit Ausnahme der Motorsektion, die eine Abdeckung aus Duralblech besaß. Sein Hauptgerüst hatte einen sechseckigen Querschnitt, wirkte aber durch entsprechende Profilstücke nach seiner Verkleidung von außen achteckig. Der Rumpf lief hinten in einer senkrechten Schneide aus, nach vorne verjüngte er sich spitz zulaufend. Die Besatzungskanzel war unter dem Mittelstück des Oberflügels angeordnet und durch eine bis zur Flügelvorderkante reichende Cellonscheibe geschützt. Der Führersitz befand sich an der Backbordseite, daneben gab es eine Verbindungsöffnung zum Lastenraum, dessen normaler Zugang von außen durch eine dreieckige Tür an der Steuerbordwand erfolgte.

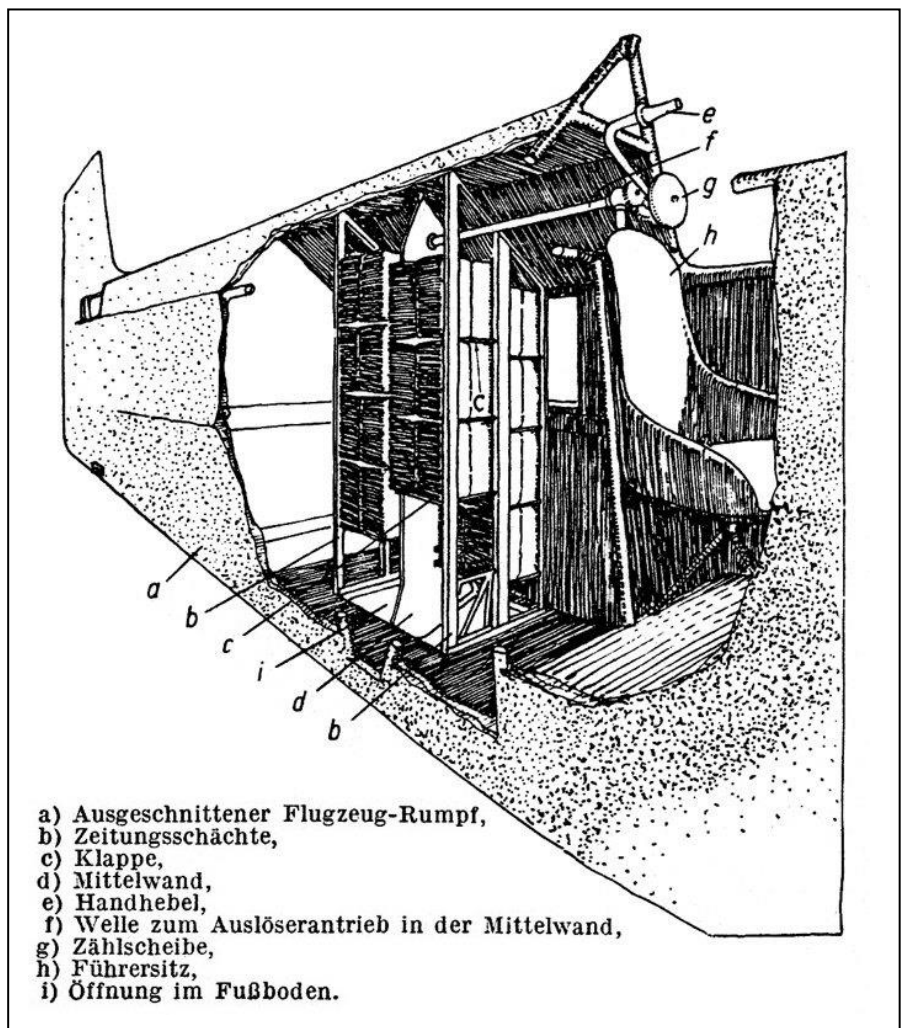


Rumpfmontage der Albatros L 72 a, oben im Baldachin saß der Benzintank.
(Slg. Frost)

Hinter der Besatzungskanzel erhöhte sich der Rumpfquerschnitt nach oben bis zum Tragdeck, so daß der Lastenraum Stehhöhe aufwies. Im Innern des Raums war auf der Backbordseite eine Zeitungs-Abwurfvorrichtung montiert. Sie bestand aus zwei senkrechten Schächten, unterteilt durch 16 Klappen in insgesamt 16 Abteile, die je ein Zeitungspaket von 10 kg faßten. Die Klappen wurden mit Federbolzen in Ausschnitten der mittleren Führungswand gehalten und durch keilförmige Auslöser freigegeben, die wiederum an einer vom Piloten zu betätigenden Gliedkette befestigt waren. An der Rückwand des Lastenraums befanden sich zwei gepolsterte Klappsitze. Vor der Führerkanzel lag noch ein kleiner Laderaum für eine (nicht abwerfbare) Last von rd. 70 kg.

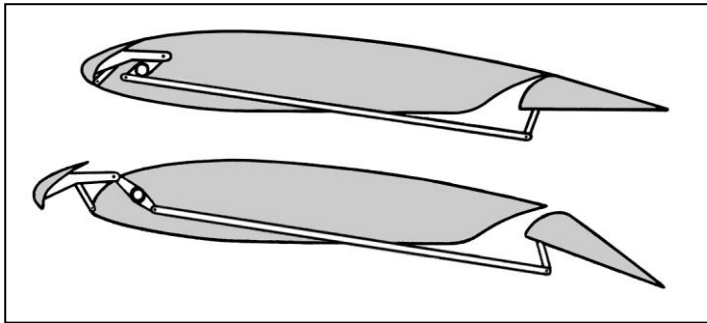
Als Antrieb kam ein Sechszylinder-Reihenmotor vom Typ BMW IV (220/300 PS) zum Einbau. Das Triebwerk lagerte auf einem separaten Stahlrohrgerüst, welches mit vier Bolzen an den Hauptholmen des Rumpfes angeschlossen war. Nach Lösen dieser vier Bolzen und einiger Leitungen ließ sich das gesamte Motor-Aggregat schnell und problemlos abnehmen. Die als Falltanks ausgebildeten Treibstoffbehälter befanden sich im verdickten Mittelteil des Oberflügels, der Öltank saß hinter dem Brandschott im Führerraum. Der Kühler Bauart Lamblin war an der Rumpfunterseite zwischen Rumpf und Fahrgestell angebracht.

Das Doppeldecker-Tragwerk bestand aus einem dreiteiligen, gerade durchlaufenden Oberflügel, dessen aufgedicktes Mittelstück durch zwei Strebenböcke mit dem Rumpf verbunden war, und den jeweils einteiligen Unterflügelhälften, welche in geringer V-Stellung seitlich an den Rumpfunterkanten angesetzt waren. Ober- und Unterflügel sowie alle Flügelbesläge hatte man so ausgelegt, daß sie sich untereinander tauschen ließen. Die Tragwerke waren als Lachmann-Handley Page-Spaltflügel konzipiert. Sie hatten auf den Flügelnasen bewegliche, dem Nasenprofil angepaßte Duraluminplatten, welche über etwa 2/3 der Spannweite reichten und im vorgeschobenen Zustand einen düsenartigen Spalt freigaben. Hinzu kamen Klappen an den Flügelhinterkanten, die sich über die gesamte



Schema der Zeitungsabwurf-Vorrichtung in der L 72 a

Spannweite erstreckten und im ausgefahrenen Zustand um 24° absenkten. Zwischen ihnen und den festen Mittelteilen bildeten sich ebenfalls Düsenpalte. Vorflügel und Klappen wurden über Torsionsrohre und Hebel gemeinsam bewegt, die Betätigung erfolgte über eine Handkurbel und eine Spindel mit Selbsthemmung.



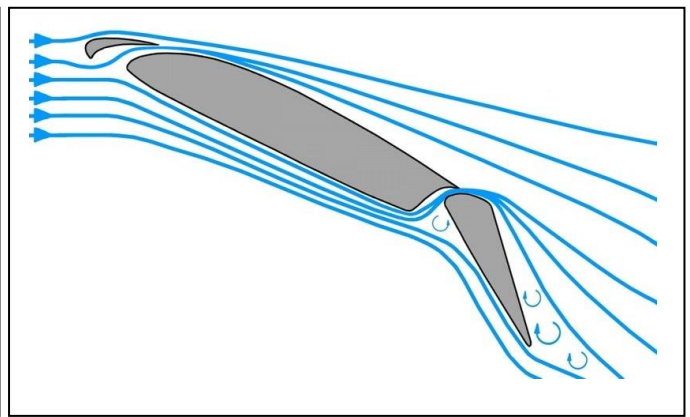
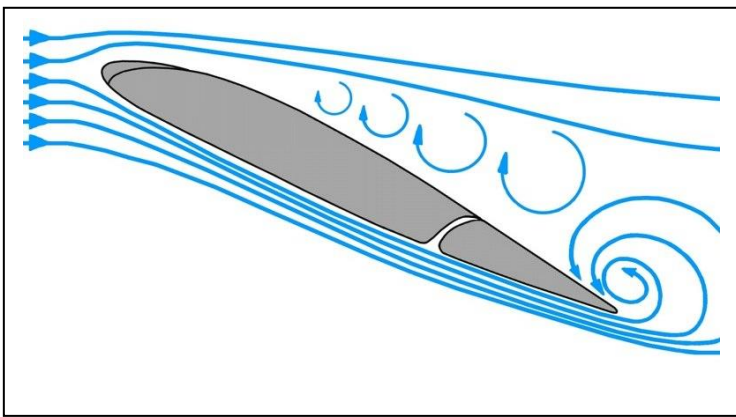
Funktionsprinzip des Schlitzflügels

(Zeichnung: Frost)

Durch dieses Spaltflügelsystem ließen sich die Landegeschwindigkeit um etwa 28 % und die Startstrecke um ca. 40 % verringern, im Vergleich zu einem konventionell ausgelegten Tragwerk. Die Spaltklappen aller vier Flügelhälften dienten jeweils in ihrem äußeren Drittel auch als Querruder, die Betätigung erfolgte ebenfalls über Torsionsrohre und Hebel.

Die Tragflächen bestanden in ihrem Aufbau aus Duralumin-Kastenholmen mit Außenvernietung, Gitterrippen aus dünnwandigen Stahlrohren (die von oben auf die Holme aufgesteckt wurden), Stahlrohr-Innenstielen sowie doppelter Drahtverspannung der einzelnen Felder. Sie waren nicht

freitragend ausgelegt, sondern miteinander verstebt – eine Maschine besaß N-Stiele, die andere breite I-Stiele – und außerdem mit Stromliniendraht gegeneinander sowie gegen den Rumpf verspannt. Das komplette Tragwerk trug Stoffbespannung.



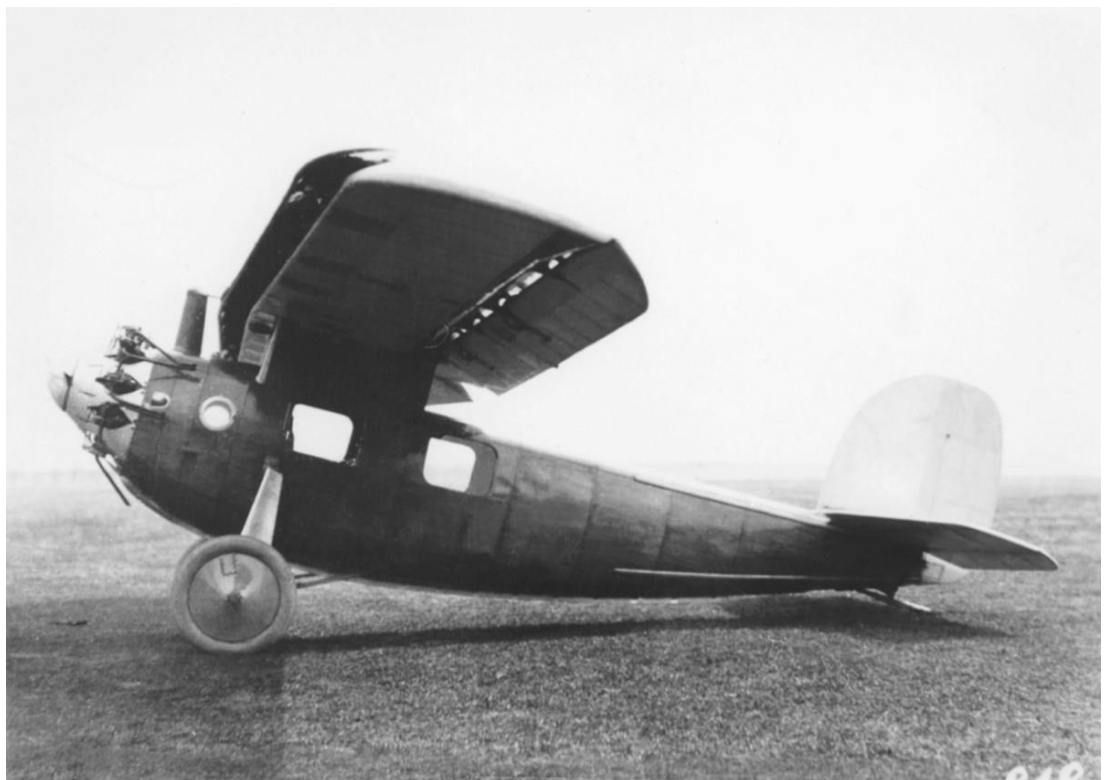
(links): Bei größeren Anstellwinkeln löste sich die Strömung auf der Tragflächenoberseite ab, wenn die Flügelschlitze geschlossen waren.
(rechts): Mit geöffneten Flügelschlitzen lag die Strömung dagegen weitgehend an und die Wirkung der Querruder sowie der Auftrieb blieben erhalten.
 (Zeichnungen: Frost)

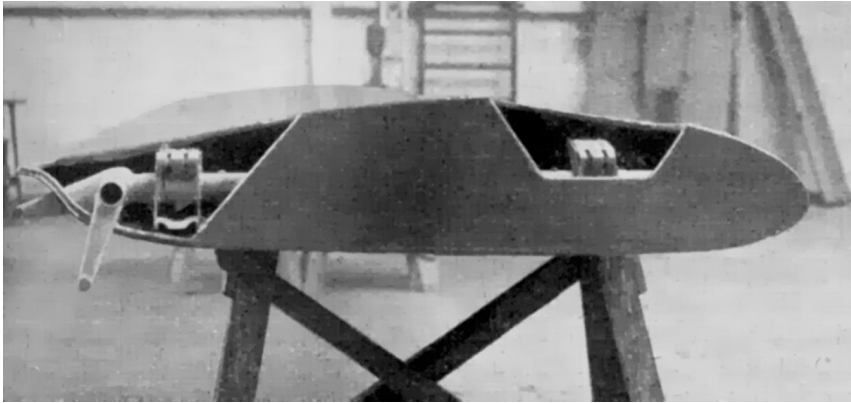
Anfang 1924 erwarb die Udet Flugzeugbau GmbH als erste Firma in Deutschland das Lizenzrecht auf den Lachmann-Handley Page-Schlitzflügel. Für die Erprobung des Systems diente ein Exemplar des Kleinverkehrsflugzeuges Udet U 8, welches am 7.4.1925 seinen Erstflug durchführte.

Die Albatros L 72 war dann binnen Jahresfrist das erste Verkehrsflugzeug, bei dem diese Technik im planmäßigen Flugbetrieb zum praktischen Einsatz kam.

Während von der L 72 nichts mehr erhalten ist, hat das komplette Flügelmittelteil der Schlitzflügel-U 8 die Zeiten überdauert und befindet sich heute im Deutschen Museum München. Bis zum 6.4.2015 lief eine Sonderausstellung über den Udet Flugzeugbau in der Werft Schleißheim, in der u.a. dieses Teil präsentiert wurde.

(Slg. Frost)



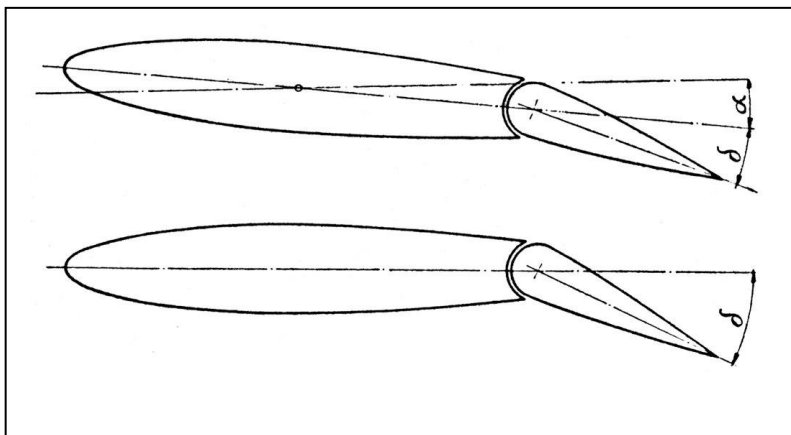


Der Flügelanschluß der L 72 a war bei den Tragdeckschälten jeder Seite gleich, dadurch ließ sich eine beliebige Austauschbarkeit zwischen ihnen gewährleisten. Gut zu erkennen sind die Beschläge und der Betätigungsmechanismus für die Schlitzklappen.

(Slg. Frost)

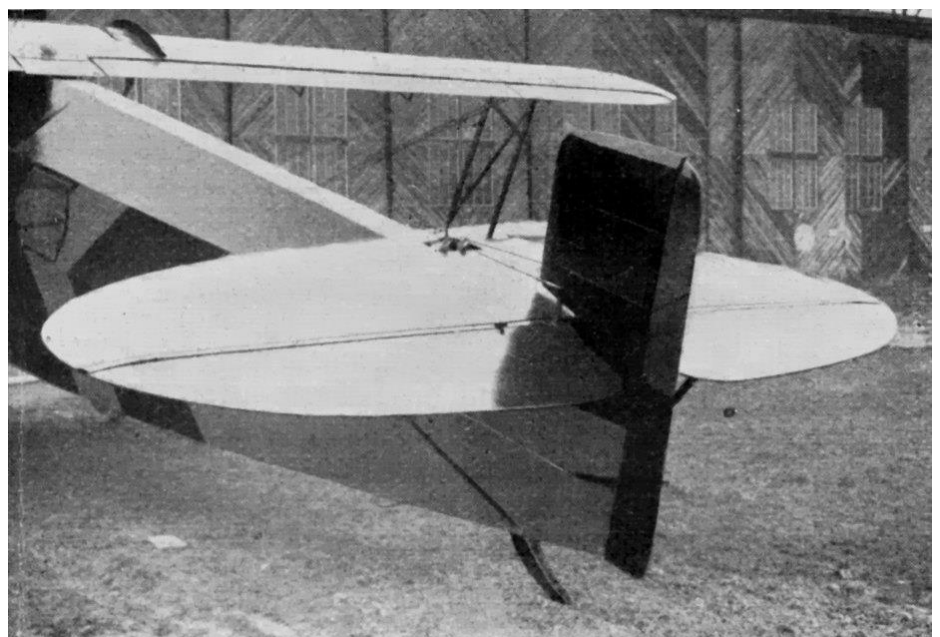
Beim Höhen- und Seitenleitwerk war die Innenkonstruktion jeweils als geschweißtes Stahlrohr-Gitterwerk im Dreiecksverband ausgeführt und mit Stoff bespannt. Das Höhenleitwerk hatte ovalen Umriß; die durchgehende Höhenflosse war verstellbar, um die Lastigkeitsänderungen nach Abwurf der Zeitungs-ladungen ausgleichen zu können; das Höhenruder war geteilt und unausgeglichen. Das Seitenleitwerk besaß einen trapezförmigen Umriß; seine Flosse war nicht starr mit dem Rumpf verbunden sondern drehbar gelagert, sodaß sie sich bei jedem Ausschlag des Seitenruders korrespondierend mit verstellte – wenn auch weniger stark als das Ruder. Hierdurch vergrößerte sich der Anblasewinkel des ganzen Systems und es kam bei großen Ruderausschlägen zu keinem Strömungsknick zwischen Flosse und Ruder. Die Ruderwirkung verbesserte sich um bis zu 40 % im Vergleich zu einer konventionellen Anordnung, sodaß das Seitenleitwerk entsprechend kleiner gehalten werden konnte. Das Seitenruder war unausgeglichen.

Das Fahrgestell hatte eine durchgehende Achse und war durch Stahlrohrstiele in V-förmiger Anordnung an den Rumpfuntergurten abgefangen. Die vorderen Stiele nahmen nicht nur die Luftfederung auf sondern waren auch mit Ölstoßdämpfern versehen.



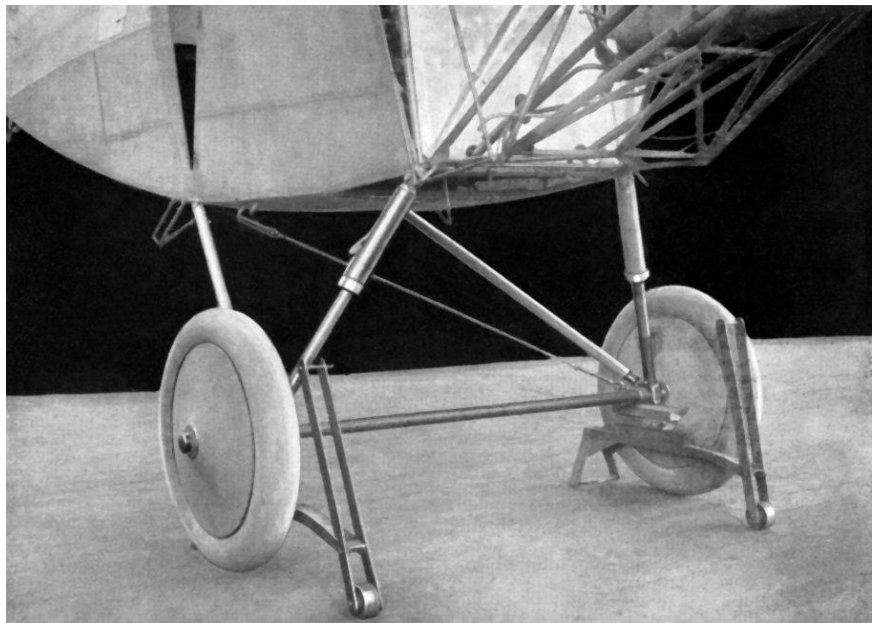
Bei der L 72 a war nicht nur das Seitenruder drehbar gelagert, sondern auch die Seitenflosse (obere Skizze). Bei jedem Ausschlag des Ruders verstellte sich die Flosse korrespondierend mit – wenn auch weniger stark als das Ruder. Hierdurch vergrößerte sich der Anblasewinkel des ganzen Systems und die Ruderwirkung war merklich besser im Vergleich zu einer konventionellen Anordnung (untere Skizze).

Leitwerksansicht der L 72 a. Im Vergleich zum Höhenleitwerk konnte die Fläche des Seitenleitwerks deutlich kleiner gehalten werden. (Slg. Frost)



Das Fahrwerk der L 72 a wies eine Besonderheit auf: Die vorderen Streben waren teleskopartig aufgebaut, in ihrem Innern befanden sich sowohl die Luftfederung als auch die Stoßdämpfung mittels Öl – im Gegensatz zu den damals üblichen Fahrwerken mit Gummifederung ohne besondere Dämpfung.

(Slg. Frost)



Bau, Ablieferung und Einsatz der Ullstein-Flugzeuge im Jahr 1926

Mr. 95
Wags.-Nr. 81

Werktags - Ausgabe
Berliner Zeitung
49. Jahrgang

Der Zug-Absturz bei Mittenwald
Nur 5 Verletzte – alle aus Mittenwald

Verhör der Mussolini-Mitläuferin
Sie weiß nicht, warum sie schloß

Seit langem verrückt

B.Z. am Mittag

Von heute an: Eigener Luftdienst der „B.Z. am Mittag“
Start der ersten drei B.Z.-Flugzeuge

10 Pfennig
Sonntags 15 Pfennig

Berlin
Donnerstag
8. April 1926

Chamberlain an Mussolini
Gegner Drablung

Kadmacher Amerika-Meister!
Er ist in der Weltgeschichte

Im Flughafen

Die Festgäste

Der Zug-Absturz bei Mittenwald

Verhör der Mussolini-Mitläuferin

Seit langem verrückt

Die beiden von der Ullstein AG bestellten Maschinen wurden unter den Werknummern 10074 und 10075 in Bau genommen, ihre Fertigstellung erfolgte im Laufe des Monats März 1926. Schon am 20.3.1926 führte die erste L 72 a, versehen nur mit der Beschriftung „B.Z. II“, einen ersten großen Überlandflug durch, und zwar von Berlin nach Köln aus Anlaß der Feierlichkeiten zur Befreiung des nördlichen Rheinlandes in Anwesenheit von Reichspräsident Hindenburg. An Bord der von Kurt Ungewitter, dem Chefpiloten der Albatros-Werke, gesteuerten Maschine befanden sich ein als Beobachter bezeichneter Passagier und 280 kg frisch gedruckter Zeitungen „B.Z. am Mittag“. Die Ullstein-Blätter berichteten ausführlich über das Ereignis und hoben besonders hervor, daß die Maschine nur 2 Stunden 50 Minuten benötigte, während der schnellste D-Zug die Strecke Berlin – Köln nicht unter 8 ½ Stunden schaffte. Noch wichtiger war für den Verlag, daß die um 12.15 Uhr von Tempelhof abgeflogenen und um 15.05 in Butzweilerhof eingetroffenen „B.Z. am Mittag“-Ausgaben bereits 25 Minuten später auf den Straßen Kölns angeboten wurden. Beim Rückflug nach Berlin am nächsten Tag, dem eigentlichen „Rheinlandbefreiungstag“, flog Ungewitter mehrere Ehrenrunden über dem als Festplatz hergerichteten Kölner Messegelände und zog so die Aufmerksamkeit des Publikums auf das B.Z.-Flugzeug.

