



Die zweimotorige Ar 232 A-02 bei einem Erprobungsflug über der Ostseeküste. Ihr Stammkennzeichen lautete VD+YB.

Arado Ar 232 „TATZELWURM“ – der erste Kampfzonen-Transporter der Welt

Von Karl Kössler (ADL)

04.2015 durchgesehene und ergänzte Fassung der Erstveröffentlichung in JET+PROP Nr. 1 - 3 / 1996

Während im Ersten Weltkrieg der Transport von Lasten durch Flugzeuge noch keine wesentliche Rolle spielte, hatte sich im Laufe der dreißiger Jahre bei den militärischen Führungsstellen die Erkenntnis durchgesetzt, dass in einem zukünftigen Kriegsfall besondere, nur für Transportzwecke vorgesehene Verbände gebraucht würden. Dabei war zunächst vor allem an den Transport der neu aufgestellten Fallschirmjägereinheiten gedacht. Für diesen Zweck wurde 1938 als erster Verband die Kampfgruppe z.b.V 1 aufgestellt, die dann bald auf Geschwaderstärke erweitert wurde. Als Ausrüstung stand die aus dem zivilen Bereich stammende Ju 52 in größerer Zahl zur Verfügung, die aber für diesen Zweck nicht als ideal geeignet anzusehen war. Die Entwicklung eines dafür gezielt entworfenen Transportflugzeugs war somit nur eine Frage der Zeit.

Teil 1: Entwicklung, Bau und Erprobung

Vorgeschichte

Zum Ursprung des Projektes, sowohl bei RLM/ GL/CII als auch bei Arado (und bei eventuellen Konkurrenzfirmen) gibt es leider immer noch einige bisher nicht zu schließende Lücken. Man muß sich aber fragen, was den Anstoß gegeben haben mag, daß die Firma, so fast aus heiterem Himmel, ein solch ganz und gar aus dem Rahmen des Üblichen fallendes und die bis dahin bei Arado übliche Größenordnung weit übertreffendes Projekt auf den Tisch legte. Ohne entsprechende Forderungen des RLM konnte mit der Arbeit daran bestimmt nicht begonnen worden sein. So war es auch. Das Technische Amt hatte gegen Ende 1940 einen Auftrag zur Entwicklung eines „geländegängigen Transporters für die Verwendung in Frontnähe“ an fünf Konkurrenzfirmen (Erinnerung Walter Blume, damals Entwicklungschef bei Arado) erteilt. Um welche Firmen es sich handelte, war bisher nicht festzustellen, doch könnten dazu Fieseler mit der Fi 333, Blohm & Voß mit der BV 144 (mit Einschränkung) und Junkers, vielleicht auch noch die Gothaer Waggonfabrik und die Firma Henschel gehört haben.

Was aber war der Grund für diese Forderung? Ein kürzlich mit dem seinerzeit im Entwurfsbüro bei Arado tätigen Heinrich Beckmann geführtes Gespräch gab dafür eine durchaus einleuchtende Erklärung. Es wären die bösen Erfahrungen gewesen, welche die deutschen Transportflieger bei der Besetzung der Niederlande machen mußten. Die Verteidiger des Landes hatten mit einem sehr einfachen Mittel Flächen, welche für Landungen geeignet waren, für die Flugzeuge des Angreifers unbenutzbar gemacht, indem sie quer darüber Gräben gepflügt hatten. An anderen Stellen war die Bodenbeschaffenheit den Fahrwerken der Ju 52 nicht gut bekommen, wie die überaus schweren Verluste der Transportflieger in dieser Zeit eindringlich zeigten.

Es ist also durchaus denkbar, daß aus solchen Erfahrungen im RLM der Wunsch nach einem Transportflugzeug entstanden sein mag, das mit ähnlichen Schwierigkeiten fertigwerden konnte.

