

*Sechs Albatros L 75 „Ass“ der DVS Braunschweig  
im Formationsflug*



## Schul-, Sport- und Reiseflugzeug Albatros L 75

Von Günter Frost (ADL)

Erstveröffentlichung 01.2025 im ADL-Internetportal

In der gängigen Luftfahrt-Literatur findet man über das Albatros-Muster L 75 „Ass“ nur spärliche Informationen – und diese sind nicht frei von Fehlern. Das ist um so erstaunlicher, als in den wirtschaftlich kritischen Jahren 1929 bis 1934 eine beachtliche Stückzahl von ihnen gebaut wurde: Insgesamt verließen 65 Maschinen aller L 75-Versionen die Fertigungsstätten der Albatros-Flugzeugwerke GmbH in Berlin-Johannisthal und der Focke-Wulf Flugzeugbau AG in Bremen.

Die Quellenlage zum Typ L 75 ist nicht als üppig zu bezeichnen. Die einschlägigen Fachzeitschriften der Jahre 1928/29 veröffentlichten zwar etliche Berichte über den ersten Prototypen der Albatros-Maschine, aber danach versiegte der Informationsstrom sehr schnell. Offenbar bestand Einvernehmen bei allen Beteiligten, dem Ausland so wenig wie möglich über die halb-militärischen Aufgaben des Flugzeugs preiszugeben. Denn noch immer war es Deutschland verboten, öffentliche Gelder für die Ausbildung und Unterhaltung von (künftigen) Militär-Piloten einzusetzen.

Um dem generellen Informationsmangel etwas abzuhelpfen, legt die ADL in dieser Arbeit alle ihr verfügbaren Nachrichten und Daten zum Muster Albatros L 75 auf den Tisch. Leider bleiben aber viele „weiße Flecken“ übrig.

## Inhaltsverzeichnis

Entstehungsgeschichte.....	3
Konstruktion und Aufbau der Albatros L 75 „Ass“ .....	3
Der erste Prototyp L 75.....	7
Serienbau der Albatros L 75 .....	10
Serien L 75 a und L 75 b (später Bezeichnung geändert in L 75 A und L 75 B).....	10
Kleinserien L 75 c und d (D) .....	14
Serien L 75 DSA und DSB .....	16
Erprobungsträger L 75 E.....	18
Serie L 75 F .....	19
Einsatz der Albatros L 75 .....	20
Namentlich genannte Ausbilder und Übungsschüler auf Albatros L 75 .....	21
Ereignisse mit Flugzeugen des Typs Albatros L 75 .....	24
Unfälle mit Totalschaden.....	24
Unfälle mit wesentlichen Schäden an der Flugzeugzelle .....	31
Unfälle ohne oder nur mit leichter Beschädigung des Flugzeugs .....	40
Werknummern-Übersicht aller gebauten Albatros L 75 .....	53
L 75 mit Albatros-Werknummern.....	53
L 75 mit Focke-Wulf-Werknummern.....	56
L 75 mit unbekannter Werknummer .....	59
Technische Daten Albatros L 75 .....	60
Dreiseiten-Ansicht Albatros L 75 .....	61
Quellen.....	62
Illustrationen .....	63
Verwendete Abkürzungen.....	63



*Albatros L 75 während der Flugschulung im Verband.*

## Entstehungsgeschichte

Allem Anschein nach kam es im Jahr 1927 auf Basis einer Absprache zwischen Hauptmann Kurt Student (Referatsleiter im Heereswaffenamt des RWM) und Dr. Walter Huth (Generaldirektor der Albatros Flugzeugwerke) zur Entwicklung eines besonderen Schulflugzeugs durch Albatros. Es sollte jungen Piloten den Übergang auf schwere Flugzeuge erleichtern und auch große Überlandflüge ermöglichen. Außerdem wurde auf die sichere Unterbringung von Luftbildkameras und Funkgeräten Wert gelegt. Gegenüber der Öffentlichkeit hieß es, daß die Maschine zur Ausbildung von Flugzeugbesatzungen für den Luftverkehr und zur Luftbildvermessung vorgesehen sei.

## Konstruktion und Aufbau der Albatros L 75 „Ass“

Das neuentwickelte Albatros-Muster erhielt die Typenbezeichnung L 75 „Ass“ und war ein Doppeldecker in Gemischtbauweise. Der Entwurf stammte von Walter Blume; dem Leiter des Albatros-Konstruktionsbüros.

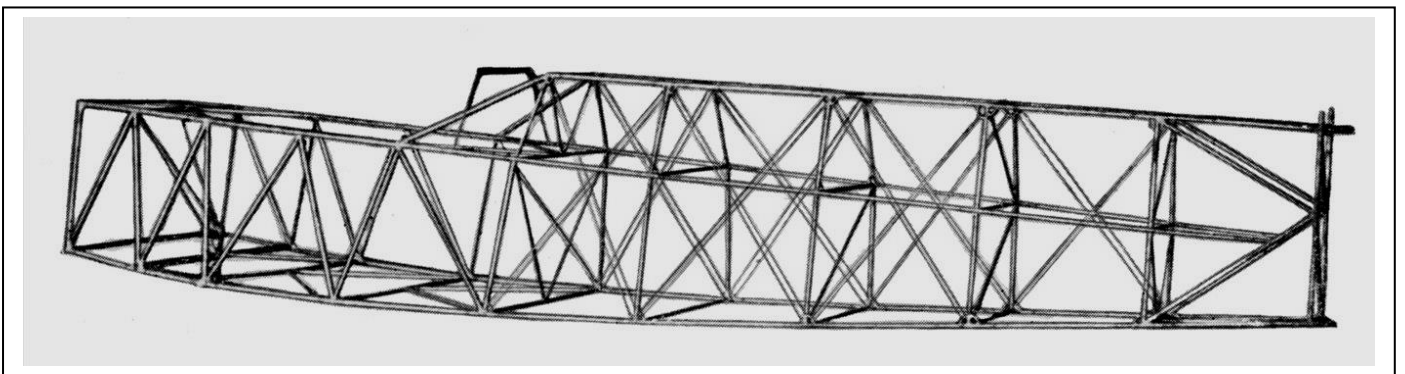
### Tragwerk

Die beiden zweiholmigen Flügel hatten gleiche Spannweite und gleichbleibenden Querschnitt über die ganze Spannweite. Sie wiesen eine geringe Staffelung auf und nur die Unterflügel besaßen eine leichte V-Stellung. Beide Tragdecks waren komplett aus Holz aufgebaut – einschließlich der beiden Kastenholme – und durch N-Stiele gegeneinander abgestrebt.

Der gerade durchlaufende Oberflügel lagerte auf einem Strebenbock relativ hoch über dem Rumpf. Seine Flügelnase war in der Mitte als zusätzlicher Treibstoffbehälter (93 Liter Inhalt) ausgebildet, der nach Art eines Falltanks funktionierte. Die beiden unteren Flügelhälften hatte man an den Holmen der Rumpfunterseite angelenkt. Querruder befanden sich im Ober- und Unterflügel. Die Flügelnasen sowie die Unterseiten der Tragdecks waren zwischen den Holmen mit Sperrholz beplankt, ansonsten kam Stoffbespannung zum Einsatz.

### Rumpf

Der Rumpf bestand aus einem geschweißten Stahlrohrgerüst mit Rohrdiagonalen im Vorderteil und Stahldrahtverspannung im hinteren Abschnitt. Er hatte einen dreieckförmigen Querschnitt mit abgerundeter Oberkante. Sein Bug war mit Aluminiumblech verkleidet, der übrige Rumpf trug Stoffbespannung.



*Stahlrohr-Rumpf der Albatros L 75 ohne Verkleidungen und Einbauten.*

Die Besatzung war in zwei hintereinanderliegenden, offenen Sitzräumen untergebracht, im oberen Bereich jeweils durch Windschutzscheiben vor dem Fahrtwind geschützt. Die Instrumentenbretter besaßen Schaumgummipolsterung und wurden durch zwei verdeckt eingebaute Lampen beleuchtet. Beide Plätze besaßen Doppelsteuerung und beide Sitze waren jeweils mit einem Absatz für einen Rückenkissen-Fallschirm versehen.

Vor dem ersten Sitz war Raum zum Einbau eines Telefunkengerätes vorgesehen. Der Sitz selbst konnte zurückgeklappt werden, darunter war ein leicht zugänglicher Raum für die Unterbringung von Lichtbildgerät vorhanden. Unter dem hinteren Sitz befand sich ein verschließbarer Gepäckraum. Alle betriebswichtigen Teile im Rumpf (wie z.B. Leitungen und Gestänge) waren durch große, mit Schnellverschlüssen versehene Klappen bzw. Schieber in der Außenverkleidung zugänglich.



Instrumentenbrett der Albatros L 75:

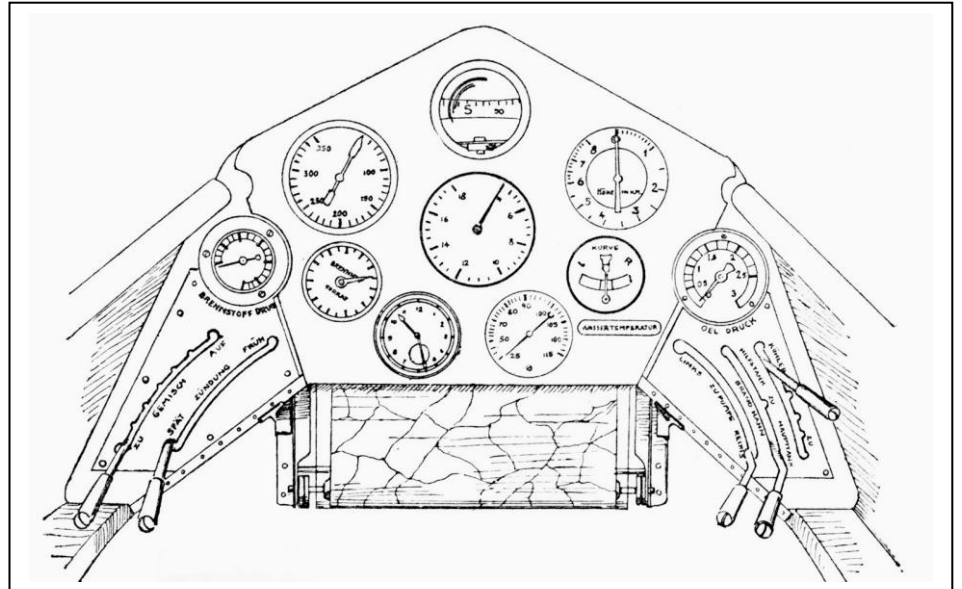
(oben): Kompaß.

(2.Reihe): Kompaß, Höhenmesser.

(3.Reihe): Brennstoffdruck, Brennstoffvorrat, Wendezeiger, Öldruck.

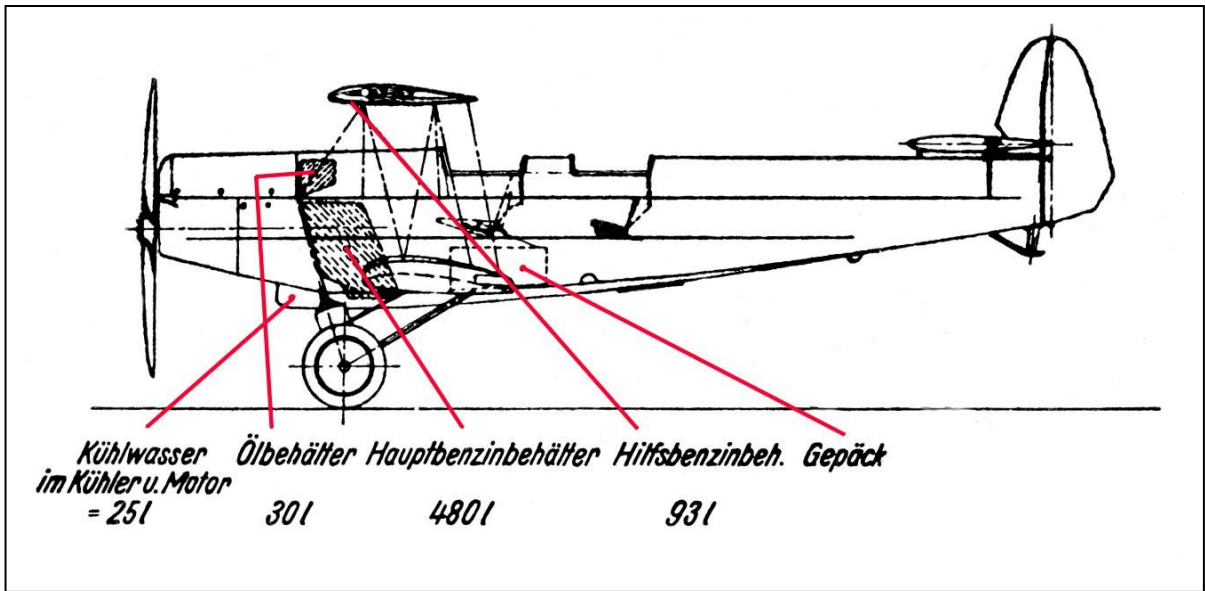
(4.Reihe): Uhrzeit, Kühlwassertemperatur.

(unten): Kartenroller.



Blick in den Führerraum der Albatros L 75: Alle Bedienungs- und Überwachungsgeräte für den Flug lagen bevorzugt im direkten Blick und Zugriff.

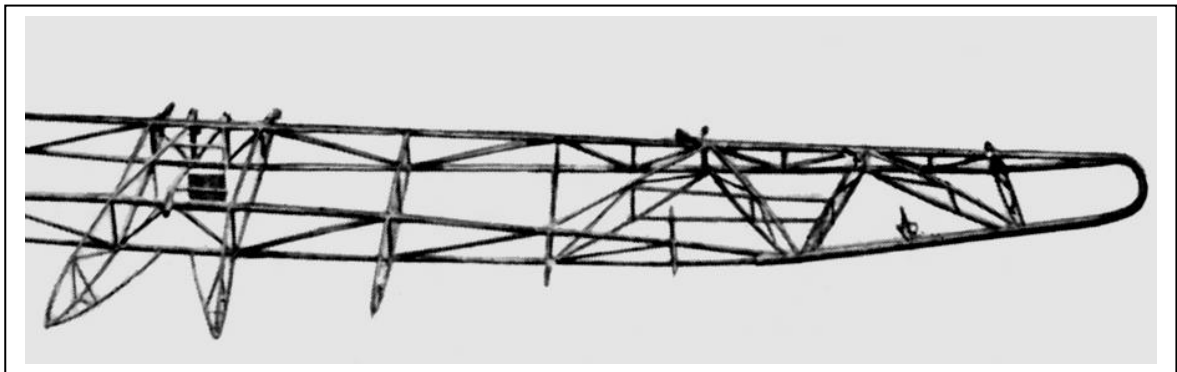
Das Instrumentenbrett war mit dickem Schaumgummi gepolstert, weil die Erfahrung der letzten Jahre gezeigt hatte, daß schon bei relativ leichten Unfällen erhebliche Kopfverletzungen der Insassen eintreten können.



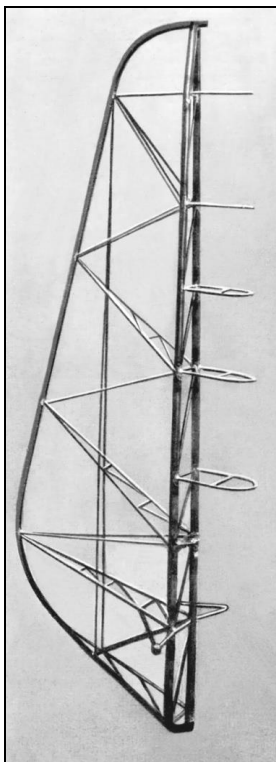
*Rumpf der Albatros L 75 mit seinen diversen Flüssigkeitsbehältern und dem Gepäckraum.*

### **Leitwerk**

Das Schwanzleitwerk war auf Basis eines geschweißten Stahlrohrgerüsts ausgeführt und besaß Stoffbespannung. Die Höhenflosse ließ sich im Flug verstellen. Alle Ruder besaßen Albatros-Ausgleichsflächen.



*Durchgehende Höhenflosse der Albatros L 75. Backbordhälfte in Vorderansicht schräg von oben, innerer Aufbau aus Stahlrohr.*



*Struktureller Aufbau des Seitenruders der L 75.*



## Fahrwerk

Das Fahrgestell hatte eine geteilte, hochgezogene Achse, die durch eine V-Strebe zur Rumpfunterkante abgestützt war. Die Gummidruckfederung besaß eine Öldämpfung nach Bauart Albatros. Der lenkbare Sporn besaß ebenfalls Gummidruckfederung und bot eine gute Steuerbarkeit beim Rollen am Boden, so daß Hilfsmannschaften auch bei starkem Seitenwind nicht benötigt wurden.

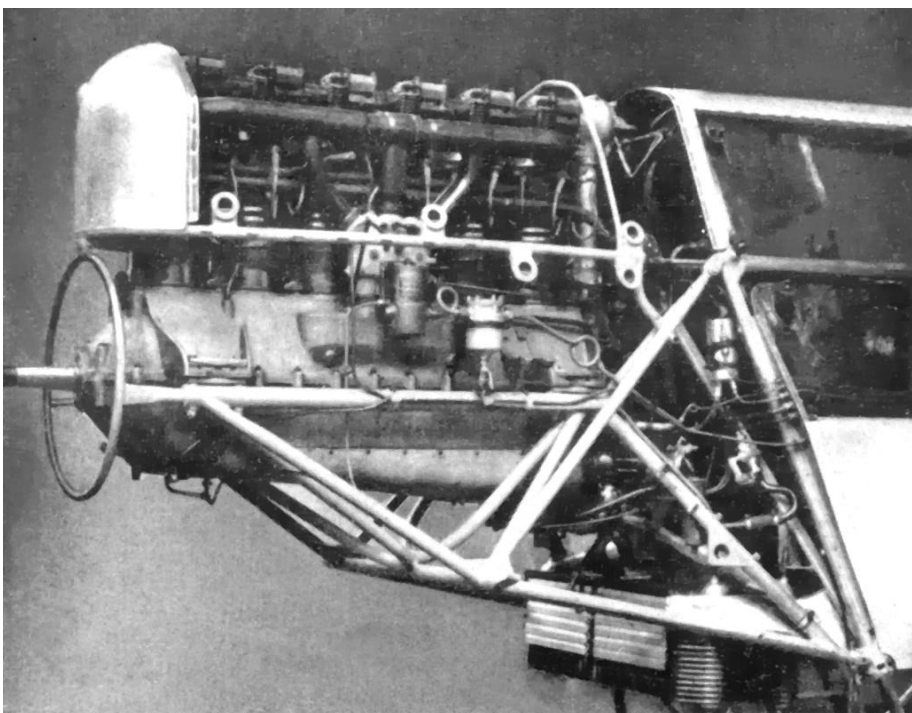
*Das Fahrgestell mit geteilter, hochgezogener Achse hatte Druckgummifederung und Öldämpfung. Zwischen den Federbeinen hing der Kühler mit einem Füllvolumen von 25 ltr. Wasser. Der Junkers-L 5 Motor wirkte auf eine Heine-Holzluftschraube mit Rupp-Nabe.*



## Triebwerk

Der Rumpfbug bestand aus einem Stahlrohrgerüst mit leicht abnehmbaren Aluminiumblech-Verkleidung, war an vier Punkten am Rumpf aufgehängt und leicht auswechselbar. Eingebaut werden konnten verschiedene flüssigkeitsgekühlte Reihenmotoren ähnlicher Abmessungen und ähnlichen Gewichts. Im Musterflugzeug tat ein Sechszylinder-Reihenmotor vom Typ BMW IV (Leistung 230/300 PS, 169/221 kW) seinen Dienst. Zur Triebwerksanlage gehörten ein Stahlblechbrandspant, Feuerlöscher und zwei A. M.-Pumpen zur Treibstoffförderung.