Am 8.4.1926 fand die schon mehrfach erwähnte, offizielle Übergabe der Zeitungsflugzeuge an die Ullstein AG statt, verbunden mit einer publikumswirksamen Veranstaltung auf dem Berliner Zentralf Flughafen Tempelhof.

Vor der Kulisse der mit Girlanden, Blumen und blauen Fähnchen geschmückten Zeitungsflugzeuge rief Rudolf Ullstein den geladenen Gästen zu: „Nun sind Sie heute geladen, der Taufe unserer Flugzeuge beizuwohnen. „B.Z. I“, „B.Z. II“ und „B.Z. III“ sind sie genannt, wie Sie auf den Flügeln und auf dem Rumpf sehen können. Sie sollen Zeuge sein, wie unsere Flugzeuge das erste Mal ihren Weg in das Land nehmen“. An diesem Tag wurden also die „Eigenen Flugverbindungen“ aufgenommen, welche die „B.Z. am Mittag“ in Eigenanzeigen (z.B. in ihrer Ausgabe vom 12. April) propagiert hatte. Angeflogen wurden demnach Hamburg, Leipzig Chemnitz und Halle.



Drei Ansichten der Albatros L 72 a, Werknummer 10074 (erkennbar an den Stielen in N-Form zwischen den beiden Tragdecks). Die Maschine trägt bereits den gelb-schwarzen Anstrich, aber noch keinerlei Kennzeichen, auch nicht ihren BZ-Namen. Unter dem Rumpf zwischen den vorderen Fahrwerksstreben ist der Lamblin-Kühler gut zu sehen.

(Bilder oben und rechts Slg. Frost, Bild unten Slg. Dabrowski)



Die Albatros L 72 a mit ausgefahrenen Vorflügeln. Auf dem Bild sind die Betätigungshebel der Spaltklappen an den Tragflächenunterseiten zu erkennen.

(Slg. Dabrowski)



Die W.Nr. 10074 trug den Namen „BZ II“, ihre Schwestermaschine war als „BZ III“ gekennzeichnet, und das Heinkel-Flugzeug führte die Bezeichnung „B.Z. I“. Diese im Vergleich zur Auftragsvergabe umgekehrte Reihenfolge der Namensvergabe dürfte eine Folge der Schwierigkeiten gewesen sein, welche man mit der ILGK-Genehmigung für die Albatros-Flugzeuge gehabt hatte. Wie die in Tempelhof aufgenommenen Fotos zeigen und die Presseberichte auch ausdrücklich erwähnten, hatten die Flugzeuge bereits ihren auffallenden Anstrich: „*Flügel und Rumpf prangen in chromgelber Farbe, der Rumpf zeigt drei breite schwarze Streifen im Fischgrätenmuster*“, so textete die „B.Z. am Mittag“. Alle drei Maschinen führten aber zu diesem Zeitpunkt noch keine behördlichen Kennzeichen.



Zwei Fotoaufnahmen von der Einweihungsfeier des Ullstein-Zeitungsdienstes in Berlin-Tempelhof am 8.4. 1926:

(oben): In Reih' und Glied stehen die Heinkel HD 39 und die beiden Albatros L 72 a auf dem Vorfeld.
(Slg. Ott)

(rechts): Die L 72 a WNr. 10075 mit ihren markanten I-Stielen im Tragwerk ist recht selten auf Fotos zu finden. Hier ein Bild aus einer damaligen Fachzeitschrift.
(Slg. Frost)



Der früheste Nachweis für die amtliche Zulassung der Maschinen stammt aus einer Unfallmeldung, datiert vom 30.4.1926 für die L 72 a WNr. 10074 mit dem Kennzeichen D-888. Für den weiter oben beschriebenen Flug von Berlin nach Köln und zurück hatte die nur als „B.Z. II“ gekennzeichnete Maschine sicher eine sogenannte „Vorläufige Genehmigung für die Verwendung im Luftverkehr“ erhalten. Solche befristeten Zulassungen konnten entweder für einen ganz bestimmten Flug (z.B. Überflugsflug) oder für einen begrenzten Zeitraum (normalerweise nicht länger als 1 Monat) erteilt werden. Das dritte Ullstein-Flugzeug, die Heinkel HD 39, hatte im Hinblick auf die amtliche Zulassung keine Schwierigkeiten, weil sie ja nicht als Kriegsflugzeug eingestuft war – man kann deshalb davon ausgehen, daß sie als erste Maschine ihr Kennzeichen D-889 offen führte.

Alle drei Zeitungsflugzeuge befanden sich im Eigentum der Ullstein AG, den praktischen Betrieb erledigte im Auftrag des Verlags-hauses die Deutsche Luft Hansa AG als Halter der Maschinen. Ihr Einsatzgebiet umfaßte 1926 einen großen Teil Nord- und Ost-deutschlands. Unter anderem wurden von Berlin aus die Flugplätze Hamburg, Swinemünde, Halle/Saale, Leipzig und Plauen/Vogtland angefliegen, hinzu kamen Abwurforte für die Zeitungspakete in Stettin, Binz/Rügen, Chemnitz u.a. Während der Badesaison waren Anschlußlinien per Auto oder Dampfer zur Weiterverteilung eingerichtet. So etwa von Swinemünde nach Sellin, Göhren, Saßnitz, Ahlbeck, Heringsdorf, Bansin, Misdroy, Ückeritz, Zinnowitz; und von Plauen aus nach Karlsbad, Marienbad, Eger, Bad Brambach, Bad Elster, Franzensbad.



L 72 a D-888 im B.Z.-Zeitungsflugdienst 1926. Den Flugbetrieb führte im Auftrag der Ullstein-AG die Luft Hansa durch, sie stellte auch die Piloten und kümmerte sich um die technische Betreuung der Maschinen.

(Slg. Frost)

Einladen von Zeitungspaketen in den Lastraum der L 72 a durch die relativ schmale Dreieckstür auf der Steuerbordseite. Ausweislich des Namensschilds „BZ II“ am Bug handelt es sich um die D-888. Soweit erkennbar, ist die Zeitungs-Abwurfvorrichtung im Innern des Lastraums nicht bzw. nicht mehr installiert.

Der kleine Hilfsflügel am unteren Tragdeck diente zur aerodynamischen Entlastung der kombinierten Querruder-/Spaltklappe.

(Slg. Dabrowski)



Im Jahr 1926 legten die drei Zeitungsflugzeuge für den Flugdienst der „B.Z. am Mittag“ insgesamt 134.400 Flugkilometer zurück und beförderten eine Last von 100.981 kg. Die Revisionsberichte der Luftpolizei nennen im Zeitraum Juli - September 1926 für die D-888 eine Flugstundenzahl von 144 h und für die D-890 von 142 h. Im vierten Quartal 1926 schaffte die D-890 insgesamt 222

Stunden, während die D-888 nur auf 154 h kam. Allerdings war für letztere Maschine am Jahresende 1926 Johannisthal als Standort angegeben (und nicht Berlin-Tempelhof), woraus sich ein Aufenthalt im Herstellerwerk Albatros ableiten läßt. Der Einsatz der Zeitungsflugzeuge erfolgte unfallfrei, mit Ausnahme des schon erwähnten kleinen Schadens am 30.4.1926 bei einer Notlandung der D-888 in Nauen, verursacht durch eine Triebwerkstörung.

Umbauten am Kühlsystem des Motors

Im Auslieferungszustand März/April 1926 besaß die L 72 a einen Flüssigkeitskühler der französischen Bauart Lamblin, angebracht unter dem Rumpf zwischen den vorderen Fahrwerkstreben. Dabei handelte es sich um einen Lamellenkühler, der aus vielen röhrenförmigen Elementen zusammengesetzt war, die parallel zum Luftstrom lagen und dementsprechend in ihrer Längsrichtung durchströmt wurden.

Offenbar gab es mit den Lamblin-Kühlern aber unvorhergesehene Probleme, denn im Sommer 1926 prüfte man versuchsweise die Verwendung eines rechteckigen Wabenkühlers aus deutscher Fertigung, der unter dem Rumpfvorderteil angebracht war – praktisch an derselben Stelle, wo ursprünglich der Lamblin-Kühler gesessen hatte. Ein Foto belegt, daß mindestens die D-888 so umgerüstet wurde. Allerdings hatte dieser Umbau, aus welchen Gründen auch immer, zunächst nur kurzen Bestand.

Auf diesem Foto aus dem Sommer/Herbst 1926 besitzt die D-888 noch die Lachmann-Handley Page-Spaltflügel, hat aber unter dem Rumpfvorderteil versuchsweise einen rechteckigen Wabenkühler aus deutscher Fertigung. (Slg. Frost)



Einige Zeit später aufgenommene Fotos der D-888 zeigen nämlich am Kühlsystem auffällige Veränderungen: Einen Kühler unter dem Rumpf gab es nicht mehr, stattdessen besaß die Motorhaube in ihrem oberen Bereich nun mindestens 10 große runde Öffnungen. Diese Öffnungen können eigentlich nur dazu gedient haben, die nach Abnahme der Propellerhaube in den freiliegenden Spalt rings um die Propellerwelle einströmende Luft austreten zu lassen – vielleicht wollte man damit ganz allgemein die Außenkühlung des so schön und enganliegend verkleideten Motors verbessern. Außerdem zierten mehrere Lufthutzen die Seitenverkleidungen sowie die Unterseite der Motorpartie. Hinzu kam ein kleiner Frontkühler an der Stirnseite der Motorhaube oberhalb der Propellerwelle – bei ihm dürfte es sich um einen separaten Ölkühler gehandelt haben. Trotzdem verwundert, wie man den recht großen verbleibenden Kühlbedarf des BMW IV-Motors deckte. Eigentlich hätte ein Hauptkühler im freien Luftstrom sitzen müssen, um den Vorteil des unter Staudruck erfolgenden Luftdurchsatzes nutzen zu können, und wäre damit auch klar sichtbar gewesen. Eine äußerlich verdeckte Position innerhalb der Motorverkleidung erscheint zwar theoretisch möglich, hätte aber den Wirkungsgrad des Kühlers zu sehr herabgesetzt.

Zeitgenössische Meldungen oder gar eine detaillierte Beschreibung der vorgenommenen Umbauten gibt es leider nicht. Ebenso wenig ist klar, wer eigentlich diese Änderungen am Kühlsystem konzipierte und durchführte: Die Firma Albatros als Herstellerwerk oder die Luft Hansa als Betriebsführer und technischer Betreuer?

Auch im Jahr 1927 war die D-888 ohne äußerlich sichtbaren Kühler unterwegs, wie das Foto einer Notlandung mit Überschlag in Garz bei Swinemünde am 11.07.1927 belegt (siehe Seite 15). Wie dieses und später aufgenommene Fotos zeigen, wurde die „äußerlich kühlerlose“ Konfiguration bis zum Ende der Flugsaison 1929 beibehalten.

Danach rüstete man endgültig auf einen rechteckigen Wabenkühler um – ähnlich dem von 1926. Denn von 1930 an sind nur Bilder der beiden Zeitungsflugzeuge mit dem Rechteck-Kühler unter dem Rumpf überliefert. Wie es scheint, hatte die Kühlerausführung aber keinen Einfluß auf den im nachfolgenden Kapitel geschilderten Umbau zur Version L 72 b.



(oben):

Auf dem Bild der D-888 aus dem Herbst 1926 ist das geänderte Kühlsystem gut zu erkennen: Ein Kühler unter dem Rumpf fehlt ganz, statt dessen befinden sich oben in der Motorhaube etliche große runde Öffnungen und an der Seite mehrere Luftzutritts. Bei dem kleinen rechteckigen Gebilde an der Stirnseite oberhalb der Propellerwelle dürfte es sich um einen separaten Ölkühler handeln. Dieser Kühler war vermutlich mit einer Jalousie versehen, deren Betätigung mit einem frei oberhalb der Motorhaube verlegten Bowdenzug erfolgte.

(Slg. Ott)

(links):

Dieses Foto zeigt die D-890 („BZ III“), deren Kühlsystem in gleicher Weise wie bei der D-888 umgebaut wurde. Durch Verzicht auf den Spinner konnte die zur Kühlung benötigte Außenluft durch den freiliegenden Spalt rings um die Propellerwelle einströmen. Ob die D-890 keine Ölkühler-Jalousie besaß oder der Bowdenzug hierfür innerhalb der Motorhaube verlegt war, muß offenbleiben.

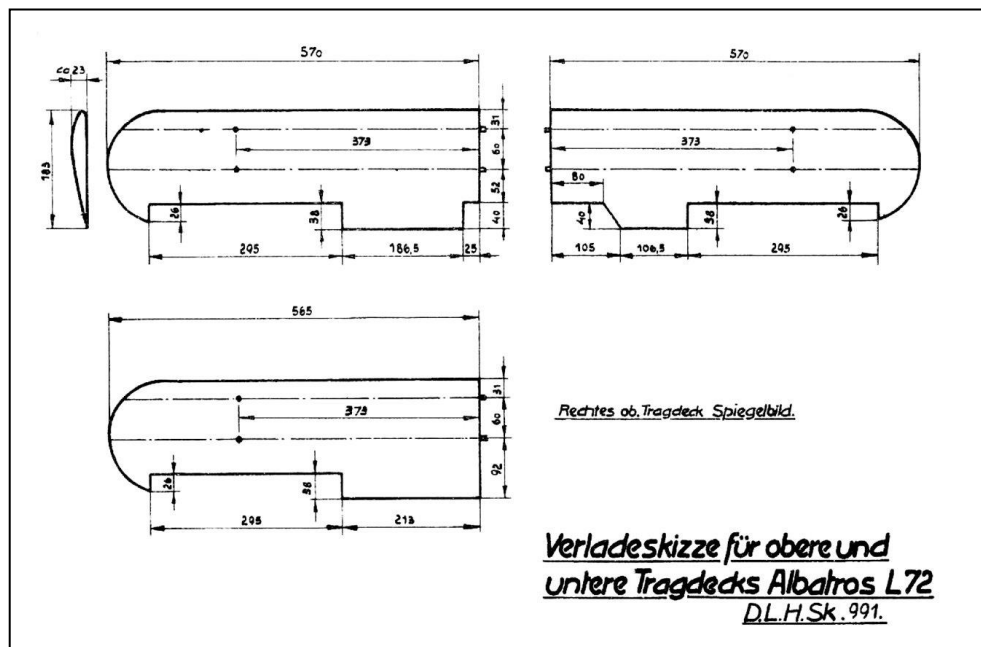
(Slg. Frost)

Von der L 72 a zur Version L 72 b

Ernst Heinkel berichtete in seinen Memoiren, daß die beiden Albatros L 72 a im praktischen Betrieb lange Zeit Schwierigkeiten wegen der noch unerprobten Spaltflügel bereiteten, während seine HD 39 wie ein Uhrwerk funktionierte und bis Ende 1926 eine Streckenleistung erreichte, die dem doppelten Erdumfang entsprach. Tatsächlich wies die Heinkelmaschine in den erhalten gebliebenen Statistiken der Luftüberwachung für die Jahre 1926 und 1927 eine Flugstundenanzahl auf, die mehr als doppelt so hoch war wie diejenige der beiden Albatros-Flugzeuge zusammengenommen! Das stützt Heinkels Aussage und erklärt, weshalb er im Gegensatz zu Albatros auch noch Folgeaufträge von der Ullstein AG für Zeitungsflugzeuge verzeichnen konnte (Typ HD 40).

In der Winterpause 1926/27 gingen die beiden Albatros-Zeitungsflugzeuge nacheinander an das Herstellerwerk zurück, um sie dort nicht nur den notwendigen Wartungs- und Überholungsarbeiten zu unterziehen, sondern zugleich auch grundlegende Umbauten vorzunehmen. Offen bleibt, wer diese aufwendigen Arbeiten veranlaßt und die dafür anfallenden Kosten getragen hat. Aus einer von der Deutschen Revisions- und Treuhand AG bei der Albatros Flugzeugwerke GmbH durchgeführten Zwischenprüfung einschließlich Zwischenbilanz zum 31.08.1926 ging bereits hervor, daß dem Kaufpreis von 70.000 RM für die beiden L 72 a (ohne Motoren) schon Selbstkosten von nicht weniger als 90.000 RM gegenübergestanden hatten. Durch die nun zusätzlich notwendigen Garantiarbeiten, die sich hauptsächlich auf Konstruktionselemente von Lachmann bezogen, dürfte dieser Verlust noch deutlich angewachsen sein.

Am auffallendsten waren die Veränderungen an den Tragflächen: Zunächst baute man die störanfälligen Lachmann-Handley Page-Hochauftriebshilfen an Ober- und Unterflügeln komplett aus. Um auch ohne Vorflügel und Spaltlandeklappen möglichst kurze Start- und Landestrecken gewährleisten zu können, erhöhte man in einem zweiten Schritt die Flügeltiefe soweit, daß sich der Flächeninhalt von 36,3 auf 44,5 m² vergrößerte, also um knapp ein Viertel. Und schließlich wurden normale Querruder in die Ober- und Unterflügel eingebaut; ihr Betätigungsmechanismus befand sich in den unteren Flächen, die oberen Querruder waren durch äußere Verbindungsstiele mit den unteren gekoppelt. Der rechte Unterflügel erhielt an seiner Hinterkante zwischen Rumpfanschluß und Querruder eine trapezförmige Aussparung, um trotz der größeren Flügeltiefe eine ungehinderte Beladung des Lastraums durch die dreieckige Tür an der Steuerbordseite zu ermöglichen. Die Hinterkante des linken Unterflügels wies nur eine kleine rechteckige Aussparung auf, um das hintere Fahrwerksbein frei an den Rumpfgurt anlenken zu können.



Diese von der Luft Hansa angefertigte Skizze für die Bahnverladung zeigt die unteren und oberen Tragdecks der L 72 b, jeweils ohne Querruder. Während die beiden Hälften des Oberflügels spiegelbildlich symmetrisch waren, fällt bei den unteren Flächenhälften am Rumpfanschluß die viel längere Aussparung in der Steuerbord-Hinterkante ins Auge. Damit wurde trotz der größeren Flügeltiefe der L 72 b (im Vergleich zur a-Version) ein ungehinderter Zugang zur Lastraum-Tür ermöglicht, die sich auf der Steuerbordseite befand und nur mit größerem Aufwand hätte verlegt werden können.
(Slg. Ott)

Auch der Motorvorbau samt Brandschott erfuhr eine Änderung, weil das genietete Motorfundament aus Duralblechprofilen nicht befriedigt hatte.

Weitere Umbauten betrafen das Leitwerk: Das System aus Seitenruder und sich korrespondierend mitbewegender Seitenflosse wurde durch ein größeres Pendelruder mit aerodynamischer Entlastung ersetzt (wie es wenig später auch die L 72 c erhielt). In einem zweiten Schritt – möglicherweise erst 1928/29 – vergrößerte man außerdem die Höhenruder-Flächen.

Verantwortlich für die Änderungen zeichnete Dipl.-Ing. Walter Blume, der im Oktober 1926 die Nachfolge von Dr. Ing. Gustav Lachmann als Chefkonstrukteur bei Albatros angetreten hatte. Nach den Umbauten trugen die beiden Albatros-Maschinen die neue Musterbezeichnung L 72 b, und zwar mindestens ab April 1927, denn im Mai erschien bereits der Nachfolger L 72 c.



Die D-888 nach dem Umbau zur L 72 b. Gut zu erkennen sind die normalen Querruder (anstatt der ursprünglich über die gesamten Flügelhinterkanten verlaufenden Spaltklappen) sowie das geänderte Seitenleitwerk in Form eines Pendelruders ohne Flosse. Bemerkenswert ist außerdem die Anordnung der N-Stiele am Doppeldecker-Tragwerk, weil die schrägen Stützstreben hier von vorn oben nach hinten unten verlaufen – auf den meisten anderen Bildern der D-888 sind diese Streben genau umgekehrt angeordnet (wie es auch normalerweise üblich war). Die Aufnahme entstand 1929 auf dem Flugplatz Dresden-Heller.
(Slg. Vocke)

Einsatz der Ullstein-Flugzeuge in den Jahren 1927 – 1928

1927 bedienten die beiden Albatros L 72 b die Strecken Berlin – Hamburg (ab 16.05.), Berlin – Leipzig (ab Jahresbeginn) und Verlängerung bis Plauen (vom 1.5. bis 30.9.), jeweils wieder mit Rückflug nach Berlin. Hinzu kamen noch einige Sondereinsätze, beispielsweise zwei Flüge mit der D-888 nach Cottbus am 4.5. und 7.5.1927. Für das erste Quartal erreichten die Maschinen eine Einsatzdauer von 172 Flugstunden (D-888) bzw. 227 Stunden (D-890). Im zweiten Quartal lauteten die Zahlen 223 h (D-888) und 279 h (D-890), im dritten Quartal 318 Stunden (D-888) bzw. 539 Stunden (D-890); spätere Daten liegen leider nicht vor. Die deutliche Steigerung der Flugstunden im Sommerquartal erklärt sich daraus, daß vom 1.7. bis 31.8. wieder planmäßige Zeitungsflüge zu den Ostseebädern stattgefunden hatten.

Bei einem dieser Einsätze an die Ostsee, genauer gesagt auf dem Rückflug von Swinemünde nach Berlin am 11.7.1927, mußte der DLH-Flugzeugführer Ernst Steckhan mit der D-888 wegen einer Motorstörung kurz nach dem Start vom Exerzierplatz Garz (auf Usedom) in einem Roggenfeld notlanden. Das weit über einen Meter hohe Getreide bremste das Flugzeug so stark ab, daß es sich recht langsam überschlug. Die Schadenshöhe wurde mit nur 5% beziffert, und die Maschine war bald wieder einsatzbereit. Bemerkenswert an diesem glimpflich verlaufenen Unfall ist die Tatsache, daß sich im Laderaum der Maschine ein zweites Besatzungsmitglied, nämlich der Bordmonteur Falkenberg, befunden hatte. Damit bestätigen sich Informationen über die Nichtverwendung der speziellen Zeitungsabwurf-Vorrichtung im DLH-Betrieb, denn Falkenberg hatte vorrangig die Aufgabe, die einzelnen Zeitungspakete beim Überfliegen der jeweiligen Bestimmungsorte per Hand durch die Bodenluke abzuwerfen. Zum Zeitpunkt der Notlandung und des nachfolgenden Überschlages der Maschine saß er angeschnallt im leeren Laderaum und blieb dadurch ebenso unverletzt wie der Flugzeugführer.

Am 11.07.1927, kurz nach dem Rückstart von Swinemünde nach Berlin, mußte DLH-Flugzeugführer Ernst Steckhan mit der D-888 wegen einer Motorstörung auf einem Kornfeld in Garz (Usedom) notlanden. Die Folge war ein klassischer Überschlag, zum Glück ohne Verletzte und mit geringen Schäden an der Maschine. Auf dem Foto rechts präsentiert die D-888 sehr schön ihre Bauchseite und zeigt, daß auch nach dem Umbau zur L 72 b äußerlich kein Kühler zu erkennen war. Das Flugzeug ist inzwischen mit einem Metallpropeller des Fabrikats Aeron-Reed ausgerüstet. An der Rumpfspitze ist gut der Spalt um die Propellerwelle herum zu sehen, durch welchen Außenluft in den Motorraum einströmen konnte.

(Beide Bilder Slg. Ott)



1928 flogen die zwei Albatros-Maschinen fast das ganze Jahr hindurch im Zeitungsdienst Berlin – Leipzig, der erste Flug fand bereits am 2. Januar statt – also nach bemerkenswert kurzer Liegezeit. Während der Sommersaison wurde diese Strecke über Leipzig hinaus nach Chemnitz und Marienbad verlängert (Mai – August), hinzu kam die Linie Berlin – Swinemünde – Binz (Juli – August). Vom 2.7. bis 2.9. war eine L 72 gemeinsam mit einer F 13 der DLH wieder auf der Strecke Berlin-Hamburg eingesetzt. In den Monaten Mai und Juni halfen die L 72 auch auf den Lufthansa-Frachtstrecken F 4 (Paris – Köln – Essen/Mülheim – Berlin) sowie F 5 (Berlin – Essen – Köln) aus, dieser Dienst schlug allerdings nur mit insgesamt 18.468 Flugkilometern zu Buche. Die letzten nachgewiesenen Flüge im Jahr 1928 datieren auf den 16.10. (D-888) bzw. 20.10. (D-890).