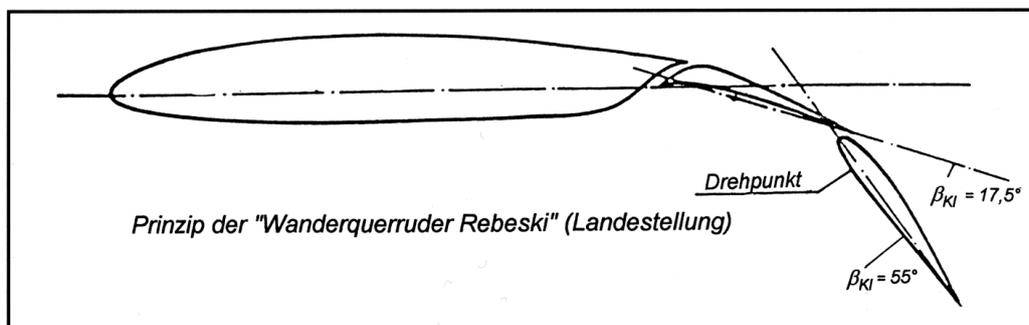


Die Ar 232 V1, der erste Prototyp der zweimotorigen Ausführung mit Triebwerken BMW 801 A, noch ohne Anstrich und Kennzeichen.

Arado-Entwurf E 440

Der überaus fortschrittliche Entwurf des Flugzeugs mit der Projektnummer E 440 entstand ab Dezember 1940 unter Walter Blumes Leitung, der 1932 von Albatros, nach der Zusammenlegung der Firma mit Focke-Wulf, zu Arado gekommen war. Um die sehr hochgesteckten Erwartungen des Auftraggebers erfüllen zu können, mußten zwei Ziele erreicht werden. Einmal waren möglichst niedrige Start- und Landegeschwindigkeiten erforderlich, um mit kürzesten Rollstrecken auszukommen und andererseits die beim Rollen und erst recht beim Aufsetzen zu erwartenden, von Geländeunebenheiten herrührenden Stöße beherrschen zu können. Außerdem mußte ein Fahrwerk gefunden werden, das mit diesen sehr hohen Beanspruchungen fertigwerden konnte. Man war also gezwungen, ganz neue Wege zu gehen, die vielfach in technisches Neuland vorstießen.

Die Lösung für das wichtigste Problem, Start- und Landegeschwindigkeit so weit wie möglich herabzusetzen, war der Hochauftriebsflügel mit „herausschiebbaren und drehbaren Auftriebsklappen“, wie das den Arado-Flugzeugwerken im März 1940 erteilte Patent lautet. Als Erfinder wird darin der Konstrukteur Hans Rebeski genannt. Intern wurden sie als „Wanderquerruder“ System Rebeski (siehe Skizze) bezeichnet. Mit ihrer Hilfe allein konnte die Länge der Start- und Landestrecke gegenüber anderen Flugzeugen bereits wesentlich verringert werden.

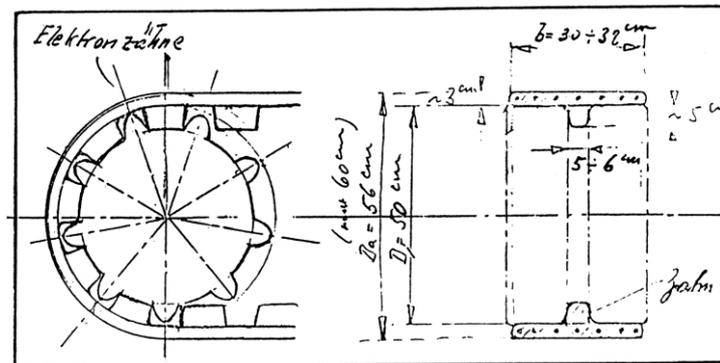


Das Prinzip der „Wanderquerruder“ System Rebeski, eine der wesentlichen Neuerungen der Ar 232.

Das zweite Ziel, eine für ein militärisches Transportflugzeug besonders wichtige Forderung, war wesentlich schwieriger zu erreichen. Noch vorhandene Entwurfsskizzen zeigen, daß man zunächst an ein sogenanntes „Raupefahrwerk“ gedacht hatte, das zu beiden Seiten des Rumpfes, sogar einziehbar, angeordnet werden sollte. Um einen Auflagedruck von $0,5 \text{ kg/cm}^2$ nicht zu überschreiten, wären 2 Gummiraupenbänder von je 32 cm Breite mit etwa 4,2 bis 5,0 m Achsabstand zwischen vorderstem und hinter-

stem Führungsrads notwendig gewesen. Dazwischen hätten je vier Paare pendelnd aufgehängter Stützräder sitzen sollen (siehe Skizze).