Hinter dem Brandspant folgte in einem separaten Behälterraum der Hauptbenzintank von 480 Liter Inhalt. Dieser Raum besaß ringsum eine Verkleidung aus Leichtmetallblech – mit Ausnahme der Rumpfunterseite, die in diesem Bereich vollkommen offen war und so eine gute Durchlüftung des Tankraums ermöglichte. Hinzu kam der schon erwähnte Falltank von 93 Liter Inhalt in der Nase des Oberflügels. Der Ölbehälter von 30 Liter Inhalt befand sich über dem Hauptbenzintank.



*Im Musterflugzeug der L 75 kam ein Sechszylinder-Reihenmotor BMW IV zum Einsatz, Leistung 230/300 PS (169/221 kW).*

## ***Der erste Prototyp L 75***

Der Baubeginn des ersten Prototyps L 75 (in der damaligen Terminologie als Musterflugzeug bezeichnet) ist nirgendwo überliefert. Auch aus der Bauphase ließen sich keine Informationen finden, ebensowenig Fotos, die einen Eindruck vom Zellenaufbau vermitteln könnten. Selbst über das genaue Datum des Erstflugs und den Verlauf der Erprobung waren keine Angaben aufzutreiben. Sicher ist nur, daß die Mustermaschine die Werknummer 10117 trug.

Ihre früheste Erwähnung in den verfügbaren Albatros-Werksunterlagen fand die erste L 75 „Ass“ in einem Schreiben der Albatros-Flugzeugwerke vom 31.3.1928 an Arthur Schreiber in Berlin (Herausgeber der „Illustrierte Luftfahrt-Korrespondenz“). Darin war ein Hinweis enthalten: *„In nächster Zeit übersenden wir Ihnen eine ausführliche Beschreibung unseres neuesten Flugzeugtyps L 75 „Ass“, das soeben von der „Deutschen Verkehrsfliegerschule“ abgenommen wurde.“*

Die andere sichere Zeitmarke stellt der erfolgte Eintrag der Werknummer 10117 im Monat März 1928 in die Deutsche Luftfahrzeugrolle dar, veröffentlicht in den nFl Nr. 18/1928. Die Maschine erhielt das Kennzeichen D-1348, als Eigentümer wurde die DVS Staaken angegeben.

Zu diesem Zeitpunkt muß ihre Flugerprobung schon abgeschlossen gewesen sein, weil sie bereits an die DVS ausgeliefert war.



*(Bilder oben und unten): Musterflugzeug Albatros L 75 „Ass“, angetrieben durch einen Sechszylinder-Reihenmotor BMW IV, Leistung 230/300 PS (169/221 kW). (Slg. Koos/ADL)*







(oben): Frontansicht des Musterflugzeugs L 75. Aus dieser Perspektive ist der dreieckige Rumpfqerschnitt mit abgerundeter Oberkante gut zu erkennen.  
(Slg. Koos/ADL)

(unten): Die L 75 nach der Zulassung als D-1348. Am Rumpfbug prangten Firmenname und Musterbezeichnung „Ass“.





Leider war der Maschine nur eine relativ kurze Lebensdauer vergönnt: Sie erlitt am 6.9.1928 einen Totalschaden und wurde im Oktober 1928 aus der Luftfahrzeugrolle gestrichen: **WNr. 10117, Kennzeichen D-1348**

06.09.1928 Absturz bei Bruchsal.

Das Berliner Tageblatt brachte in seiner Ausgabe vom 7.9.1928 folgenden Bericht über das Unglück:

*„Karlsruhe, 7. September Das Flugzeug der Verkehrsfliegerschule Spandau, D.1348, das gestern vormittag in Karlsruhe aufgestiegen war, mußte kurz darauf in der Nähe von Bruchsal wegen Motordefekts einen Notlandungsversuch machen und stürzte hierbei ab. Die beiden Insassen, ein Herr und eine Dame, kamen glücklicherweise mit leichteren Verletzungen davon. Das Flugzeug wurde restlos zertrümmert.*

*Es handelt sich bei diesem Unfall nicht um ein Flugzeug der Lufthansa, sondern um einen einmotorigen Albatros-Doppeldecker, Type L.75, der zum Zeitungstransport verwandt wurde.“*

Weitere Einzelheiten über den Absturz ließen sich bisher nicht ermitteln, auch nicht die Namen der beiden Insassen.



*Albatros L 75 während der Verbandsschulung in einer Siebener-Formation*

*(Slg. Peter Achs)*



## Serienbau der Albatros L 75

Alles in allem wurden 65 Exemplare des Typs L 75 hergestellt (einschließlich des schon erwähnten Musterflugzeugs). Davon stammten 33 Maschinen aus Berlin-Johannisthal und 32 Stück kamen aus Bremen.

### **Serien L 75 a und L 75 b (später Schreibweise geändert in L 75 A und L 75 B)**

Im Verlauf des zweiten Halbjahrs 1928 brachten die Albatros-Flugzeugwerke zwei aus dem Musterflugzeug abgeleitete Serienbau-Varianten der L 75 heraus, die sich im wesentlichen durch stärkere Triebwerke auszeichneten.

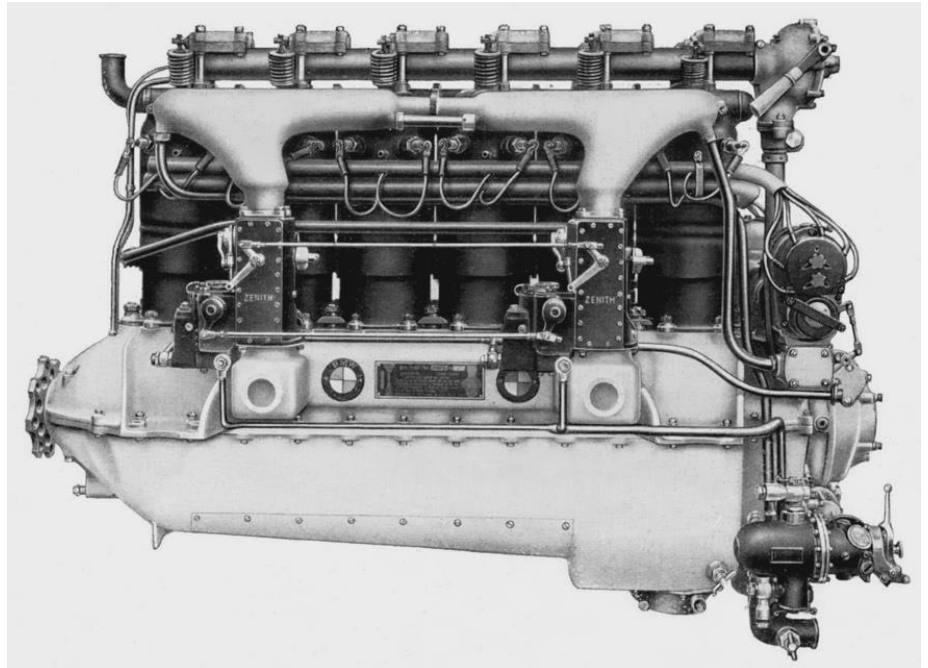
#### **L 75 a (L 75 A)**

Motor BMW V a, Leistung 320/380 PS (235/279 kW). Erstzulassung August 1928.

Insgesamt 12 Stück hergestellt, davon WNr. 10128 später umgebaut zu L 75 b.

WNr. 10126	D-1514
WNr. 10127	D-1495
WNr. 10128	D-1499
WNr. 10129	D-1509
WNr. 10130	D-1550
WNr. 10142	D-1584
WNr. 10143	D-1585
WNr. 10144	D-1591
WNr. 10145	D-1593
WNr. 10146	D-1602
WNr. 10148	D-1749
WNr. 10159	D-1777

*Das Sechszylinder-Triebwerk BMW V a leistete 320/380 PS (235/279 kW) und kam in etlichen nachfolgenden L 75-Varianten zum Einsatz.*



*Albatros L 75 a D-1499, aufgenommen um 1931 auf dem Flugplatz Leipzig-Mockau.*





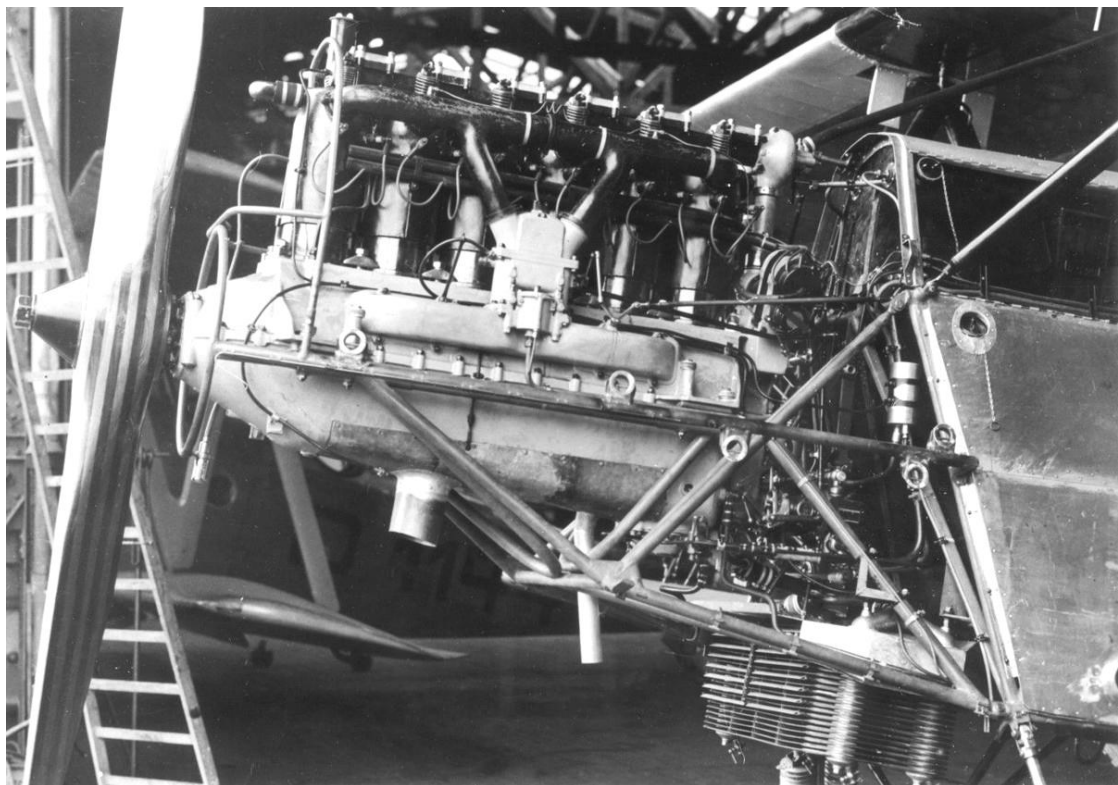
*Albatros L 75 a D-1749 der DVS Braunschweig, aufgenommen etwa 1930/1931 auf dem dortigen Flugplatz.*

#### **L 75 b (L 75 B)**

Motor Junkers L 5, Leistung 280/310 PS (169/228 kW). Erstzulassung November 1928.  
Insgesamt 5 Stück hergestellt, außerdem 1 Maschine umgebaut aus L 75 a (s.o).

WNr. 10131	D-1529
WNr. 10132	D-1532
WNr. 10133	D-1536
WNr. 10135	D-1543
WNr. 10141	D-1551

*Auch der Junkers L 5 Sechszylinder-Reihenmotor gelangte in vielen Albatros L 75-Mustern zum Einbau. Seine Leistung betrug 280/310 PS (169/228 kW).*







*Albatros L 75 b, D-1543, im Einsatz bei der Wetterflugstelle München. Startvorbereitungen für einen Höhenflug am 12.02.1931, Flugzeugführer Hans Kraut.*



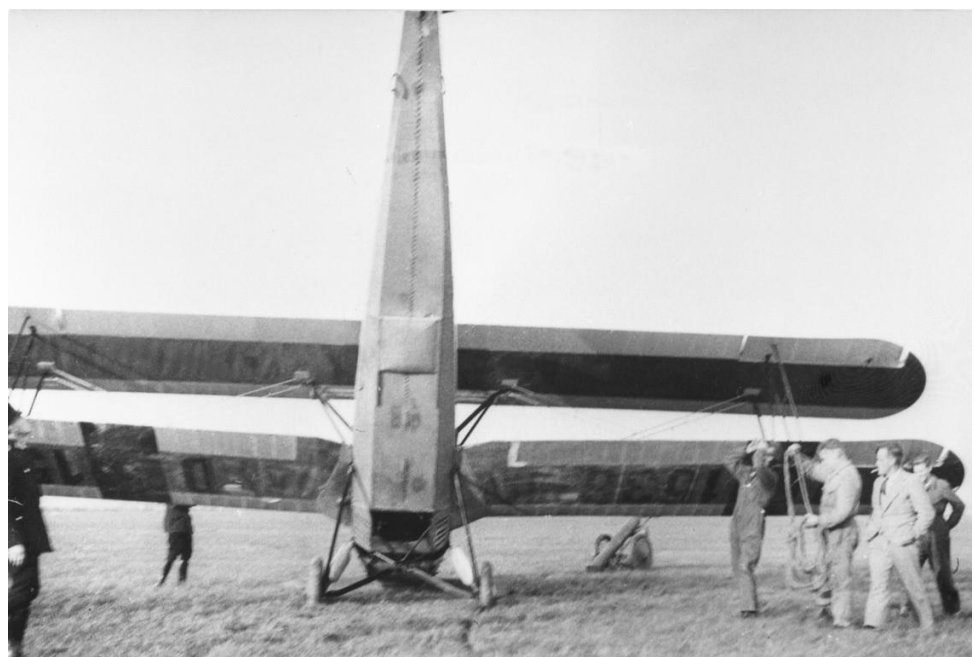
*Albatros L 75 b, D-1529, der DVS Staaken während einer Zwischenlandung in Bremen, aufgenommen etwa 1928/1929. (VFW)*



*Albatros L 75 b, D-1536, der DVS-Braunschweig. Das Foto wurde etwa 1931 gemacht.*



*Landeunfall mit  
„Verbeugung“ der  
L 75 b, D-1536, in  
Braunschweig.  
(VFW)*





## Kleinserien L 75 c und d (D)

Von Juni bis September 1929 erschienen zwei weitere Versionen, die kleinere Verbesserungen an der Flugzeugzelle aufwiesen, aber die Triebwerksausstattung blieb unverändert. Im Zeitraum Oktober 1929 bis Januar 1931 herrschte Stillstand bei den L 75-Auslieferungen.

### L 75 c

Motor BMW V a, Leistung 320/380 PS (235/279 kW). Erstzulassung August 1929. Nur eine Maschine gebaut: WNr. 10134 D-1680. Kein Foto verfügbar außer dem Absturzbild der D-1680 bei Tharau (vgl. Seite 25).

### L 75 d (bzw. L 75 D)

Motor BMW V a, Leistung 320/380 PS (235/279 kW). Erstzulassung Juni 1929. Insgesamt drei Stück gebaut:

L 75 d WNr. 10147	D-1646	ausgeliefert Juni 1929.
L 75 D WNr. 10181	D-1994.	ausgeliefert Februar 1931.
L 75 D WNr. 10182	D-1998	ausgeliefert Februar 1931.

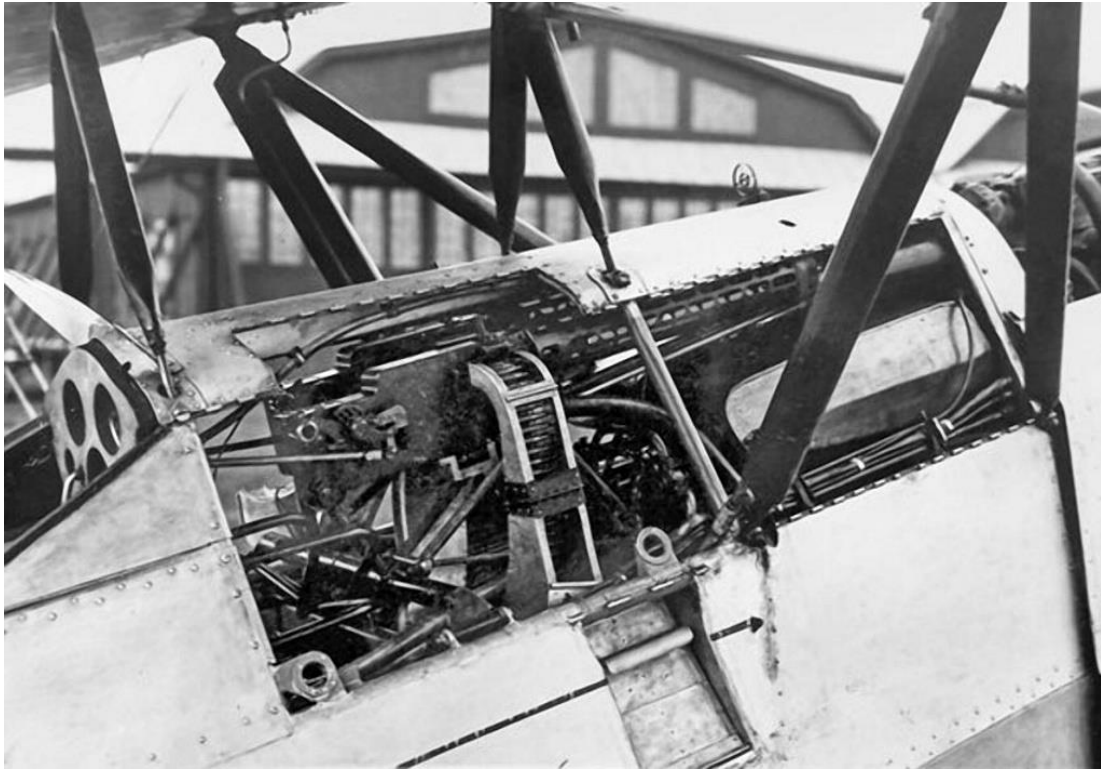


*Albatros L 75 d D-1646, zugelassen für die Albatros Flugzeugwerke GmbH, Berlin-Johannisthal. Als Halter der Maschine fungierte im Jahr 1929 die DVL in Berlin-Adlershof.*



*Die D-1646 tauchte nie in den Bestandslisten der DVS auf, sondern diente bei Albatros als Erprobungsflugzeug für Sonderaufgaben. Das Foto zeigt die Maschine bei der WIVUPAL in Lipezk (Sowjetunion), ausgerüstet mit einem Drehkranz über dem hinteren Besatzungsraum samt beweglichen Maschinengewehrs. Die ursprünglichen Kennzeichen des Flugzeugs waren aus Tarnungsgründen bis auf die Ziffern „16“ gelöscht.*





*Auch diese Aufnahme zeigt die D 1646 im Dienst der geheimen Reichswehr-Erprobungsstelle WIVUPAL in Lipezk (Sowjetunion). Im oberen Bereich der Motorhaube sind versuchsweise zwei Maschinengewehre starr nebeneinander eingebaut. Die seitliche Gurtzufuhr ist gut zu erkennen, ebenso die Lage der beiden Waffenläufe.*



*Die Albatros L 75 D, Kennzeichen D-1994, wurde im Februar 1931 für die DVL Adlershof zugelassen. Als Halter der Maschine trat der RDLI, Erprobungsstelle Staaken, auf.*

## **Serien L 75 DSA und DSB**

Erst nach September 1931, als die Albatros-Flugzeugwerke in der Focke-Wulf Flugzeugbau AG aufgegangen waren, wurde die Serienfertigung der L 75 langsam wieder angefahren, und zwar mit den leicht verbesserten Mustern L 75 DSA und L 75 DSB (die Buchstabenbezeichnungen standen für „D Serie A“ und „D Serie B“). Von Dezember 1931 bis Oktober 1932 entstanden insgesamt 9 Maschinen noch in den Albatros-Werkhallen, weitere 7 Exemplare baute Focke-Wulf in Bremen. Dann schloß das Albatros-Werk in Berlin-Johannisthal endgültig seine Pforten, während das Bremer Focke-Wulf-Werk auf die Version L 75 F umstellte.