Mit dem Jahresende 1928 lief der Betriebsführungsvertrag zwischen dem Ullstein-Verlag und der Luft Hansa aus.

Dieses Foto zeigt die L 72 b D-888 im Jahr 1928 in Leipzig-Mockau. Gut zu erkennen ist, daß die Maschine auch 1928 noch in der Konfiguration ohne äußerlich sichtbaren Hauptkühler flog. Vor der Cockpitverglasung fallen die Leitungen zur Tankentlüftung ins Auge.

(Slg. Ott)



Die Albatros L 72 c „Albis“

In Hamburg besaß das Verlagshaus Broschek & Co. mit seinem bekanntesten Erzeugnis, 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. Von Mai bis September 1926 kam zum Beispiel eine gecharterte Albatros L 58 zum Einsatz, die täglich Zeitungen von Hamburg aus zu den Nordseeinseln Borkum und Sylt brachte. Den praktischen Flugbetrieb erledigten die Albatros-Flugzeugwerke, die im Besitz einer entsprechenden Luftverkehrskonzession waren.

Für die Sommersaison 1927 beschloß man – nach dem Vorbild des Ullstein-Verlags – ein eigenes Zeitungstransportflugzeug zu erwerben und wandte sich deshalb an die Albatros Flugzeugwerke GmbH. Sicher trugen zu dieser Wahl zum einen die guten Erfahrungen bei, die man im Sommer 1926 mit der Firma Albatros als Betriebsführer gemacht hatte, und zum anderen der positive Eindruck, den die schnellen Ullstein-Flugzeuge bei ihren täglichen Transportflügen von Berlin nach Hamburg hinterlassen hatten. Wann der Auftrag über den Bau einer weiterentwickelten L 72 erteilt wurde, ließ sich aus den verfügbaren Unterlagen nicht genau ermitteln. Es dürfte aber der Monat Januar oder Februar 1927 gewesen sein, denn im Mai stand die Maschine schon zur Ablieferung bereit.

Das neue Muster erhielt vom Werk die Typenbezeichnung L 72 c und außerdem den Beinamen „Albis“ (lateinisch für Elbe). Es entsprach im Flügel Aufbau der Version L 72 b, allerdings ruhte die obere Tragfläche der L 72 c nicht mehr auf der Rumpfoberseite, sondern war höher gelegt – vermutlich um Verwirbelungen im Rumpf-Flügel-Übergang zu minimieren.

Auch die Rumpfkonstruktion wurde weitgehend vom Typ L 72 a/b übernommen. Der Besatzungsraum war jetzt aber als echter Zweisitzer ausgelegt und vor dem Begleitersitz gab es genügend Raum zum Einbau eines Funkgeräts. Der dahinterliegende Passagier- und Laderaum war wieder durch eine dreieckige Seitentür an der rechten Rumpfoberseite zugänglich. Diese Tür befand sich jetzt aber auf Höhe des hinteren Kabinenfensters, so daß zum Einstieg bzw. Beladen kein besonderer Ausschnitt im rechten Flügel mehr nötig war. Die Kabine hatte 2-4 Sitze und konnte nach deren Ausbau alternativ zum Lastentransport benutzt werden. Dazu besaß der kombinierte Passagier-/Laderaum im unteren Bereich bis zu den Fenstern eine Zusatzverschalung aus Sperrholz. Die größte verfügbare Ladefläche betrug 1,70 m². Ein schwenkbarer Doppelsitz verschloß einen Zeitungs-Abwurfschacht von 40 x 56 cm lichter Weite. In allen Beschreibungen der L 72 c wird eine Zeitungsabwurfanlage, wie sie noch bei der Version L 72 a besonders hervorgehoben worden war, nicht mehr erwähnt. Für den Zeitungsdienst mußte stattdessen zusätzlich zum Flugzeugführer noch ein zweites Besatzungsmitglied an Bord sein, das die Zeitungssäcke unterwegs an ihren Bestimmungsorten abzuwerfen hatte.



Die Albatros L 72 c Albis kurz nach ihrer Fertigstellung in Johannisthal. Die Maschine besitzt bereits ihren rot-weißen Anstrich (die Farben des Hamburger Wappens), trägt aber noch keinerlei Kennzeichen. Ins Auge fallen im Vergleich zum Muster L 72 b der geänderte Rumpfbug mit dem Stirnkühler und die Anordnung des oberen Tragdecks, welches nicht mehr auf der Rumpfoberseite sondern darüber auf Stützstreben ruhte.

(Alle 3 Bilder von Ernst)

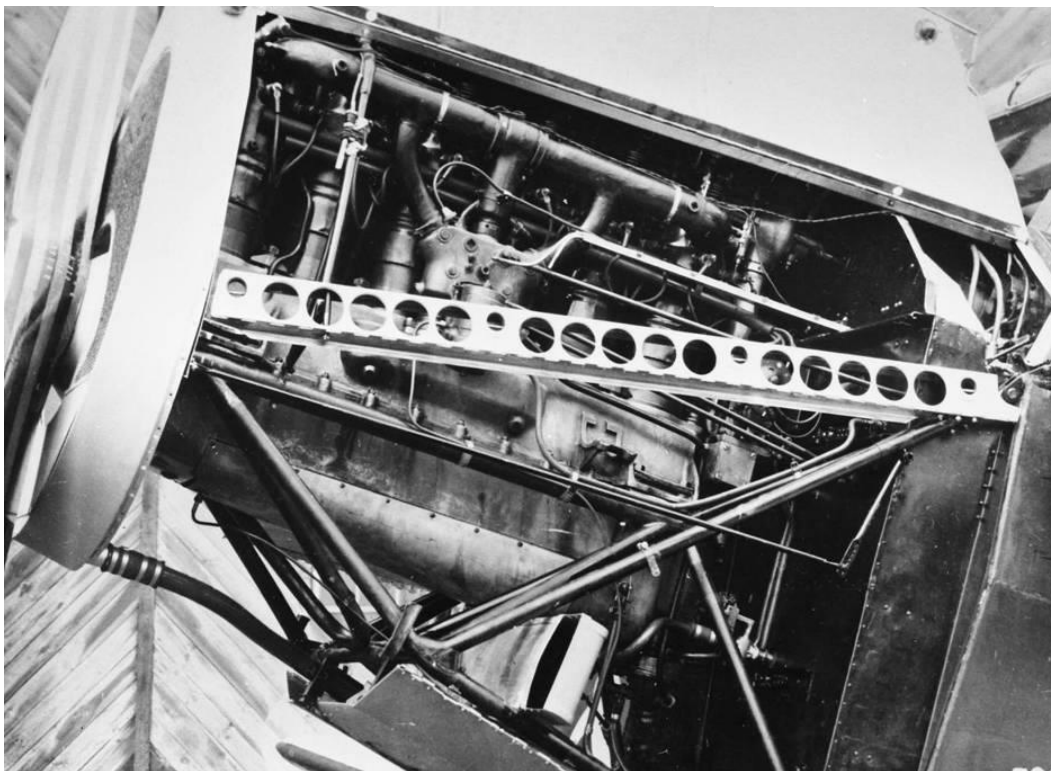




(links): Einstieg in den Passagier- und Laderaum; die dreieckige Tür befand sich bei der L 72 c auf Höhe des hinteren Kabinenfensters.

(rechts): Blick in den halboffenen Führerstand der D-1140 durch die geöffnete Einstiegstür auf der Steuerbordseite. Links neben dem Pilotensitz ist das Stellrad für die Höhenflosse zu erkennen.

(Beide Bilder Slg. Frost)



Einbau des BMW IV-Motors in die L 72 c D-1140.

(Slg. Frost)

Zum Antrieb diente, wie bei der Vorgängerversion, ein Sechszylinder-Reihenmotor vom Typ BMW IV, allerdings jetzt mit 250/320 PS angegeben. Anstelle eines Kühlers an der Rumpfunterseite kam ein Stirnkühler zum Einbau. Angeboten wurde die L 72 c übrigens auch mit anderen Sechszylinder-Reihenmotoren, wie dem Junkers L 5 (280/310 PS) oder dem BMW V (320/360 PS).

Das Leitwerk der L 72 c entsprach in Form und Aufbau demjenigen der Version „b“, mit einer Ausnahme: Die verstellbare Höhenflosse war nicht mehr in einem besonderen Rumpfausschnitt gelagert, sondern ruhte auf Streben auf der Oberseite des Rumpfhecks. Das Fahrwerk wies nur einen grundlegenden Unterschied gegenüber der L 72 b auf: Es wurde nicht mehr mittels Luft gefedert, sondern besaß eine Druckgummifederung mit Öldämpfung.

Wie Dr.Ing. Werner von Langsdorff berichtete, ließ sich die „Albis“ leicht fliegen – auch auf größeren Strecken, da nur geringe Steuerdrücke vorhanden waren. Die Start- und Landeeigenschaften der Maschine wurden als gut bezeichnet.



Das Leitwerk der L 72 c entsprach demjenigen der Version b, allerdings ruhte die Höhenflosse nicht mehr in einem besonderen Rumpfausschnitt, sondern lagerte oberhalb des Rumpfhecks auf Streben. Sie war wieder im Flug verstellbar, um Lastigkeitsänderungen nach Abwurf der Zeitungsladungen ausgleichen zu können. (Slg. Frost)



Das Fahrgestell der L 72 c war ähnlich demjenigen des Vorgängermusters konzipiert, wurde jedoch nicht mehr mit Luft gefedert, sondern besaß eine Druckgummifederung mit Öldämpfung.

(Slg. Frost)

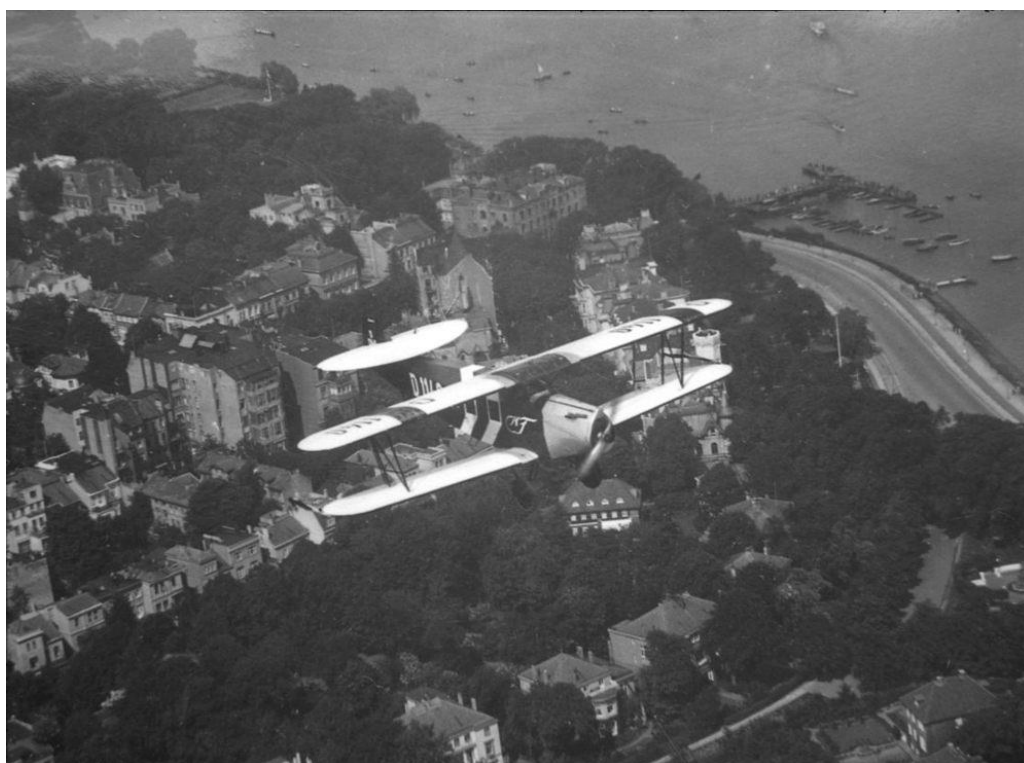
Der Bau der L 72 c lief in Johannisthal unter der Werknummer 10108, ihre Fertigstellung erfolgte im Mai 1927. Noch im gleichen Monat erhielt das Flugzeug vom RVM das amtliche Kennzeichen D-1140 zugeteilt, zunächst als vorläufige Zulassung bis zum 1.7.1927 in Form einer sog. „telegraphischen Zulassung“ unter der RVM-Referenz L.Z. 201/1140. Darin wurde als Eigentümer und Halter allein die Firma Hamburger Fremdenblatt Broschek & Co. mbH in Hamburg 36 ausgewiesen. Am 24.5.1927 fand die Überführung der Maschine von Berlin nach Hamburg statt. Hier ging die D-1140 in die Obhut der Luftverkehrsgesellschaft Hamburg mbH (LVH) über, welche vereinbarungsgemäß die Wartung und sonstige technische Betreuung übernahm; außerdem stellte sie mit Ulrich Koenemann auch den Piloten für das neue Flugzeug. Allein die Organisation des Flugbetriebs lag in den Händen der Albatros Flugzeugwerke GmbH, weil dies offenbar im Kaufvertrag für die L 72 c so vereinbart war. Daraus kann man schließen, daß der Broschek-Verlag mit der praktischen Abwicklung der Zeitungstransporte in 1926 durch die Fa. Albatros (mit der L 58 D-297, siehe Seite 2) durchaus zufrieden gewesen sein muß.

Bei Einholung der erforderlichen Genehmigungen für das Jahr 1927 gab es unerwartete Komplikationen: Das neue Flugzeug hatte anscheinend mit Bedacht Passagiersitze erhalten, denn Albatros teilte der Luftfahrtabteilung des Reichsverkehrsministeriums (RVM) im Antrag vom 25.04.1927 die Absicht mit, an Bord der auf dem Rückflug ansonsten leeren Maschine auch Passagiere zu befördern und dafür in der Öffentlichkeit aktiv zu werben. Diesem betriebswirtschaftlich durchaus sinnvollen Ansatz standen jedoch die Bestimmungen in § 2 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 entgegen: „Die Beförderung von Briefen und politischen Zeitungen (§ 1) gegen Bezahlung durch expresse Boten oder Fuhren ist gestattet. Doch darf solcher Expresser nur von einem Absender abgeschickt sein und dem Postzwange unterliegende Gegenstände weder von Anderen mitnehmen, noch für Andere zurückbringen.“

Unter Bezug auf dieses Postgesetz enthielt das RVM-Genehmigungsschreiben L.2. 13444/27 vom 19.5.1927 eine bedeutsame Einschränkung: „Im Einvernehmen mit dem Herrn Reichspostminister hat der Reichsverkehrsminister nichts dagegen einzuwenden, daß die Albatros Flugzeugwerke GmbH für das Hamburger Fremdenblatt (zunächst allerdings noch beschränkt auf gewerbsmäßige Beförderung bei Rund- und Gelegenheitsflügen für die Länder Preußen und Hamburg) bis auf weiteres als expresse Fuhre im Sinne des § 2 [...] täglich Zeitungen zwischen Hamburg und Borkum befördert.“ Aber weiter: „Eine von vornherein ins Auge gefaßte öffentlich angekündigte Beförderung von Reisenden auf dem Rückfluge Borkum-Hamburg würde jedoch diese Eigenschaft der Flugzeuge aufheben, ist daher gesetzlich nicht zulässig. Auch eine gelegentliche Mitnahme von Personen ist nur angängig, wenn die Zeitungsbeförderung auf dem Hinfluge die Hauptaufgabe bleibt. Auf den Rückflügen kann daher nur in Einzelfällen ein Fluggast mitgenommen werden.“

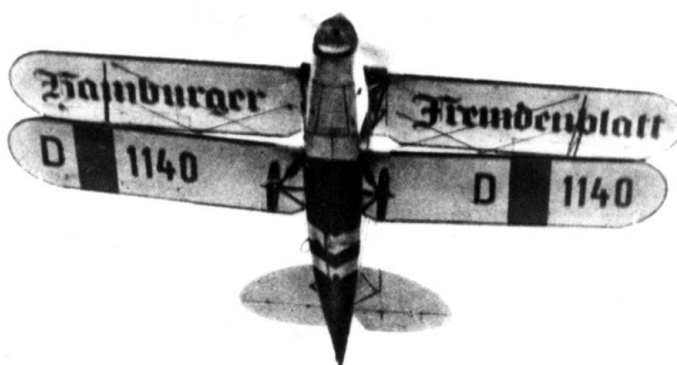
Einsatz für das „Hamburger Fremdenblatt“ in den Jahren 1927 – 1928

Eigentlich sollte die L 72 c ab 1.6.1927 den Zeitungsdienst auf der Strecke Hamburg – Borkum übernehmen, wurde aber kurzfristig auf die Strecke Hamburg – Sylt umdisponiert. Das dort vorgesehene Flugzeug war auf unbestimmte Zeit ausgefallen und für den Verlag hatte die Bedienung von Sylt eine größere Dringlichkeit als der Transport nach Borkum. Gleich am ersten Betriebstag, dem 1. Juni, mußte Flugzeugführer Koenemann auf dem Rückflug von Westerland nach Hamburg bei Aue (nahe Rendsburg) eine Außenlandung vornehmen, weil er die Orientierung verloren hatte. Die D-1140 kam heil zu Boden, lediglich der Propeller ging zu Bruch.



Schöne Flugaufnahme der D-1140 über den Hamburger Elbvororten Othmarschen und Nienstedten. Rechts oben ist die Elbe mit dem Schiffsanleger Teufelsbrück zu erkennen sowie ein Stück der Elbchaussee.
(Slg. Frost)

Diese Aufnahme der L 72 c ist vor 1930 entstanden, weil die Maschine am Unterflügel die schwarzen Bänder zwischen „D“ und Nummer trägt, die noch bis zu diesem Jahr zwingend vorgeschrieben waren. Deshalb durfte der Schriftzug „Hamburger Fremdenblatt“ auch nur an der Unterseite des oberen Tragdecks angebracht werden.
(Slg. Frost)





Nach 1930 zeigte die D-1140 an der Unterseite beider Tragflügel Werbung für das „Hamburger Fremdenblatt“. Das war möglich, weil nun keine schwarzen Bänder am Unterflügel mehr vorgeschrieben waren. Auf dem Foto oben ist zu erkennen, daß der zweite Sitz im Führerraum ebenfalls besetzt war.
(linkes Bild Slg. Ott, rechtes Bild Slg. Frost)



Ab 15.6.1927 stand das für die Sylt-Zeitungstransporte vorgesehene Flugzeug wieder zur Verfügung, so daß die L 72 c endlich den Dienst Hamburg – Borkum aufnehmen konnte. Drei Tage später mußte Pilot Koenemann bei Uetersen notlanden, weil die Nockenwelle des BMW-Motors sich festgefressen hatte. Am 1. Juli befand sich Koenemann mit zwei Passagieren auf dem Weg nach Borkum, als ein schweres Gewitter die D-1140 zu einer Notlandung auf dem Flugplatz Bremerhaven zwang. Nachdem das Gewitter abgeklungen war, setzte die Albatros ihren Flug nach Borkum fort. Am 31.7. blieb die D-1140 über Nacht in Borkum, weil der Kühler undicht war. Erst am nächsten Tag konnte sie den Rückflug nach Hamburg antreten. Schließlich kam es am frühen Morgen des 23. August 1927 zu einer Notlandung auf Borkum: Das Flugzeug war gerade mit zwei Passagieren nach Hamburg gestartet, als in 30 m Höhe über einem Dünengelände der Motor durch Kurbelwellenbruch schlagartig ausfiel. Koenemann gelang es, in einer Linkskurve zu wenden und die D-1140 nur 50 m vor der Platzgrenze zwar hart aber sicher aufzusetzen, nur eine verbogene Fahrgestellachse war zu beklagen. Nachdem ein neuer Motor eingebaut und die Fahrwerksachse gerichtet waren, ging es wieder zurück nach Hamburg.

Zum Monatsende August 1927 stellte das Hamburger Fremdenblatt den Flugzeug-Zeitungsdienst zu den Nordseeinseln ein. Die Luftaufsicht Hamburg zog in ihrem Monatsbericht September 1927 folgendes Fazit: „Es kann anerkennend festgestellt werden, daß der Zeitungsdienst des Sommerhalbjahres im allgemeinen einwandfrei und recht pünktlich durchgeführt wurde.“ Die D-1140 wurde in der Folgezeit, so gut es ging, mit Gelegenheitsaufträgen beschäftigt: Rundflüge, Reklameflüge über Hamburg und Schleswig-Holstein, Abwurf von Werbeblättern, Beteiligung an Flugtagen u.ä.



Ein gewohnter Anblick auf dem Flugplatz Borkum: Unmittelbar nach Landung des Zeitungsflyers aus Hamburg findet die neueste Ausgabe des Hamburger Fremdenblatts sofort aufmerksame Leser.
(Slg. Ott)

1928 begann am 1. Juni wieder der regelmäßige Zeitungsflugdienst der L 72 c für das „Hamburger Fremdenblatt“ von Hamburg aus zu den Nordfriesischen Inseln. Endpunkt der Route war, wie im Vorjahr, Westerland auf Sylt, und ebenso wurde ein großer Teil der Zeitungspakete schon unterwegs an diversen Empfangspunkten aus dem Flugzeug abgeworfen. Als Pilot saß jetzt Christian Johannsen am Steuer, weil Ulrich Koenemann seinen Dienst bei der LVH zum Ende der Flugsaison 1927 quittiert hatte, um 1928 den Atlantischen Ozean in West-Ost-Richtung zu überqueren, gemeinsam mit der Hamburger Sportfliegerin Thea Rasche, der „raschen Thea“. Besondere Ereignisse sind aus den Monaten Juni bis August nicht überliefert. Es liegt nur ein Bericht der Hamburger Flughafen-Verwaltung vor, daß die Zeitungsflüge für das „Hamburger Fremdenblatt“ und die „B.Z. am Mittag“ zu den Nordseebädern am 3.9.1928 beendet wurden, weil der rasch zurückgehende Bäderbesuch den Aufwand nicht mehr lohnte.

Täglicher Zeitungsdienst zu den Ostfriesischen Inseln: In niedriger Höhe überfliegt die D-1140 gegen 6 Uhr morgens den Flugplatz auf der Insel Norderney, um einen Zeitungssack mit der neuesten Ausgabe des Hamburger Fremdenblattes abzuwerfen.

(Sig. Ott)



Im Flugdienst der Luftverkehrsgesellschaft Hamburg

Im Jahr 1929 erschienen die beiden Albatros L 72 b D-888 und D-890 weder in den Statistiken des deutschen Luftverkehrs noch in den Quartalsberichten des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes Berlin über Betriebskontrollen bei der Luft Hansa. Die Erklärung ist einfach: Die Ullstein AG hatte den Betriebsführungsvertrag mit der DLH nicht über das Jahresende 1928 hinaus verlängert, sondern stattdessen für 1929 ihren Zeitungsflugdienst der Luftverkehrsgesellschaft Hamburg mbH (LVH) übertragen. Nach außen hin änderte sich nichts, die Flugzeuge behielten ihren markanten schwarzgelben Anstrich und auch technisch blieb an den Maschinen alles beim Alten.

Nahezu zeitgleich übertrug auch der Verlag Broschek seinen Zeitungs-Flugbetrieb an die LVH. Daher wurde die LVH nun offizieller Halter der beiden Albatros L 72 b D-888 und D-890 sowie der L 72 c D-1140. Mit den drei Albatros-Maschinen sowie zwei Junkers F 13 (D-224 und D-265) betrieb die LVH während der Sommersaison 1929 insgesamt 4 nach täglichem Plan beflogene Transportstrecken mit bedarfsweiser Passagierbeförderung: Berlin – Hamburg, Berlin – Dresden (ab September 1929), Hamburg – Westerland und Hamburg – Borkum.

Die Flugsaison 1929 bescherte der D-1140 und ihrem Piloten Heinrich Kroll, einem mit dem Orden Pour-le-mérite ausgezeichneten ehemaligen Jagdflieger, einige unliebsame Pannen. Am 17. Juni war Kroll mit der Maschine auf der Zeitungsstrecke Hamburg-Westerland eingesetzt, an Bord wie üblich auch ein Monteur, welcher unterwegs für die anderen Nordfriesischen Inseln bestimmte Zeitungssäcke abzuwerfen hatte. Kroll landete morgens um 7 Uhr mit Seitenwind in Westerland und als er die Maschine beim Ausrollen in die Windrichtung drehte, brach die hintere rechte Fahrgestellstrebe. Die Reparatur des Fahrwerks und der ebenfalls beschädigten Bespannung des rechten Unterflügels konnte vor Ort erledigt werden.