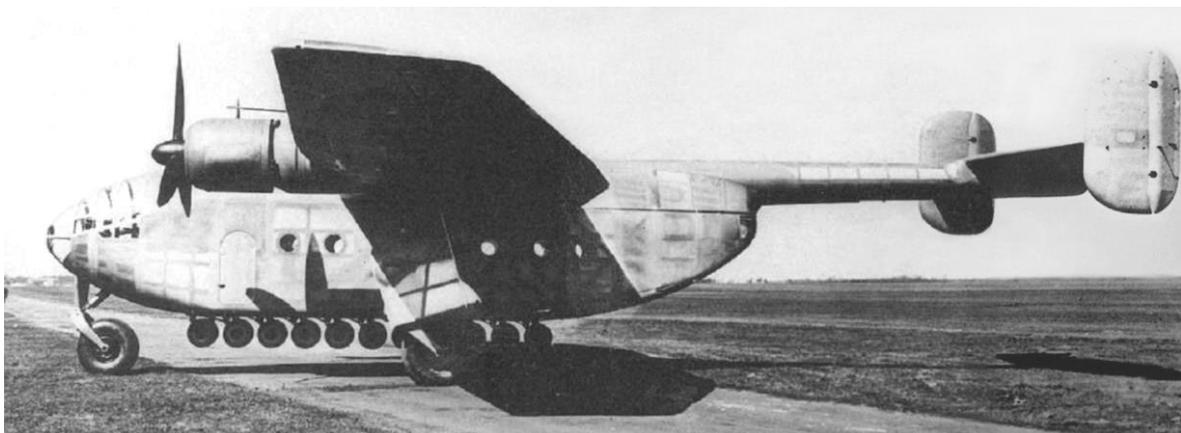
Entwurfsskizze für das Raupenfahrwerk



Diese Idee wurde aber offensichtlich bald wieder aufgegeben und das schwere und viele Schwierigkeiten versprechende Fahrwerk durch das uns geläufige, viel elegantere Vielrollenfahrwerk ersetzt. Mit dessen Hilfe konnte das Flugzeug auf vorbereitete Flugplätze genausogut weitgehend verzichten. Durch Einfahren des Bugrads und Verkürzen der Hauptfahrwerksfederbeine bekam eine Doppelreihe von als „Rollen" bezeichneten kleinen Rädern unter dem Rumpf Bodenberührung. Damit konnten Vertiefungen, ja sogar Gräben überwunden werden, die jedem anderen Flugzeug zum Verhängnis geworden wären. Von den ursprünglich 11 Rollenpaaren wurde später, vermutlich durch Änderungsanweisung, das letzte weggelassen, weil es, bei verkürzten Hauptfahrwerksfederbeinen, aber ganz ausgefahrenem Bugrad, was möglich war, überbelastet wurde. In dieser abgesenkten Form konnte das Flugzeug leicht beladen werden. Für den Betrieb auf Flugplätzen bildeten dagegen das ganz ausgefahrne Bugrad und die beiden, auf volle Länge gebrachten Hauptfahrwerkseinheiten ein normales Dreiradfahrwerk, eines der ersten, das in Deutschland an einem Einsatzflugzeug verwendet wurde.

Als dritte, zweckbedingte Neuerung muß der kastenförmige Rumpf mit dem hochliegenden, rohrartigen Leitwerksträger angesehen werden, der ein verhältnismäßig leichtes Beladen mit Frachtgut aller Art über die herabklappbare Heckladerampe mit nur geringer Steigung ermöglichte. Eine Laufkatze an der Laderaumdecke für bis zu 2000 kg Last konnte dabei zu Hilfe genommen werden. Von den untersuchten Belademöglichkeiten seien nur erwähnt ein vollständiges, zerlegtes Jagdflugzeug Bf 109 mit Mannschaft und Werkzeugen, 16 Abwurflasten von je 250 kg oder 4 zu je 1000 kg, ein ganzer Infanteriezug von 48 Mann mit Ausrüstung, 4 Pak mit 16 Mann Bedienung und 800 Schuß Munition oder drei Sturmboote mit 12 Pionieren.