:

### **L 75 DSA**

Motor BMW V a, Leistung 320/380 PS (235/279 kW). Erstzulassung Dezember 1931. Insgesamt drei Stück gebaut:

WNr. 151	D-2332.
WNr. 152	D-2342.
WNr. 153	D-2343.



*Albatros L 75 DSA, Zulassung D-2332, in einer Sechser-Staffel gemeinsam mit fünf weiteren L 75. Erkennbar sind die beiden L 75 a D-1585 und D-1602. (Slg. Peter Achs)*

### **L 75 DSB**

Motor Junkers L 5, Leistung 280/310 PS (169/228 kW). Erstzulassung Dezember 1931. Insgesamt 13 Stück gebaut:

WNr. 10191	D-2190.
WNr. 10192	D-2191.
WNr. 10193	D-2195.
WNr. 10194	D-2193.
WNr. 10195	D-2196.
WNr. 10196	D-2194.
WNr. 10197	D-2205.
WNr. 10198	D-2206.
WNr. 10199	D-2207.
WNr. 125	D-2254
WNr. 126	D-2256
WNr. 149	D-2337
WNr. 150	D-2331



Eine Sechser-Staffel Albatros L 75 hat während eines Übungsfluges eine Zwischenlandung in Oppeln (Oberschlesien) vorgenommen. In der Vordergrundgruppe stehen die L 75 DSB, Kennzeichen D-2254 und D-2337. (Slg. Preuschoff)



Werbeaufnahmen mit „Damenbesuch“ auf dem Flugplatz (Ort leider nicht bekannt). Bei der benutzten Maschine handelte es sich um eine L 75 DSB, vermutliches Kennzeichen D-2331 oder D-2337. (Slg. Kössler/ADL)



Diese L 75 DSB hat noch das numerische Kennzeichen D-2254, trägt am Leitwerk aber schon die Flagge Schwarz-weiß-rot. Das Foto muß daher 1933-34 entstanden sein, Aufnahmeort ist vermutlich Schleißheim.



## **Erprobungsträger L 75 E**

Im September 1929 traten zwei besondere Versuchsflugzeuge in Erscheinung, welche man aus der laufenden Serie L 75 a abgezweigt hatte und die einen eigenständigen Versionsbuchstaben trugen:

Motor BMW V a, Leistung 320/380 PS (235/279 kW).

Versuchsweiser Einbau von automatischen Handley-Page-Vorflügeln am oberen Tragdeck.

Die Versionsbezeichnung „E“ stand vermutlich für „Erprobung“ oder „Experimental“.

Nur zwei Stück hergestellt, weil die Versuchsergebnisse nicht befriedigten.

WNr. 10149

D-1748 (1932 umgebaut zur L 75 b).

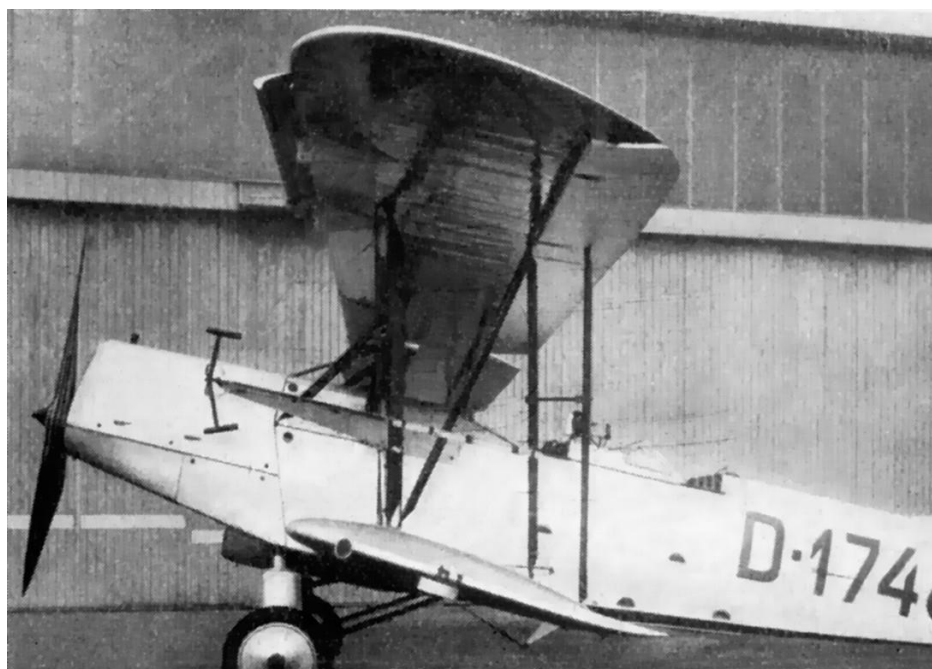
WNr. 10150

D-1755.



*Die L 75 E, D-1748, war ein Erprobungsflugzeug für automatische Handley-Page-Vorflügel, die im oberen Tragdeck versuchsweise eingebaut waren. Die Ergebnisse befriedigten aber nicht. Die D-1748 wurde 1932 zur normalen L 75 b mit Junkers L 5-Motor zurückgebaut.*

*Auf dem oberen Foto sind die Vorflügel eingefahren, während man im unteren Bild den ausgefahrenen Zustand gut erkennen kann.*



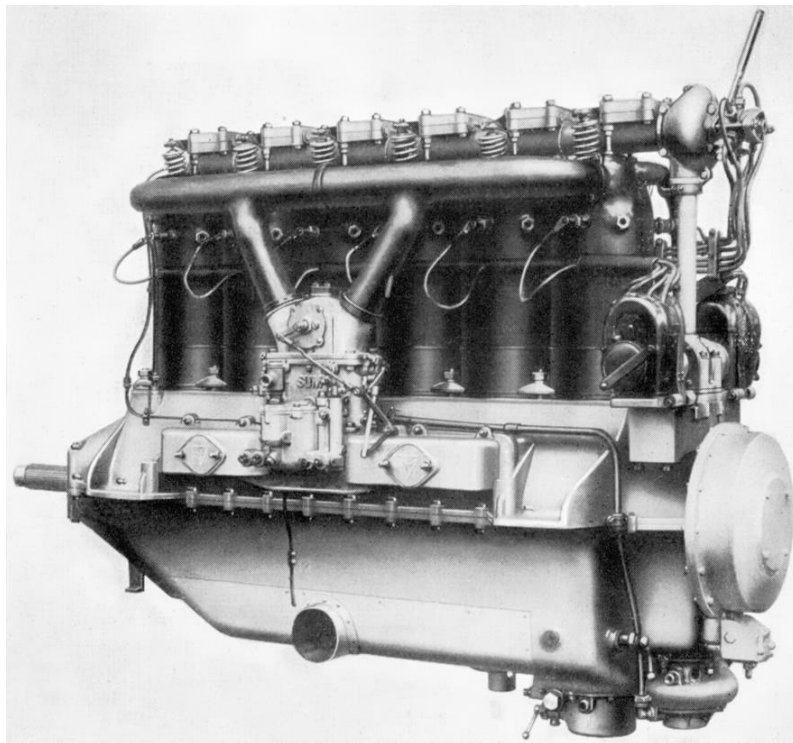
## Serie L 75 F

Wesentliches Unterscheidungsmerkmal zu den vorangegangenen L 75-Mustern war der deutlich stärkere Junkers-Motor L 5 G, der zum Einbau kam.

### L 75 F

Motor Junkers L 5 G, Leistung 390/425 PS (287/312 kW). Erstzulassung März 1935. Insgesamt 25 Stück gebaut:

WNr. 777	D-IFUV
WNr. 778	D-IKYL
WNr. 779	D-IHEN
WNr. 780	D-I???
WNr. 781	D-IFYT
WNr. 782	D-I???
WNr. 783	D-I???
WNr. 784	D-I???
WNr. 785	D-IVAF
WNr. 786	D-IXEP
WNr. 787	D-ISYP
WNr. 788	D-IQOK
WNr. 789	D-INIT
WNr. 790	D-IKYV
WNr. 791	D-IJUQ
WNr. 792	D-IBEL
WNr. 793	D-IKUM
WNr. 794	D-ITZO
WNr. 795	D-IPUN
WNr. 796	D-INEP
WNr. 797	D-IKOK
WNr. 798	D-IFYH
WNr. 799	D-I???
WNr. 800	D-IMUP
WNr. 801	D-I???



*In allen Flugzeugen des Musters L 75 F war der Junkers L 5 G-Motor eingebaut. Seine Leistung betrug 390/425 PS (287/312 kW).*



*Die Albatros L 75 F mit dem Kennzeichen D-IKYL, Werknummer 778, gehörte zur letzten L 75-Serie F und wurde im März 1935 an die Flugzeugführerschule Neuruppin abgeliefert. (VFW)*



## Einsatz der Albatros L 75

Über den praktischen Einsatz der L 75 in den Jahren 1928 bis 1939 und die daran beteiligten Personen ließen sich nur spärliche Informationen finden. Das lag wohl in erster Linie daran, daß die deutsche Wiederaufrüstung zur Luft bis 1935 verdeckt stattfand, weil sie gemäß Versailler Vertrag eigentlich verboten war. Deshalb bemühte man sich offensichtlich, den alliierten Geheimdiensten möglichst wenige Anhaltspunkte zu liefern.

### Flugeigenschaften der L 75

Laut Werksangaben ließ sich die Maschine sehr leicht fliegen und zeigte auch bei geringen Geschwindigkeiten gute Ruderwirkung. Bei wechselnden Flugzuständen ergaben sich nur geringe Lastigkeitsunterschiede, zugleich aber hohe Stabilität und gute Wendigkeit.

Ausgedehnte Erprobungsflüge verschiedener Berufspiloten zeigten ein günstiges Verhalten im Trudeln: Der Übergang in das Trudeln war schwierig, das Herausnehmen dagegen leicht – vor allem wurde keine Neigung zum Flachtrudeln festgestellt.



*Albatros L 75 a D-1509, aufgenommen etwa 1929 auf dem Flugplatz Dresden-Heller*

### Nutzung des L 75-Flugzeugparks

Hauptsächlicher Nutzer der Albatros L 75 war die Deutsche Verkehrsflieger-Schule GmbH (DVS) mit den beiden Zweigstellen Schleißheim und Staaken. Ab Oktober 1929 trat insofern eine Änderung ein, als die Schule Staaken komplett nach Braunschweig übersiedelte.

In Schleißheim fand in einer speziellen Ausbildungsgruppe die fortgeschrittene Schulung zum Militärpiloten statt, während in Staaken bzw. ab Ende 1929 in Braunschweig der Schwerpunkt auf der Sonderausbildung von künftigen Bomben- und Aufklärungsfliegern lag und auch die Beobachterausbildung für diesen Bereich umfaßte. Die „militärische“ Abteilung der DVS Braunschweig führte dazu die Tarnbezeichnung „Gruppe Nachtflug“ (Abkürzung im Schriftverkehr: „N“).

Die Auslieferung der L 75 begann im März 1928. Die allererste Maschine war das schon genannte Musterflugzeug L 75 mit der Zulassung D-1328, welches an die DVS Staaken ging. Es folgte von September 1928 bis zum Jahresende eine Reihe von 8 Flugzeugen der Typen L 75 a und L 75 b. Davon bekam die DVS Staaken weitere 6 Stück (D-1495, D-1499, D-1509, D-1529, D-1532, D-1536), die restlichen 2 Maschinen gingen an die DVS Schleißheim (D-1514 und D-1550).

Im Jahr 1929 verließen insgesamt 13 Flugzeuge vom Typ L 75 die Albatros-Werkhallen in Johannisthal. Von diesen gingen 6 Maschinen an die DVS Schleißheim (D-1550, D-1551, D-1584, D-1585, D-1591, D-1602), ein Flugzeug zur DVS Staaken (D-1593) und zwei zur DVS Braunschweig (D-1749, D-1777). Die restlichen 4 Maschinen aus der 1929er-Fertigung wurden für andere Aufgaben herangezogen: D-1543 kam bei der Zentrale für Wetterflug in Berlin zum Einsatz, die D-1646 verblieb zunächst bei den Albatros-Werken (formaler Halter war die DVL) und ging dann an die WIVUPAL nach Lipezk (Sowjetunion). D-1748 und D-1755 dienten unter der Musterbezeichnung L 75 E als Erprobungsträger für automatische Handley-Page-Vorflügel am oberen Tragdeck und waren zunächst für die DVL bzw. DVS Berlin zugelassen.

Im Jahr 1930 fanden gar keine L 75-Auslieferungen statt.





*Die Albatros L 75 a, D-1584, wurde 1929 an die DVS Schleißheim geliefert.*

Erst 1931 kam es zur Übergabe von insgesamt 5 neugefertigten Maschinen des Typs L 75 D bzw. DSB. Von diesen erhielt die DVS 2 Stück (D-2190 ging nach Schleißheim und D-2191 nach Braunschweig), eine Maschine kam zur DLG-Zweigstelle Würzburg (D-2193), die zwei restlichen Flugzeuge übernahm die DVL (D-1994 und D-1998), wobei ihre Halterschaft beim RDLI, Erprobungsstelle Staaken, lag.



*Albatros L 75 D, D-1998, aufgenommen in Frankfurt/Oder im Sommer 1932. Offizieller Eigentümer der Maschine war die DVL, die Halterschaft lag bei der Erprobungsstelle Staaken des RDLI*

1932 nahm die L 75-Fertigung wieder mehr Fahrt auf. Das Albatros-Werk Johannisthal lieferte 6 Maschinen des Musters L 75 DSB ab (nämlich D-2194, D-2205 und D-2207 an die DVS Braunschweig, D-2206 an die DVS Schleißheim, D-2195 und D-2196 an die Deutsche Luftfahrt GmbH nach Würzburg). Hinzu kamen erstmalig 7 Stück L 75 DSA und DSB aus dem Fokke-Wulf-Werk Bremen (D-2254 ging an die DVS Braunschweig, während D-2256, D-2331, D-2332, D-2337, D-2342 und D-2343 bei der DVS Schleißheim landeten).

In den Jahren 1933 und 1934 gab es keine L 75-Auslieferungen.

Dafür kam es aber 1935 zu einem absoluten Spitzenwert mit 25 Flugzeugen des neuen Musters L 75 F. Alle stammten aus Bremen, weil das Werk Berlin-Johannisthal inzwischen seine Pforten geschlossen hatte. Von den gebauten Maschinen gingen 3 Flugzeuge nach Celle an die dortige Flugzeugführerschule der Luftwaffe (FFS), 10 Stück zur FFS Magdeburg, 4 Stück an die FFS Neuruppin und 1 Maschine kam zur FFS Staaken. Bei 7 Stück ließen sich die Empfänger nicht mehr mit Sicherheit ermitteln.

Im Zeitraum Herbst 1938 bis Frühjahr 1939 wurden alle noch vorhandenen Albatros L 75 bei der Luftwaffe ausgemustert und an das NSFK (Nationalsozialistisches Fliegerkorps) überstellt. Insgesamt handelte es sich um mindestens 28 Maschinen, wie sich anhand ihrer Zulassungen nachweisen läßt. Ob es darüber hinaus noch weitere L 75 in NSFK-Diensten gab, ist nicht eindeutig feststellbar. Ebensovienig kann man sagen, wo die Flugzeuge künftig stationiert waren, denn in den halbamtlichen „Nachrichten für Luftfahrer“ wurde der neue Eigentümer nur pauschal mit „NSFK, Berlin“ benannt.

Einzelheiten über die 1938/39 an das NSFK abgegebenen L 75 finden sich – soweit bekannt – im Kapitel „Werknummern-Übersichten aller gebauten Albatros L 75“ (siehe Seite 53 bis 59). Fotoaufnahmen aus der NSFK-Zeit dieser Maschinen sind bisher nicht aufgetaucht

## **Namentlich genannte Ausbilder und Übungsschüler auf Albatros L 75**

Zu den Ausbildern und über die angehenden Piloten auf Albatros L 75 ist die Informationslage ziemlich lückenhaft. Allein die Unfallberichte von Luftpolizeiwachen, insbesondere der Flugüberwachung Bayern-Süd, waren eine verlässliche und kompetente Quelle. Darin tauchen folgende Namen von Beteiligten an den damaligen Geschehnissen auf:

### **Fluglehrer**

Erich Radke war ab Dezember 1930 bei der DLV-Übungsstelle 12 in Ostpreußen als Fluglehrer tätig und übernahm wenige Monate später auch die Flugleitung der Ostpreußischen Flugsport GmbH in Königsberg. Etwa zwei Jahre drauf wechselte er nach Bayern und schulte ab mindestens Juni 1933 bei der DVS-Zweigstelle Schleißheim in getarnter Funktion angehende Militärpiloten.

### **Piloten in fortgeschrittener Schulung auf L 75**

Hermann Crone erhielt im Frühjahr 1930 bei der DVS Schleißheim seinen FFS B [vgl. Abschnitt „Verwendete Abkürzungen“ auf der letzten Seite]. Nach Auffrischkursen bei der DVS Braunschweig folgte im Juni 1933 die fortgeschrittene Militärpilotenschulung, wiederum bei der DVS Schleißheim. 1940 war Crone Oberstleutnant der LW und Gruppenkommandeur der I./KG 1 „Hindenburg“.

Hans-Georg Waenker von Dankenschweil erwarb im Frühjahr 1930 den FFS B bei der DVS Schleißheim. Am 6. November 1934 verunglückte er als Leutnant der noch getarnten Luftwaffe tödlich beim Absturz einer Ju 52/3m bei Klein-Rakitt (Pommern) während eines planmäßigen Reichsbahn-Nachtfluges von Königsberg nach Berlin.

Joachim Friedrich Graf Vitzthum von Eckstädt war 1932 als Übungsschüler bei der DVS Braunschweig und 1933 als Flugzeugführer bei der DVS Schleißheim aktiv. Er fand als Hauptmann der LW am 25.09.1941 den Tod.

Kurt Werner von Gilsa erhielt 1932 seine Ausbildung bei der DVS Schleißheim. Ab 1936 nahm er im Dienst der deutschen Legion „Condor“ am Spanischen Bürgerkrieg teil und wurde am 30.04.1937 als Oberleutnant der Condor-Fliegerstaffel J/88 während eines Fluges von Sevilla nach Rom über dem Mittelmeer nahe Burgos durch eine Bombenexplosion getötet.

Wolf-Heinrich Freiherr von Houwald hatte 1928 seine fliegerische Grundausbildung bei der DVS Schleißheim erhalten und anschließend die geheime Militärfliegerschulung im deutsch-sowjetischen Flugzentrum Lipezk durchlaufen. 1931 war er Übungsschüler bei DVS Braunschweig und DVS Schleißheim. 1936/37 nahm Houwald im Dienst der „Legion Condor“ am Spanischen Bürgerkrieg teil und errang insgesamt 5 Luftsiege. Im März 1940 zum Gruppenkommandeur der III./JG 52 ernannt, wurde von Houwald während der Luftschlacht über England am 24. Juli 1940 in seiner Bf 109 E abgeschossen.

Walter Hummel läßt sich anhand einer Notlandanzeige vom August 1933 als in Ausbildung befindlich bei der DVS Schleißheim nachweisen. Im Mai 1935 nahm er für den DLV, Flieger-Untergruppe 6 Stuttgart, am Deutschlandflug 1935 teil.