Am 22.6. war Kroll zusammen mit dem Bordwart Otto Hahn auf dem Rückflug von Westerland nach Hamburg, als eine Motorstörung (Wasser im Vergaser) ihn gegen 19 Uhr zur Notlandung auf einer Wiese bei Oersdorf (Kreis Rendsburg) zwang. Beim Ausrollen lief die D-1140 gegen einen 1,50 m hohen Erdwall, welcher den nur 300 x 300 m großen Notlandeplatz umgab. LVH-Geschäftsführer Petersen umging geschickt die behördliche Anordnung zur Einziehung der Zulassungsscheines: Er montierte schnellstmöglich ein Ersatzfahrgestell, reparierte die aufgerissene Bespannung des linken Unterflügels provisorisch mit Leukoplast, startete am 24.6. heimlich selbst vom Notlandeplatz und flog die D-1140 zu ihrem Heimathafen Fuhlsbüttel. Eine Anzeige der Kieler Behörden wegen mehrerer Verstöße gegen das Luftverkehrsgesetz blieb glücklicherweise in Hamburg ohne Konsequenzen.

Ein drittes Ereignis mit der D-1140 und Flugzeugführer Heinrich Kroll am 11.8.1929 war weniger spektakulär, soll aber hier nicht ungenannt bleiben: Kroll sah sich wegen Nebels und schlechter Sicht auf der Strecke Hamburg - Borkum gezwungen, zum Flughafen Bremen auszuweichen und dort um 8.12 Uhr zu landen. Um 10 Uhr konnte der Flug fortgesetzt werden, an Bord außer dem Bordwart und den Zeitungen für die Nordfriesischen Inseln auch ein Passagier nach Borkum.

Die Angaben oben lassen erkennen, daß die Zeitungsflüge von Hamburg zu den Nordseeinseln stets frühmorgens erfolgten; erst abends kehrten die Maschinen nach Hamburg zurück und standen so tagsüber für Rundflüge auf Borkum und Sylt zur Verfügung. Stets waren zwei Besatzungsmitglieder an Bord und gelegentlich wurden auch auf dem Hinflug Passagiere mitgenommen.

Am 22.6.1929 mußte Flugzeugführer Heinrich Kroll mit der D-1140 auf dem Flug von Westerland nach Hamburg unweit Oersdorf (Kreis Rendsburg) notlanden. Im Ausrollen wurde das Flugzeug durch einen 1,5 m hohen Erdwall unsanft gestoppt. Nach Auswechseln des beschädigten Fahrgestells und provisorischer Reparatur der eingerissenen Flügelbespannung wurde die Maschine ohne luftpolizeiliche Genehmigung vom Notlandeplatz nach Fuhlsbüttel zurückgeflogen.

(Slg. Frost)



Am 2. September 1929 endete der Zeitungstransportdienst für den Broschek-Verlag auf den Strecken Hamburg – Westerland und Hamburg – Borkum. Die im Auftrag des Verlagshauses Ullstein beflogene Linie Berlin – Hamburg wurde weiterbetrieben, am 19.9. kam außerdem die Strecke Berlin – Dresden hinzu. Die beiden Dienste für Ullstein blieben bis Ende Oktober 1929 in Betrieb. Wie schon 1928 die Luft Hansa, konnte 1929 auch die LVH den Flugbetrieb für die Ullstein AG unfallfrei durchführen.

Im Oktober 1929 wollte sich der Berliner Verlag ganz von den beiden Albatros-Zeitungsflugzeugen trennen – nach Entrichtung des Kaufpreises sollte die LVH neuer Eigentümer werden. Die dazu notwendigen vertraglichen Vereinbarungen waren bereits abgeschlossen, zusammen mit zwei Reservemotoren und diversen Ersatzteilen zahlte die LVH dafür einen Preis von 17.000 RM. Gemäß Bericht der Luftaufsicht Hamburg ging die D-890 mit Wirkung Oktober 1929 in das Eigentum der LVH über; die D-888 verblieb zunächst als Sicherheit im Eigentum von Ullstein, bis der Kaufpreis vollständig bezahlt war, deshalb wurde die LVH zunächst nur Halter dieser Maschine. In den Büchern der LVH erschienen die beiden L 72 b mit einem Versicherungswert von zusammen 80.000 RM und einem Buchwert von 30.000 RM.

Die LVH plante im Jahr 1930 mit ihrem vergrößerten Maschinenpark eine erhebliche Ausweitung des Flugbetriebs – leider durchkreuzte der große Börsenkrach im Oktober 1929 alle Pläne. Die Hausbank der LVH mußte im Gefolge der Finanzkrise ihre Pforten schließen, dadurch verlor die Fluggesellschaft mit einem Schlag nicht nur ihre gesamten Geschäftsguthaben, sondern auch ihr Stammkapital, weil dessen Verfügungsrecht bei der besagten Bank lag. Der LVH blieb nichts anderes übrig als in Liquidation zu treten.



Grundüberholung der beiden L 72 b in der Werftthale der Hamburger Luftverkehrs GmbH im Herbst/Winter 1929/30:

Hinten an der Wand ist die D-888 zu erkennen. Die Tragflächen sind abgenommen bis auf das obere Flügelmittelstück mit dem Tank. Der Rumpf trägt noch den gelb-schwarzen Ullstein-Anstrich.

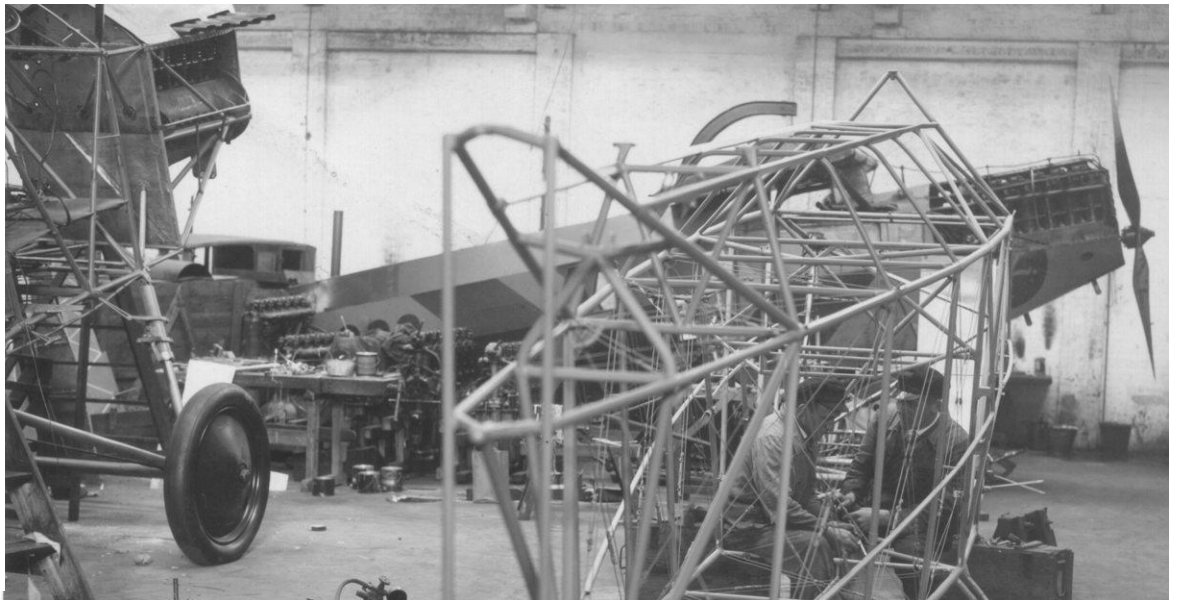
Links neben dem Pfeiler steht die D-890, an der die Arbeiten schon weiter fortgeschritten sind. Das erste Rumpfsegment ist bereits mit weißer Grundierung versehen.

(Slg. Frost)

Ein weiterer Blick in die Halle der Hamburger Luftverkehrs GmbH:

Im Hintergrund steht wieder die D-888, leider etwas verdeckt durch einen in Arbeit befindlichen Rumpf in Stahlrohrbauweise. Links im Bild kann man das Vorderteil der D-890 mit ihrem hochaufragenden Fahrgestell erkennen. Der Motor vor dem Brandspant liegt vollkommen frei bis auf die schräge obere Abdeckung.

(Slg. Frost)



Auf diesem Foto steht im Vordergrund die L 72 b D-890, an der die Überholungsarbeiten im vollen Gange sind. Gut erkennen läßt sich der zweigeteilte Benzintank im Flügelmittelfstück oberhalb des Rumpfes. Die hintere Rumpfhälfte ist bereits neu bespannt und an einer Stelle weiß grundiert. Der ansonsten freiliegende Motor erhält gerade eine neue obere Abdeckhaube, und zwar aus durchgängig glattem Blech ohne Kühlungslöcher. Daraus läßt sich schließen, daß man im Zuge dieser Grundüberholung das bisherige Kühlsystem durch ein neues ersetzte, mit einem großen Wabenkühler unter dem Rumpf zwischen den Fahrgestellbeinen.

(Slg. Frost)

Unter neuer Flagge: Hamburger Luftverkehrsgesellschaft

Im Mai 1930 gelang es dem bisherigen Geschäftsführer Ernst Petersen, unter dem Namen „Hamburger Luftverkehrsgesellschaft mbH“ (HLV) eine neue Firma zu gründen und sich aus der Konkursmasse den größten Teil des Flugzeugparks der LVH zu günstigen Konditionen für das neue Unternehmen zu sichern, darunter auch die drei Albatros L 72. Ebenso wurde das Personal weitgehend übernommen, einschließlich der beiden Piloten Gottfried Jumpertz und Ulrich Koenemann.

Nachdem das Reichsverkehrsministerium am 26.5.1930 unter der Nr. 145 die (zunächst noch auf die Länder Preußen und Hamburg beschränkte, aber am 23.7. auf das gesamte Reichsgebiet erweiterte) Genehmigung als Luftfahrtunternehmen erteilt hatte, konnte die HLV den Zeitungstransport für den Verlag Broschek am 7. Juni auf der Strecke Hamburg – Westerland aufnehmen, die zweite Linie Hamburg – Borkum folgte am 28. Juni. Zwei Tage später kam sogar noch ein weiterer Dienst für Broschek hinzu, nämlich immer montags der Transport der Sportzeitung „H.F. am Montag“ von Hamburg nach Berlin. Flugaufträge für Berliner Zeitungen, wie Ullstein-Presse oder Scherl-Verlag, ließen sich in 1930 nicht mehr hereinbringen.

HAMBURGER LUFTVERKEHRSGESELLSCHAFT

M. B. H.



Zwei Bilder der D-1140, aufgenommen auf dem Rasen des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel, und zwar nach 1930: Die bis dahin zwingend vorgeschriebenen schwarzen Bänder an den Flügeln zwischen „D“ und Nummer fehlen, die Werbung für das Hamburger Fremdenblatt hat auf dem Unterflügel das Kennzeichen verdrängt.

Das Seitenruder ist inzwischen weiß lackiert und zur besseren Ableitung der Abgase dient nun ein langes Sammelrohr.

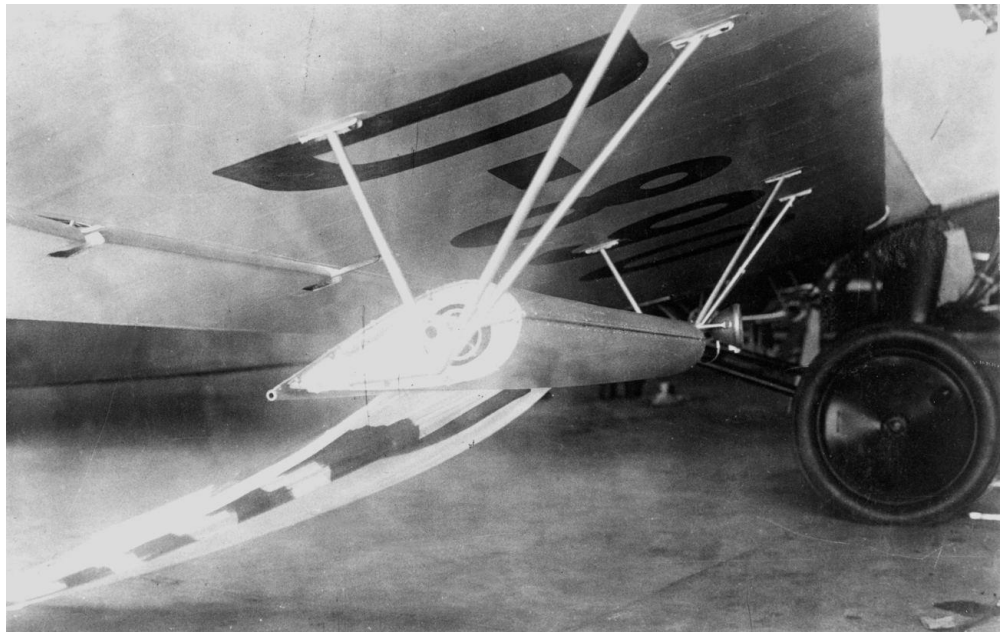
Gut zu sehen ist auf dem Foto links die Kühljalousie an der Unterseite der Motorverkleidung. Als Propeller ist noch ein hölzernes Exemplar aufgezogen.

(Slg. Frost)

Wie in den Vorjahren lief der Zeitungsflugbetrieb auch 1930 nicht ohne kleinere Störungen ab: Die D-1140, mit Koenemann am Steuer, hatte neben dem Bordwart und der Zeitungsladung auch noch einen Passagier an Bord, als sie am 21.7.1930 auf dem Weg von Hamburg nach Borkum in ein schweres Gewitter geriet und wegen starker Böen, Gegenwind und schlechter Sicht am Südstrand der zwischen Juist und Borkum gelegenen Vogelinsel Memmert notlanden mußte. Dabei stellte sich die Maschine im weichen Sand auf den Kopf und wurde leicht beschädigt. Nachdem ein Ersatzpropeller herangeschafft und aufgezogen war, konnte

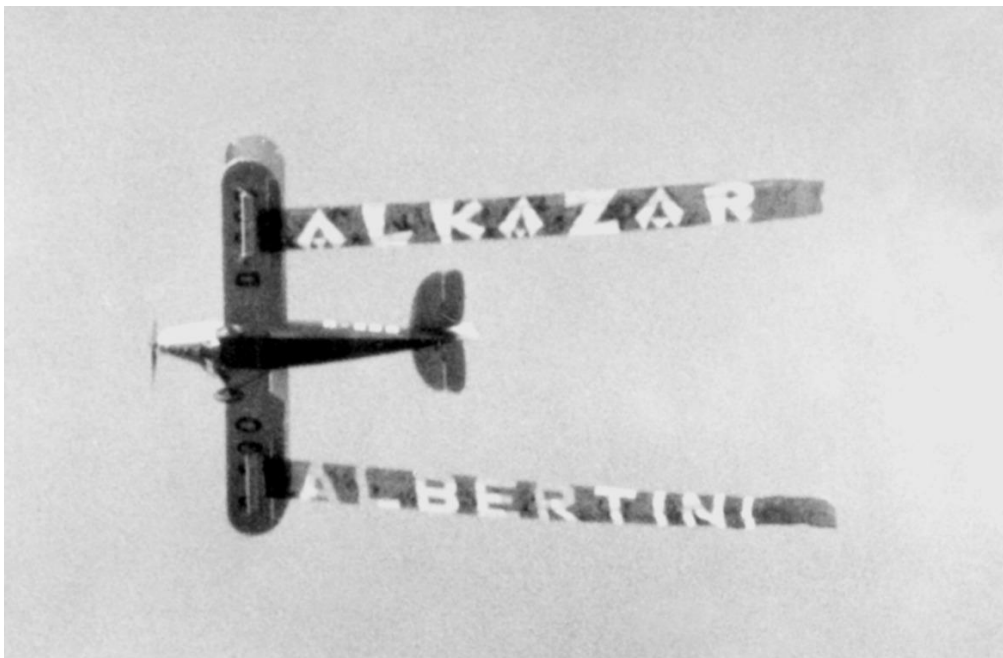
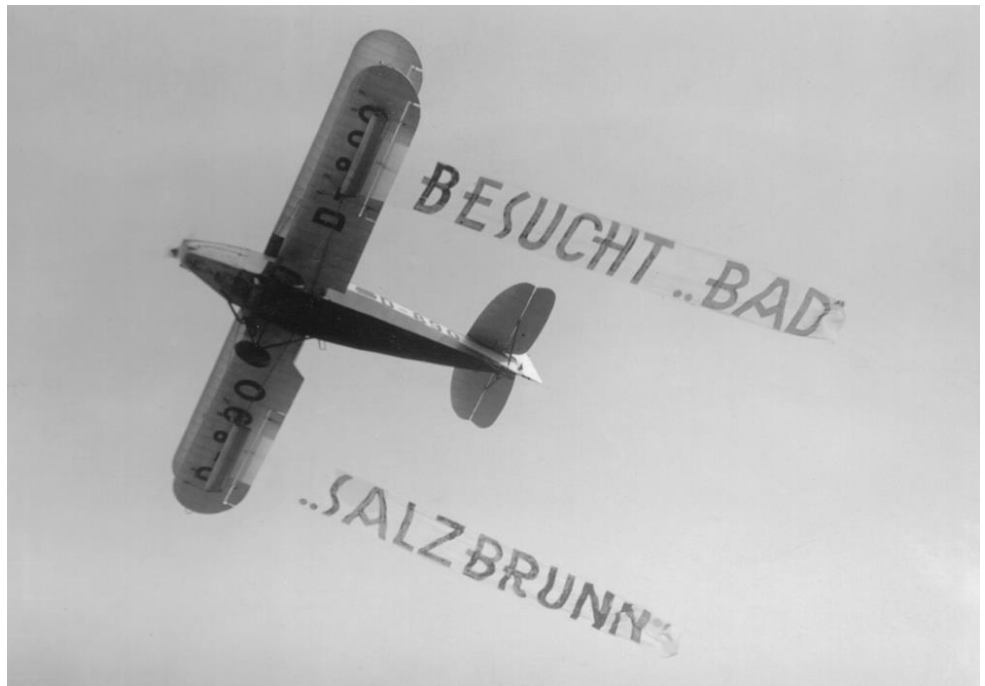
sie wohlbehalten den Rückflug nach Hamburg antreten. Am 14. August mußten Flugzeugführer Ulrich Koenemann und Bordwart Otto Hahn den planmäßigen Flug Hamburg – Borkum bei Langeoog abbrechen und die D-1140 ohne zu landen wieder heimwärts steuern. Allerdings war der größte Teil der Zeitungen bereits an den vorgesehenen Stellen abgeworfen worden. Auf dem Rückflug nach Hamburg landete Koenemann die D-1140 gegen 19.55 Uhr vorsorglich auf einer Getreidekoppel bei Buchholz (Kreis Harburg), weil er befürchtete, den Flughafen Fuhlsbüttel nicht mehr vor Einbruch der Dunkelheit zu erreichen. Die Landung verlief glatt, ebenso der Start am nächsten Morgen und nach einer halben Flugstunde war der Zielflughafen erreicht. Ebenfalls auf dem Rückflug von Borkum nach Hamburg zwang schließlich am 28.8. eine Motorstörung (Kipphebeldeckelbruch) die D-1140 bei Rissen (westlich von Hamburg) zu einer Notlandung auf einem Stoppelfeld. Pilot Gottfried Jumpertz und sein Bordwart hatten die Ursache vor Ort rasch festgestellt und nach erfolgter Reparatur konnten sie am Morgen des 30.08. den kurzen Weiterflug nach Fuhlsbüttel antreten, wo sie nach nur 10 Minuten landeten. Am Folgetag, dem 31. August, stellte die HLV den Zeitungsdienst nach Borkum ein, einen Tag später endete auch der Dienst nach Westerland.

Um den eigenen Flugzeugpark besser auszulasten, erschloß sich die HLV neue Geschäftsfelder: Zu den bisher schon betriebenen Zeitungstransporten, Charter- und Rundflügen sowie der Beteiligung an Flugveranstaltungen kamen im Herbst 1930 die Durchführung von Reklameflügen und die Erledigung von Luftbildaufträgen. HLV-Geschäftsführer Petersen hatte über viele Wochen hindurch mit diversen Reklameeinrichtungen experimentiert und sie im Fluge ausprobieren lassen, bis sich im September 1930 eine brauchbare Konstruktion herauskristallisierte: Unter den beiden unteren Tragflächen der L 72 b D 890 war je eine Walze befestigt, die vom Kabinenraum aus gedreht werden konnte. Von diesen Walzen wurden während des Fluges etwa 20 m lange Schleppfahnen ausgerollt, die mit Reklameaufschriften versehen waren. Als äußerer Schutz trugen die Walzen eine Blechverkleidung in Tropfenform. Bei Nachtflügen wurden die Schleppfahnen vom Flugzeug aus durch Scheinwerfer angestrahlt. Leider gelang es wegen der noch immer andauernden Wirtschaftskrise nicht, wenigstens einen größeren Reklameauftrag hereinzuholen. Außer einigen Nachtreklameflügen im Monat November kam es zu keinem nennenswerten Flugbetrieb mehr.



*Als neues Geschäftsfeld erschloß sich die Hamburger Luftverkehrsgesellschaft 1930/31 die Ausführung von großformatiger Luftreklame. Unter den Flügeln der L 72 D-890 waren zwei Kästen von tropfenförmigem Querschnitt befestigt, in denen sich jeweils eine Walze befand. Von diesen Walzen wurden während des Fluges etwa 20 m lange Schleppfahnen mit Reklameaufschriften ausgerollt.
(Slg. Frost)*

Drei Bilder der D-890 mit
ausgerollten Schleppfahnen
im Reklameflugeinsatz.
(Slg. Frost)



Auf dem Foto oben läßt sich gut erkennen, daß der Ausschnitt an der Hinterkante des unteren Steuerbordflügels viel länger ist als derjenige am Backbordflügel.

Der „Alkazar“ war ein bekannter Nachtclub in Hamburg und „Kyriazi“ eine Zigarettenfirma, die hauptsächlich Orienttabake verarbeitete.

Auf dem Foto unten fällt auf, daß die Zulassung D-890 sowohl auf der Unterseite der Höhenflosse als auch auf den Unterseiten der oberen Tragdecks wiederholt wurde. Offensichtlich waren der Luftaufsicht die bisherigen Kennzeichen an den Unterflügeln durch die Schleppfahnenkästen zu stark verdeckt.



Im Juni 1931 wurde in der Luftfahrzeugrolle der offizielle Eigentumswechsel der L 72 b D-888 von Ullstein AG zur Hamburger Luftverkehrs GmbH eingetragen. Am 22. Juni nahm die HLV den regelmäßigen Zeitungstransportdienst für den Ullstein-Verlag auf der Strecke Berlin – Hamburg auf, zum Einsatz kamen die Albatros L 72. Einen Monat später, am 13.7.1931, folgte die Strecke Berlin – Dresden, ebenfalls für Ullstein. Allerdings wurde die Bedienung dieser Relation schon am 13. August wieder eingestellt. Am 21.9.1931 endeten auch die Zeitungsflüge Berlin – Hamburg. Der Hamburger Verlag Broschek schloß in diesem Jahr keinen festen Transportvertrag mit der HLV, sondern beschränkte sich darauf, sporadisch Zeitungen durch Flugzeuge befördern zu lassen. Im Winterhalbjahr 1931/32 blieben die drei Albatros L 72 am Boden, weil die HLV ihren Betrieb mangels Flugaufträgen komplett einstellte.



Spätestens nach der Eigentumsübertragung von Ullstein auf die Hamburger Luftverkehrsgesellschaft erhielten die beiden L 72 b ein neues Erscheinungsbild, nämlich einen Anstrich in den Hamburger Farben Rot – Weiß. Dieses Foto der D-888 entstand in Tempelhof, vermutlich 1931. Die Kennzeichen sind bereits mit Bindestrich ausgeführt und die glatte Motorverkleidung zeugt von der Umrüstung des Kühlsystems auf einen zentralen Wabenkühler unter dem Rumpf zwischen den vorderen Fahrwerksstreben (vgl. Bild auf Seite 12).

(Slg. Frost)

Über die Folgejahre gibt es kaum noch detaillierte Informationen, weil die erhalten gebliebenen Unterlagen der Luftaufsicht Hamburg nur bis zum Jahresende 1931 reichen. Es scheint so, daß alle noch nicht archivierten Akten der Luftpolizei aus dem Zeitraum ab 1932 nach Errichtung der Reichsluftfahrtverwaltung 1934 an das Reichsluftfahrtministerium abgegeben werden mußten. Dort gingen sie im Verlauf der Kriegseignisse verloren. Das gilt nicht nur für die Luftfahrt-Akten des Hamburger Staats, sondern diese Erscheinung läßt sich in den Archiven fast aller deutschen Länder feststellen.