Alles in allem stellte das neue Flugzeug somit einen technisch bestechenden Entwurf „aus einem Guß" dar, der den gestellten Anforderungen voll entsprach.



Erneut die Ar 232 V1 ohne Anstrich und Kennzeichen, dieses Mal in der Seitenansicht. Sehr schön ist das ungewöhnliche Vielrollen-Laufwerk zu erkennen.

Baubeginn und Lieferplanung

Die Teilekonstruktion für das erste Flugzeug V1 begann am 30. März 1941 und bereits zwei Monate später, am 26. Mai, fand die erste Attrappenbesichtigung statt. Eine Bestätigung für diese Daten findet sich im Wochenbericht der E-Stelle Rechlin für die Zeit vom 27.3. bis 2.4., in dem es heißt, daß „die Attrappenbearbeitung der Projekte E 440 und P 29 für einen mittleren Transporter durch die E-Stelle begonnen hätte". Die Bezeichnung P 29 könnte sich auf Fieseler beziehen.

Soweit bisher ermittelt, findet sich die früheste Erwähnung der Musterbezeichnung Ar 232 im C-Amtsprogramm zum Lieferplan 19/2 vom 1. Juni 1941. Darin sind als Nullserie 6 Ar 232 aufgeführt, jeweils mit zwei BMW 801, die zwischen September und Dezember 1942 zu liefern gewesen wären. Außerdem wird die Materialbeschaffung für 75 (!) Serienflugzeuge A-1 freigegeben, von denen das erste im März 1943 fertig sein sollte. Demnach scheint man damals im RLM ernsthaft an einen modernen Nachfolger der doch