Gerhard Jaeger befand sich im August 1933 als Flugschüler bei der DVS Schleißheim und setzte 1934 seine Ausbildung bei der DVS Braunschweig fort.

Die Brüder (oder Cousins?) Heinrich und Hellmuth Kaun befanden sich beide bei der DVS Schleißheim in Ausbildung, allerdings zu unterschiedlichen Zeiten: Heinrich war im Jahr 1932 dort, Hellmuth erst 1933. Zu Hellmuth Kaun ist noch anzufügen, daß er am 11. Juli 1942 als Luftwaffen-Oberleutnant im Bezirk Rostow am Don zu Tode kam.

Wilhelm Kögel begann seine fliegerische Ausbildung 1928 bei der DVS Schleißheim und wechselte 1930 zur DVS Braunschweig. Dort war er auch 1931 noch als Übungsschüler zu finden, schied aber Anfang 1932 aus und wurde anschließend Berufspilot bei der DLH.

Jürgen de Lalande durchlief 1932 bei der DVS Schleißheim seine Ausbildung zum Militärpiloten. 1936 nahm er als Leutnant der Luftwaffe am Deutschen Sternflug teil, und zwar am Steuer einer Focke-Wulf Fw 44 „Stieglitz“.

Jürgen Roth befand sich seit mindestens Juni 1929 bei DVS Schleißheim zur Ausbildung. Die Prüfungen für den FFS B legte er Ende Februar 1930 ab. In den Jahren 1931 und 1932 hielt Roth sich mehrfach als Übungsschüler bei der DVS Braunschweig auf, Juni 1933 dann in Schleißheim. Nach Ausbruch des 2. Weltkriegs bekleidete Roth den Dienstrang eines Hauptmanns der Luftwaffe.

Clemens Graf von Schönborn-Wiesentheid absolvierte ab Mitte 1929 bei der DVS Schleißheim seine Ausbildung für den FFS B. 1936 wurde er Staffelpilot im Jagdgeschwader 132 „Richthofen“. 1940 hatte er die Position eines Gruppenkommandeurs erreicht, allerdings nicht bei der Jagdwaffe sondern in der Sturzkampffliegerei beim StG 2. Sein letzter Dienstrang war Oberst der Luftwaffe. Schönborn-Wiesentheid starb am 30. August 1944 beim Absturz seines Fieseler Fi 156 „Storch“ östlich von Sofia (Bulgarien).

Werner Sperling führte ab etwa Mitte 1933 seine fortgeschrittene Flugzeugführerausbildung auf einer Albatros L 75 bei der DVS in Schleißeheim durch.

Joachim Graf von Stillfried-Rattonitz erwarb im Mai 1929 bei der DVS Schleißeheim seinen FFS B. Im August 1931 und September 1932 befand er sich als Übungsschüler bei der DVS Braunschweig. Seit etwa Mai 1933 erhielt er besondere Schulungen in Schleißeheim. Stillfried-Rattonitz stürzte am 19. September 1935 bei Bergen (Oberbayern) tödlich mit dem Flugzeug ab.

Wolf Trauer erhielt im 1. Halbjahr 1932 seine Pilotenausbildung bei der DVS Schleißeheim. Spätestens ab 1937 flog er als Flugkapitän bei der DLH im Südatlantikeinsatz.

Horst Wehrmann absolvierte 1929/30 seine Flugzeugführerausbildung bei der DVS Schleißeheim bis zum FFS B. Im Juli 1931 und August 1932 befand er sich als Übungsschüler bei DVS Braunschweig.



*Schulflugzeug Albatros L 75, aufgenommen vermutlich bei der DVS Schleißeheim. Die zur Schulung eingeteilten Flugschüler und Mitglieder vom Ausbildungspersonal sind an der Startflagge versammelt. (Slg. Petrick)*



## Ereignisse mit Flugzeugen des Typs Albatros L 75

Erhalten geblieben sind diverse Unfallberichte von den luftpolizeilichen Überwachungsdiensten der Länder über Vorfälle mit Beteiligung von Albatros L 75.

Eine andere ergiebige Quelle stellten die Meldungen der DVL-Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle über Störungen im Flugbetrieb dar. Deren monatliche Sammelberichte enthielten leider keine Angaben über taggenaues Datum, Ort und Namen von Personen.

Eine gute Ergänzung boten auch damalige seriöse Tageszeitungen.

Nachstehend sind alle verfügbaren Informationen zusammengestellt, unterteilt in drei Gruppen:

- 1) Unfälle mit Totalschaden,
- 2) Unfälle mit wesentlichen Schäden an der Flugzeugzelle,
- 3) Unfälle ohne oder nur mit leichter Beschädigung des Flugzeugs.

Innerhalb dieser Gruppen sind die Vorfälle in der Reihenfolge der Werknummern aus den beiden Fertigungsstätten Berlin-Johannisthal und Bremen sortiert. Der Nummernkreis 10117 bis 10199 entstammt dem Werk Johannisthal, die Nummern zwischen 125 und 153 sowie von 777 bis 801 sind dem Focke-Wulf-Werk Bremen zuzuordnen.

### Unfälle mit Totalschaden

#### WNr. 10117, Kennzeichen D-1348

06.09.1928 Absturz bei Bruchsal.

Über diesen Unfall wurde bereits auf Seite 9 am Ende des Kapitels „Entstehungsgeschichte bis zum Musterflugzeug L 75“ berichtet.

#### WNr. 10132, Kennzeichen D-1532

06.1934 Flugzeug zerstört, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 b.

Daten zum Hergang des Unfalls:

*„In einer scharfen Kurve abgerutscht, Bedienungsfehler.  
Flugzeugführer getötet, Maschine vernichtet.“*

(Störungsmeldung F 98/6/34 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Juni 1934)

#### WNr. 10134, Kennzeichen D-1680

19.12.1930 Absturz bei Tharau (nahe Königsberg).

Besatzung: Flugzeugführer Max Schwabe, Meteorologe Dr. Rudolf Steiner.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 c mit Motor BMW V a.

Eigentümer: DVS GmbH, Braunschweig, stationiert bei der Wetterflugstelle Königsberg.

Unfallursache: Vereisung der Maschine beim Abstieg aus 7.000 m Flughöhe.

Personen- und Sachschäden: Beide Besatzungsmitglieder getötet, Flugzeug zerstört.

Berichte über den Hergang des Unfalls:

*(Hamburger Fremdenblatt vom 19.12.1930)*

*„Berlin, 19. Dezember Das Königsberger Wetterflugzeug ist heute früh um 8 Uhr abgestürzt. Es war 7000 m hoch. Dort vereiste die Maschine vollständig. Die Steuerorgane froren fest, Das Flugzeug war nicht mehr manövrierfähig. In 600 m Höhe erfolgte die Katastrophe: Der Doppeldecker stürzte vor den Augen vieler Menschen senkrecht in die Tiefe.*

*Der Flugzeugführer Schwabe und der Königsberger Meteorologe Dr. Steiner wurden auf der Stelle getötet. Die Maschine ist vollkommen zerstört.“*

*(Berliner Börsenzeitung vom 19.12.1930)*

*„Von einem beklagenswerten Unfall ist am heutigen Freitag morgen das Königsberger Wetterflugzeug betroffen worden. Bei einem Aufstieg in 7000 Meter Höhe vereiste die Maschine vollständig, so daß die Steuerorgane festfroren und das Flugzeug nicht mehr manövrierfähig war. In 600 Meter Höhe erfolgte dann die Katastrophe. Der Albatros-Doppeldecker neigte sich vornüber und stürzte senkrecht vor den Augen zahlreicher Menschen in die Tiefe. Der Flugzeugführer Schwabe, ein sehr erfahrener Wetterflieger, sowie der Königsberger Meteorologe, Dr. Steiner, wurden auf der Stelle getötet. Die Maschine ist vollkommen zerschellt.*

Wir erfahren dazu noch folgende Einzelheiten: In Berlin, Hamburg, München und Königsberg steigen jeden Morgen doppel-sitzige Flugzeuge bis zu einer Höhe von 7000 Meter empor, um dort Windmessungen und andere meteorologische Beobachtungen vorzunehmen. Im Winter bieten diese täglichen Höhenflüge besonders an der Küste, wo häufig starker Nebel herrscht, große Gefahren, denn die Maschinen vereisen sehr schnell und man hat bei Landungen schon häufig eine mehrere Zentimeter starke Eisschicht auf der ganzen Maschine festgestellt.

In Königsberg war das Wetterflugzeug unter Führung des Piloten Schwabe gegen 7 ½ Uhr aufgestiegen und machte in der vorgeschriebenen Höhe seine Beobachtungen. Gegen ¾ 9 Uhr setzte der Führer zum Gleitflug an. Bei dem unsichtigen Wetter kam die Maschine etwas vom Flugplatz ab und befand sich über der Ortschaft Tharau. Offenbar hat dann das Höhensteuer infolge Vereisung schon in größeren Höhen nicht mehr zur Zufriedenheit gearbeitet, denn der Doppeldecker kam in einem ungewöhnlich steilen Gleitflug hernieder. Ob den Piloten die Besinnung verlassen hat oder ob ein Steuerorgan infolge Überbeanspruchung gebrochen ist, wird sich kaum feststellen lassen. Jedenfalls stürzte der Apparat aus 500 bis 600 Meter Höhe wie ein Stein zu Boden und wurde völlig zerstört. Der Motor bohrte sich fast drei Meter tief in den Boden ein.“

(Unfallbericht des Zentralamts des Deutschen Wetterdienstes Offenbach)

„ ... Nach dem in 400 m Höhe beginnenden raschen Abstieg läßt die nunmehr allerdings recht undeutliche Druckschreibkurve von etwa 130 - 100 m Höhe ab ein etwa zweiminütiges Manövrieren erkennen. Die Mannschaft suchte sich wohl einen Landeplatz aus. Während dieses Versuchs sackte die Maschine jedoch infolge ihrer durch Vereisung verursachten verschlechterten Flugeigenschaften weiter durch bis etwa 40 - 50 m über dem Boden. Nunmehr war eine sofortige Notlandung unvermeidlich. Die wegen der Schneebedeckung des Bodens erst jetzt mögliche Erkenntnis, daß ein Sturzacker unter ihnen lag, und die Nähe einer Hochspannungsleitung zwangen zu einer Linkskurve. Hierbei stürzte die Maschine ab.

19.12.1930 morgens, bei Tharau

gez. Dr. Seifert, Königsberg“



Absturz der Alb L 75 c D-1680 am 19.12.1930 bei Tharau (Ostpreußen) im Dienst bei der Wetterflugstelle Königsberg. Die Besatzung, bestehend aus Pilot Schwabe und Meteorologe Dr. Steiner, wurde auf der Stelle getötet.

#### WNr. 10141, Kennzeichen D-ISIF

01.1936 Absturz wegen Brennstoffmangels, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSB.

Unfallursache: mit Falltank geflogen, nicht auf Haupttank umgeschaltet.

Personenschäden: Pilot schwer verletzt.

Sachschäden: Flugzeug schwer beschädigt.

(Störungsmeldung F xx/2/36 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Februar 1936)

Offensichtlich baute man die D-ISIF nicht wieder auf, denn sie wurde im April 1936 als „zerstört“ in der LFR gestrichen.

## WNr. 10143, Kennzeichen D-1585

09.06.1933 Absturz auf dem Flughafen Schleißheim.

Schülerwechsel nach einem Übungsflug.

Pilot: niemand an Bord.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 a mit Motor BMW V a.

Eigentümer: DVS Braunschweig, Halter: DVS Schleißheim.

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*„Das Flugzeug D-1585 war nach einem Übungsflug in der Kette mit 2 anderen Flugzeugen gleichen Baumusters wieder zur Startstelle gerollt, um nach vorgenommenem Führerwechsel wieder abzufliegen. Der Flugzeugführer Crone stellte den Motor auf Leerlauf und machte angeblich den Gashebel durch Anziehen des Klemmhebels in dieser Stellung fest. An die Stellung des Zündungshebels kann sich Crone nicht mehr erinnern. Er stieg aus, nahm in einer Entfernung von etwa 3 - 4 m von Führersitz den Fallschirmgurt ab und übergab diesen den Flugschüler Wehmann, der anschließend das Flugzeug D-1585 fliegen sollte. Wehmann machte sich eben zum Fluge fertig, als plötzlich die Drehzahl des Motors, ohne daß jemand an das Flugzeug herangekommen war, zunahm und das Flugzeug zu rollen begann. Nach den Zeugenaussagen ging der Motor ziemlich rasch auf Vollgas wie bei einem normalen Start. Der Flugschüler Wehmann versuchte, auf das ohne Führer rollende Flugzeug aufzuspringen, rutschte jedoch, da dessen Fahrt immer mehr zunahm, ab, mußte das Flugzeug loslassen und fiel nach rückwärts zu Boden. Das Flugzeug hob nach einer Rollstrecke von ungefähr 300 m von Boden ab, flog zunächst bis an die Flughafengrenze bei der Feldmochingerstrasse geradeaus und ging dann in etwa 50 m Flughöhe in eine steile Rechtskurve. In der Kurve neigte sich das Flugzeug mit vollaufendem Motor gegen den Boden und schlug nach einer Wendung von etwa 180° 80 m vor (südöstlich) der Werfthalle der Deutschen Verkehrsfliegerschule mit den rechten Tragwerk zuerst auf den Boden auf, wobei der Betriebsstoffbehälter explodierte und das Flugzeug verbrannte.*

*Bei der Untersuchung der Trümmer konnte über die Stellung der Hebel keine Feststellung mehr gemacht werden. Die Nachprüfung an anderen Flugzeugen des gleichen Baumusters ergab, daß bei vollständigem Lösen des Klemmhebels der Gashebel durch die verschiedenen - infolge der Schwerkraft - nach unten ziehenden Übersetzungen des Gestänges die Neigung hat, sehr leicht selbständig nach vorne, also auf Vollgas, zu gehen. Eine Feder zum Vorziehen des Gestänges, die früher angebracht war, um bei einem Bruch des Gestänges die Gasdrossel selbsttätig auf Vollgas zu stellen, war nicht eingebaut.*

*Die Angaben des ausgestiegenen Flugzeugführers Crone müssen angezweifelt werden. Wenn der Klemmhebel, wie Crone angibt, ganz angezogen gewesen wäre, hätte sich der Gashebel durch die Erschütterungen des auf Leerlauf eingestellten Motors nicht selbsttätig bis auf Vollgasstellung vorbewegen können. Es muß vielmehr angenommen werden, daß der Klemmhebel, wie auch sonst im Fluge üblich, nur leicht angezogen war, um der Bewegung des Gashebels einen Widerstand entgegen zu stellen und dadurch ein selbsttätiges Bewegen zu verhindern. Ein Nachziehen des Klemmhebels ist vom Führer nach dem Aussteigen wohl sicher nicht erfolgt. Daß die Klemmvorrichtung, statt angezogen, gelöst wurde, ist unwahrscheinlich. Der Zündungshebel wird wohl nicht, wie sonst üblich, bei Leerlauf im Stand auf Spätzündung sondern auf Frühzündung eingestellt gewesen sein, da der Motor nach den Zeugenaussagen mit voller Umdrehungszahl gelaufen ist.*

*Nach den Zeugenaussagen ist während der Zeit des Aussteigens des letzten Führers, Crone, bis zum führerlosen Start des Flugzeuges (angeblich 3 - 4 Minuten) niemand an das Flugzeug herangekommen. Die Ursache ist deshalb wohl darin zu suchen, daß durch die Erschütterungen des laufenden Motors der Gashebel (bei wahrscheinlich nicht genügend angezogenem Klemmhebel) sich ganz allmählich gelockert hat, bis der Widerstand überwunden war und der Gashebel sich dann selbsttätig, wie oben geschildert, ziemlich rasch bis auf Vollgas vorbewegte.*

*Dem Flugzeugführer Crone muß zum Vorwurf gemacht werden, daß das Flugzeug während des Führerwechsels etwa 3 - 4 Minuten bei laufendem Motor ohne Bedienung im Führersitz gelassen wurde. Der Führer hat demnach gegen § 93 LuftVO verstoßen.*

*Auch der am Start Aufsicht führende Flugleiter durfte nicht dulden, daß der Motor des Flugzeuges, ohne daß eine Bedienung im Führersitz war, auf Leerlauf lief.*

*Nur einem glücklichen Zufall ist es zu verdanken, daß das Flugzeug nicht in die etwa 80 m von der Absturzstelle entfernte Werfthalle der deutschen Verkehrsfliegerschule, in der etwa 15 zum großen Teil vollgetankte Flugzeuge untergebracht waren, stürzte. An der Absturzstelle selbst arbeiteten z.Zt. etwa 60 Mann des freiwilligen Arbeitsdienstes an der Planierung des Rollfeldes. Glücklicherweise war dort wenige Zeit vorher die Arbeit eingestellt worden, sodaß sich z.Zt. der Absturzes niemand an der Unfallstelle befand. Auch ein allenfalls möglicher Absturz in die, in der Abflugrichtung gelegenen, Teile der Ortschaft Schleißheim hätte unabsehbare Folgen zeitigen können.*

*Sachschäden:*

*Flugzeug zerstört.“*

*(Unfallanzeige Nr. 36/33 der Flugüberwachung Bayern-Süd vom 10.06.1933)*



### WNr. 10145, Kennzeichen D-1593

03.05.1932 Platzflug im Flughafen Schleißheim im Rahmen von Landeübungen.

Pilot: Wolf Trauer.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 a mit Motor BMW V a.

Eigentümer: DVS GmbH, Braunschweig, Halter DVS Schleißheim.

Unfallursache: Aussetzen des Motors infolge Bedienungsfehlers.

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*„Der Flugschüler Trauer übte Landungen auf dem Flugzeug vom Baumuster Albatros L 75 a. Bei der Landung hatte er sich in der Höhe verschätzt. Das Flugzeug schwebte im Vorgelände in niedriger Höhe an. Nach seinen Angaben gab der Flugschüler nochmals Gas, um die Landebahn zu erreichen. Der Motor kam jedoch nicht sofort auf höhere Leistung. Das Flugzeug stieß mit der unteren Tragfläche an eine am Rand des Flughafens stehende Warnungstafel. Dabei wurde der Tragflächenteil etwa 1 1/2 m vom äußeren Ende der linken unteren Tragfläche abgerissen. Das Flugzeug drehte sich nach links, stürzte nach etwa 60 m seitlich zu Boden und wurde fast vollständig zertrümmert.*

*Sachschäden: Flugzeug fast vollkommen zerstört.*

(Unfallanzeige Nr. 16/32 der Flugüberwachung Bayern-Süd vom 04.05.1932)



*Totalschaden der Alb L 75 a D-1593 am 3. Mai 1932 im Flughafen Schleißheim. Der Flugschüler Trauer erlitt dabei zum Glück nur geringe Verletzungen. Er war später bei der Lufthansa im Südatlantikeinsatz und hatte zuletzt den Dienstrang Flugkapitän. (Slg. Achs)*

### WNr. 10196, Kennzeichen D-2194

08.03.1934 Absturz infolge Schlechtwetters nordnordöstlich Rottleberode (Südharz) in einen hohen Laubwald.

Besatzung: Flugzeugführer Gerhard Jaeger.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSB mit Motor Junkers L 5.

Eigentümer und Halter: DVS GmbH, Braunschweig.

Unfallursache: Vereisung der Maschine beim Abstieg aus 7.000 m Flughöhe.

Personen- und Sachschäden: Flugzeugführer erlitt mittelschwere Verletzungen, Flugzeug zerstört.