Welche Zeitungsflüge nach 1932 noch durchgeführt wurden, ließ sich im Einzelnen nicht weiter ermitteln. Es sieht aber so aus, daß die HLV 1932 im Vergleich zu den Vorjahresergebnissen auf den von ihr bedienten Strecken einen starken Rückgang zu verzeichnen hatte. Von 315 Flügen mit 31.265 kg in 1930, über 289 Flüge mit 46.844 kg in 1931 sank die Beförderungsleistung des Unternehmens 1932 auf insgesamt nur noch 102 Flüge mit 15.220 kg Frachtgut. Bestand hatte in jedem Fall der Zeitungsdienst Berlin – Hamburg, dabei gab es nach fast auf den Tag genau fünf Jahren erneut einen leichten Unfall mit einer der beiden Albatros L 72 b: Ulrich Koenemann startete am 9.7.1932 auf dem Zentralflughafen Berlin-Tempelhof mit der D-890 zu einem Zeitungsflug nach Hamburg, dabei brach die Maschine nach rechts aus, das linke Laufrad scherte weg und der linke Unterflügel wurde durch Bodenberührung leicht beschädigt. Anzumerken bleibt noch, daß Koenemann allein an Bord war, weil auf diesem Flug kein Abwurf von Zeitungspaketen stattfand, für den ein zweites Besatzungsmitglied erforderlich gewesen wäre. Für die D-1140 verliefen die Jahre 1931-1933 nach den vorhandenen Unterlagen unfallfrei, lediglich eine Außenlandung ist durch Fotos belegt.

Dieser Notlandeplatz lag bedenklich nah am Wasser – insbesondere weil die nächste Flut bestimmt kam! Die D-1140 hat bereits einen Metallpropeller, vermutlich vom Fabrikat Aeron-Reed, anstelle der zuvor lange verwendeten Luftschraube aus Holz. Auffallend ist, daß zwar der rot-weiße Anstrich beibehalten war, aber alle Werbung für das Hamburger Fremdenblatt an den Flügelunterseiten und am Rumpf fehlt.

(Slg. Ott)



Auch im Rundflugbetrieb waren die Zahlen für die HLV zunächst stark rückläufig, erst 1933 zeichnete sich eine Trendwende ab. Zumindest für die D-1140, die ja von vornherein auch für Passagierflüge eingerichtet war, verlagerte sich der Einsatz zunehmend auf dieses Geschäftsfeld. Am 4. und 5. Juni 1933 fand im Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel die „Nationale Pfingst-Flugschau“ statt, die schon ganz im Zeichen der neuen (NS-) Zeit stand und viele tausend Besucher anlockte. Zu den prominenten Mitwirkenden gehörten Ernst Udet, Willi Stör, Gerd Achgelis und Liesel Bach. Alle drei Albatros L 72 sowie die Junkers F 13 der HLV beteiligten sich an der Flugschau bzw. führten Rundflüge durch. Die beiden L 72 b, die inzwischen schon für ihren Einsatz als Streuflugzeuge hergerichtet waren (worüber weiter unten ausführlich berichtet wird), nahmen im Rahmen der Vorführungen an einem Bombenabwurf-Wettbewerb teil. Damit wollten die Veranstalter dem angestrebten „Volk von Fliegern“ veranschaulichen, welchen Gefahren deutsche Städte in einem etwaigen Krieg ausgeliefert wären. Zum Programm gehörte auch die Einnebelung des Flugplatzes mithilfe von Flugzeugen; dabei war mindestens eine der beteiligten Maschinen vermutlich eine L 72 b, denn ihre gerade eingebauten Streuanlagen wären ohne weiteres für eine solche Vorführung geeignet gewesen. Die „Hamburger Nachrichten“ berichteten am 6. Juni über das Ereignis: *„Eine Einnebelung des Flugplatzes, wie man sie heute zur Bekämpfung und Vernichtung des Ungeziefers mit Erfolg verwendet, gelang vortrefflich und überzeugte einen jeden von dem Erfolg.“* Diese Schilderung spricht sehr für eine Teilnahme einer oder beider L 72 b.



Zur „Nationalen Pfingst-Flugschau“ am 4. und 5. Juni 1933 fanden sich viele tausend Zuschauer im Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel ein. Im Vordergrund ist die U 12 Flamingo D-822 von Ernst Udet zu erkennen, dahinter die beiden L 72 b der Hamburger Luftverkehrsgesellschaft.

Die rechts stehende D-888 hat gerade ihr Triebwerk angelassen. Beide Flugzeuge waren mit Aeron-Reed Metallpropellern ausgerüstet und bereits für den damals unmittelbar bevorstehenden Einsatz als Streuflugzeuge hergerichtet.

Bei der Teilnahme am „Bombenabwurf-Wettbewerb“ konnten die Besatzungen der L 72 zeigen, wie gut sie durch ihren jahrelangen Einsatz im Zeitungsabwurf auf eine solche Aufgabe vorbereitet waren.

(Slg. Ott)

Dieses Foto aus dem Hamburger Fremdenblatt zeigt die Einnebelung des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel während der „Nationalen Pfingst-Flugschau“ am 4. und 5. Juni 1933. Auch wenn die Qualität der Gegenlichtaufnahme durch das Druckraster ziemlich schlecht ist, kann man doch erahnen, daß es sich bei dem Doppeldecker um eine Albatros L 72 handelt.

(Slg. Frost)



Während die beiden L 72 b bereits seit Oktober 1929 bzw. Juni 1931 offiziell im Eigentum der Hamburger Luftverkehrs GmbH standen, übertrug das Hamburger Fremdenblatt die L 72 c D-1140 erst im März 1934 an die HLV als neuen Eigentümer – vorher war die Gesellschaft nur als Halter eingetragen. Das Flugzeug wurde von der HLV kurzfristig zur Aufnahme von mehr als vier bis fünf Rundflugpassagieren hergerichtet. Das wäre mit seiner amtlichen Klasseneinteilung in die Gruppe B 2 (4-6 Personen und Fluggewicht bis 2500 kg) eigentlich nicht abgedeckt gewesen, denn erst mit der Verordnung über Luftverkehr in der Fassung vom 21.8.1936 wurde für die Gruppe B die Gesamtzahl auf 8 Personen erhöht. Allerdings waren im Ermessen des RLM wohl auch schon vorher Ausnahmen möglich, wie z.B. für die sogenannten Kinder-Möwen Fw A 17 der Lufthansa. Jedenfalls befaßte sich die

HLV im Frühjahr 1934 vorrangig mit Rundflügen, nicht nur im Heimatflughafen Fuhlsbüttel sondern in Zusammenarbeit mit lokalen SA-Organisationen insbesondere auch im Hamburger Umland. So ist überliefert, daß am 11.03.1934 ein „großer Rundflugtag“ auf einer als Startplatz hergerichteten Weide am Ortsausgang von Lentförden stattfand. Zu diesem hatte die HLV eine Maschine entsandt, die bei jedem Rundflug fünf Gäste mitnehmen konnte. Dabei könnte es sich auch um die noch bei der HLV verbliebene Junkers F 13 D-224 gehandelt haben, aber schon am 15.04. gab es in Oersdorf (Kreis Segeberg) unter Mitwirkung des Kaltenkirchener SA-Sturms 2/213 einen weiteren Rundflugtag, diesmal mit einer achtsitzigen Maschine der HLV. Hierfür kommt allein die äußerlich zunächst unverändert gebliebene D-1140 in Betracht, deren Kabine nun anscheinend sechs Sitze (statt vorher fünf) aufwies, zusätzlich zu den beiden Führerraum-Sitzplätzen.



Zwei schöne Bilder der L 72 c D-1140, aufgenommen zwischen Juli 1933 und Ende 1934 vor der Halle A auf dem Flughafen Fuhlsbüttel. Das Flugzeug trägt noch seine Ziffernzulassung, führt an der Steuerbordseite des Leitwerks aber schon die Reichsflagge Schwarz-Weiß-Rot, während auf der Backbordseite die Hakenkreuzflagge als Hoheitszeichen anzubringen war. Die entsprechende Vorschrift datiert vom 6.7.1933. Entgegen der ab Juli 1930 ausdrücklich vorgeschriebenen Form des Kennzeichens mit Bindestrich ist dies bei der D1140 am Rumpf immer noch nicht ausgeführt. (Slg. Frost)



Im August 1934 befand sich die D-1140 kurz nach dem Start auf Borkum gerade im Steigflug, als der Motor streikte und der Pilot am Strand notlanden mußte. Der weiche Sand bremste das Flugzeug so stark ab, daß es sich überschlug. Eine Person wurde bei dem Unfall leicht verletzt.

Die Maschine trug am Seitenleitwerk in Flugrichtung links die seit Juli 1933 vorgeschriebene Hakenkreuzflagge, führte aber noch seine spätestens Ende 1934 auslaufende Nummernzulassung.

(Slg. Frost)

Nach dem oben abgebildeten Überschlag im August 1934 änderte sich im Zuge der erforderlichen Reparaturarbeiten auch das Äußere der L 72 c. Die Maschine erhielt eine vergrößerte und durchgehende Fensterreihe anstelle der zwei Einzelfenster auf beiden Seiten des Rumpfes, um eine gleich gute Sicht von allen sechs Kabinenplätzen zu bieten. Außerdem wurde das seit 1927 benutzte und auf das Hamburger Fremdenblatt abgestimmte Anstrichschema nun durch eine Lackierung ersetzt, in der zwar weiterhin die Farben Rot und Weiß des Hamburger Wappens enthalten waren, aber die markanten weißen Winkel fehlten. Stattdessen verlief an den Rumpfseiten eine sich zuspitzende, weiße Fläche nach hinten bis zum Leitwerk. In ähnlicher Weise waren ja, wie weiter oben erwähnt, schon die beiden L 72 b spätestens ab 1931 angestrichen, allerdings verlief hier das weiße Band an den Seitenwänden nicht spitz zulaufend sondern gerade bis zum Heck.



Im Zuge der Umstellung der deutschen Flugzeugkennzeichen im Laufe des Jahres 1934 erhielt die D-1140 die neue Zulassung D-OMUZ. Die Maschine war überwiegend im Rundflugverkehr eingesetzt und hatte nun eine durchgehende Fensterfront entlang der ganzen Kabine.

Die Bemalungen wechselten: Auf dem oberen Bild (1934/35) ist der Rumpf rot gestrichen, die Motorhaube und der spitze Auslauf an der Rumpfseitenwand in weiß gehalten. Auf dem unteren Foto (1935/36) sind die beiden Farben vertauscht.

(Bild oben: Slg. Ott, Bild links: Slg. Koos)

Die drei L 72 erhielten bis zum Jahresende 1934 neue Kennzeichen, wie die „Änderung der Verordnung über Luftverkehr vom 20. März 1934“ es vorschrieb. Die D-1140 bekam die Zulassung D-OMUZ zugeteilt. Eine große Zahl von Fotos belegt, daß dieses Flugzeug zumeist im Rundflugbetrieb auf dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel verwendet wurde. Die beiden anderen Albatros-Maschinen führten künftig folgende Zulassungen: Aus D-888 wurde D-OBEP und D-890 flog fortan als D-OBIZ. Leider ließen sich bislang nur wenige Fotos dieser beiden Flugzeuge mit ihren neuen Kennzeichen ausfindig machen – was wohl daran liegt, daß man sie offenbar nicht mehr für Passagierflüge benutzte.

Die D-OMUZ wurde im Juni 1935 leicht beschädigt, als sie sich beim Abbremsen im Stand auf den Kopf stellte, weil man versäumt hatte, dabei das Höhensteuer zu ziehen. Vermutlich fand zum Abschluß der Reparaturarbeiten der auf Seite 31 im Bild dokumentierte Anstrichwechsel statt. Allerdings hatte die geänderte Farbgebung nicht lange Bestand, denn in der Verordnung über Luftverkehr vom 21.8.1936 hieß es in Anlage 1 unter § 16: „Außer für die Flaggenstreifen ist die Verwendung roter Farbe an Flugzeugen und Luftschiffen unzulässig.“ Die HLV mußte ihre Flugzeuge daraufhin erneut umstreichen: Künftig flogen alle drei Albatros-Maschinen mit rundum weißem Rumpf und schwarzer Motorhaube. Flügel und Leitwerk blieben unbehelligt, weil diese Teile der Zelle in ihrer „Hamburger Zeit“ schon immer einen weißen Anstrich getragen hatten.

Einsatz der L 72 in der Schädlingsbekämpfung

Im Jahr 1933 kam für die Albatros-Maschinen der HLV ein neues Einsatzgebiet hinzu, nämlich Streuflüge zur Insektenvernichtung über schädlingsbedrohten Forsten. Zum besseren Verständnis der Situation sei zunächst ein Blick zurück bis zum Jahr 1925 geworfen, als mit solchen Flügen in Deutschland begonnen worden war.

Im Laufe der folgenden Jahre hatten sich zwei Anbieterpaare in diesem Geschäftsfeld etabliert: Zum einen handelte es sich um die Chemische Fabrik Merck in Darmstadt, die sich für die sogenannte Flugzeug-Schädlingsbekämpfung mit dem Junkers-Konzern verbunden hatte, zum anderen war es die Firma Schering aus Berlin in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Aero Lloyd (von 1926 an mit der Luft Hansa und deren Tochtergesellschaft Hansa Luftbild GmbH). Vertragspartner der staatlichen Forstverwaltungen für die Durchführung der Schädlingsbekämpfung waren die Chemieunternehmen. Neue Anbieter von Streugiften konnten daher nicht auf die beiden bewährten Luftfahrtunternehmen und deren Spezialflugzeuge rechnen, sondern mußten sich um eigene Partner aus der Luftfahrtbranche bemühen, um überhaupt mit ihren Produkten für dieses Geschäft in Frage zu kommen.

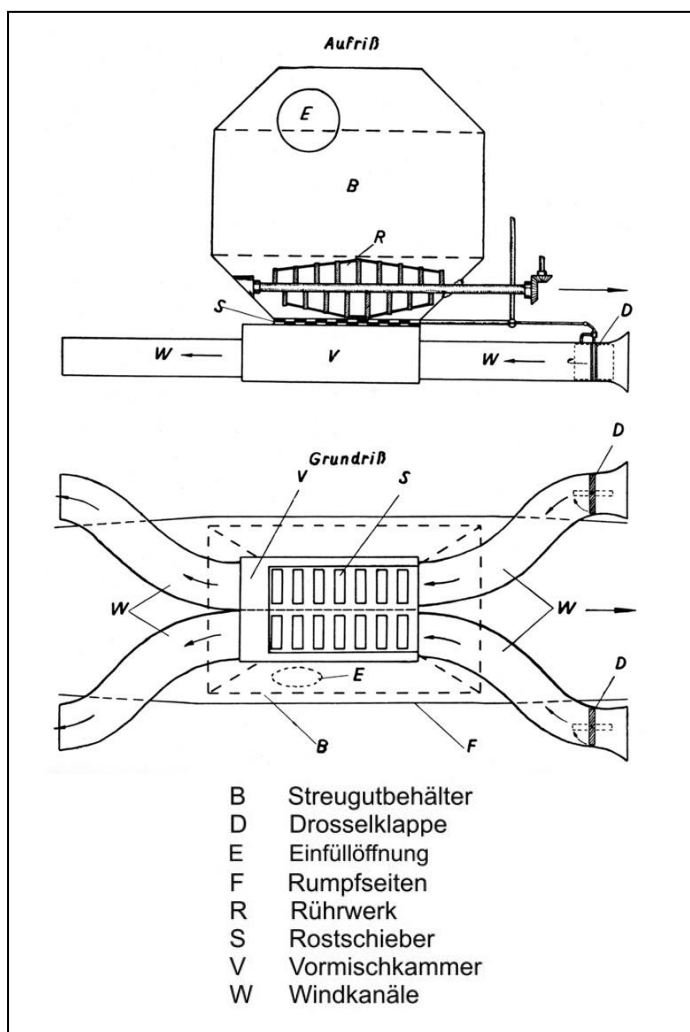


Die L 72 b D-888 in ihrer neuen Rolle als Streuflugzeug bei der Insektenbekämpfung in Lauenburg/Hinterpommern. Im Zeitraum Mai-Juni 1933 ging es gegen die Forleule in den dortigen Kiefernwäldern.

(Beide Bilder Slg. Frost)

Für das Jahr 1933 erwarteten Forstexperten in den preußischen Kiefernwäldern eine große Forleulen-Kalamität (d.h. eine übermäßige Raupenvermehrung und dadurch drohenden Kahlfraß). Nach dem Willen der neuen politischen Machthaber sollten dieses Mal nicht mehr nur die Staatsforste geschützt werden, sondern erstmals auch der private und kommunale Forstbesitz in den besonders gefährdeten östlichen preußischen Provinzen und im Land Mecklenburg-Schwerin. Das Reichsministerium für Landwirtschaft und Ernährung stellte im April 1933 für die geplanten Maßnahmen, darunter insbesondere auch Streuflüge mit Kontakt-Stäubemitteln, eine Beihilfe in Höhe von einer Million Reichsmark zur Verfügung. Mit den vorhandenen zwei Junkers W 33 der Abteilung Schädlingsbekämpfung bei Junkers sowie zwei Fokker F II und einer Fokker F III, die von der Luft Hansa für den Streueinsatz durch die Hansa Luftbild GmbH aufgebieten wurden, war diese umfangreiche und zeitlich genau festgelegte Aufgabe nicht zu bewältigen. Deshalb hatte das federführende Preußische Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten bereits im Februar und März 1933 insgesamt fünf Chemie-Firmen für die Schädlingsbekämpfung in den preußischen Privatwäldern verpflichtet. Neben den bereits erwähnten Firmen Merck und Schering gehörten dazu die Gebr. Borchers AG in Goslar, die W. Güttler AG in Hamburg und schließlich die Ruberoidwerke AG in Hamburg (die in Deutschland den Vertrieb für das Kontaktgift „Hestha“ des Herstellers Chemische Fabrik in Billwälder vorm. Hell & Stahmer AG übernommen hatten). Jedes dieser fünf Unternehmen erhielt einen bestimmten Landkreis zur Schädlingsbekämpfung mit den von ihnen angebotenen Produkten zugewiesen und hatte sich ab 18. Mai 1933 mit achttägiger Abrufzeit für den Beginn der Bestäubungsflüge bereitzuhalten. Ruberoid war für den Kreis Lauenburg zuständig, den östlichsten Landkreis in Hinterpommern, und hatte als ausführendes Luftfahrtunternehmen die Hamburger Luftverkehrs GmbH verpflichtet. Am Rande erwähnt sei hier, daß die Firma Merck zusätzlich zu den beiden Junkers W 33 noch zwei BFW M 18 der Deutschen Verkehrsflug AG unter Vertrag nahm, während für Borchers und Güttler auch drei alte LVG C VI als Streuflugzeuge verwendet wurden. Insgesamt standen somit 12 Maschinen zur Verfügung.

Die HLV beteiligte sich mit ihren beiden Albatros L 72 b D-888 und D-890, die sie für die neue Aufgabe in eigener Regie entsprechend umgerüstet hatte. Im Lastraum war alles ausgebaut worden, was für die Streuflüge nicht benötigt wurde. In dem freigewordenen Raum hatte man einen großen würfelförmigen Leinensack an einem Haltegerüst aufgespannt, welcher maximal 400 kg Streugift aufnahm. Die Befüllung erfolgte von außen durch eine runde Klappe in der oberen Rumpfschräge auf der Steuerbordseite. Die von der HLV entwickelte Zerstäubungsanlage unterschied sich von anderen besonders dadurch, daß sie keine Luftdüsen sondern ein Windkanalsystem benutzte, welches ganz im Flugzeugrumpf eingebettet lag. Die Ansaug- und Ausblasestutzen der Windkanäle befanden sich unten an den Rumpfseiten vor und hinter dem Lastraum. Der Streugiftbehälter enthielt in seinem Bodenbereich ein Rührwerk, welches durch einen Kleinpropeller an der Rumpfunterseite angetrieben wurde. Ein vom Führersitz bedienbarer Schieberrost trennte den Behälter von der darunter angeordneten Mischkammer, durch die wiederum die Windkanäle gingen und das Streugut ins Freie drückten, sobald der Absperrschieber geöffnet war.



(links): Schema der HLV-Zerstäubungsanlage in den beiden L 72 b.
(oben): Befüllung des Streugutbehälters der D-888 mit dem Kontaktgift „Hestha“ durch die runde Öffnung in der oberen Rumpfschräge. Die Arbeiter tragen zur Sicherheit alle Atemschutz. Neben der Stehleiter ist der rechte Ausblasestutzen vom Windkanalsystem der Zerstäubungsanlage zu erkennen.
(links Slg. Ott, rechts Slg. Frost)

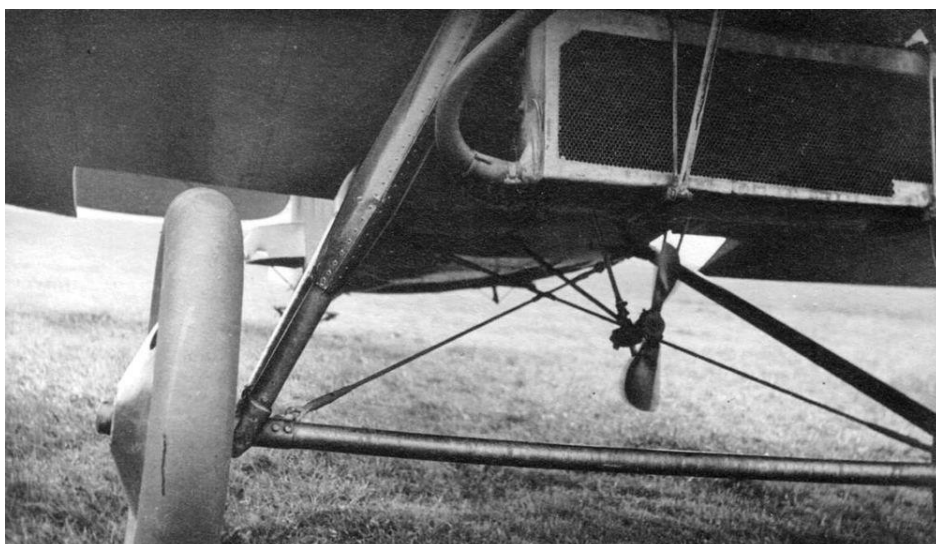
Die Flugzeuge waren während der Einsatzdauer (30.5. bis 2.7.1933) auf einem Behelfsflugplatz bei Charbrow (Kreis Lauenburg/Pommern) stationiert, den der Forstbesitzer Paul von Somnitz für die Aktion hergerichtet hatte und von dem auch Waldarbeiter für die Beladung gestellt wurden. Gemäß dem abschließenden Bericht des Preußischen Landesforstamtes bestäubten die beiden Albatros L 72 b insgesamt 824 Hektar Kiefernforsten mit dem erstmals verwendeten Kontaktgift „Hestha“. Dabei erreichten sie eine Erfolgsquote von 93 bis 100% bezogen auf die Vernichtung der Forleule-Raupen. Die L 72 c D-1140 nahm an der Streuaktion des Jahres 1933 nicht teil, sondern verblieb im Rundflugbetrieb, führte Zeitungstransporte durch und erledigte Luftbildaufträge.



(oben und rechts):

Im Zeitraum 30. Mai bis 2. Juli 1933 nahm die HLV mit ihren beiden L 72 b D-888 und D-890 an einer großangelegten Streuaktion in Preußen teil. Während der Einsatzdauer waren die Maschinen auf einem Behelfsflugplatz bei Charbrow (Kreis Lauenburg/Pommern) stationiert. Auf dem rechten Foto stehen die HLV-Piloten Koenemann (li.) und Johannsen (re., mit Kind) vor der D-888. Die Dame im Sommerkleid ist vermutlich Frau Johannsen und der Herr ganz links mit weißer Hose wohl der Forstbesitzer Paul von Somnitz.

(Slg. Frost)



Blick auf die Rumpfunterseite der Albatros L 72 b. Hinter dem rechteckigen Wabenkühler war der Kleinpropeller angebracht, welcher ein Rührwerk im Bodenbereich des Streugutbehälters antrieb. Weiter hinten an der Rumpfsseitenwand kann man den Ausblasesutzen für das Streugift erkennen.