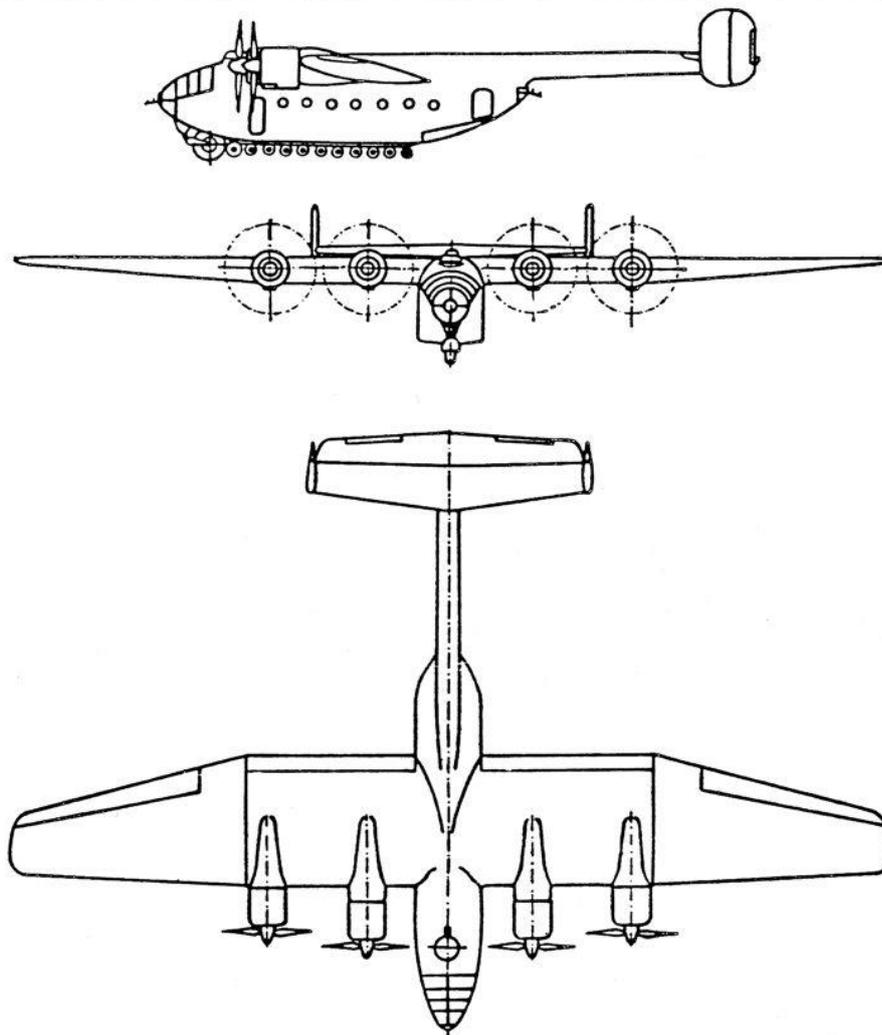
RLM
GL/C

FLUGZEUGTYPENBLATT

Ar 232 B

Bildskizze

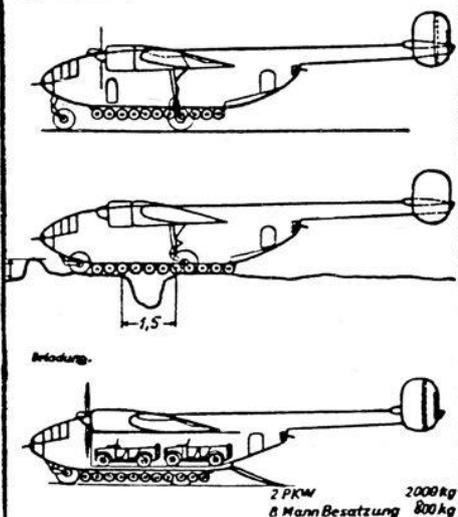
Ar 232 B
mit Bramo 323 R
Geländegängig.



Ar 232A
mit BMW 601

2 motorig; geländegängig
mit Normalfahrwerk und Rumpfer-
fahrwerk.

Fahrwerksstellungen:



Ar 232B
mit Bramo 323 R

4 motorig
Beladung wie Ar 232 A

Ar 232 A und B auch als Schwimmflugzeug in Untersuchung.

GL/C-B2
Nr 2154 gkt. (I) v. 1.1.42 (Bl. 118)

Geheime Kommandofache

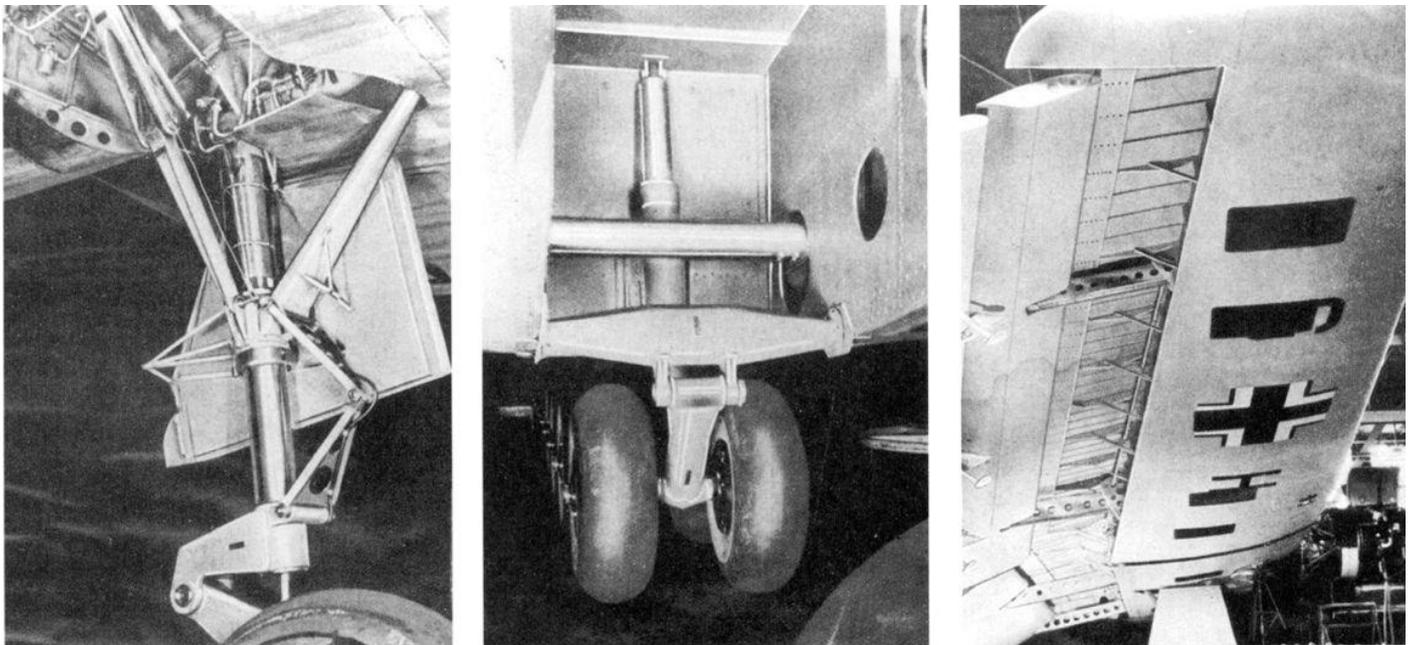
Das RLM-Typenblatt zeigt die beiden Möglichkeiten der Fahrwerksverwendung. Beachte Hinweis auf Schwimmerflugzeug