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*„Jaeger war am 8.3. mit dem Flugzeug D-2194 in Braunschweig zu einem Überlandfluge Braunschweig – Erfurt – Stettin gestartet. In der Nähe von Stolberg/Harz kam er in ein sehr starkes und stürmisches Schneetreiben. Der Führer flog schon über Stollberg sehr tief und ohne Erdsicht. Das Flugzeug kam dann ins Trudeln und stürzte etwa 150 m westlich des Flußschachtes, 4 1/2 km nordnordöstlich von Rottleberode, in einen hohen Laubwald ab. Das Flugzeug wurde restlos zerstört. Der Flugzeugführer erlitt dabei folgende Verletzungen: starke Fleischwunden im Gesicht, Bruch des rechten Oberschenkels und mehrere Quetschungen am Körper. Er wurde in das Städtische Krankenhaus in Sangerhausen überführt.“*

(Unfallanzeige Nr. 227/34 der Flugwache Halle-Leipzig).



An dem während der Deutschen Luftfahrt-Ausstellung DELA im Oktober 1932 stattfindenden Sternflug nach Berlin-Tempelhof nahm auch die DVS Braunschweig mit einer Staffel von insgesamt neun Maschinen des Typs Albatros L 75 teil. Das Foto zeigt die DVS-Flugzeuge nach der Landung in Tempelhof, vorn links steht die L 75 DSB mit dem Kennzeichen D-2194, die anderthalb Jahre später bei Rottleberode im Südharz abstürzte.



Dieses Foto der D-2194 ist vermutlich nicht nach dem oben beschriebenen Absturz im März 1934 bei Rottleberode im Südharz entstanden, denn das Bild macht nicht den Eindruck eines total zerstörten Flugzeugs nach einem Absturz im hohen Laubwald. Leider ließ sich bisher kein anderer Unfallbericht aus der Zeit zwischen Oktober 1932 und März 1934 finden, der in etwa „passen“ würde. (Slg. Koos/ADL)



## WNR. 153, Kennzeichen D-2343

16.12.1932                    Absturz bei der Landung in München auf dem Gelände des Gaswerks München-Moosach.

Besatzung: Flugzeugführer Jürgen de Lalande.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSA mit Motor BMW V a..

Eigentümer: DVS GmbH, Braunschweig, Halter DVS Schleißheim.

Unfallursache: starker Nebel, in Bodennähe 50 – 100 m Sichtweite.

Personen- und Sachschäden: Flugzeug zerstört. außer einer Gehirnerschütterung ohne weitere Verletzungen.

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*„Am 16.12.32 startete die Staffel, der das Flugzeug D - 2343, Flugzeugführer Jürgen de Lalande, angehörte, bestehend aus drei Flugzeugen, um 11.20 Uhr von Schleissheim aus zu einem Überlandübungsflug. Der Flugauftrag für die Staffel lautete: Überfliegen von Augsburg - Fleinhausen - Wettenhausen — Burdenbach — Krumbach — Pless. Rückflug ohne Zwischenlandung nach Schleissheim. Die genannten Orte wurden anlässlich einer Übung der Flugwachen des zivilen Luftschutzes angeflogen.*

*Auf dem Rückflug nach Schleissheim fiel plötzlich Bodennebel ein. Über Weikertshofen entschloss sich deshalb der Staffelführer Poelchau, D - 2332, zur Notlandung. Er landete ohne Beschädigung bei Unter-Weikertshofen (22 km nordw. Schleissheim).*

*Das Flugzeug D - 2342, Flugzeugführer Robitzsch, flog zurück zum Flughafen Augsburg und landete dort ebenfalls ohne Beschädigung.*

*Das dritte Flugzeug der Staffel, D - 2343, Flugzeugführer Jürgen de Lalande, flog weiter in Richtung München-Oberwiesenfeld, da er diesen Flughafen an dem über die Nebeldecke hinausragenden Gasturm feststellen konnte.*

*Am 16.12.32 vormittags herrschte am Flughafen München zuerst klares Wetter bei fast wolkenlosem Himmel. Von Mittag ab verdichtete sich der starke Dunst in wenigen Minuten zu Nebel, der von 13.00 Uhr ab immer dichter wurde. Zur Zeit des Unfalls war in Bodennähe nurmehr eine Sicht von 50 -100 m möglich.*

*Nach den Aussagen von Zeugen wurde kurz vor dem Unfall Flugmotorengeräusch über dem Rollfeld des Flughafens München in etwa 200 m gehört. Das Flugzeug konnte auch senkrecht nach oben gesehen werden. Es flog von Osten her an und entfernte sich in westlicher Richtung. Nach kurzer Zeit wiederholte sich dieser Vorgang und man hörte, wie der Flugzeugführer öfters, schätzungsweise in der Nähe des Gaswerkes München-Moosach, Gas wegnahm und wieder gab. Anscheinend versuchte er aus einer Rechtskurve zur Landung von Westen her in den Flughafen München niederzugehen. Bei diesem Versuch berührte er zuerst in 5 m Höhe die Ecke eines steinernen Kohlenschuppens und riss eine elektrische 500 V Leitung im Nord-West-Teil des Gaswerkes ab. Bei dieser Berührung rissen Teile des rechten unteren Querruders und des rechten unteren Flügels ab, die an dieser Stelle gefunden wurden. Der Flugzeugführer gab anscheinend nach diesem Aufprall wieder Gas und berührte beim Steigen in einer flachen, vermutlich durch den ersten Anprall verursachten Rechtskurve eine aus dem Kohlenprobierturm herausragende Eisenschiene. Das Flugzeug verlor hier weitere Teile des rechten Tragwerkes, darunter die Strebe zwischen den beiden Querrudern. Wohl infolge des Verlustes des Querruders und des Anpralles wurde das Flugzeug weiter nach rechts abgedrückt, berührte das Gelände der etwa 30 m hohen Mahl- u. Mischanlage, welche hierdurch teilweise abgerissen wurde. Von hier aus stieß das Flugzeug mit voller Fahrt in das Gestänge einer etwa ebenso hohen Kokstransportbrücke, an welcher das Triebwerk, die rechte Hälfte des Fahrwerkes und Teile der rechten Flächen hängenblieben. Der Rest des Flugzeugs mit dem Führer stürzte nach dem Anprall von dieser Transportbrücke zu Boden. Nach dem bisherigen Untersuchungsergebnis erlitt der Führer ausser einer leichten Gehirnerschütterung, die ihn nur kurze Zeit nach dem Unfall das Bewusstsein nahm, keine Verletzungen.*



*Das Wrack der Albatros L 75 DSA, die am 16.12.1932 bei einem Landeversuch im Bodennebel auf dem Flugplatz München-Oberwiesenfeld mit Anlagen des nahegelegenen Gaswerks München-Moosach kollidierte. Die Trümmer stürzten in die Werksanlagen. Der Pilot Jürgen de Lalande erlitt außer einer Gehirnerschütterung keine Verletzungen – offenbar hatte er einen recht guten Schutzengel!*



*Der Flugzeugführer gab an, dass der Gaskessel die Nebeldecke etwa 20 m überragt hätte. Bei dem ersten Landungsversuch sei er – noch schwebend – zu weit in das Rollfeld gekommen und der Meinung gewesen, nicht auszureichen. Er habe deshalb nochmals Gas gegeben. Beim zweiten Versuch hätte er sich wieder den aus dem Nebel im oberen Drittel herausragenden Gasturm als Anhalt genommen und versucht, nördlich davon in West-Ost-Richtung zu landen. Hierbei stiess er jedoch an Gebäudeteile des Gaswerkes. Weiter gab der Flugzeugführer an, er hätte von der Höhe aus, in der er München anflug, nicht erkennen können, dass das Gelände südlich München noch von Nebel frei sei.“*

(Unfallanzeige Nr. 55/32 der Flugüberwachung Bayern-Süd vom 17.12.1932)

#### **WNr. 789, Kennzeichen D-INIT**

04.1935 Notlandung wegen Brennstoffmangel, Ort nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F

Unfallursache: Benzinzufuhr nicht auf Haupttank umgeschaltet.

Sachschäden: Flugzeug zerstört.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 601/4/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat April 1935)

#### **WNr. 796, Kennzeichen D-INEP**

09.1935 während des Fluges Maschine in einer Kurve überzogen und abgestürzt, Ort nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F.

Unfallursache: Abrutschen in der Kurve.

Personenschäden: 1 Besatzungsmitglied getötet, 1 Besatzungsmitglied schwer verletzt.

Sachschäden: Flugzeug zerstört.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 1/9/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat September 1935).

(Prüfbericht PB 373 „Erfahrungen am Fluggerät in den Monaten Januar und Februar 1936“, Verfasser R. Uding, veröffentlicht von der Zentrale für wissenschaftliches Berichtswesen über Luftfahrtforschung bei der DVL).

## Unfälle mit wesentlichen Schäden an der Flugzeugzelle

### WNr. 10126, Kennzeichen D-1514

16.03.1929 bei Weissbach (Bez. Berchtesgaden), Überschlag auf weichem Ackerland.

Pilot: Graf Joachim von Stillfried.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 a mit Motor BMW V a.

Eigentümer: DVS GmbH, Berlin, Halter: DVS Schleißheim.

Unfallursache: Nachlassen der Motorleistung wegen zu hoher Kühlwassertemperatur.

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*„D 1514 flog in etwa 200 m Höhe über den Verkehrslandeplatz Bad Reichenhall und sollte nach dem dort vorgesehenen Meldeabwurf nach Friedrichshafen weiterfliegen. Wegen zu hoher Kühlwassertemperatur entschloss sich der Führer nach seinen Angaben, das flache Gelände zwischen Reichenhall und Salzburg einstweilen nicht zu verlassen, um eine Landung vornehmen zu können. Da jedoch das Kühlwasser eine Temperatur von 100° erreichte und der Motor stark nachliess, war der Führer gezwungen notzulanden. Bei der Landung auf etwa 15 cm Sulzschnee auf weichem Ackerland überschlug sich das Flugzeug.“*

#### Beschädigungen:

*Obere Tragfläche rechts an der Baldachinstrebe Stirnbekplankung eingedrückt, Hilfs- und Hauptholm gebrochen. Hauptholm 1 m vor Tragflächenende gebrochen, Randbogen zum Seitenruder und Kielflosse eingedrückt, Höhenflosse und Ruder eingedrückt. Einzelstrebe rechts geknickt. Luftschraube zersplittert.*

*Die Zulassung des Flugzeuges wurde eingezogen und dem Reichsverkehrsministerium vorgelegt.“*

(Unfallanzeige Nr. 8/29 der Flugüberwachung Bayern-Süd vom 20.03.1929)



*Notlandung der Albatros L 75 a D-1514 am 16.03.1929 bei Weissbach auf weichem Ackerland mit Sulzschnee und nachfolgendem Überschlag.*



### WNR. 10126, Kennzeichen D-1514

06.02.1930 Notlandung auf dem Notlandeplatz Amberg (Kummersbrücker Heide).

Pilot: Hans-Georg von Dankenschweil.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 a mit Motor BMW V a.

Eigentümer: DVS.

Unfallursache: Motorstörung.

Beschädigungen: Fahrgestell gebrochen, Kühler eingedrückt, Rumpf gestaucht.

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*„D-1514 befand sich auf dem Überlandflug von Schleißheim nach Berlin. Wegen Motorstörung mußte der Führer auf dem Notlandeplatz Amberg notlanden. Bei der Landung traten die oben aufgeführten Beschädigungen ein. Das Flugzeug wurde abmontiert und nach Schleißheim verladen.“*

(Unfallanzeige Nr. 2/1930 der Flugüberwachung Bayern-Süd vom 10.02.1930)

### WNR. 10126, Kennzeichen D-1514

16.12.1932 Notlandung wegen Nebel auf einer Wiese in der Nähe von Sendling (heute Stadtbezirk von München).

Pilot: Heinrich Kaun.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 a mit Motor BMW V a.

Eigentümer: DVS Braunschweig, Halter: DVS Schleißheim.

Unfallursache: Bedienungsfehler beim Landen.

Beschädigungen: Rechte Tragwerkhälfte an den Rumpfanschlüssen ausgerissen, Randbogen am linken unteren Tragwerk eingedrückt, Fahrwerk zerstört, Luftschraube zersplittert. Nach Art des Unfalles war anzunehmen, daß Kurbelwelle und Motorbock gestaucht wurden.

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*„Der Flugzeugführer war um 11.30 Uhr zum Höhenflug (1 Std. in mindestens 4,5 km Höhe) gestartet. Nach dem Höhenflug wollte der Flugzeugführer, nachdem er erkannt hatte, daß eine Landung wegen der Nebeldecke über dem Flughafen Schleißheim nicht möglich war, auf dem Flughafen München, der durch den über die Nebeldecke herausragenden Gasturm kenntlich war, landen. Nach zweimaligen vergeblichen Landeversuchen über dem Flughafen München bog der Führer nach Süden aus und entschloß sich auf der Wiese etwa 1 km west-nordwestlich der neuen Kirche von Sendling zur Notlandung, da dieses Gelände von Nebel vollkommen frei war und er mit dem alsbaldigen Einfall von Nebel auch südlich Münchens rechnete. Bei der Notlandung setzte das Flugzeug mit dem linken Rad hart auf den Boden auf, wobei die Speichen des linken Anlaufrades durchgedrückt wurden. Das Flugzeug legte sich auf die linke Seite und berührte mit dem Randbogen der linken unteren Tragfläche den Boden. Dadurch und durch das Ausbrechen der Speichen des linken Anlaufrades ging das Flugzeug auf den Kopf und knickte die rechte Tragwerkhälfte ab.“*

(Unfallanzeige Nr. 54/32 der Flugüberwachung Bayern-Süd vom 17.12.1932)



*(Fotos auf dieser und der nächsten Seite):  
Notlandung der Albatros L 75 a D-1514 am 16.12.1932 bei Sendling (heute Stadtbezirk von München) mit anschließendem Kopfstand.*





#### WNr. 10126, Kennzeichen D-1514

09.05.1933 Kopfstand bei der Landung auf dem östlichen Teil des Flughafens Schleißheim.

Pilot: Wolf Frhr. von Houwald.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 a mit Motor BMW V a.

Eigentümer: DVS Braunschweig, Halter: DVS Schleißheim.

Unfallursache: Bedienungsfehler beim Landen.

Beschädigungen: Luftschraube zersplittert, rechtes Anlaufrad aus den Speichen gedrückt, rechte hintere Fahrwerkstrebe geknickt, von der rechten unteren Tragfläche vorderer Hauptholm gebrochen.

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*„Der Flugzeugführer landete in der Kette mit einem weiteren Flugzeug vom Baumuster Alb. L 75 a. Bei der Landung stieß er mit dem rechten Anlaufrad so stark auf den Boden, daß dieses aus den Speichen gedrückt wurde. Nach etwa 30 m Rutschen auf dem Achsstummel ging das Flugzeug auf den Kopf.“*

(Unfallanzeige Nr. 16/33 der Flugüberwachung Bayern-Süd vom 10.05.1933)

#### WNr. 10126, Kennzeichen D-1514

31.08.1933 Kopfstand bei der Landung auf dem östlichen Teil des Flughafens Schleißheim.

Pilot: Hellmuth Kaun.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 a mit Motor BMW V a.

Eigentümer: DVS Braunschweig, Halter: DVS Schleißheim.

Unfallursache: Bedienungsfehler beim Landen.

Beschädigungen: Linkes und rechtes Anlaufrad aus den Speichen gedrückt.

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*„Das Flugzeug sackte bei der Landung mit geringer Fahrt aus etwa 1 m Höhe durch, stieß mit dem rechten Anlaufrad zuerst hart am Boden auf, wobei dasselbe zusammenknickte. Nach 30 m seitlichem Rutschen am Boden wurde das linke Anlaufrad aus den Speichen gedrückt. Das Flugzeug stellte sich durch die plötzliche Bremswirkung auf den Kopf.“*

(Unfallanzeige Nr. 75/33 der Flugüberwachung Bayern-Süd vom 31.08.1933)

**WNr. 10127, Kennzeichen D-1495**

21.10.1930 Notlandung auf einem Acker bei Staudheim (Bez. Amt Neuburg/Donau).

Pilot: Horst Keim.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 a mit Motor BMW V a.

Art des Fluges: Schulüberlandflug Schleißheim – Frankfurt – Schleißheim.

Eigentümer: DVS GmbH, Braunschweig, Halter: DVS Schleißheim.

Unfallursache: Notlandung wegen Schlechtwetter (Regen und Nebel).

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*„Der Flugschüler Keim entschloß sich wegen Regen und Nebel zur Notlandung und wählte hierzu ungünstiges Gelände (Ackerfeld). Hierbei kamen die Räder in eine tiefe Ackerfurche. Das Flugzeug ging mit viel Fahrt auf den Kopf, neigte sich auf die linke Seite und drückte beide linke Tragflächen ab.*

*Beschädigungen: Linkes unteres und oberes Tragdeck abgebrochen, Luftschraube zersplittert, Motoreinbau gestaucht, rechter unterer Rumpfhalm beim Führersitz gebrochen, zwei Verspannungstreben geknickt, rechte hintere Fahrge-  
stellstrebe geknickt.“*  
(Unfallanzeige Nr. 85/30 der Flugüberwachung Bayern-Süd vom 23.10.1930)



*Notlandung der Albatros L 75 a D-1495  
am 21.10.1930 auf einem Acker bei  
Staudheim (Bez. Amt Neuburg/Donau)  
mit anschließendem Kopfstand.*

### **WNr. 10128, Kennzeichen D-1499**

09.02.1932 Absturz bei Braunschweig-Broitzem.

Pilot: Name nicht genannt, chinesische Nationalität.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 a mit Motor BMW V a.

Kennzeichen: D-1499.

Eigentümer: DVS GmbH, Braunschweig.

Unfallursache: im Landeanflug Baumkronen gestreift.

Berichte über den Hergang des Unfalls:

(Forschungsbericht FB 125 der Zentrale für wissenschaftliches Berichtswesen über Luftfahrtforschung):

*„Datum 9.2.1932, Zulassung D-1499, Halter DVS, Pilot leicht verletzt, Baumkronen gestreift, Flugzeug vernichtet“.*

(Zeitungsbericht des Hannoverschen Kuriers, Ausgabe vom 10.2.1932):

*„Ein Schüler der Verkehrsfliegerschule ist mit seinem Flugzeug bei Broitzem in der Nähe der Verkehrsfliegerschule aus etwa 6 m Höhe abgestürzt. Er hatte einige dort stehende Bäume gestreift.*

*Der Flieger, ein Chinese, erlitt Verletzungen im Gesicht und wurde ins Krankenhaus gebracht. Lebensgefahr besteht nicht. Die Maschine wurde stark beschädigt und mußte abmontiert werden.“*

### **WNr. 10128, Kennzeichen D-1499**

30.05.1933 Notlandung in einem Getreidefeld außerhalb des Flughafens Schleißheim.

Pilot: Joachim Friedrich Graf Vitzthum von Eckstädt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 b mit Motor Junkers L 5.

Kennzeichen: D-1499.

Eigentümer: DVS GmbH, Braunschweig, Halter: DVS Schleißheim.

Unfallursache: Aussetzen des Motors.

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*„Der Flugzeugführer übte Landungen. Kurz nach dem 4. Abflug setzte das Triebwerk in einer Flughöhe von etwa 15 m plötzlich aus. Der Flugzeugführer behielt die Abflugrichtung bei und landete das Flugzeug 50 m innerhalb der Rollfeldgrenze. Beim Auslauf überrollte das Flugzeug die am Südwestrande des Flughafens entlangführende Straße Schleißheim - München-Milbertshofen. Hierbei wurde an der jenseitigen erhöhten Straßengrabenböschung das Fahrwerk abgeschert und die Luftschraube zersplittert. Das Flugzeug glitt hierauf noch etwa 20 m auf dem Rumpf in ein Getreidefeld.*

*Die Ursache der Triebwerkstörung kann erst nach Prüfung festgestellt werden. Betriebsstoffmangel lag nicht vor.*

*Sachschäden: Luftschraube zersplittert; Fahrwerk fast vollständig zerstört; beide unteren Rumpfhölme bis zu den Rollwerkbeschlägen gebogen. Motorbockstreben gestaucht; Kühler eingedrückt; Motorverkleidung eingebeult.“*

(Unfallanzeige Nr. 27/33 der Flugüberwachung Bayern-Süd vom 30.05.1933)

### **WNr. 10129, Kennzeichen D-1509**

01.08.1929 um 11.15 Uhr Bruchlandung bei Schköna wegen Motorfehler.