(Slg. Frost)

Abgesehen von den Streuaufträgen, die aber nicht einmal zwei Monate Beschäftigung bedeuteten, liefen die Geschäfte der HLV ziemlich schlecht. Im März und April 1933 sah sich Geschäftsführer Ernst Petersen gezwungen, zwecks Darlehnsbeschaffung für den Erhalt des Unternehmens die beiden Albatrosse D-888 und D-890 als Sicherheit zu verpfänden. Da sich die Geschäftslage auch 1934 nicht besserte, mußte er schließlich Ende des Jahres den Hamburger Senat um eine staatliche Stützung der HLV ersuchen. Die Sanierungsverhandlungen zogen sich bis Juli 1935 hin und hatten folgendes Ergebnis: Die Hamburger Flughafen-Verwaltung GmbH (zu 100 % im Besitz des Hamburger Staats) bereinigte die Verbindlichkeiten der HLV, leistete eine selbstschuldnerische Bürgschaft für einen größeren Bankkredit an die HLV und übernahm zugleich eine Ausfallgarantie für die laufenden Betriebskosten des Unternehmens. Damit endete auch die Sicherungsübereignung der beiden Albatros L 72 b. Im Gegenzug übernahm die Hamburger Flughafen-Verwaltung 51 % der Anteile an der HLV; außerdem wurde die HLV-Firmenleitung auf zwei Geschäftsführer erweitert, den neuen zweiten Mann stellte die Flughafen-Verwaltung.

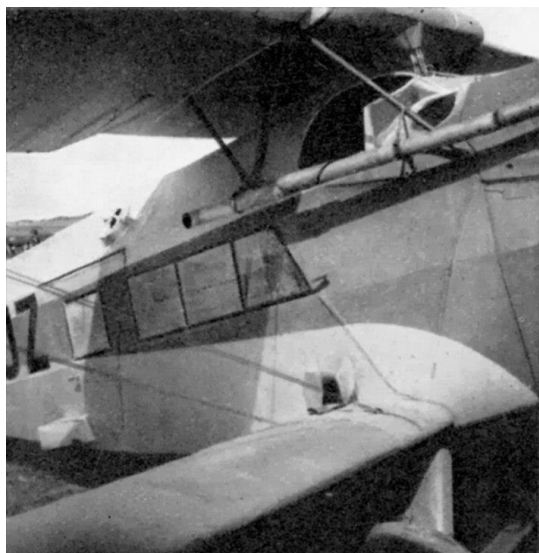
Aus den Jahren 1934 und 1935 liegen von der staatlichen Forstverwaltung keine detaillierten Berichte über Streuflüge mit den Albatros L 72 vor, was aber kleinere Einsätze für private oder kommunale Auftraggeber keineswegs ausschloß. So berichtete der Forstmeister Karl Theodor von Puttkamer in der Deutschen Illustrierten vom 12. Juni 1934 über eine „Flugzeugbestäubung“ des Gollnower Stadforstes. Die Kleinstadt Gollnow liegt kaum 20 Kilometer östlich von Stettin, wo sich heute auch der internationale Flughafen Szczecin-Goleniów befindet.

Erst 1936 kam es erneut zu einem Großeinsatz sämtlicher in Deutschland verfügbaren Streuflugzeuge. Diesmal galt es, die besonders gefährlichen Raupen der Nonne in der Rominter Heide in Ostpreußen zu bekämpfen und den dortigen Fichtenbestand zu schützen. Die Aktion dauerte vom 11. Mai bis zum 27. Juni 1936, insgesamt nahmen 10 Flugzeuge aller Typen (Albatros L 72, Fokker-Grulich F II und F III, Junkers W 33) an der Aktion teil.

Die HLV schickte nicht nur ihre beiden L 72 b nach Ostpreußen, sondern zum ersten Mal auch die inzwischen umgerüstete L 72 c D-OMUZ. Stationiert wurden die drei Albatros-Maschinen am Nordrand der Rominter Heide auf einem unweit von Eichkamp (bei Schakummen) als Hilfsflugplatz hergerichteten Klee- und Weizenfeld, dessen Größe nur 100 x 400 m betrug. Möglicherweise schon dort, auf diesem beengten Gelände, war es im Mai 1936 zu einem leichten Unfall gekommen: Die abgestellte L 72 b D-OBIZ wurde von der L 72 c D-OMUZ durch Unachtsamkeit ihres Flugzeugführers angerollt, beide Flugzeuge trugen leichte Beschädigungen davon. Ihren Streueinsatz beeinträchtigte das aber anscheinend nicht weiter.

Ab Mai 1936 war auch die L 72 c D-OMUZ als Streuflugzeug eingesetzt. Die beiden Bilder unten zeigen, daß die Maschine analog zu ihren Schwesterflugzeugen seitliche Ein- und Auslässe für das Windkanalsystem der Zerstäubungsanlage im Lastraum erhalten hatte. Auf dem Foto links unten ist an der oberen Rumpfschräge oberhalb der Dreieckstür gut die runde Klappe zu erkennen, die zum Befüllen des Streugutbehälters diente.

(Bilder rechts oben und unten Slg. Frost, Bild links unten Slg. Ott)



Die Einsätze aller beteiligten Flugzeuge sind von Forstexperten beobachtet und ausführlich dokumentiert worden. Besonders interessant sind die Berichte des damaligen Forstreferendars Jochen Reier. Über die L 72 als Forstschutzflugzeuge berichtete er folgendes: „...ihnen kommt zugute, daß sie von außerordentlich geschickten Piloten geführt wurden. Das Fliegen des Piloten Johannsen über dem ungleichmäßigen Kronendach mutet wie Flugakrobatik an. Jeder noch so kleinen Welle und jedem Wuchsunterschied wurde der Flug angepaßt. Aber wie schon gesagt: Hier spricht das Können des Piloten das Hauptwort! Der weit vorsichtiger Petersen auf OMUZ vermochte z.B. die Flugfähigkeit seiner Maschine nicht so unter Beweis zu stellen, wie dies dem Flugzeugführer Johannsen gelang.“ Bei diesem Johannsen handelte es sich um den schon erwähnten Christian Johannsen, der im Mai 1928 erstmals mit einer L 72 geflogen war und der Hamburger Luftfahrt mit Unterbrechungen treu blieb. 1929 hatte er ein Sportflugzeug von London nach China überführt und 1931 war er Pilot der Junkers W 33 „ESA“, die bei einem Ozeanflugversuch im Nordatlantik notwassern mußte.

Zu den Albatros-Flugzeugen und ihren Einsatzbedingungen machte Forstreferendar Reier noch folgende Angaben: „Sie sind mit imprägniertem Stoff bespannt, der an den Tragflächen durch Metallbeschläge verstärkt ist. Die OMUZ und OBEP haben N-Verstrebungen, die OBIZ dagegen hat I-Stiel. Die Kühllamellen der L 72 c befinden sich vor dem Motor, die L 72 b dagegen tragen den Kühlkasten offen unter dem Motor. Sonst unterscheiden sich die Doppeldeckertypen nur durch ihr Zuladungsvermögen. Dabei ergibt sich, daß die OMUZ trotz geringeren Rüstgewichts eine höhere Zuladung als die beiden anderen Doppeldecker hat. Sie kommt dem Verlangen nach hoher Zuladung und geringem Rüstgewicht entgegen. Aber alle drei Zuladungsziffern sind beim Bestäuben bei weitem nicht erreicht worden. Die durchschnittliche Giftmenge von 320 kg entspricht hier fast genau der Leistung der der Fokkermaschinen. Der Flugplatz Schakummen stellt mit seiner welligen Fläche und den kurzen Startbahnen von nur 450 m besonders für das Einschweben alles andere als ein ideales Fluggelände dar. Die Schwierigkeiten sind hier bedeutend größer als in Goldap. Die Fokker hätten unter solchen Verhältnissen höchstwahrscheinlich gänzlich versagt, und daher sind die Albatrosmaschinen für unsere Zwecke vorzuziehen. Von ihnen scheint die OMUZ noch am geeignetsten, da sie einen Beobachter aufnehmen kann, was von den anderen beiden Maschinen nicht gilt. Da sich die Führersitze links hinter dem Motor befinden, nach rechts also ebenso wie bei den Fokkern die Sicht behindert ist, kurven alle drei Maschinen nur nach links. Die Doppelflächen beeinflussen dieses Bild auch noch ungünstig. Das Fahrgestell der Doppeldecker steht nicht so weit ab wie bei den Fokkern. Es schmiegt sich gut an die untere Tragfläche an und behindert deshalb beim Niedrigflug über den Baumkronen kaum.“

Die Berichte der Forstleute enthalten noch weitere interessante Feststellungen zur Verwendung der drei Albatros-Maschinen. Eine Besonderheit war ohne Zweifel, daß die HLV mit drei Flugzeugen aber nur zwei Piloten in Ostpreußen angetreten war. Während Ernst Petersen ausschließlich die L 72 c D-OMUZ flog, standen dem besonders einsatzfreudigen Christian Johannsen die beiden L 72 b D-OBES und D-OBIZ abwechselnd zur Verfügung. Während eine Maschine neu beladen und aufgetankt wurde, war er mit der anderen zum nächsten Streuflug unterwegs. Auf diese Weise schaffte es Johannsen, allein rund 26 % der insgesamt eingesetzten Giftmenge zu verstäuben. Auch die höchste Tagesleistung mit einer Giftmenge von 9,9 t ging auf sein Konto – wohlge-merkt, bei einer durchschnittlichen Zuladung von 334 kg pro Flug!

Das Aus für den privatwirtschaftlichen Fliegerforstschutz

Vielleicht war es nicht nur ein Zufall: Während die beschriebenen Streuflüge über der Rominter Heide noch in vollem Gange waren, ließ sich Hermann Göring, Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe sowie in Personalunion auch Reichsjägermeister, unweit von Goldap im ehemals kaiserlichen Jagdrevier seinen Reichsjägerhof bauen. In einer Besprechung am 18.06.1936 legten seine beiden obersten Stellvertreter in diesen Ämtern fest: „Die Schädlingsbekämpfung erfolgt bis zum Ende ds. Js. wie bisher unter Heranziehung der Hansa Luftbild. Die Kosten für die Flugzeuggestellung trägt die Luftwaffe, Übernahme der übrigen Kosten regelt der Reichsforstmeister. Ab 1.1.37 übernimmt die Luftwaffe die Gestellung der Flugzeuge und Flugzeugführer [...] unter einheitlicher Zusammenfassung bei der ‚Reichsbahn‘. Mit der Leitung der Schädlingsbekämpfung wird Herr Dr. Gessner, Hansa-Luftbild beauftragt.“

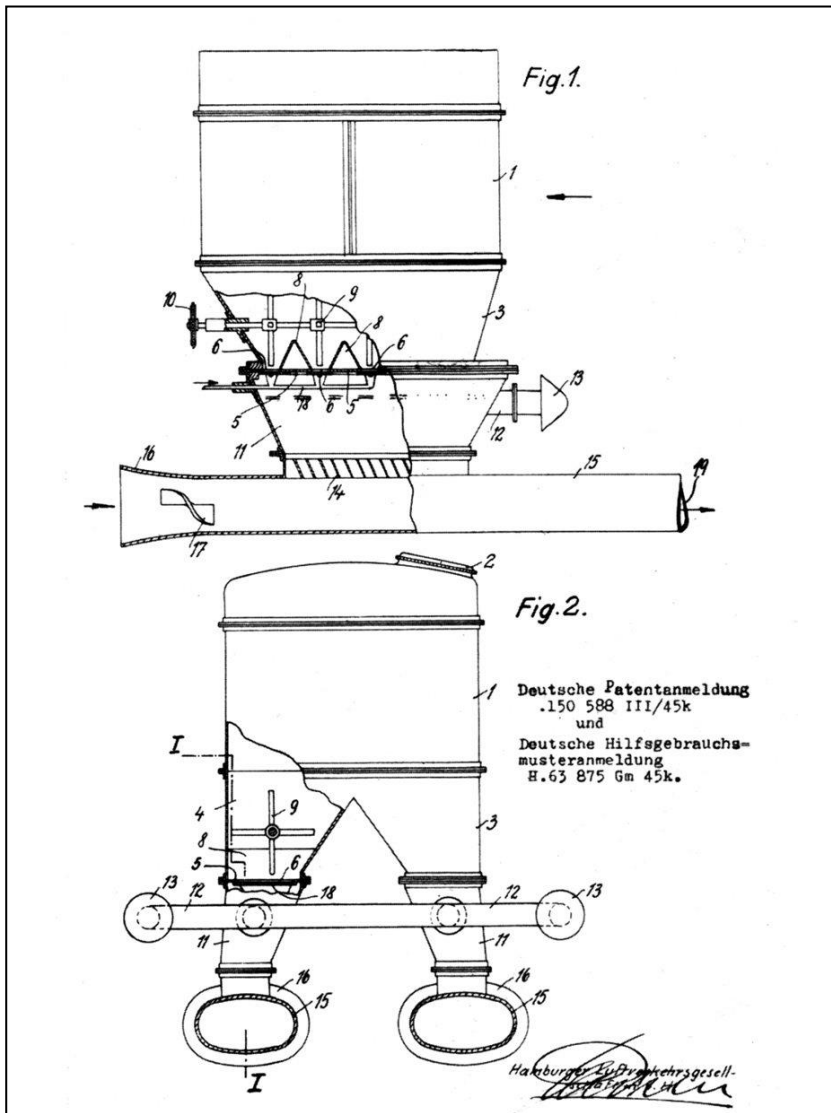
Mit der Reichsbahn war hier nicht der Schienenverkehr gemeint, sondern die bei der Lufthansa in Tempelhof angesiedelte militärische Einheit Flugkommando Berlin (Streckenschule), die unter dem Tarnnamen Streckendienst der Deutschen Reichsbahn fliegendes Personal der Luftwaffe in Langstreckennavigation und Instrumentenflug schulte, aber im Mobilmachungsfall zusammen mit Flugzeugen und Besatzungen der Lufthansa das Kampfgeschwader 172 bilden sollte.

Im weiteren Verlauf kümmerte sich das Luftkommandoamt (L.A.) unter Oberst Albert Kesselring darum, alle formalen und organisatorischen Anordnungen zu treffen, damit die Luftwaffe ab 1.1.1937 die technische Durchführung der Schädlingsbekämpfung in den Forsten in Verbindung mit der Hansa-Luftbild GmbH übernehmen konnte. Einzelheiten wurden in LA-Erlassen vom 15.9. und 27.11.1936 geregelt. Danach hatte das Flugkommando Berlin mit 6 zugewiesenen Flugzeugen des Typs Dornier Do 23 in Tempelhof eine Streustaffel zu bilden, die nur im Bedarfsfalle zusammentreten sollte; der Staffelführer und die Besatzungen für die 6 Maschinen waren dann in Form einer Reserveübung aus dem Personal der Lufthansa einzuberufen. Die verbindlichen Ausführungsbestimmungen für die Forstverwaltung hatte der Reichsforstmeister in seinem Runderlaß vom 20.11.1936 bekanntgegeben.

Alle Maßnahmen zielten deutlich darauf ab, einen staatlichen Fliegerforstschutz zu schaffen. Daran änderte wenig, daß sich die Forstverwaltung nach den guten Erfahrungen in den zurückliegenden Jahren vorbehalten wollte, weiterhin auch mit privaten Unternehmen wie der Hamburger Luftverkehrs GmbH zusammenzuarbeiten. Hierzu bemerkte Oberst Ritter von Pohl, Abteilungschef

RLM/L.A. III, am 3.12.1936: „Gegen die im Schreiben vom 25.11.36 II Nr. 8953 mitgeteilte Absicht, zur Schädlingsbekämpfung für kleinere Parzellen Privatfirmen heranzuziehen, hat das R.L.M. nichts einzuwenden. In diesem Falle werden jedoch die Kosten der Flugzeugstellung durch die Luftwaffe nicht übernommen.“ Aber wer wäre schon bereit gewesen, für eine Leistung zu zahlen, die vom Staat umsonst zu haben war?

Für Ernst Petersen und seine HLV muß 1936 mit den Streueinsätzen in der Rominter Heide ein glückliches und erfolgreiches Jahr gewesen sein. Die Verträge mit der Forstverwaltung hatten sichere Einnahmen gewährleistet. So ist nur verständlich, daß er dem Marktsegment der Schädlingsbekämpfung aus der Luft seine volle Aufmerksamkeit zuwandte, einfach um im Geschäft zu bleiben – ein Flugzeugführer und Luftfahrtunternehmer wurde zum Erfinder. Auf Grund der vergleichenden Erfahrungen der Forstleute vor Ort und deren Anregungen, besonders aber auch nach den Ideen seines Piloten Johannsen, baute Petersen die in den drei L 72 verwendeten Zerstäubungsapparate im Winter 1936/37 in wesentlichen Teilen um und ließ sich die neue Anlage patentieren.



Funktionsprinzip der verbesserten Hamburger Streuanlage. Die Zeichnung trägt den Firmenstempel der Hamburger Luftverkehrsgesellschaft mbH und die Unterschrift von Geschäftsführer Ernst Petersen. Das betreffende Patent wurde am 12.2.1937 erteilt und trug die Nummer 711173. (Slg. Ott)

Auf alle Verbesserungen der HLV-Anlage kann hier nicht weiter eingegangen werden. Hervorzuheben ist jedoch, daß an die Stelle einer großen zentralen Mischkammer nun zwei kleinere traten. Durch U-förmige Rohre wurde der Fahrtwind von hinten in die Kammern eingeleitet und bildete dort mit dem Giftstaub ein Gemisch. Dieses sank zwischen schrägstehenden Rippen nach unten in zwei unter dem Flugzeugrumpf angebrachte, trichterförmige Venturi-Rohre. Durch Verengung der Rohre am Hals und Einbau von schraubenförmigen Führungsblechen sollte der Giftwolke eine Beschleunigung und Drehung verliehen werden. Freilandversuche mit der als erste Maschine umgebauten D-OMUZ haben aber dann noch zu einer Abwandlung der Venturi-Rohre geführt.

Am Schluß seines ersten Erfahrungsberichtes war der im Sommer 1936 in der Rominter Heide als Stationsleiter eingesetzt gewesene Forstexperte Reier besonders für die HLV eingetreten: „Die Verstäubungsanlage der Albatrosdoppeldecker hat derart wichtige Vorzüge, daß durch pekuniäre Unterstützung durch den Staat die Hamburger Luftverkehrsgesellschaft in die Lage versetzt werden sollte, ihre Apparatur zu einer idealen Verstäubungseinrichtung auszubauen.“ Schon an anderer Stelle seines Berichtes hatte Reier sich in diesem Sinn geäußert: „Die Konstruktion einer Bestäubungsmaschine kostet Geld. [...] Da die Begiftungseinrichtung der Hamburger Luftverkehrsgesellschaft für die Zukunft besonders wertvoll erscheint und ich annehme, daß Gelder für solche Zwecke zur Verfügung stehen, wäre es m.E. sehr begrüßenswert, wenn man von staatswegen dieser Firma jetzt entgegenkommen würde.“

Es gibt keine Hinweise darauf, daß der Reichsforstmeister sich auf eine direkte Förderung der HLV eingelassen hätte, aber Petersen dürfte für seine patentierte „Vorrichtung zum Zerstäuben von pulverförmigen Stoffen“ durch das RLM entschädigt worden sein. In der Patentschrift Nr. 711173 ist zwar Ernst Petersen in Hamburg-Fuhlsbüttel als Erfinder genannt, aber als Inhaber des am 12. Februar 1937 erteilten und 21. August 1941 veröffentlichten Patents wurde das Deutsche Reich, vertreten durch den Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe in Berlin, ausgewiesen.

Da sich der beschlossene Umbau der sechs Dornier Do 23 für eine Verwendung als Streuflugzeuge erheblich verzögerte und deshalb keine dieser Maschinen im Jahr 1937 für Forstschutzaufgaben eingesetzt werden konnte, kamen die drei Albatros L 72 nochmals zum Zuge. Am 14. 3.1937 zeigte der Preußische Landesforstmeister bei Direktor Gessner von der Hansa Luftbild GmbH in Tempelhof an, daß im Zeitraum Juli/August 1937 mit einer Bestäubungsfläche von etwa 5.000 ha im Regierungsbezirk Magdeburg (Letzlinger Heide und Randgebiete) und einer weiteren von rd. 1.000 ha im Regierungsbezirk Merseburg (Dübener und An-naburger Heide) zu rechnen war. Bekämpft werden sollten dort die gefräßigen Raupen des Kiefernspanners. Die Vorbereitungen

darauf waren schon so weit gediehen, daß gerade in die drei zum Einsatz vorgesehenen Albatros-Maschinen die neue Streuapparat eingebaut wurde. Als notwendig galt, nach erfolgtem Einbau einen Freilandversuch zur Erprobung der Brauchbarkeit der Apparatur auszuführen. Mit der bereits erwähnten Modifikation an den Venturi-Rohren waren die Flugzeuge dann einsatzklar.

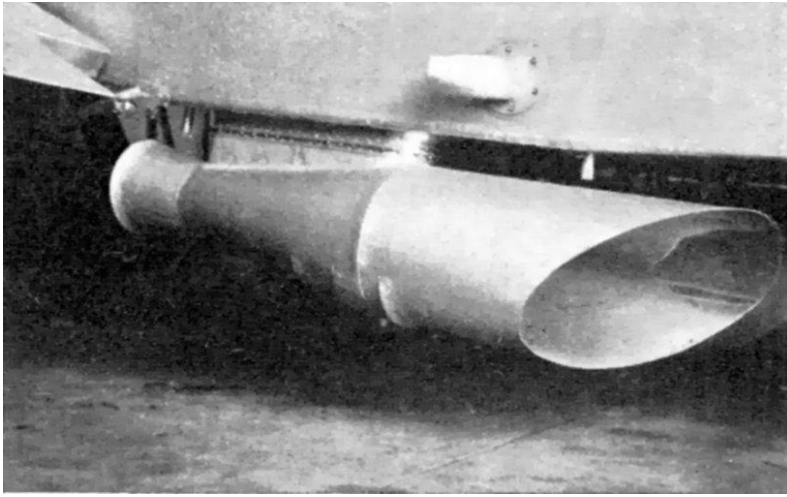
Nach dem Umbau ihres Streusystems präsentiert sich die L 72 c D-OMUZ im Frühjahr 1937 auf dem Flughafen Fuhlsbüttel. Die Maschine trägt nun einen weißen Anstrich über alles, nur die Motorhaube ist in schwarz gehalten. Die großzügige Kabinenverglasung ist entfernt, der Lastraum jetzt vollkommen fensterlos und auch ohne äußere Zugangstür.
(Slg. Frost)



Die Befüllung des Streugutbehälters erfolgte von außen durch die runde Öffnung in der oberen Rumpfschräge, die mit einer Klappe verschlossen war. Gut erkennbar sind die trichterförmigen Venturi-Rohre unter dem Rumpf, mit denen das Kontaktgift ins Freie zerstäubt wurde. Oberhalb der Mündung der Venturi-Düse ragt aus dem Rumpf der rechte Ansaugstutzen des Rohrsystems, mit dem man den Fahrtwind von hinten in die Mischkammern einleitete.
(Slg. Frost)

Blick auf die Rumpfunterseite der Albatros L 72 c. Vor den Venturi-Düsen war der Kleinpropeller angebracht, welcher ein Rührwerk im Bodenbereich des Streugutbehälters antrieb.





Auf Grund von Freilandversuchen mit der L 72 c D-OMUZ im März 1937 mußten die Venturi-Rohre nochmals leicht geändert werden, wie diese Aufnahme zeigt.
(Slg. Ott)

Zwei Maschinen der HLV wurden zur „Nachsorgung“ der Gebiete des Vorjahres nochmals in die Rominter Heide entsandt, um auf einer Fläche von 49 Hektar gegen die Raupen der Nonne anzugehen. Hierbei dürfte es sich um die beiden L 72 b D-OBEP und D-OBIZ gehandelt haben. Anschließend waren die Flugzeuge vom 15.7. bis 12.8.1937 gemeinsam in der Letzlinger Heide und deren Randgebieten zur Bekämpfung des Kiefernspanners eingesetzt. Das bestäubte Forstgebiet umfaßte eine Fläche von 1.511 Hektar. Nicht eindeutig klären ließ sich, in welchem Bestäubungsgebiet die L 72 c D-OMUZ tätig war; in Frage kommen entweder der Regierungsbezirk Merseburg (Dübener und Annaburger Heide) oder die Kreise Neukloster und Dobbartin in Mecklenburg.

Der Arbeitsmann der RAD-Abteilung 5/135 aus Nedlitz/Anhalt vor der D-OBEP deutet darauf hin, daß die beiden Albatros L 72 b ihre Streuflüge Juli/August 1937 im Regierungsbezirk Magdeburg ausführten. Dort richtete sich der Kampf gegen die Raupen des Kiefernspanners. Gut zu erkennen ist hinter dem RAD-Mann die vergrößerte endgültige Ausführung des Venturi-Rohres. Bezeichnend für den recht rustikalen Flugbetrieb ist die Betankung des Flugzeuges mit Kannen, in welche der Treibstoff zuvor aus einem Rollreifenfaß umgepumpt werden mußte.

(Slg. Ott)



Im August 1937 war die L 72 b D-OBEP der HLV für ihren Streueinsatz über den umliegenden Staatsforsten in Altengrabow (Reg.Bez. Magdeburg) stationiert. Neben Männern des Reichsarbeitsdienstes waren auch örtliche Feuerwehrleute dazu eingeteilt, das Flugzeug mit Streugift zu beladen, welches links im Hintergrund in Säcken gestapelt lagerte. Die Benutzung von Gasmasken zeugt davon, daß man sich der Gefährlichkeit dieser Tätigkeit durchaus bewußt war.