schon recht betagten Ju 52 gedacht und noch ausreichend früh dessen Entwicklung und die Vorbereitung seines Serienbaus in die Wege geleitet zu haben.

Daß aber, wie so oft, im Technischen Amt des RLM eine klare Richtung fehlte, zeigt bereits das C-Amtsprogramm für den Lieferplan 20 vom 15.10.1941. Darin ist die weitere Entwicklung der Ar 232, übrigens auch die der Do 26, plötzlich ganz gestrichen!! Nur ein halbes Jahr später, im Flugzeugprogramm vom 15.3.1942 zum Lieferplan 21, stehen aber bereits wieder 10 Flugzeuge der Ausführung A-0 und dazu erstmals auch 20 B-0 ! Diese sollten, beginnend mit September 1942, bis zum gleichen Monat des Folgejahres geliefert werden. Die Ausführung Ar 232 B unterschied sich von der A vor allem dadurch, daß vier Motoren des Musters Bramo 323 R-2 die beiden BMW 801 A ersetzen sollten, wodurch sich auch die Spannweite von 32,0 auf 33,5 m änderte. Die Umstellung dürfte erfolgt sein, weil die Motoren BMW 801 vor allem für den neuen Jäger Fw 190 benötigt wurden. Die sich ergebenden etwas niedrigeren Leistungen der viermotorigen Ausführung gegenüber der zweimotorigen wurden offensichtlich hingenommen, da auf der anderen Seite ein Motorausfall weniger kritisch war.

Interessant ist außerdem noch, daß nach einem Dokument von GL/A-Rü IA, also dem Planungsamt, vom 1.6.1942 [1] die Ausführung B zuerst als Schwimmerflugzeug geplant gewesen zu sein scheint. Diese Absicht wurde aber wohl bald fallengelassen, wie die ebenfalls enthaltene Bemerkung „Nur als Landflugzeug“ zeigt. Das dafür vorgesehen gewesene Schwimmwerk aber ist schon sehr früh an einem Modell untersucht worden, wie ein Bericht des Instituts für Seeflugwesen der DVL vom Dezember 1941 zeigt [2].