Außerplanmäßiger Streckenflug von Berlin-Staaken nach Leipzig-Mockau.

Pilot: Alfred Eich.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 A.

Eigentümer: DVS GmbH, Berlin.

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*„Unfallort: Etwa 2 km östlich Schköna, nördlich der Landstraße Gräfenheinichen – Hohenlubast - Schköna - Söllichau (Dübener Heide).*

*Sachschäden: Obere und untere rechte Tragfläche vom Rumpf abgebrochen, untere linke Tragfläche vom Rumpfanschluß eingedrückt, Rumpf unter den Sitzen eingedrückt, Rollwerk zerstört, Motoreneinbau gestaucht.*

*Zulassung wurde eingezogen.“*

(Unfallanzeige der Polizeiflugwache Halle/Leipzig vom 01.08.1929)



## W Nr. 10130, Kennzeichen D-1550

24.07.1929 um 11.15 Uhr Bruchlandung am Rand des Flugplatzes Bad Reichenhall wegen Motorfehler.  
Schul-Überlandflug.

Pilot: Clemens Graf von Schönborn-Wiesentheid.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 a mit Motor BMW V a.

Eigentümer: DVS Braunschweig, Halter: DVS Schleißheim.

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*„Das Flugzeug D 1550 der Zweigstelle Schleissheim der Deutschen Verkehrsfliegerschule, Führer Graf von Schönborn mit 1 Fluggast, hatte den Auftrag, am Verkehrslandeplatz Bad Reichenhall eine Meldung abzuwerfen. Das Flugzeug kam im Gleitflug über Reichenhall Richtung Salzburg. In ca. 100 m Höhe über dem Flugplatz wurde die Meldung abgeworfen. Als der Führer wieder Gas gab, setzte nach seiner Angabe der Motor aus. Beim Versuch, durch eine Linkskurve den Landeplatz zu erreichen, rutschte das Flugzeug infolge geringer Fahrt aus ca. 8 m Höhe seitlich ab.“*

Sachschäden:

*Motoreinbau mehrfach gebrochen, obere durchgehende Fläche am linken N-Stiel vollständig abgebrochen, linke und rechte untere Fläche vollständig zertrümmert, Fahrgestell und Kühler zerknickt, Rumpf bis zum 2. Führersitz gestaucht, Luftschraube zersplittert, beide Benzintanks beschädigt.“*

(Unfallanzeige Nr. 40/29 der Flugüberwachung Bayern-Süd vom 25.07.1929)



*Bruchlandung der Albatros L 75 a, Zulassung D-1550, am Rand des Flugplatzes Bad Reichenhall wegen Motoraussetzer. Das Flugzeug gehörte zum Bestand der DVS Schleißheim und hatte den Auftrag, in Bad Reichenhall eine Meldung abzuwerfen.  
(diese Seite und nächste Seite oben)*





### WNr. 10142, Kennzeichen D-1584

05.02.1930 Notlandung im Schneesturm bei Graslitz (Bez.Amt Neudeck, Tschechoslowakei).

Schul-Überlandflug Schleißheim - Leipzig.

Pilot: Horst Wehrmann.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 a mit Motor BMW V a.

Eigentümer: DVS Braunschweig, Halter: DVS Schleißheim.

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*„Der Flugschüler Wehrmann gibt hierzu an:*

*Am 5.2.30 startete ich um 9.06 Uhr zu einem Schulüberlandflug von Schleissheim nach Leipzig. Da das Fichtelgebirge bedeckt war, bog ich ostwärts aus. Über dem Erzgebirge geriet ich in einen Schneesturm, bei der Kehrtkurve verlor ich stark an Höhe. Als ich die Erde dicht unter mir sah, legte ich das Flugzeug gerade und zog es hoch. Plötzlich sackte es durch und schlug am Boden auf, dabei wurde das Fahrgestell beschädigt. Dann rutschte es gegen einen Baum und ging auf den Kopf.*

*Sachschäden:*

*Luftschrabe zersplittert, Kühler eingedrückt, unterer Teil der Motorverkleidung verbeult. Fallbenzintank verbeult, beide unteren Rumpfhölme geknickt sowie verschiedene Rumpfversteifungen gestaucht. Beide Laufräder beschädigt, Fahrwerkstreben geknickt, linker Teil des oberen Tragdecks beide Hölme 2 mal abgebrochen, mehrere Rippen eingedrückt, Rundbogen und Nasenleiste des linken unteren Tragdecks eingedrückt. Rechtes oberes Querruder leicht beschädigt.“*

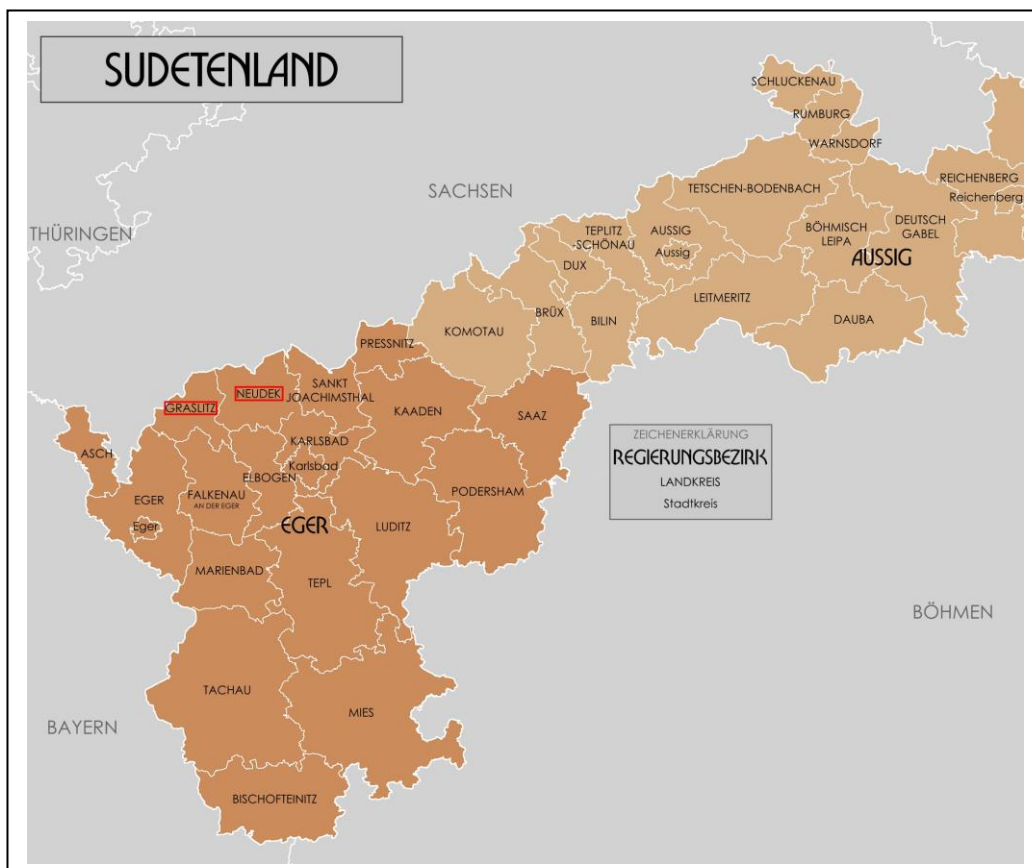
(Unfallanzeige Nr. 7/30 der Flugüberwachung Bayern-Süd vom 19.02.1930)



*Die Albatros L 75 a, D-1584, mußte am 05.02.1930 im Schneesturm bei Graslitz (Bez.Amt Neudek, Tschechoslowakei) notlanden. Den Rückweg nach Schleißheim legte die Maschine per Bahn zurück.*

*Die Beschriftung des Fotos enthielt noch die alten deutschen Ortsbezeichnungen. (Slg. Koos/ADL)*





Schönlind lag nach dem Ende des ersten Weltkriegs in der Tschechoslowakei, und zwar bei Graslitz (Bez. Amt Neudek)

#### WNr. 10146, Kennzeichen D-1602

08.08.1933 Platzflug im Flughafen Schleißheim im Rahmen von Landeübungen.

Pilot: Werner Sperling.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 a mit Motor BMW V a.

Kennzeichen: D-1602.

Eigentümer: DVS GmbH, Braunschweig, Halter DVS Schleißheim.

Unfallursache: Zu harte Landung.

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*„Der Flugschüler übte Landungen mit dem Flugzeug vom Baumuster Albatros L 75 a, auf welchem er bereits 20 Flüge ausgeführt hatte. Bei der fraglichen Landung sackte das Flugzeug infolge zu geringer Geschwindigkeit aus etwa 3 m durch und stieß mit beiden Rädern hart auf. Dabei knickte das Fahrwerk zusammen.*

*Sachschäden: Luftschraube zersplittert, beide Anlafräder zusammengedrückt, Kühler eingedrückt, mehrere Spieren von den beiden unteren Tragflächen eingedrückt, rechte Fahrwerkshälfte und linke hintere Fahrwerkstrebe gebrochen.“*

(Unfallanzeige Nr. 64/33 der Flugüberwachung Bayern-Süd vom 08.08.1933)



Bei Landeübungen im Flughafen Schleißheim ging die Albatros L 75 a, D-1602, am 08.08.1933 nach einer zu harten Landung zu Bruch.



**WNr. 151, Kennzeichen D-2332**

08.1934 Notlandung und Bruch wegen Motorstörung, Ort nicht genannt..

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSA.

Unfallursache: technischer Fehler.

Sachschäden: Flugzeug schwer beschädigt.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 58/8/34 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat August 1934)



*Albatros L 75 DSA,  
D-2332, Bruchlan-  
dung nach Motorstö-  
rung.*

*(Slg Koos/ADL)*

**WNr. 786, Kennzeichen D-IXEP**

07.1935 Maschine von D-EDYT im Stand angerollt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F

Unfallursache: Bedienungsfehler (falscher Gebrauch von Zusatzluft), weicher Boden..

Sachschäden: Maschine schwer beschädigt.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 1/7/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat August 1935)

## ***Unfälle ohne oder nur mit leichter Beschädigung des Flugzeugs***

### **WNr. 10127, Kennzeichen D-1495**

06.09.1933 Notlandung auf einem Stoppelfeld 500 m westlich des Flughafens Schleißheim.

Die Notlandeanzeige Nr. 45/33 der Flugüberwachung Bayern-Süd enthielt folgenden Bericht über den Hergang:

*„Kurz nach dem Abflug ließ die Drehzahl des Triebwerks in einer Höhe von etwa 80 m nach. Der Flugzeugführer entschloß sich zur Notlandung, da er den Flughafen nicht mehr erreichen konnte. Als Ursache der Motorstörung wurde ein Fressen des Zylinders 4 festgestellt.“*

Pilot der Maschine war Erich Radke, beschäftigt bei der DVS Schleißheim als Hilfsfluglehrer.

### **WNr. 10135, Kennzeichen D-IGOX**

12.1934 Notlandung wegen Schlechtwetter, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 B

Unfallursache: Höhere Gewalt und Versagen des FT-Gerätes.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 2 und 3/12/34 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Dezember 1934)



*Die Albatros L 75 B, Kennzeichen D-IGOX, führte 1934 Wetterflüge für das Reichsamt für Flugsicherung, Berlin, durch.*

### **WNr. 10141, Kennzeichen D-1551**

08.1934 Notlandung wegen Verorientierung, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 B.

Unfallursache: Bedienungsfehler.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldungen F 69 und 70/8/34 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat August 1934)

*Die Albatros L 75 b, D-1551, im Einsatz bei der DVS Braunschweig während eines Fluges über der Mecklenburgischen Seenplatte.*



### WNr. 10142, Kennzeichen D-1584

08.1934 Notlandung wegen Verorientierung, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 A.

Unfallursache: Bedienungsfehler.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 96/8/34 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat August 1934)

### WNr. 10142, Kennzeichen D-1584

08.1934 Kopfstand beim Rollen infolge einer aufgeweichten Stelle auf dem Flugplatz, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 A.

Kennzeichen: D-1584.

Unfallursache: Bedienungsfehler.

Sachschäden: Maschine leicht beschädigt.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 197/8/34 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat September 1934)

### WNr. 10145, Kennzeichen D-1593

02.06.1930 Notlandung mit Überschlag, Ort nicht genannt.

Pilot Wilhelm Kögel, geb. 1908.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 a mit Motor BMW V a.

Eigentümer: DVS Braunschweig.

Überlandflug Bremen-Braunschweig-Travemünde

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*Störung im Wasserkreislauf, Wassertemperatur wurde enorm hoch.*

*Beim Kreisen über der ausgesuchten Notlandestelle flog durch den Dampfdruck der Deckel des Kondens-Topfes weg und durchschlug das Sperrholz des Baldachins. Hierdurch sackte die Maschine vor dem ausgesuchten Landefeld durch und stieß gegen einen um 1 m erhöhten Feldweg. Die Folge war ein Überschlag.*

(Unfallanzeige Nr. 7/30 der Flugüberwachung Bayern-Süd vom 19.02.1930)

### WNr. 10146, Kennzeichen D-1602

30.01.1933 Notlandung auf einem Ackerfeld bei Bibereck (Bez. Dachau).

Pilot: Kurt Werner von Gilsa.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 a mit Motor BMW V a.

Eigentümer: DVS GmbH, Braunschweig, Halter DVS Schleißheim.

Unfallursache: Notlandung wegen Nebels.

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*„Bei einem Kettenflug von Böblingen nach Schleißheim entschloß sich der Führer wegen Nebels zur Notlandung. Das Flugzeug setzte hart auf dem Boden auf, wobei beide Anlaufräder umknickten.*

*Sachschäden: Anlaufräder zerstört, rechte hintere Fahrwerkstrebe gebogen.“*

(Unfallanzeige Nr. 5/33 der Flugüberwachung Bayern-Süd vom 31.01.1933)



Die Albatros L 75 a D-1602 im Einsatz bei der DVS Schleißheim. Notlandung auf einem verschneiten Acker im Bezirk Dachau am 30.01.1933.



**WNR. 10146, Kennzeichen D-1602**

08.06.1933 Notlandung in einem Saatfeld bei Feldmoching (Bez. München).

Pilot: Jürgen Roth.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 a mit Motor BMW V a.

Kennzeichen: D-1602.

Eigentümer: DVS GmbH, Braunschweig, Halter DVS Schleißheim.

Unfallursache: Aussetzen des Motors, weil von Nottank nicht auf Haupttank umgeschaltet.

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*„Der Flugzeugführer übte Landungen mit einem Flugzeug vom Baumuster Albatros L 75 a. Nach 40 Minuten Flugzeit setzte das Triebwerk aus. Der Flugzeugführer landete in einem Saatfeld. Das Flugzeug wurde bei der Notlandung nicht beschädigt. Die sofortige Nachprüfung des Triebwerkes am Notlandeplatz ergab, daß der Flugzeugführer vergessen hatte, von Nottank auf den Haupttank umzuschalten. Das Flugzeug wurde nach dem Flughafen Schleißheim zurückgeflogen.“*

*Sachschäden: Keine“*

(Unfallanzeige Nr. 27/33 der Flugüberwachung Bayern-Süd vom 09.06.1933)

**WNR. 10146, Kennzeichen D-1602**

05.1935 Eisengeländer angerollt, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 A.

Kennzeichen: D-IVAP.

Unfallursache: Unachtsamkeit des Flugzeugführers.

Sachschäden: Maschine leicht beschädigt.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 318/5/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Juni 1935)

**WNR. 10159, Kennzeichen D-1777**

08.1933 Notlandung wegen Motorstörung infolge Bedienungsfehlers, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 A.

Unfallursache: Kühlerklappen nicht geöffnet, Wasserverlust, Kolbenfresser.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 191/8/34 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat September 1934)

**WNR. 10159, Kennzeichen D-IBOF**

08.1935 Notlandung, dabei Erdhaufen gerammt, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 a

Unfallursache: Drehzahlabfall, beim Abbremsen noch einwandfrei.

Sachschäden: Maschine leicht beschädigt.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 1/8/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat August 1935)

**WNR. 10182, Kennzeichen D-IHUV**

07.1935 Motorstörung beim Rollen auf dem Flugplatz bzw. im Stand, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 D

Unfallursache: Gemischvorwärmer gerissen, Zündkerzen verölt, Öl in der Ansaugleitung.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldungen F 3 + 6/7/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat August 1935)

**WNr. 10189, Kennzeichen D-2206**

09.1934 Notlandung und Überschlag wegen Motorstörung, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSB.

Unfallursache: technischer Fehler.

Sachschäden: Flugzeug leicht beschädigt.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 161/9/34 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Oktober 1934)



*Zu diesem Foto der Albatros L 75 DSB, Zulassung D-2206, fehlen leider die konkreten Daten zu Unfallzeitpunkt und Unfallort. Man darf aber annehmen, daß es sich um die in der o.g. Störungsmeldung genannte Notlandung mit nachfolgendem Überschlag im September 1934 gehandelt hat. (Slg. Koos/ADL)*

**WNr. 10191, Kennzeichen D-2190**

30.08.1933 Notlandung auf einem Kleeacker 250 m südöstlich des Flughafens Schleißheim.

Besatzung: Flugzeugführer Walter Hummel.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSB.

Eigentümer: DVS GmbH, Braunschweig, Halter DVS Schleißheim.

Bericht über den Unfallhergang:

*„Der Flugschüler startete zu einem Platzflug. In Höhe der Flughafengrenze ging der Motor in seiner Leistung bis auf 800 Umdrehungen zurück. Wegen zu geringer Höhe konnte der Schüler nicht mehr nach dem Flughafen zurückkehren. Er landete unmittelbar ostw. des Rollfeldes auf einen Kleeacker not.*

*Der Motor wurde bei der D.V.S. nachgesehen. Als Ursache der Motorstörung wurde festgestellt, daß der Kolbenboden von Zylinder 1 durchbrochen war.“*

*(Notlandeanzeige Nr. 39/33 der Flugüberwachung Bayern-Süd).*

**WNr. 10191, Kennzeichen D-IZYK**

09.1935 Notlandung, verfliegen wegen Schlechtwetter, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSB.

Unfallursache: Höhere Gewalt.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 3/9/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Oktober 1935)

### **WNr. 10195, Kennzeichen D-2196**

09.1934 Notlandung wegen Verorientierung, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSB.

Unfallursache: im Blindflug Orientierung verloren.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldungen F 182 und F 186/9/34 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Oktober 1934)

### **WNr. 10195, Kennzeichen D-IHUV**

10.1934 Maschine beim Ausrollen auf dem Flugplatz ausgebrochen, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSB.

Unfallursache: im Ausrollen zu früh beigedreht, wegen Überbeanspruchung Reifen geplatzt.

Sachschäden: Maschine leicht beschädigt.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 79/10/34 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Oktober 1934)

### **WNr. 10197, Kennzeichen D-2205**

06.09.1933 Zusammenstoß beim Rollen am Westrand des Flughafens Schleißheim.

Besatzung: Flugzeugführer Erich Radke.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSB mit Motor Junkers L 5.

Eigentümer: DVS GmbH, Braunschweig, Halter DVS Schleißheim.

Sachschäden: Linkes oberes Tragwerk beim linken Baldachinbeschlag gebrochen; linke untere Tragfläche beide Holme in der Mitte geknickt; linker Flächenverbindungsstiel gebogen.