(Slg. Ott)

Für das III. Quartal 1937 liegt aus dem RLM eine Störungsmeldung der Inspektion für Flugsicherheit und Gerät vor, nach der eine Albatros L 72 im Zeitraum Juli bis September 1937 schwer beschädigt wurde, während die beiden Besatzungsmitglieder unverletzt blieben. Die Schadenshöhe wurde mit 20.000 RM beziffert. Weitere Einzelheiten konnten nicht in Erfahrung gebracht werden, jedoch läßt die Nennung einer zweiköpfigen Besatzung am ehesten auf die D-OMUZ schließen. Trotzdem bedeutete dieser Unfall noch keineswegs das Ende der L 72 c.

Letzte Station Flugkommando Berlin

Im Zuge der vom RLM beharrlich verfolgten Zentralisierung der gewerblichen Luftfahrt mußte als wohl letztes eigenständiges Luftfahrtunternehmen die Hamburger Luftverkehrsgesellschaft mbH 1938/39 ihren Betrieb einstellen. Nach eigenen Angaben von Inhaber und Geschäftsführer Ernst Petersen wurde er vom RLM mit einem Betrag von 160.000 RM abgefunden und konnte sich damit eine neue Existenz außerhalb der Zivilluftfahrt schaffen. Das Erlöschen der „Genehmigung zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen durch Luftfahrzeuge Nr. 145“ für die HLV wurde am 31.3.1939 in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgegeben. Fortan war im ganzen Reichsgebiet allein die Hansa Flugdienst GmbH (eine am 30. April 1938 gegründete Tochtergesellschaft der Lufthansa) für alle Arten von Bedarfsluftverkehr zuständig.

Wie sich Ernst Petersen sehr viel später erinnerte, legte er 1938 die beiden L 72 b still und ließ sie in Hamburg verschrotten. Die L 72 c D-OMUZ dagegen überführte er persönlich nach Berlin und gab sie dort weisungsgemäß zur Verfügung des RLM ab. Nach seinem Wissen endete auch diese Maschine als Schrott, ohne noch einmal in Betrieb gegangen zu sein. Diese Erinnerungen sind jedoch lückenhaft und teilweise unrichtig. Tatsächlich gelangten 1938 alle drei L 72 in die Reichshauptstadt, und zwar auf Basis eines mit dem RLM geschlossenen Vertrags zu einem vereinbarten Gesamtpreis, der eine Bereitstellung frei Berlin mit eingebauten Streuanlagen lufttüchtig, startfertig und vollgetankt vorsah sowie eine unverzügliche Übergabe an das Flugkommando Berlin. Da die Technische Betreuung des Flugzeugparks dieser Einheit der Lufthansa oblag, tauchten die D-OBEP (W.Nr. 10074), D-OBIZ (W.Nr. 10075) und D-OMUZ (W.Nr. 10108) im Flugzeug- und Motorenmuster-Verzeichnis der DLH vom 26.5.1938 erstmals auf, übrigens alle drei als L 72 b bezeichnet und weiterhin mit BMW IV ausgerüstet.

Ebenfalls beim Flugkommando Berlin angekommen waren inzwischen auch die sechs zu Streuflugzeugen umgebauten ehemaligen Bomber Dornier Do 23 sowie die beiden Junkers-Streuflugzeuge W 33. Die Abteilung Schädlingsbekämpfung veranlaßte daraufhin als eine ihrer ersten Maßnahmen einen „Leistungsvergleich der Streuflugzeugtypen Do 23 – W 33 – L 72“.

Hier die festgestellten Ergebnisse für die L 72: Volle Staubladung: 450 kg, Streuzeit bei voller Ladung: 80 sec., Streumenge: 5,6 kg/sec. Niedrigste und höchste Fluggeschwindigkeit bei voller Ladung: 110 km/h-150 km/h, Breite des Streustreifens: 20-25 m, Streufläche bei 130 km/h: 7,25 ha, Streulänge bei 130/km/h: 5,1 km, Regelbarkeit der Streudichte: 30-80 kg/ha (gefordert 40-120), Zeit für volle Beladung: 3-4 min. (mit 4 Mann), Niedrigste Flughöhe über normalem Waldbestand: ca. 3 m.



Eine Heinkel He 45 D wurde im Herbst 1939 bei der Abt. Schädlingsbekämpfung des Flugkommandos Berlin mit der aus einer Albatros L 72 stammenden HL V-Streuanlage ausgerüstet.
(Slg.Ott)

Es war aber von vornherein klar, daß die drei Maschinen beim Flugkommando Berlin keine große Rolle mehr spielen würden, denn bereits am 22.1.1938 hatte die übergeordnete Inspektion im Generalstab der Luftwaffe (Genst./L.In. 2) festgelegt, daß die Schädlingsbekämpfung in den Forsten nicht mehr, wie bisher, mit kleineren Flugzeugen, sondern nur noch mit hierfür umgebauten Do 23 durchgeführt werden sollte.

Ein echter Streueinsatz mit den L 72 ließ sich nicht feststellen, war aber immerhin in mindestens einem Fall angeordnet worden. Am 16.6.1938 nachmittags informierte das Flugkommando Berlin, Abt. Schädlingsbekämpfung, den Führer des Streukommandos auf dem Fliegerhorst Zerbst, daß dort schon am nächsten Tag die beiden Junkers W 33 eintreffen würden, denen am 18.6. zwei Flugzeuge L 72 mit den Flugzeugführern Uffz. d. Res. Kohlmeyer und Obgefr. Duborg folgen sollten. Die Maschinen waren dazu bestimmt, für anderenorts benötigte Do 23 zur Bekämpfung der Nonne in den Forsten bei Coswig eingesetzt zu werden. Doch bereits am 17.6. wurde aus Berlin mitgeteilt, daß die Überführung der beiden Flugzeuge L 72 vorläufig auf unbestimmte Zeit verschoben wäre. Kommandoführer in Zerbst war übrigens der Lufthansa Flugkapitän Alexander Raez, Oberleutnant der Reserve, der ebenso wie die beiden genannten Piloten zu dieser als Reserveübung angesetzten Mission einberufen worden war.

Ein Beleg, daß alle drei L 72 auch im Jahr 1939 noch vorhanden waren, findet sich in einem Schreiben des Flugkommandos Berlin, Abt. Schädlingsbekämpfung, vom 22. Juli 1939 an das RLM / L. In. 2.

Sein Verfasser, Major Hans-Christoph von Borstell, Führer der Abteilung Schädlingbekämpfung und der Streustaffel, beantragte, „*der Streustaffel 3 Fieseler-Störche zu Versuchszwecken zur Verfügung zu stellen, da die Streustaffel noch drei brauchbare und für den Umbauzweck geeignete Streuvorrichtungen aus den Flugzeugen AL 72, die fluguntauglich geworden sind, im Besitz hat. Die Durchführung von derartigen Versuchen wäre nach Beendigung der letzten beiden Streuvorhaben in Mecklenburg und Pommern etwa Mitte September möglich.*“ Zu diesem versuchsweisen Einbau der HLV-Streuanlagen in die Fieseler Fi 156 dürfte es nie gekommen sein, aber durch Fotos ist belegt, daß mindestens eine dieser Anlagen in einer Heinkel He 45 D des Flugkommandos Berlin Verwendung fand.

Obwohl inzwischen fluguntauglich, waren alle drei L 72 bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs unverändert in dem von der Luftwaffe geführten Flugzeugverzeichnis enthalten. In der Ausgabe dieses Verzeichnisses vom 01.3.1940 fehlte bereits die D-OMUZ. Kurz danach wurde das Flugkommando Berlin aufgelöst, aus der Abteilung Schädlingbekämpfung entstand mit Wirkung vom 01.4.1940 der Flieger-Forstschutzverband. Als diese Einheit kurze Zeit später nach Strausberg verlegte, blieben die beiden L 72 b D-OBEP und D-OBIZ anscheinend in Tempelhof zurück und dürften dann endgültig verschrottet worden sein. Sie wurden im Mai 1940 zusammen mit allen anderen Flugzeugen des früheren Flugkommandos Berlin aus dem DLH-Flugzeugverzeichnis gestrichen. Auch in einer Bestandsübersicht des Generalluftzeugmeisters vom 01.5.1940 waren die Albatros L 72 nicht mehr enthalten.

Behelfsbomber Albatros L 72

Mit Übernahme durch das Flugkommando Berlin endeten alle drei L 72 bei der Luftwaffe – und damit schloß sich in gewisser Weise ein Kreis, der bereits 1926, also ganz zu Anfang ihres Einsatzlebens, begonnen hatte: Damals gab es bei der damaligen Reichswehr konkrete Überlegungen, das Albatros-Muster für eine militärische Verwendung heranzuziehen.

Als Leiter der getarnten Fliegergruppe TA (L) im Truppenamt des Reichswehrministeriums vertrat Oberstleutnant Hellmuth Wilberg in einem als geheime Kommandosache klassifizierten Schreiben vom 1.7.1926 die Meinung, daß bis auf weiteres nicht darauf verzichtet werden könnte, „*für die beschleunigt aufzustellenden Formationen der Luftstreitkräfte auf geeignete Verkehrsflugzeuge als mittlere Nachtbomberflugzeuge zurückzugreifen.*“

In diesen Sinne ordnete er in dem genannten Schreiben vom 1.7.1926 an:

„Zwecks weiterer Ausnutzung der vorhandenen Verkehrsflugzeuge für den oben bezeichneten Zweck sind durch IWG 6F unter praktischem Umbau zu erproben:

- | | |
|--------------------|--|
| a) Dornier-Merkur. | Anschaffung durch IWG 6F bereits sichergestellt. |
| b) HD 39 | } vorhandene Zeitungsflyer. Anschaffung eines Flugzeuges hat durch IWG 6F zu erfolgen, |
| c) L 72 a | } Mittel stehen bei T.A. (L) bereit. |

Zum 1.11.26 wird Vorschlag der IWG erbeten, ob, unter welchen konstruktiven Abänderungen und mit taktisch-technischen und fliegerischen Eigenschaften eine Verwendung der drei Typen als mittlere Nachtbomberflugzeuge in Frage kommen.

Die vorstehend angeordneten Massnahmen in Verbindung mit ihnen anzuschliessenden Arbeiten des Wa. sollen uns in die Lage bringen, in die Mobilmachungsbestimmungen 1927/28 die entsprechenden Typen als tatsächlich greifbare behelfsmäßige Kriegsflyer einsetzen zu können.“

Hauptmann Kurt Student, Referatsleiter WA 6F innerhalb der Inspektion für Waffen und Gerät (I.W.G.) im Heereswaffenamt des Reichswehrministeriums antwortete hierauf am 4. August 1926, daß man sich schon seit langem mit der Frage der Verwendungsmöglichkeit von Verkehrsflugzeugen als mittlere Nachtbomberflugzeuge beschäftigt und dabei folgende Leitsätze aufgestellt habe:

1. „Die Bestände der vorhandenen Verkehrs-Flugzeugmuster müssen für die beschleunigt aufzustellenden Verbände als mittlere Nachtbomber-Flugzeuge Verwendung finden.“
2. Es muß versucht werden, alle Flugzeuge zu erfassen. Es sollen also aus den Beständen nicht nur einzelne Muster infolge ihrer besseren Geeignetheit ausgesucht werden, sondern es muß versucht werden, auch die zunächst weniger geeigneten brauchbar zu machen.
3. Die Behandlung der Frage muß auf weite Sicht erfolgen d.h. aussichtsreiche Flugzeugmuster müssen in Betracht gezogen werden, auch wenn sie sich z. Zt. noch im Bau befinden.“

Dann machte das IWG folgende Vorschläge:

„In nebenstehender Liste ist eine Übersicht über die vorhandenen bzw. in der Entwicklung befindlichen Verkehrsflugzeuge gegeben. Die I.W.G. schlägt daraus zur Prüfung folgende Muster vor:

[Heinkel] HD 39 – [Albatros] L 72 – [Dornier] Merkur – [Albatros] L 73 – [Rohrbach] Ro VIII.

Die I.W.G. schlägt vor, eine Beschaffung erst dann vorzunehmen, wenn die praktische Flugprüfung die Geeignetheit zum Umbau ergeben hat. Zur Flugprüfung sollen die Muster nach bei der I.W.G. bewährtem Verfahren vorübergehend gechar-

*tert werden. Sollte T.A. (L) noch andere Zwecke mit der Beschaffung verbinden wollen, so wird zum Ankauf das Muster L 72 vorgeschlagen. Der Ankauf dieses Musters würde eine weitere Unterstützung für Albatros und für die I.W.G. Flug-
erfahrungen mit dem Spaltflügel bringen.“*

Daraus läßt sich keinesfalls ableiten, daß Albatros die L 72 von Anfang an als verkappten Bomber entwickelte, sondern die Notiz zeigt lediglich, daß man sich in den Institutionen des RWM Gedanken machte, welche vorhandenen Flugzeugtypen im Verteidigungsfall für eine militärische Verwendung in Frage kämen. Dabei wurde auch die L 72 zur Überprüfung vorgeschlagen, und zwar insbesondere wegen ihrer neuartigen Lachmann-Spaltflügel. Außerdem spielte der Gedanke einer finanziellen Stützung der Firma Albatros eine Rolle, weil diesem Hersteller eine bedeutende Rolle in der geheimen Luftrüstung zukam.

Praktische Auswirkungen im Hinblick auf die L 72 hatten diese Überlegungen offenbar nicht. Ohnehin sah man bei der von Hptm. Helmuth Volkmann geleiteten Beschaffungsdienststelle WA B.6 des Heereswaffenamtes die Konstruktionsideen von Lachmann spätestens ab 1927 recht kritisch, nachdem der Spaltflügel an der L 72 erhebliche Probleme bereitet hatte und mit großem Aufwand umgebaut werden mußte.

Anders sah es bei der Konkurrenz in Rostock aus: Die Heinkel-Flugzeugwerke erhielten schon 1927 den Auftrag für ein Nachfolgemuster des Zeitungsflugzeugs HD 39, welches dann in insgesamt drei Exemplaren gebaut wurde. Die erste Maschine (W.Nr. 267) war für den Ullstein-Verlag bestimmt, ging aber bei der DVL-Abnahme in Adlershof zu Bruch. Als Ersatz lieferte Heinkel die W.Nr. 268 ab, das Flugzeug wurde als D-1200 für die Ullstein AG zugelassen. Interessant im Hinblick auf eine eventuelle militärische Verwendung ist dagegen die dritte HD 40 (W.Nr. 274) mit dem Kennzeichen D-1180. Sie hatte mit dem Zeitungsflugdienst der „B.Z. am Mittag“ nichts zu tun, sondern gehörte der DVL und wurde in der Abteilung M für geheime militärische Erprobungen verwendet. Am 15.07.1928 erlitt die Maschine auf dem Überführungsflug in die UdSSR einen schweren Bruch, konnte aber repariert und anschließend weiter verwendet werden. Über praktische Ergebnisse dieser Erprobungen ist nichts bekannt. Allerdings läßt sich im Grundsatz feststellen, daß der Abwurf von Zeitungen oder Bomben technisch keinen großen Unterschied machte, ebenso wenig wie das Versprühen von Insektengift oder Giftgas.



(links):

Die Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke bekamen 1927 von der Ullstein AG den Auftrag für einen Nachfolger des Zeitungsflugzeugs HD 39. Das neue Flugzeug trug die Typenbezeichnung HD 40 und hatte als Antrieb einen 12-Zylinder BMW VI-Motor (450/600 PS, 330/440 kW).

(Slg. Koos)

(rechts):

Eine weitere Maschine des Typs Heinkel HD 40 ging an das Reich und wurde im Juni/Juli 1927 als D-1180 zugelassen. Formaler Eigentümer war die DVL, dort diente das Flugzeug in der sog. Abteilung „M“ für geheime militärische Erprobungen. Zeitweilig hielt sich die D-1180 auch im getarnten Kampfstoff-Erprobungszentrum der Reichswehr in Tomka (UdSSR) auf.

(Slg. Koos)



Fazit

Die Verwendung des Lachmann-Handley Page-Spaltflügels in der L 72 a bedeutete ein Novum für die Luftfahrt weltweit, denn hier kam diese Technologie zum ersten Mal im planmäßigen Flugbetrieb praktisch zum Einsatz. Die britische Fachzeitschrift „Flight“ räumte (in ihrer schon erwähnten Nr. 903 vom 15.4.1926) unumwunden ein, daß der Spaltflügel zwar in England und Deutschland praktisch gleichzeitig erfunden und zum Patent angemeldet worden war, daß es aber nun Deutschland vorbehalten blieb, ein Flugzeug herauszubringen, welches die Vorzüge dieser Erfindung im regelmäßigen Flugdienst unter Beweis stellen sollte.

Wie sich im ersten Einsatzjahr zeigte, war die technische Umsetzung des Spaltflügelpatents aber noch nicht genügend ausgereift, um einen störungsfreien Ablauf des planmäßigen Flugbetriebs sicherzustellen. Die Herstellerfirma Albatros mußte kräftig Lehrgeld zahlen – und zwar vermutlich nicht nur im übertragenen Sinne, sondern ganz real: Der Rückbau der Spaltflügel-Tragdecks in normale Tragflächen im Winterhalbjahr 1926/27 fiel sicherlich noch unter Gewährleistung und die Kosten waren demzufolge von Albatros zu übernehmen. Außerdem entging der Firma, nicht zuletzt wegen der Spaltflügel-Probleme, ein Anschlußauftrag des Ullstein-Verlags für ein weiteres Zeitungstransportflugzeug, den stattdessen der Konkurrent Heinkel erhielt (HD 40).

Trotz der anfänglichen Probleme handelte es sich bei dem Muster L 72 b/c aber um eine durchaus gelungene und vielseitige Konstruktion mit guten Flugeigenschaften – was nicht zuletzt darin zum Ausdruck kommt, daß alle drei gebauten Maschinen sich über mehr als ein Jahrzehnt, bis mindestens 1937/38, im Einsatz bewährten und von schweren Unfällen verschont blieben.

Abkürzungen

DLH	Deutsche Luft Hansa AG, Berlin
DVL	Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin-Adlershof
HLV	Hamburger Luftverkehrsgesellschaft mbH, Hamburg
ILGK	Interalliiertes Luftfahrt-Garantiekomitee
LVH	Luftverkehrsgesellschaft Hamburg mbH, Hamburg
RVM	Reichsverkehrsministerium
RWM	Reichswehrministerium

Werknummern-Übersicht Albatros L 72

Werk-nummer	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Informationen
10074	L 72 a	BMW IV	D-888	04.1926 04.1926	Eigentümer: Ullstein AG, Berlin. Name „B.Z. II“. Halter: DLH.
	L 72 b	BMW IV	D-888 D-OBEP	>04.1927 10.1929 06.1931 >1935 >05.1938 >05.1940	Umbau zu Version L 72 b. Halter: Luftverkehrsgesellschaft Hamburg mbH. Eigentümer: Hamburger Luftverkehrs GmbH. neues Kennzeichen. an Flugkommando Berlin, Abt. Schädlingsbekämpfung. ausgemustert und verschrottet.
10075	L 72 a	BMW IV	D-890	>05.1926 04.1926	Eigentümer: Ullstein AG, Berlin. Name „B.Z. III“. Halter: DLH.
	L 72 b	BMW IV	D-890 D-OBIZ	>04.1927 10.1929 07.1930 >1935 >05.1938 >05.1940	Umbau zu Version L 72 b. Eigentümer: Luftverkehrsgesellschaft Hamburg mbH. Eigentümer: Hamburger Luftverkehrs GmbH. neues Kennzeichen. an Flugkommando Berlin, Abt. Schädlingsbekämpfung. ausgemustert und verschrottet.
10108	L 72 c	BMW IV	D-1140 D-OMUZ	05.1927 06.1927 1929 06.1930 03.1934 1935 >05.1938 <09.1939	Eigentümer: Hamburger Fremdenblatt Broschek & Co. Halter: Albatros Flugzeugwerke GmbH. Halter: Luftverkehrsgesellschaft Hamburg mbH. Halter: Hamburger Luftverkehrs GmbH. Eigentümer: Hamburger Luftverkehrs GmbH. neues Kennzeichen. an Flugkommando Berlin, Abt. Schädlingsbekämpfung. ausgemustert und verschrottet.

Zeichenerklärung:

> mindestens seit

< vor



Firmenemblem der Albatros Flugzeugwerke GmbH

Technische Daten Albatros L 72

	L 72 a	L 72 b	L 72 c	
Spannweite	12,80	13,00	13,00	m
Länge	10,05	10,18	10,37	m
Höhe	3,75	3,32	3,35	m
Aerodynamische Fläche	36,27	44,50	44,50	m ²
Rüstgewicht (Rüstmasse)	1400	1330	1270	kg
Zuladung	700	750	805	kg
Fluggewicht (Flugmasse)	2100	2080	2075	kg
Höchstgeschwindigkeit	175	162	162	km/h
Reisegeschwindigkeit	165	158	153	km/h
Landegeschwindigkeit	80		85	km/h
Steigzeit auf 1.000 m	8		7	min
Steigzeit auf 2.000 m			17,7	min
Steigzeit auf 3.000 m			40,7	min
Gipfelhöhe	3000	3250	3250	m
Reichweite	670		660	km
Flugdauer	4	5	5	h
Startrollstrecke	203	249	206	m
Besatzung +Passagiere oder Fracht	1 + 1	1 + 2	1 + 5 455	Pers. kg
Triebwerk	BMW IV, 230/300 PS (169/221 kW)	BMW IV, 230/300 PS (169/221 kW)	BMW IV, 230/300 PS (169/221 kW)	

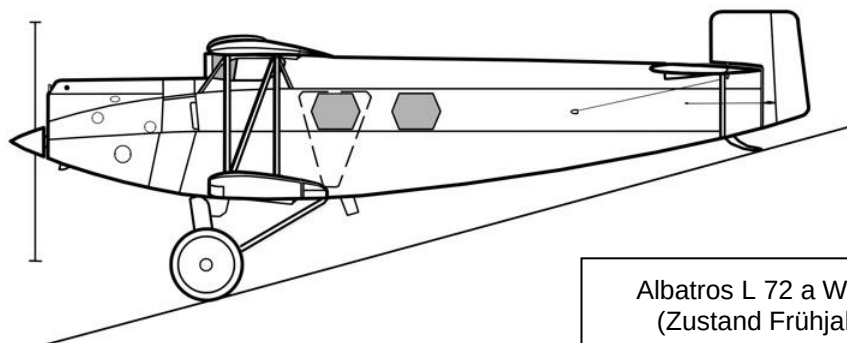
Hinweis: Die technischen Daten basieren auf Albatros-Werksinformationen, den Angaben von Werner v. Langsdorff im Taschenbuch der Luftflotten, Ausgaben 1927 – 1931, DVL-Datentabellen geordnet nach Baufirmen (veröffentlicht 12.11.1927) und den Aircraft International Registers 1930, 1932 und 1934, sowie diversen Fachzeitschriften der Jahre 1926 und 1927.