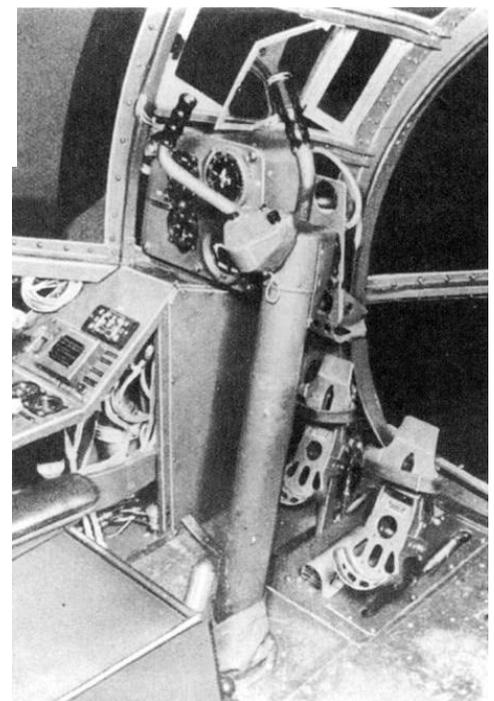
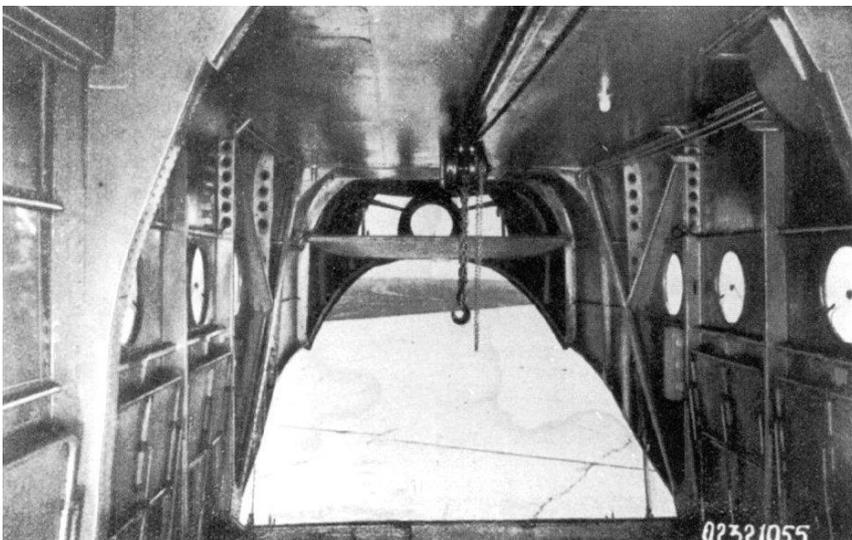
Als weitere Besonderheit wäre zu erwähnen, daß die Ausführung A ursprünglich Vierblatt-Luftschaublen mit 4,4 m Durchmesser bekommen sollte.



Detailansichten der Ar 232. (oben, von links nach rechts): Das rechte Hauptfahrwerk mit der Möglichkeit, es zu verkürzen. Das vorderste Rollenpaar mit dem langhubigen Federbein. Flügelunterseite der V1 GH+GN mit den „Wanderquerrudern“ System Rebeski.

(unten): Innenansicht des Laderaums mit geschlossener Heckklappe, abgesenkter Laderampe und der Laufkatze.

(rechts): Steuerung und Instrumente für den Flugzeugführer in der Arado 232.



Erprobung der ersten Prototypen

Am 28.6.1942 - und nicht im Frühsommer 1941, wie die Literatur einhellig behauptet - erhob sich erstmals eine von zwei BMW 801 A mit je 1560 PS angetriebene Ar 232 in Brandenburg/Havel in die Luft [3]. Am Steuer saß Flugbaumeister (Fbm.) Walter Kröger, begleitet von dem Bordmechaniker Paul Kanter. Das Flugzeug hatte anscheinend noch keinerlei Kennzeichen. Lediglich 000001 ist im Flugbuch Krögers als Werknummer eingetragen. Zwei weitere Flüge fanden am 30.6. und 1.7.1942 statt. Eine längere Pause bis zum 11.8. folgte, die anscheinend zur Behebung von Beanstandungen aus den ersten Flügen notwendig war, aber auch zur Beseitigung von kleineren Schäden aufgrund eines Zwischenfalls diente, bei dem das Flugzeug einen großen Gartenzaun mitgenommen hatte und dann über eine Gleisanlage hinweg gerollt war. Dies geht aus einer Bemerkung von Fbm. Friebel hervor, die er bei einer der Entwicklungsbesprechungen am 7.8.1942 machte. Bis zum 25. Sept. schloß sich die normale Erprobung an, mit Ermittlung der Flugeigenschaften und -leistungen, Messung von Start- und Landestrecken u.s.w.