Bericht über den Hergang des Unfalls:

*„Das Flugzeug D-2205 war von Aufstellungsplatz vor der westlichen Flughalle unter Führung den Flugzeugwartes bis zum Rand des durch weiß-rote Dächer gekennzeichneten Arbeitsfeldes gerollt, hielt dort, da der weitere Anrollweg über das Anschwebgelände des aufgebauten Startes führte und gerade zwei Flugzeuge zur Landung anschwabten. Auf das Zeichen des Flugzeugwartes, daß der Rollweg frei sei, rollte das Flugzeug im Abstand von etwa 100 m von der Rollfeldgrenze (Straße am Westrand) zur Startstelle.*

*Das Flugzeug D-1513 hatte an Rollfeldrand in Verlängerung der neutralen Zone gestanden und abgewartet, bis zwei Flugzeuge gelandet waren, um dann entlang der Rollfeldgrenze zu den Hallen zu rollen.*

*D-2205 und D-1513 rollten beide in langsamer Fahrt mit Richtung gegeneinander. Führer und Fluggast von D-2205 sahen nach ihren Angaben das entgegenkommende Flugzeug erst im Augenblick des Anstoßes. Führer und Fluggast von D-1513 bemerkten das entgegenrollende Flugzeug, als beide Flugzeuge noch etwa 60 m voneinander entfernt waren und beide genau gegeneinander anrollten. Der Führer von D-1513 trat das rechte Seitenruder aus und gab sofort Gas, um durch sofortiges Abdrehen den Zusammenstoß zu vermeiden. Als D-1513 schon im Abdrehen nach rechts war (etwa 50°) stießen beide Flugzeuge mit den linken Tragwerkenden gegeneinander.*

*D-2205 rollte noch etwa 50 m weiter, D-1513 drehte im scharfen Bogen um 180° nach links rückwärts und blieb stehen.“*

(Unfallanzeige Nr. 79/33 der Flugüberwachung Bayern-Süd vom 06.09.1933)

### **WNr. 10197, Kennzeichen D-2205**

09.1934 beim Rollen auf dem Flugplatz die Klemm L 25 d VII R, D-EGES, gerammt, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSB.

Unfallursache: Bedienungsfehler, unachtsam gerollt.

Sachschäden: D-2205 leicht beschädigt.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 23/9/34 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monatsbericht Sept. 1934)



### **WNr. 10197, Kennzeichen D-IREQ**

09.1934 beim Rollen auf dem Flugplatz den Startwagen gerammt, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSB.

Unfallursache: zu hohes Rolltempo.

Sachschäden: Maschine leicht beschädigt.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 62/9/34 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monatsbericht Sept. 1934)

### **WNr. 10197, Kennzeichen D-IREQ**

05.1935 Notlandung, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSB.

Unfallursache: Ölverlust durch gerissenes Ölrohr, technischer Fehler.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 719/5/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Juni 1935)

### **WNr. 10198, Kennzeichen D-IKYA**

01.1936 Notlandung wegen Brennstoffmangel, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSB.

Unfallursache: mit Nottank geflogen, nicht auf Haupttank umgeschaltet.

Sachschäden: leichte Schäden am Flugzeug.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 2/1/36 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Februar 1936)

### **WNr. 125, Kennzeichen D-2254**

07.1934 Notlandung wegen Brennstoffmangel, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSB

Unfallursache: Höhere Gewalt

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 154/7/34 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat August 1934)



*Die Albatros L 75 DSB, D-2254, während eines Formationsfluges bei der DVS Braunschweig.*

**WNr. 126, Kennzeichen D-ILES**

09.1935            Beim Ausrollen Flugzeug gesprungen und wieder durchgesackt, Ort nicht genannt.  
Pilot: Name nicht genannt.  
Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSB.  
Unfallursache: Maschine durch Böe über einer Bodenwelle hochgerissen und hart wiederaufgesetzt.  
Sachschäden: leichte Schäden am Flugzeug.  
Keine weiteren Informationen.  
(Störungsmeldung F 4/9/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Oktober 1935)

**WNr. 149, Kennzeichen D-2337**

07.1934            Zusammenstoß mit D-ETYH beim Rollen auf dem noch im Ausbau befindlichen Flugplatz Kitzingen.  
Pilot: Name nicht genannt.  
Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSB  
Unfallursache: Unachtsamkeit des Piloten der D-ETYH  
Sachschäden: Maschine leicht beschädigt.  
Keine weiteren Informationen.  
(Störungsmeldung F 166/7/34 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat August 1934)

**WNr. 149, Kennzeichen D-2337**

08.1934            Notlandung wegen schlechter Sicht durch Nebel, Ort nicht genannt.  
Pilot: Name nicht genannt.  
Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSB.  
Unfallursache: technischer Fehler.  
Sachschäden: keine.  
Keine weiteren Informationen.  
(Störungsmeldung F 44/8/34 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat August 1934)

**WNr. 149, Kennzeichen D-IROX**

12.1935            Notlandung wegen Triebwerkstörung, Ort nicht genannt.  
Pilot: Name nicht genannt.  
Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSB.  
Unfallursache: technischer Fehler.  
Sachschäden: keine.  
Keine weiteren Informationen.  
(Störungsmeldung F 1/12/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Dezember 1935)

**WNr. 152, Kennzeichen D-2342**

10.1934            Notlandung wegen Motorstörung, Ort nicht genannt.  
Pilot: Name nicht genannt.  
Flugzeugmuster: Albatros L 75 DSB  
Unfallursache: Auspuffdichtungen undicht, Wartungsfehler.  
Sachschäden: keine.  
Keine weiteren Informationen.  
(Störungsmeldung F 219/10/34 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Januar 1935)

**WNr. 777, Kennzeichen D-2254**

04.1935            Notlandung mit Überschlag, Ort nicht genannt.  
Pilot: Name nicht genannt.  
Flugzeugmuster: Albatros L 75 F  
Unfallursache: verfliegen, Landung auf weichem Boden.  
Sachschäden: Maschine leicht beschädigt.  
Keine weiteren Informationen.  
(Störungsmeldung F 156/4/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat April 1935)

**WNR. 778, Kennzeichen D-IKYL**

04.1935 Notlandung mit Kopfstand, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F

Unfallursache: Bedienungsfehler (falscher Gebrauch von Zusatzluft), weicher Boden..

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 232/4/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat April 1935)

**WNR. 778, Kennzeichen D-IKYL**

04.1935 Motorstörung beim Rollen, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F.

Unfallursache: Kühlwasserleitung undicht.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 260/4/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Mai 1935)



*Albatros L 75 F, Kennzeichen D-IKYL. Bei dieser Ansicht schräg von vorn oben ist der dreieckige Rumpfquerschnitt mit abgerundeter Oberkante gut zu erkennen.  
(Foto VFW)*

**WNR. 778, Kennzeichen D-IKYL**

10.1935 Notlandung wegen Überhitzung des Motors, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F.

Unfallursache: Überhitzung nach Kühlstoffverlust infolge undichten Ablaßhahnes, Wartungsfehler.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 1/10/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Oktober 1935)

**WNR. 779, Kennzeichen D-IHEN**

04.1935 Notlandung, weil verflogen (Kartenroller in den Führersitz gefallen), Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F.

Unfallursache: Bedienungsfehler.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 339/4/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Mai 1935)



**WNr. 779, Kennzeichen D-IHEN**

05.1935 Notlandung, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F

Unfallursache: Kühlwasserleitung verstopft, Wartungsfehler.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 355/5/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Mai 1935)

**WNr. 781, Kennzeichen D-IFYT**

07.1935 Luftschaube beschädigt (Prüfung im Stand) , Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F

Unfallursache: Riss in der Heine-Luftschaube.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 5/7/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat August 1935)

**WNr. 781, Kennzeichen D-IFYT**

10.1935 Notlandung wegen Motorstörung, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F.

Unfallursache: Kolbenfresser in Zylinder Vier des L 5 G-Motors, Kolbenringe fest und gebrochen.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 2/10/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Oktober 1935)

**WNr. 785, Kennzeichen D-IVAP**

05.1935 Notlandung wegen hoher Kühlwassertemperatur, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F

Unfallursache: vermutlich falsche Kühlerklappenstellung, Bedienungsfehler.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 204/5/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Juni 1935)

**WNr. 787, Kennzeichen D-ISYP**

04.1935 Notlandung, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F

Unfallursache: Verorientierung.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 330/4/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Juni 1935)

**WNr. 788, Kennzeichen D-IQOK**

09.1935 bei Motorprüfung im Stand Ventilstörung festgestellt, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F

Störungsursache: an Zylinder Eins des Junkers L 5 G Einlaßventilfeder gebrochen.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 2/9/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat September 1935)

**WNR. 789, Kennzeichen D-INIT**

04.1935 Notlandung wegen Schlechtwetter, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F.

Unfallursache: Höhere Gewalt.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 397/4/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Mai 1935)

**WNR. 790, Kennzeichen D-IKYV**

05.1935 Notlandung, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F

Unfallursache: Verorientierung.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 688/5/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Juni 1935)

**WNR. 790, Kennzeichen D-IKYV**

06.1935 im Stand Motorstörung festgestellt, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F.

Unfallursache: Pressluftventil in Zylinder Drei verschmort, technischer Fehler.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 607/6/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Juni 1935)

**WNR. 790, Kennzeichen D-IKYV**

06.1935 von D-IBEL in der Luft gestreift, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F.

Unfallursache: Fluglehrer veranlaßt im Verbandsflug zu enge Kette.

Sachschäden: Maschine leicht beschädigt.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 667/6/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Juli 1935)

**WNR. 790, Kennzeichen D-IKYV**

02.1936 im Stand Motorstörung festgestellt, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F.

Störungsursache: nicht angegeben.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F xx/2/36 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Februar 1936)

**WNR. 791, Kennzeichen D-IJUQ**

05.1935 Fahrgestellschaden beim Ausrollen auf dem Flugplatz, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F

Unfallursache: technischer Fehler, Muster neigt zum Ausbrechen.

Sachschäden: Maschine leicht beschädigt.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 237/5/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Mai 1935)

### **WNr. 791, Kennzeichen D-IJUQ**

10.1935 Notlandung, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F.

Unfallursache: verfliegen wegen Seitenwind.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 4/10/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat November 1935)

### **WNr. 792, Kennzeichen D-IBEL**

04.1935 Ausbrechen der Maschine beim Ausrollen, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F

Unfallursache: Bedienungsfehler, trotz Warnung mit Rückenwind gelandet.

Sachschäden: Maschine leicht beschädigt.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 536/5/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Juni 1935)

### **WNr. 792, Kennzeichen D-IBEL**

04.1935 beim Schleppen Querruder beschädigt, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F

Unfallursache: Bedienungsfehler, Unachtsamkeit des Bodenpersonals.

Sachschäden: Maschine leicht beschädigt.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 537/5/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Juni 1935)

### **WNr. 792, Kennzeichen D-IBEL**

06.1935 von D-IKYV in der Luft gestreift, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F.

Unfallursache: Fluglehrer veranlaßt im Verbandsflug zu enge Kette.

Sachschäden: Maschine leicht beschädigt.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 667/6/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Juli 1935)

### **WNr. 793, Kennzeichen D-IKUM**

04.1935 beim Ausrollen Blechtonne angerollt, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F

Unfallursache: Unachtsamkeit des Flugzeugführers.

Sachschäden: Maschine leicht beschädigt.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 665/5/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Juni 1935)



*Dieses Foto der Alb L 75 F, Zulassung D-IKUM, könnte zu der o.g. Störungsmeldung aus April 1935 passen.*

*Zu dem Bild ist noch bekannt, daß es sich um den Flugplatz Braunschweig-Broitzem handelt.*

*(Slg. Koos/ADL)*



**WNr. 793, Kennzeichen D-IKUM**

02.1936 im Stand Motorstörung festgestellt, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F.

Kennzeichen: D-IKUM.

Störungsursache: nicht angegeben.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F xx/2/36 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Februar 1936)

**WNr. 794, Kennzeichen D-IT0Z**

05.1935 bei Notlandung in Ackerfurche gerollt, Überschlag, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F

Unfallursache: Motorstörung.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 404/5/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Mai 1935)

**WNr. 795, Kennzeichen D-IPUN**

04.1935 Notlandung wegen Brennstoffmangel, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F

Unfallursache: nicht rechtzeitig nachgetankt.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 666/5/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Juni 1935)

**WNr. 795, Kennzeichen D-IPUN**

05.1935 Motorstörung im Steigflug, anschließende Notlandung, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F.

Unfallursache: Ergebnis der Untersuchung fehlt.

Sachschäden: Maschine schwer beschädigt.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 718/5/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Juni 1935)

**WNr. 796, Kennzeichen D-INEP**

06.1935 im Stand Motorstörung festgestellt, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F

Unfallursache: im Motor Zugbolzen des Schwingungsdämpfers gelöst, Herstellerfehler.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 156/6/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Juni 1935)

**WNr. 797, Kennzeichen D-IKOK**

10.1935 Notlandung wegen Triebwerkstörung, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F.

Unfallursache: Notlandung auf Moorboden, dabei Reifenschaden.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 5/11/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat November 1935)

**WNr. 797, Kennzeichen D-IKOK**

01.1936 Notlandung wegen Drehzahlabfall infolge Überhitzung, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F.

Unfallursache: Wasserverlust, weil Dichtung zwischen Fernthermometerleitung und Einführung fehlte.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 1/1/36 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Februar 1936).

**WNr. 798, Kennzeichen D-IFYH**

02.1936 Notlandung wegen starken Schneefalls, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F.

Unfallursache: Wetter.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F xx/2/36 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Februar 1936)

**WNr. 800, Kennzeichen D-IMUP**

10.1935 bei Motorprüfung im Stand Kolbenfresser festgestellt, Ort nicht genannt.

Pilot: Name nicht genannt.

Flugzeugmuster: Albatros L 75 F.

Störungsursache: an Zylinder 3 des Junkers L 5 G Kolbenfresser festgestellt, verursacht durch Spätzündung infolge beschädigter Magnetkupplung, technischer Fehler.

Sachschäden: keine.

Keine weiteren Informationen.

(Störungsmeldung F 3/10/35 der DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Monat Oktober 1935)

## Werknummern-Übersichten aller gebauten Albatros L 75

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

### L 75 mit Albatros-Werknummern

Werk-Nr.	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Eigentümer/Halter, andere Informationen
10117	L 75	BMW IV	D-1348	03.1928	DVS Staaken.
				06.09.1928	Start in Karlsruhe, bei Bruchsal abgestürzt.
10126	L 75 a	BMW V a	D-1514	09.1928	DVS Schleißheim.
				06.1934	als „zerstört“ in der LFR gestrichen.
10127	L 75 a	BMW V a	D-1495	08.1928	DVS Staaken.
				>03.1930	DVS Schleißheim. Zeitweilig Dienst bei der Flugwetterwarte München.
				09.1933	immer noch bei der DVS Schleißheim nachweisbar.
10128	L 75 a	BMW V a	D-1499	09.1928	DVS Staaken, dann DVS Braunschweig.
				09.02.1932	schwerer Bruch bei Braunschweig-Broitzem.
				03.1932	als „zerstört“ in der LFR gestrichen.
	L 75 b	Junkers L 5		01.1933	DVS Schleißheim.
	30.05.1933	mittelschwer beschädigt bei Notlandung in einem Getreidefeld außerhalb des Flughafens Schleißheim.			
10129	L 75 a	BMW V a	D-1509	09.1928	DVS Staaken.
				01.08.1929	Schwer beschädigt bei Notlandung nahe Schköna (Dübener Heide) und im Winter 1929/30 ausgeschlachtet.
10130	L 75 a	BMW V a	D-1550	01.1929	DVS Schleißheim.
				24.07.1929	stark beschädigt bei Notlandung nahe dem Flugplatz Bad Reichenhall, Schadenshöhe ca. 80 %.
				>03.1930	Maschine ausgeschlachtet.
				04.1931	als „zerlegt“ in der LFR gestrichen.
10131	L 75 b	Junkers L 5	D-1529	11.1928	DVS Staaken.
				10.1929	Umzug von Staaken nach Braunschweig.
				06.1934	als „zerstört“ in der LFR gestrichen.
10132	L 75 b	Junkers L 5	D-1532	11.1928	DVS Staaken.
				10.1929	DVS Braunschweig.
				06.1934	als „zerstört“ in der LFR gestrichen.
10133	L 75 b	Junkers L 5	D-1536	11.1928	DVS Staaken.
				10.1929	DVS Braunschweig.
				06.1934	als „zerstört“ in der LFR gestrichen.
10134	L 75 c	BMW V a	D-1680	08.1929	DVL Berlin.
				09.1929	DVS <b>Berlin</b> .
				08.1930	stationiert bei der Wetterflugstelle Königsberg.
				19.12.1930	Absturz bei Tharau (nahe Königsberg) nach Vereisung.



Werk-Nr.	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Eigentümer/Halter, andere Informationen
10135	L 75 b	Junkers L 5	D-1543	02.1929	DVL Berlin.
				07.1929	DVS Berlin, Halter: Zentrale für Wetterflug bei der DVS.
				04.1932	Zentrale für Flugsicherung, Berlin.
			D-IGOX	>08.1934	neue Zulassung in LFR-C.
	>12.1934			Notlandung wegen Schlechtwetter	
	L 75 B		02.1939	NSFK, Berlin	
10141	L 75 b	Junkers L 5	D-1551	02.1929	DVS Schleißheim.
				>10.1931	DVS Braunschweig.
				>07.1934	DVS Kitzingen.
	D-ISIF		>04.1935	neue Zulassung in LFR-C.	
			04.1936	als „zerstört“ in der LFR gestrichen.	
L 75 B					
10142	L 75 a	BMW V a	D-1584	03.1929	DVS Schleißheim.
				ca. 1933/34	DVS Braunschweig.
				>09.1934	DVS Kitzingen.
10143	L 75 a	BMW V a	D-1585	03.1929	DVS Schleißheim.
				09.06.1933	Absturz auf den Flugplatz Schleißheim nach führerlosem Start. Maschine zerstört, niemand verletzt.
10144	L 75 a	BMW V a	D-1591	04.1929	DVS Schleißheim.
				>08.1929	DVS Staaken.
				>11.1929	DVS Braunschweig.
				>04.1931	DVS Schleißheim.
				11.1933	immer noch in Schleißheim.
10145	L 75 a	BMW V a	D-1593	04.1929	DVS Staaken.
				10.1929	DVS Braunschweig
				06.1930	als „zerstört“ in der LFR gestrichen.
				>04.1931	DVS Schleißheim.
				03.05.1932	Absturz bei der Landung im Flughafen Schleißheim. Maschine zerstört, niemand verletzt.
10146	L 75 a	BMW V a	D-1602	04.1929	DVS Schleißheim.
				>06.1929	DVS Staaken.
				>11.1929	DVS Braunschweig.
				>12.1932	DVS Schleißheim.
	L 75 A		D-IVAP	>05.1935	neue Zulassung in LFR-C.
				09.1938	NSFK, Berlin.
10147	L 75 d	BMW V a	D-1646	06.1929	Albatros GmbH, Berlin-Johannisthal, Halter: DVL.
				zwischen 1929 und 1931	mindestens zeitweilig in Lipezk bei der WIVUPAL, in dieser Zeit Tarnkennzeichen „16“ (durch Löschung von Teilen der echten Zulassung D-1646).
				11.1931	Zulassung amtlich zurückgezogen.