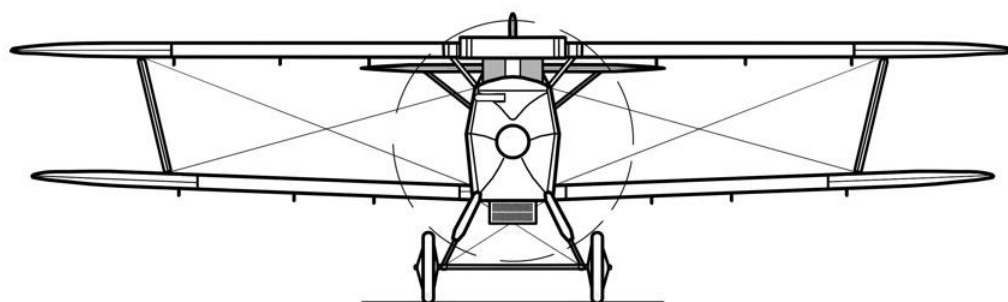
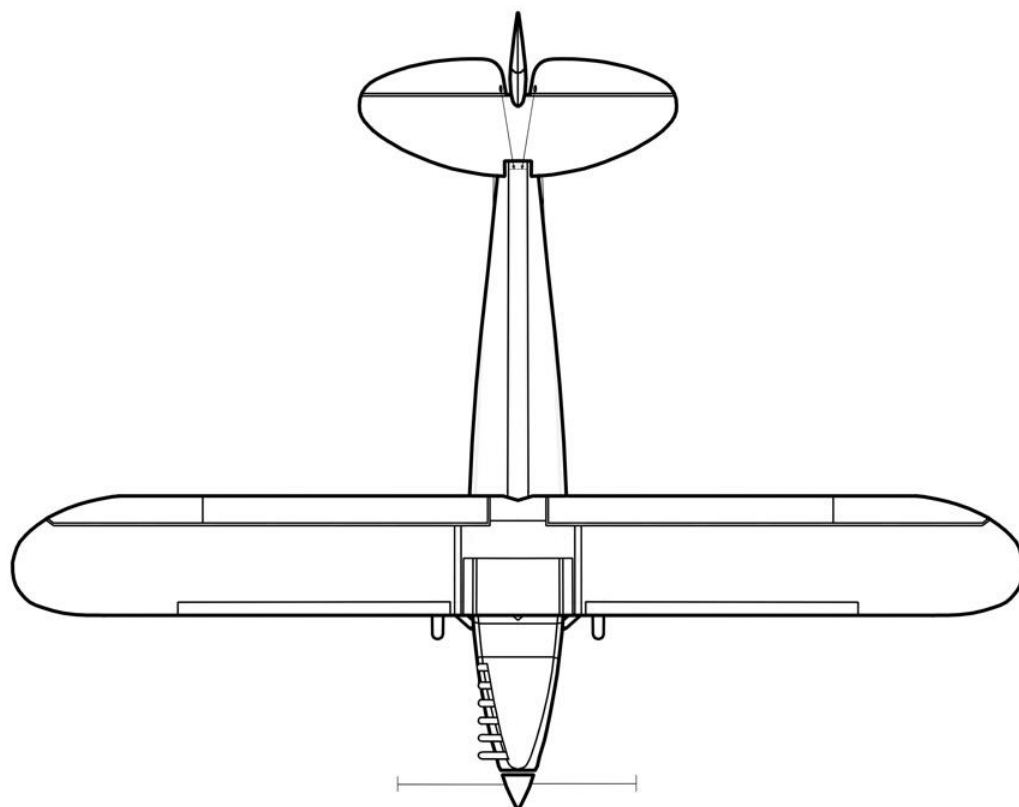
Zu Beginn der Saison 1927 verfügte der Ullstein-Verlag über vier Zeitungsflugzeuge, die hier gemeinsam den Zentrallughafen Berlin-Tempelhof überfliegen. Von links oben nach rechts unten:

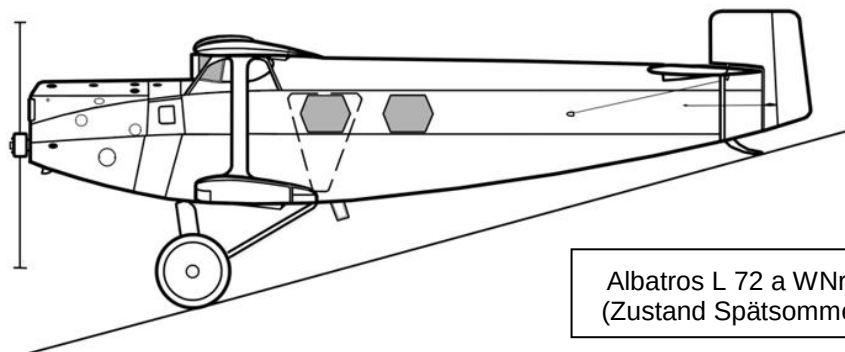
*Heinkel HD 39 D-889 (B.Z. I),
Heinkel HD 40 D-1200 (B.Z. IV),
Albatros L 72 b D-890 (B.Z. III),
Albatros L 72 b D-888 (B.Z. II).*

*Noch 1929 bezeichnete der Verlag seine „B.Z. am Mittag“ mit den eigenen Flugzeugen stolz als die schnellste Zeitung der Welt.
(Slg. Ott).*

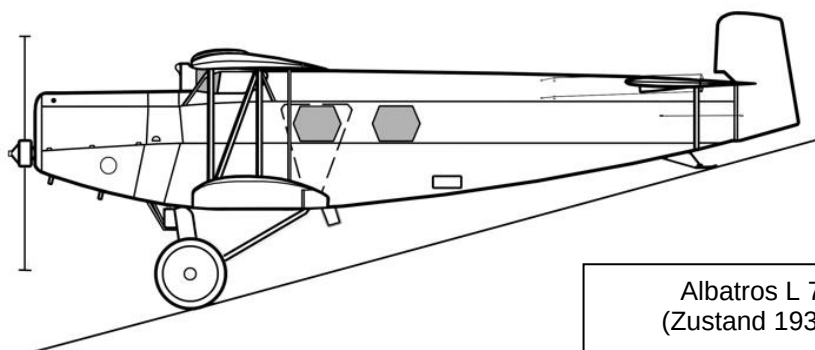


Albatros L 72 a WNr. 10074
(Zustand Frühjahr 1926)

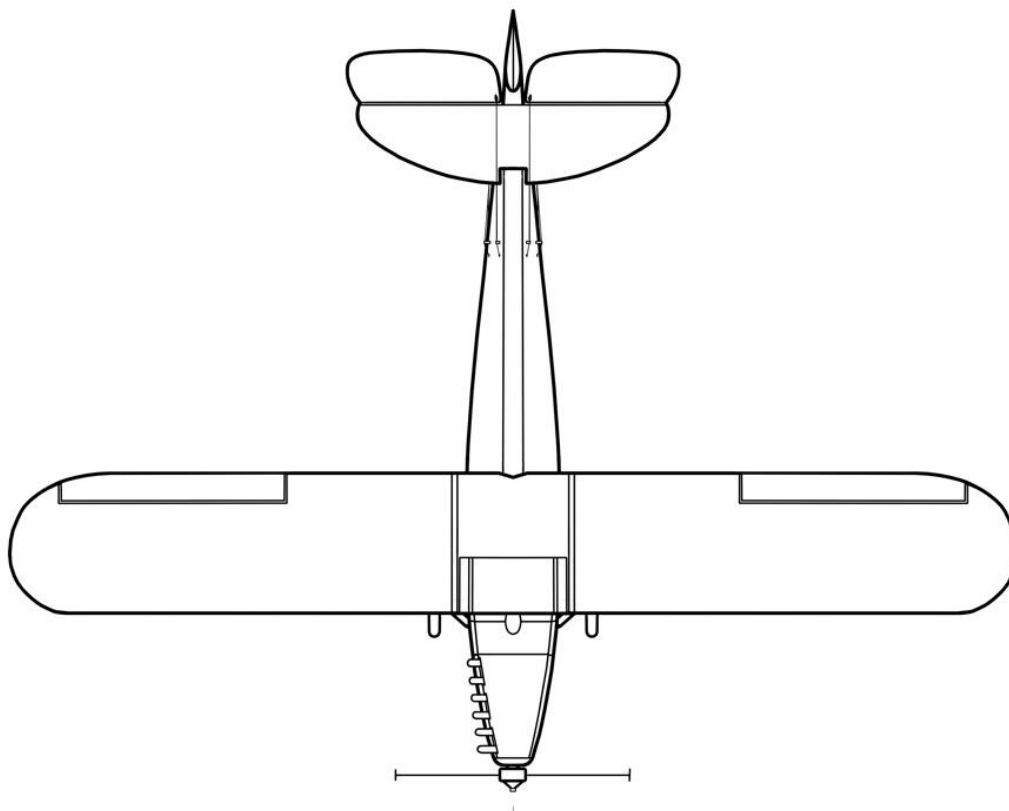


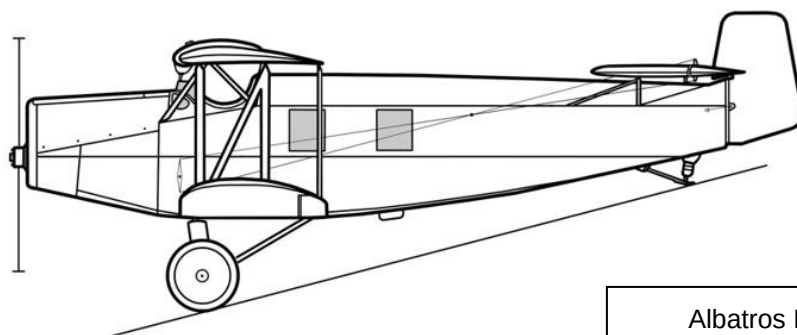


Albatros L 72 a WNr. 10075
(Zustand Spätsommer 1926)

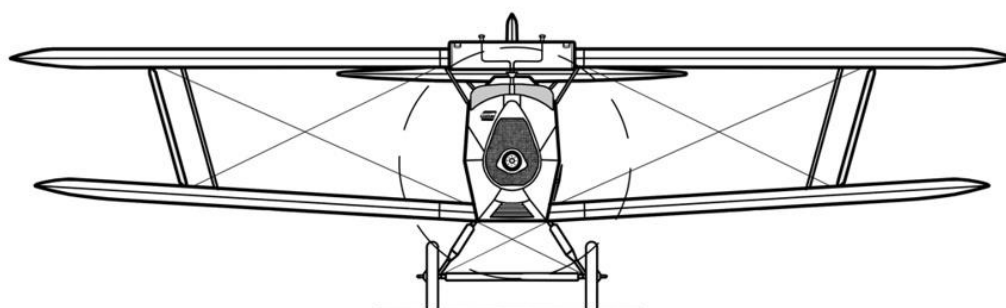
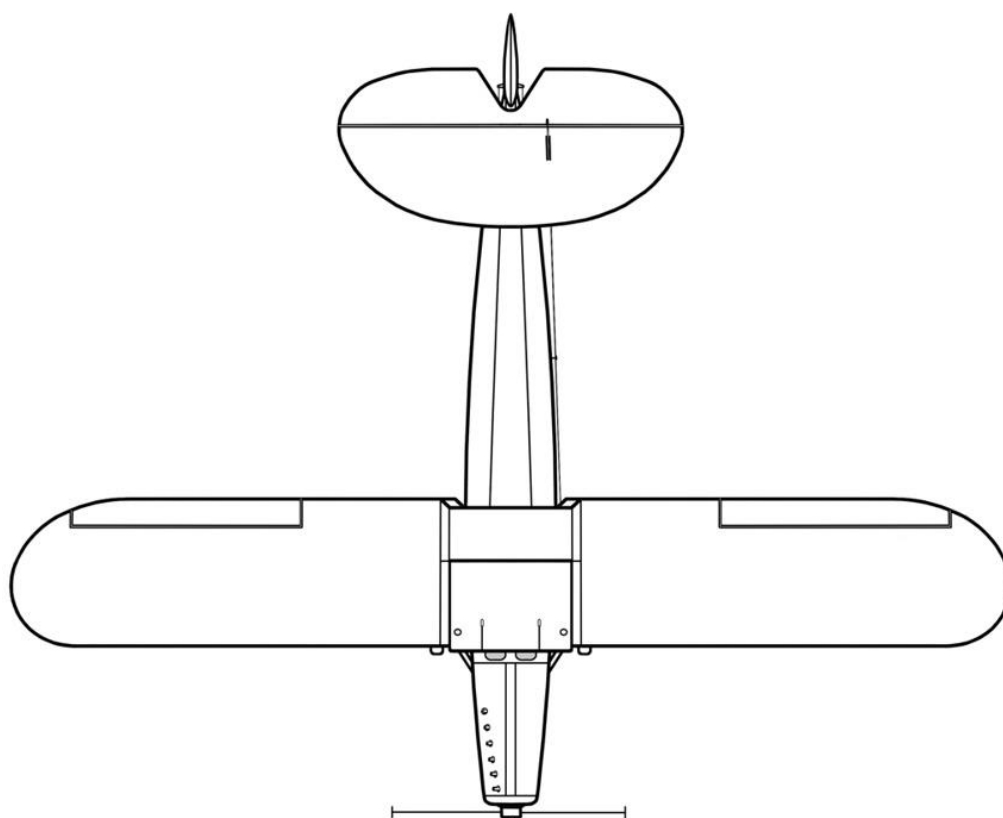


Albatros L 72 b
(Zustand 1930/31)





Albatros L 72 c
(Zustand 1928)



Quellen

Bücher

Ernst Heinkel, Stürmisches Leben, 5. Auflage, Preetz 1963, S. 139 ff.

Volker Koos, Ernst Heinkel Flugzeugwerke 1922-1932, Königswinter 2006.

Bureau Veritas (Hrsg.), A I R - Aircraft International Register, Jahrgänge 1930, 1932 und 1934, Erscheinungsort Paris.

Werner von Langsdorff, Taschenbuch der Luftflotten, Jahrgänge 1927, 1928 und 1931, Frankfurt/M. 1927 und 1928 bzw. München 1931.

Werner von Langsdorff, Fortschritte der Luftfahrt, Jahrgang 1927/28, Frankfurt/M. 1927, S. 39, 96, 107 und 225.

Andreas Fischer von Poturzyn und Josef Jurinek (Hrsg.), Jahrbuch für Luftverkehr 1926/27, München 1927, S. 213, Zahlentafel 5: Einmotorige Land-Postflugzeuge.

Joachim Reier, Die Entwicklung der Flugzeugbekämpfung in technischer Hinsicht, in: Gustav Wellenstein, Die Nonne in Ostpreußen (1933-1937), Berlin 1941, S. 605 ff.

Reichsverkehrsministerium, Deutsche Luftverkehrsstatistik 1927, Berlin 1928.

Joachim Reisch, Die Verwendung von Luftfahrzeugen in der Forstwirtschaft, Dissertation Hannoversch-Münden 1958

Jürgen Ulderup, Der Stand des Weltluftverkehrs und seine Probleme insbesondere in Deutschland, Berlin 1935, S. 151 ff.

Sonstige gedruckte Quellen

Albatros Flugzeugwerke GmbH, Beschreibung des Lasten- und Verkehrsflugzeugs Albatros L 72 a, Firmenprospekt ca. 1926.

Nachrichten für Luftfahrer, Jg. 1926, Nr. 17, S. 207 und Nr. 21, S. 268, Albatros Zeitungs- und Verkehrs-DD, Muster L 72a.

Nachrichten für Luftfahrer, Jg. 1927, Nr. 30, S. 395 f, Albatros-Albis-Zeitungs-Verkehrs-DD Muster L 72c.

Nachrichten für Luftfahrer, Jg. 1928 und 1929, Statistiken des planmäßigen deutschen Luftverkehrs im Jahr 1928.

Nachrichten für Luftfahrer, Jg. 1931-1938, Statistik über die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen durch deutsche Luftfahrtunternehmen a u ß e r h a l b des Fluglinienverkehrs in den Jahren 1930-1937.

Nachrichten für Luftfahrer, Jg. 1939, Nr. 12, S. 336, Erlöschen einer Genehmigung zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge (LV. LB 1/II 352/39) betr. Hamburger Luftverkehrsgesellschaft m.b.H.

B.Z. am Mittag, Ausgaben vom 21.03.1926, 22.03.1926, 08.04.1926, 09.04.1926 und 12.04.1926.

Vossische Zeitung, Sonntags-Ausgabe vom 21.03.1926.

Flugsport Jg. 1926, Nr. 9, S. 173 ff, Albatros-Lasten- und Verkehrsflugzeug L 72a.

Flugsport Jg. 1927, Nr. 14, S. 269 ff, Metall-Doppeldecker Albatros L 72c „Albis“.

Josef Jurinek, Presse und Luftfahrt, in: Jahrbuch für Luftverkehr 1926/27, München 1927.

Deutsche Luft Hansa, Unfallstatistiken 1926 und 1927.

Werner von Langsdorff, Neues aus der Flugtechnik, in: Der Luftweg Jg. 1927, Nr. 19, S. 252 f.

Walther Kleffel, Zeitungsflugzeuge, in: Seidels Reklame, Blatt für Werbewesen und Verkaufstechnik, Jg. 1928, Nr. 6, S. 266-267.

Georg Krupp, Die ersten Zeitungsflugzeuge, in: Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt Jg. 1926, Nr. 7, S. 149.

Georg Lachmann, Neuere Versuchsergebnisse mit Spaltflügeln, in: Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt Jg. 1924, Nr. 15/16, S. 173 ff.

Georg Lachmann, Albatros-Verkehrs- und Lastenflugzeug L 72a, in: Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt Jg. 1926, Nr. 10, S. 199 ff.

Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt Jg. 1926, Nr. 10 S. 216 f, Albatros-Zeitungs- und Verkehrs-DD, Muster L 72a.

Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt Jg. 1927, Nr. 19 S. 453 f, Albatros-Albis-Zeitungs-Verkehrs-DD, Muster L 72c.

Illustrierte Flug-Woche Jg. 1926, Nr. 8, S. 171 ff, Zeitungsflugzeuge + Der neue Albatros-Verkehrs- und Lastendoppeldecker L 72a.

Illustrierte Flug-Woche Jg. 1927, Nr. 12, S. 292 f, Das neue Albatros L 72c „Albis“-Verkehrs- und Frachtflugzeug.

Luftfahrt Jg. 1926, Nr. 8, S. 119 ff, Taufe der ersten deutschen Zeitungsflugzeuge.

Flight Jg. 1926, Nr. 15, S.260 ff, The Albatros L 72A - A German Newspaper Carrier with Slotted Wings.

G. Behrndt, Die Bekämpfung der Forleule in den Privat- und Kommunalwäldern Preußens und Mecklenburgs, in: Mitteilungen aus Forstwirtschaft und Forstwissenschaft, Heft 1, Hannover 1934, S. 193 ff.

Gestellung von Flugzeugen für Bestäubungen durch die Luftwaffe. RdErl. d. Rfm. u. PrLfm. v. 20.11.1936 – II 7793 – (Allg. Vf. 84/1936), in: Reichsministerialblatt der Landwirtschaftlichen Verwaltung, Berlin 1936, S. 637

Reichspatentamt, Patentschrift Nr. 711173: Vorrichtung zum Zerstäuben von pulverförmigen Stoffen, patentiert im Deutschen Reich vom 12. Februar 1937 an, Patenterteilung bekanntgemacht am 21. August 1941, (Erfinder: Ernst Petersen, Hamburg-Fuhlsbüttel, Patentinhaber: Deutsches Reich, vertreten durch den Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe in Berlin).

Berichte, Notizen und andere Schriftstücke in nicht gedruckter Form

Luftpolizeilicher Überwachungsdienst Berlin, Revisionsberichte über die bei der Deutschen Luft-Hansa A.G. in Berlin S.W.29, Flughafen Tempelhof, vorgenommenen Betriebskontrollen für die Quartale III und IV /1926 sowie I – III /1927.

Reichswehrministerium, Truppenamt, Nr. 385/26.T.A. (L) III/V geh.Kdos „Z“ v. an Inspektion für Waffen und Gerät (IWG 6F) v. 1.7.1926 und Antwortschreiben Inspektion für Waffen und Gerät, Bb. Nr. 207/26 geh.Kdos. „Z“ 6F v. 4.8.1926 betr. Verwendung von Verkehrsflugzeugen als mittlere Nachtbombenflugzeuge.

Flugaufzeichnungen Hugo Wiskandt (DLH) für die Jahre 1927 und 1928.

Ordnungspolizei Hamburg, Luftaufsicht, Die Überwachung des Luftverkehrs im Flughafen Fuhlsbüttel, Monatsberichte 1926 – 1931.

Hamburger Flughafen-Verwaltung, Wochenberichte aus den Jahren 1928 – 1930.

Schreiben der Polizeibehörde Hamburg, Tgb-Nr. 491/27 III Cb vom 19.7.1927 an den Senatsreferenten Staatsrat Dr. Krönig betr. Zeitungstransport mit Flugzeugen des Hamburger Fremdenblatts.

Schreiben der Luftverkehrsgesellschaft Hamburg mbH vom 5.12.1929 an den Senatsreferenten Staatsrat Dr. Krönig betr. Überbrückungskredit des Hamburger Staats.

Schreiben von Ernst Petersen, Geschäftsführer der Luftverkehrsgesellschaft Hamburg mbH i.Liqu., vom 29.3.1930 an die Finanzdeputation Hamburg betr. Beteiligung des Hamburgischen Staates an der Gründung einer neuen Luftverkehrsgesellschaft.

Hamburger Luftverkehrsgesellschaft mbH, ausgefüllter Fragebogen für Luftfahrtunternehmen, datiert 5.5.1930.

Schreiben der Hamburger Flughafen-Verwaltung vom 23.12.1930 an den Senatsreferenten Staatsrat Dr. Krönig betr. Gesuch der Hamburger Luftverkehrs-Ges.

Luftfrako Internationales Luftfracht- und Makler-Kontor Air Expresß GmbH, Berlin, Wirtschaftsbericht der Luftfrako 1927-1931, Anschreiben an Junkers-Werke Hauptbüro, datiert vom 12.9.1931; darin insbesondere S. 11 bis 15 „Einnahmen aus Spezial-Aufgaben von Gründung der Luftfrako bis 31.12.1930“.

Schreiben der Hamburger Flughafen-Verwaltung vom 31.8.1934 an Senator Richter als Staatskommissar für die Hamburger Flughafenverwaltung, betr. Stützung der Hamburger Luftverkehrsgesellschaft mbH (Geschäftsführer Ernst Petersen).

Schreiben der Hamburger Flughafen-Verwaltung vom 15.1.1935 an die Hamburgische Finanzverwaltung betr. Sanierung der Hamburger Luftverkehrsgesellschaft mbH.

Schreiben der Hamburgischen Finanzverwaltung vom 23.7.1935 an die Hamburger Flughafen-Verwaltung, betr. Hamburger Luftverkehrsgesellschaft mbH.

Schreiben der Fa. Kyriazi Frères vom 8.10.1935 an den Senator für Innere Verwaltung der Freien und Hansestadt Hamburg, betr. Hamburger Flughafen-Verwaltung bzw. Darlehensschuld der Hamburger Luftverkehrsgesellschaft mbH gegenüber der Firma. Kyriazi Frères, Hamburg.

Schreiben der Fa. Kyriazi Frères vom 28.10.1935 an die Hamburger Flughafen-Verwaltung, betr. Darlehensschuld der Hamburger Luftverkehrsgesellschaft mbH.

Deutsche Luft Hansa AG, Unfallstatistiken Außerplanverkehr 1926 und 1927.

Deutsche Lufthansa AG, Flugzeug- und Motorenmuster-Verzeichnisse ab 26.08.1938, 20.03.1939 und 01.03.1940 + Nachträge.

Unfall- und Notlandanzeigen der Polizei-Flugwachen bzw. Hilfsflugwachen Borkum, Swinemünde, Bremen, Westerland, Altona, Kiel und Tempelhof 1927-1932

Zentrale für technisch-wissenschaftliches Berichtswesen über Luftfahrtforschung, DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, August 1934 und Juni 1935.

Reichsluftfahrtministerium, Inspektion für Flugsicherheit und Gerät, Bericht Nr. 1 für März, April, Mai 1936, I. Teil, und Bericht Nr. 6 für Juli, August, September, 1937, I. Teil.

Manuskript von Forstreferendar Jochen Reier, Welche Erfahrungen in technischer Hinsicht brachte die Flugzeugbestäubung der Nonne in der Rominter Heide, August 1936.

Vermerk RdL u. ObdL L.A. III.1 Nr.13081/36 vom 20.6.1936 betr. Besprechung über Schädlingsbekämpfung am 18.6.1936.

Schreiben Der Reichsforstmeister und Preußische Landesforstmeister II Nr. 6549 vom 4.9.1936 mit Anlage an Flugkommando Berlin betr. Flugzeugbestäubung im Gebiet der Forstverwaltung.

Erlasse RdL u. ObdL L.A. Nr. 18994/36 II 2 A vom 15.9.1936 und Nr. 22870/36 III, 1 B vom 27.11.1936 betr. Schädlingsbekämpfung in den Forsten.

Schreiben Der Reichsforstmeister und Preußische Landesforstmeister II Nr. 2151 vom 16.3.1937 an den Reichsminister der Luftfahrt betr. Schädlingsbekämpfung in den Forsten.

Flugkommando Berlin, Leistungsvergleich der Streuflugzeugtypen Do 23 - W 33 - L 72, ohne Datum.

Fernschreiben Flugkommando Berlin, Abt. Schädlingsbekämpfung vom 16.6 und 17.6.1938 an Fliegerhorstkommandantur Zerbst für Streukommando Oblt.d.R. Raez betr. Überführung von 2 Flugzeugen L 72.

Schreiben Flugkommando Berlin, Abt. Schädlingsbekämpfung vom 22.7.1939 an das RLM / L.In. 2 betr. Einsatz des Flugzeuges „Fieseler Storch“ zur Forstschädlingsbekämpfung.

Weitere Unterlagen aus den Archiven der ADL.

Danksagung

Die Verfasser danken Hans-Peter Dabrowski und Rainer Haufschild für ihre freundliche Unterstützung dieser Arbeit mit zusätzlichen Fotos und Hinweisen. Ein besonderer Dank gilt Walter Britt (97), Hauptagronom und Pionier des Agrarfluges der ehemaligen DDR von 1957 bis 1982, für seine nachhaltigen Anregungen zur Beschäftigung mit der Geschichte des Agrarfluges in Deutschland.