Werk-Nr.	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Eigentümer/Halter, andere Informationen
10148	L 75 a	BMW V a	D-1749	09.1929	DVS Braunschweig.
				10.1931	noch in Braunschweig vorhanden.
10149	L 75 E	BMW V a	D-1748	09.1929	DVL, Berlin-Adlershof.
	L 75 b	Junkers L 5		08.1932	DVL, Berlin-Adlershof.
				?	Verbleib unbekannt.
10150	L 75 E	BMW V a	D-1755	09.1929	DVS Berlin.
				08.1932	Zentralstelle für Flugsicherung, Berlin.
				02.1934	Reichsamt für Flugsicherung, Berlin.
			D-IRYV	1934/35	neue Zulassung in LFR-C.
10159	L 75 a	BMW V a	D-1777	12.1929	DVS Braunschweig.
				>06.1930	DVS Schleißheim.
	L 75 A		D-IBOF	>04.1935	neue Zulassung in LFR-C.
				11.1938	NSFK, Berlin.
10181	L 75 D	BMW V a	D-1994	02.1931	DVL, Berlin-Adlershof, Halter: RDLI Erpr.St. Staaken.
				?	Verbleib unbekannt.
10182	L 75 D	BMW V a	D-1998	02.1931	DVL, Berlin-Adlershof, Halter: RDLI Erpr.St. Staaken.
				>08.1935	neue Zulassung in LFR-C.
			D-INAV	10.1938	NSFK, Berlin.
10191	L 75 DSB	Junkers L 5	D-2190	12.1931	DVS Schleißheim.
		BMW V a	D-IZYK	>09.1935	neue Zulassung in LFR-C.
				12.1938	NSFK, Berlin.
10192	L 75 DSB	Junkers L 5	D-2191	12.1931	DVS Braunschweig.
				>10.1933	DLV Flieger-Ortsgruppe Gera.
				06.1934	als „zerstört“ in der LFR gestrichen.
10193	L 75 DSB	Junkers L 5	D-2195	01.1932	DVL Berlin, Halter: DLG Zweigstelle Würzburg.
				08.1933	DVS Braunschweig.
				?	Verbleib unbekannt.
10194	L 75 DSB	Junkers L 5	D-2193	12.1931	DVS Braunschweig.
				06.1932	als „zerstört“ in der LFR gestrichen.
10195	L 75 DSB	Junkers L 5	D-2196	01.1932	DVL Berlin, Halter: DLG Zweigstelle Würzburg.
				09.1933	DVS Braunschweig.
				>09.1934	Notlandungen
			D-IHUV	>10.1934	neue Zulassung in LFR-C.
				09.1938	NSFK, Berlin.
10196	L 75 DSB	Junkers L 5	D-2194	01.1932	DVS Braunschweig.
				08.03.1934	zerstört infolge Absturz bei Rottleberode.

Werk-Nr.	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Eigentümer/Halter, andere Informationen
10197	L 75 DSB	Junkers L 5	D-2205	01.1932	DVS Braunschweig.
				>03.1934	DVS Schleißheim.
			D-IREQ	09.1934	neue Zulassung in LFR-C.
				05.1935	noch vorhanden
10198	L 75 DSB	Junkers L 5	D-2206	02.1932	DVS Schleißheim.
				>10.1934	schwer beschädigt
			D-IKYA	>01.1936	neue Zulassung in LFR-C.
				10.1938	NSFK, Berlin.
10199	L 75 DSB	Junkers L 5	D-2207	02.1932	DVS Braunschweig.
				06.1934	als „zerstört“ in der LFR gestrichen.

Zeichenerklärung:

- > mindestens seit  
~ wahrscheinlich

### ***L 75 mit Focke-Wulf-Werknummern***

Werk-Nr.	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Eigentümer, andere Informationen
125	L 75 DSB	Junkers L 5	D-2254	04.1932	DVS Braunschweig
				>08.1933	DVS Schleißheim
				>07.1934	DVS Kitzingen
				10.1934	noch vorhanden
126	L 75 DSB	Junkers L 5	D-2256	04.1932	DVS Schleißheim
				12.1932	als „zerstört“ in der Luftfahrzeugrolle gestrichen.
				10.1933	wieder zugelassen für DVS Braunschweig
				>07.1934	DVS Cottbus
			D-ILES	>09.1935	neue Zulassung in LFR-C.
				12.1938	NSFK, Berlin
149	L 75 DSB	Junkers L 5	D-2337	09.1932	DVS
				>07.1934	DVS Kitzingen.
			D-IROX	>10.1934	neue Zulassung in LFR-C.
				12.1935	noch vorhanden.
		Junkers L 5 G	12.1938	NSFK, Berlin	



Werk-Nr.	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Eigentümer, andere Informationen
150	L 75 DSB	Junkers L 5	D-2331	10.1932	DVS
				>03.1934	DVS Schleißheim
					Verbleib unbekannt.
151	L 75 DSA	BMW V a	D-2332	10.1932	DVS Schleißheim
				>08.1934	DVS Kitzingen
152	L 75 DSA	BMW V a	D-2342	10.1932	DVS Schleißheim
				>03.1934	DVS Braunschweig
				>10.1934	Notlandung wegen Motorstörung.
153	L 75 DSA	BMW V a	D-2343	10.1932	DVS Schleißheim
				16.12.1932	Absturz bei München, Totalschaden.
777	L 75 F	Junkers L 5 G	D-IFUV	03.1935	FFS Neuruppin
				04.1935	schwer beschädigt
778	L 75 F	Junkers L 5 G	D-IKYL	03.1935	FFS Neuruppin
				10.1935	noch vorhanden, Verbleib unbekannt.
779	L 75 F	Junkers L 5 G	D-IHEN	03.1935	FFS Neuruppin
780	L 75 F	Junkers L 5 G	?	03.1935	FFS
781	L 75 F	Junkers L 5 G	D-IFYT	03.1935	FFS
				>08.1935	FFS Neuruppin
782	L 75 F	Junkers L 5 G	?	03.1935	FFS
783	L 75 F	Junkers L 5 G	?	03.1935	FFS
784	L 75 F	Junkers L 5 G	?	03.1935	FFS
785	L 75 F	Junkers L 5 G	D-IVAF	03.1935	FFS
				>06.1935	FFS Celle
786	L 75 F	Junkers L 5 G	D-IXEP	03.1935	FFS
				>07.1935	FFS Celle
				12.1938	NSFK, Berlin
				06.1939	als „Abgang“ in der Luftfahrzeugrolle gestrichen.
787	L 75 F	Junkers L 5 G	D-ISYP	03.1935	FFS
				>06.1935	FFS Celle
788	L 75 F	Junkers L 5 G	D-IQOK	04.1935	FFS
				>09.1935	FFS Staaken

Werk-Nr.	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Eigentümer, andere Informationen
789	L 75 F	Junkers L 5 G	D-INIT	04.1935	FFS Magdeburg
				04.1935	zerstört, 1 Toter
790	L 75 F	Junkers L 5 G	D-IKYV	04.1935	FFS Magdeburg
				02.1936	noch vorhanden
791	L 75 F	Junkers L 5 G	D-IJUQ	04.1935	FFS Magdeburg
				10.1935	noch vorhanden
				11.1938	NSFK, Berlin
792	L 75 F	Junkers L 5 G	D-IBEL	04.1935	FFS Magdeburg
				12.1938	NSFK, Berlin
793	L 75 F	Junkers L 5 G	D-IKUM	04.1935	FFS Magdeburg
				02.1936	noch vorhanden
794	L 75 F	Junkers L 5 G	D-ITOZ	05.1935	FFS Magdeburg
				10.1938	NSFK, Berlin
795	L 75 F	Junkers L 5 G	D-IPUN	05.1935	FFS Magdeburg
				12.1938	NSFK, Berlin
796	L 75 F	Junkers L 5 G	D-INEP	05.1935	FFS Magdeburg
				09.1935	zerstört
797	L 75 F	Junkers L 5 G	D-IKOK	05.1935	FFS
				>10.1935	FFS Magdeburg
				01.1936	noch vorhanden, leicht beschädigt.
				12.1938	NSFK, Berlin
798	L 75 F	Junkers L 5 G	D-IFYH	05.1935	FFS
				>02.1936	Notlandung, keine größeren Schäden.
				12.1938	NSFK, Berlin
799	L 75 F	Junkers L 5 G	?	06.1935	FFS
800	L 75 F	Junkers L 5 G	D-IMUP	06.1935	~FFS
				>10.1935	FFS Magdeburg
				12.1938	NSFK, Berlin
801	L 75 F	Junkers L 5 G	?	06.1935	FFS

Zeichenerklärung:

- > mindestens seit
- ~ wahrscheinlich

## L 75 mit unbekannter Werknummer

Werk-Nr.	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Eigentümer, andere Informationen
?	L 75 a	BMW V a	D-IBEK	09.1938	NSFK, Berlin.
?	L 75 DSB	Junkers L 5	D-IHUN	12.1938	NSFK, Berlin.
?	L 75 <b>DSB</b>	Junkers L 5	D-IJAP	12.1938	NSFK, Berlin.
?	L 75 <b>a</b>	BMW V a	D-IJYX	12.1938	NSFK, Berlin.
?	L 75 a	BMW V a	D-IVER	09.1938	NSFK, Berlin.
?	L 75 DSA	BMW V a	D-IVIQ	09.1938	NSFK, Berlin.
?	L 75 F	Junkers L 5 G	D-IKIR	12.1938	NSFK, Berlin.
?	L 75 <b>F</b>	Junkers L 5 G	D-IKOV	12.1938	NSFK, Berlin.
?	L 75 F	Junkers L 5 G	D-INAX	04.1939	NSFK, Berlin.
?	L 75 F	Junkers L 5 G	D-ITYR	10.1938	NSFK, Berlin.
?	L 75 F	Junkers L 5 G	D-IVAF	12.1938	NSFK, Berlin.

### Zeichenerklärung:

- > mindestens seit
- ~ wahrscheinlich



## Technische Daten Albatros L 75

In allen zugänglichen Quellen aus der damaligen Zeit fanden sich nur technische Daten für den Prototyp L 75 sowie für das erste Serienmuster L 75 a (später als L 75 A bezeichnet).

Wie schon im Vorwort und zu Beginn des Kapitels „Nutzung der Albatros L 75“ erwähnt, war die spärliche Datenlage wohl in erster Linie der Geheimhaltung geschuldet, welcher die deutsche Wiederaufrüstung zur Luft unterlag, um ausländischen Geheimdiensten keine unnötigen Hinweise zu geben.

Albatros	L 75	L 75 a (A)	
Spannweite	12,50	12,50	m
Länge	10,00	10,00	m
Aerodynamische Fläche	37,0	37,0	m <sup>2</sup>
Rüstgewicht (Rüstmasse)	1.085	1.200	kg
Zuladung	700 <sup>1)</sup>	630	kg
Fluggewicht (Flugmasse)	1.785	1.830	kg
Höchstgeschwindigkeit	205	217	km/h
Reisegeschwindigkeit	166	178	km/h
Landegeschwindigkeit	90	90	km/h
Steigzeit auf 1.000 m	3,6	4,0	min
Steigzeit auf 3.000 m	13,9	10,5	min
Steigzeit auf 5.000 m	35,4	24	
Gipfelhöhe	5.900	6.500	m
Reichweite	1.450 <sup>2)</sup>	1.300	km
Flugdauer	7,5 <sup>2)</sup>	7,6	h
Triebwerk	BMW IV 230/300 PS (169/221 kW)	BMW V a 320/380 PS (235/279 kW)	

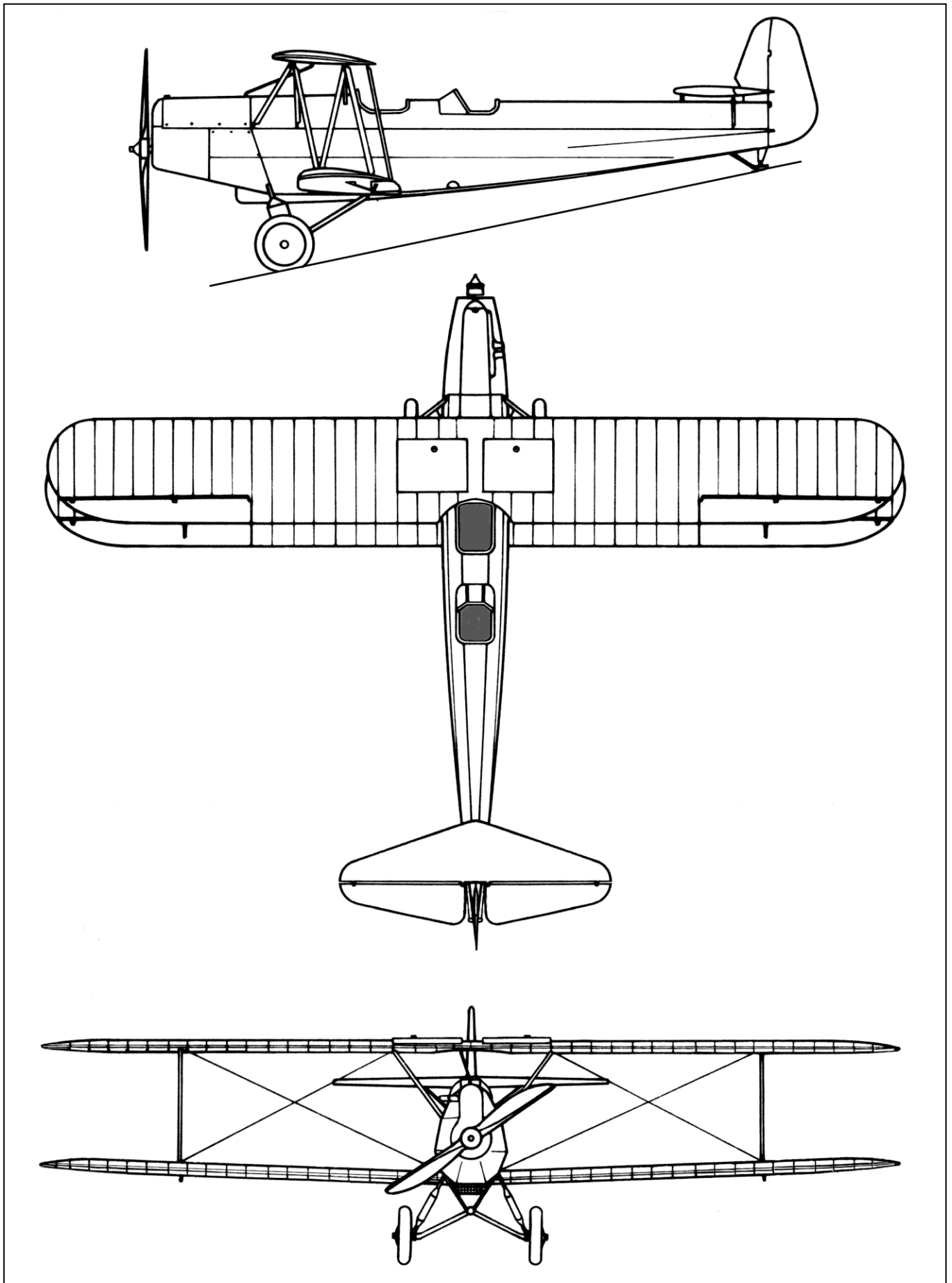
<sup>1)</sup> In der Zuladung sind 573 ltr. Treibstoff enthalten.

<sup>2)</sup> Werte mit Vollgas (1.500 U/min). Bei Normalgas (15 % gedrosselt = 1.275 U/min) lauten die Werte 1.950 km und 11,8 h.

Hinweis: Die technischen Daten basieren auf damaligen Werksveröffentlichungen, auf den Angaben im Taschenbuch der Luftflotten von Werner v. Langsdorff, Ausgaben 1928 und 1931, im Jahrbuch Fortschritte der Luftfahrt von Werner v. Langsdorff, Ausgabe 1929/30 sowie auf Informationen aus den Fachzeitschriften Flugsport, Illustrierte Flug-Woche, Luftschau, Luftwacht, Luftweg, Nachrichten für Luftfahrer und Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt.

Außerdem wurden die im Abschnitt „Quellen“ genannten Fachbücher und Internet-Veröffentlichungen berücksichtigt.

## Dreiseiten-Ansicht Albatros L 75



## Quellen

### Bücher, Broschüren und Berichte aus dem Internet

DVL, Jahrbuch 1929 der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin-Adlershof, S. 16.

Karl-Heinz Völker, Die Entwicklung der militärischen Luftfahrt in Deutschland 1920 – 1933 (Band 3 in der Reihe Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte, hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt), Stuttgart 1962.

Karl-Heinz Völker, Dokumente und Dokumentarfotos zur Geschichte der deutschen Luftwaffe (Band 9 in der Reihe Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte, hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt), Stuttgart 1968.

Bureau Veritas (Hrsg.), A I R - Aircraft International Register, Jahrgang 1930 ff, Erscheinungsort Paris.

Werner von Langsdorff, Taschenbuch der Luftflotten, Jahrgang 1928/29, Frankfurt/Main 1928, sowie Jahrgang 1931, Abt. Sportluftfahrt, München 1931.

Werner von Langsdorff, Fortschritte der Luftfahrt, Jahrbuch 1929/30, Frankfurt/Main 1929.

### Zeitschriften

Flugsport, Nr. 12/1928 vom 6.6.1928  
Nr. 15/1928 vom 18.7.1928  
Nr. 21/1928 vom 10.10.1928  
Nr. 21/1929 vom 16.10.1929.

Luftwacht, Nr. 5/1928, aus Mai 1928  
Nr. 8/1928, aus August 1928  
Nr. 10/1928, Ausgabe II, aus August 1928  
Nr. 11/1928, aus November 1928.

Nachrichten für Luftfahrer, Nr. 24/1928 vom 14.6.1928.  
, Nr. 18/1928 vom 29.8.1928 bis Nr. 20/1939 vom 27.9.1939,  
Verzeichnis der in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragenen Flugzeuge.

Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, Nr. 13/1928 vom 14.07.1928  
Nr. 17/1930 vom 15.09.1930  
Nr. 10/1932 vom 28.05.1932  
Nr. 02/1933 vom 28.01.1933

Meldungen aus den Tageszeitungen Berliner Börsenzeitung, Berliner Tageblatt, Hamburger Fremdenblatt und Hannoverscher Kurier.

### Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Schreiben der Albatros Flugzeugwerke GmbH, Berlin-Johannisthal, vom 31.3.1928 an Hptm.a.D. Arthur Schreiber in Berlin (Herausgeber der „Illustrierte Luftfahrt-Korrespondenz“).

Albatros Flugzeugwerke GmbH, Berlin-Johannisthal, Beschreibung Flugzeugmuster Albatros L 75 „ASS“, datiert etwa Mitte April 1928 (laut schriftlicher Vorausinformation seitens Albatros).

Albatros Flugzeugwerke GmbH, Berlin-Johannisthal, Beschreibung Flugzeugmuster Albatros L 75 A „ASS“, ohne Datum.

Der Reichsverkehrsminister, Aufstellung Nr. L7.8166/31 betr. reichseigenes Fluggerät für das Rechnungsjahr 1930 zum Stichtag 1.4.1931.

Der Reichsverkehrsminister, Schreiben Nr. L7.6362/32 vom 6.7.1932, betreffend Fluggerät, das im Rechnungsjahre 1931 verkauft worden ist.

Der Reichsminister der Luftfahrt, Schreiben Nr. 10998/33 H2 vom 6.10.1933, betreffend Fluggerät, das im Rechnungsjahre 1932 ausgeschlachtet oder zerstört wurde.

Verschiedene Unfall-Berichte und Notlandanzeigen der Flugüberwachung Bayern-Süd sowie der Polizei-Flugwache Halle-Leipzig aus dem Zeitraum 1929 bis 1936.

DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Die der DVL gemeldeten Störungen im Flugbetrieb, April 1934 bis Mai 1935.

RdL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Die gemeldeten Störungen im Betrieb von Luftfahrzeugen, Juni 1935 bis Februar 1936.

Unfallberichte des Zentralamts des Deutschen Wetterdienstes in Offenbach, Jahr 1930.

## Illustrationen

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

## Verwendete Abkürzungen

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