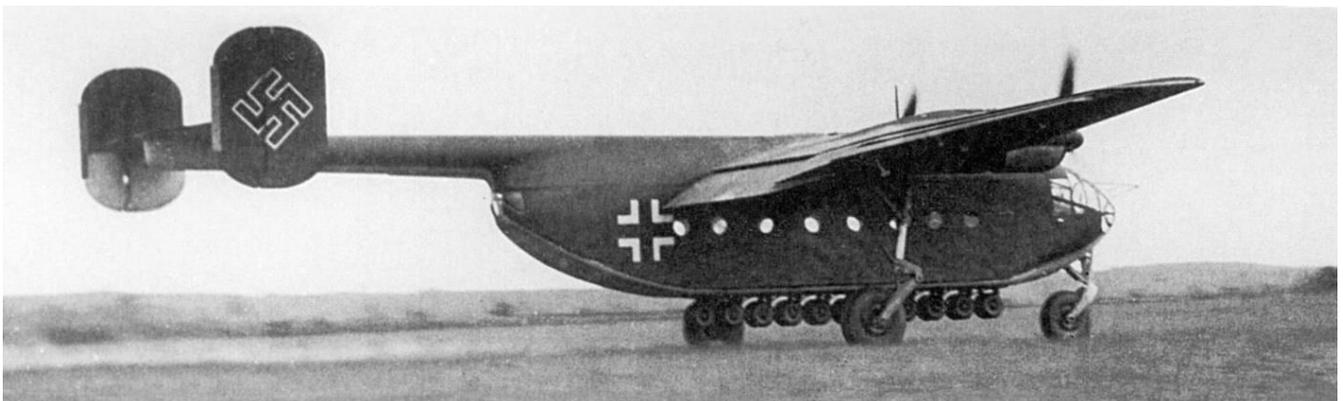
Dazwischen führte Kröger das Flugzeug am 3.9. aber auch bereits in Rechlin vor, mit Rückkehr nach Brandenburg noch am selben Tag. Schon vorher hatte Hptm. Heinz Braun von der E-Stelle Rechlin, wohl als erster Nicht-Werkspilot, am 27.8. in Brandenburg einen Flug damit gemacht, der in seinem Flugbuch nur mit der Bezeichnung „V1“ eingetragen ist [4]. Dann taucht die Maschine bis zum 12.1.1943 im Werksflugbetrieb nicht mehr auf. An diesem Tag holte Kröger sie aus Rechlin zurück, ohne daß die vorangegangene Überführung nach dort aus einem der verfügbaren Flugbücher zu entnehmen wäre. Seltsamerweise finden sich für die dazwischen liegenden vier Monate auch keine Eintragungen bei Rechliner Flugzeugführern.



Ar 232 A-01, Stammkennzeichen VD+YA, noch im Werksfinish ohne Tarnbemalung, aber mit Hoheitsabzeichen. Das erste Flugzeug der 10 Stück umfassenden zweimotorigen Nullserie bekam allem Anschein nach auch die Versuchsflugzeugbezeichnung V3 zugeteilt.

Am 20.11.1942 erscheint im Flugbuch Kröger das nächste Flugzeug erstmals, die VD+YA, mit der Wnr. 232010003. Wie bekannt, behauptet die Literatur seit eh und je, daß das die „V1“ gewesen wäre. Die war es aber mit Sicherheit nicht, wie wir eben feststellen konnten, sondern das mit A-01 bezeichnete erste Flugzeug der 10 Stück umfassenden Nullserie der zweimotorigen Ausführung (siehe Aufstellung „Rüstsätze für Ar 232 A“ im Anhang des zweiten Teils). Eine V-Bezeichnung scheint dafür aber dennoch festgelegt worden zu sein, wie aus der dem Autor vorliegenden Planungsübersicht von GL/C, dem Technischen Amt des RLM, vom 1.6.1943 [5] hervorgeht. Und zwar müßte das statt V2, was man eigentlich erwartet hätte, V3 gewesen sein! Diese und andere V-Nummern sind allerdings, mit Ausnahme von V1 und V2, in den Flugbüchern nicht zu finden. Auch die A-01 ist nur mit Angabe ihres Stammkennzeichens in Hptm. Brauns Flugbuch am 22.12.42 mit vier Flügen in Rechlin und Lärz eingetragen.

Dem Flugzeug war nur ein sehr kurzes Dasein beschieden, denn bereits am 6.2.1943 stürzte es bei einem, von der E-Stelle Rechlin aus geplanten und gesteuerten Einsatz nach Stalingrad auf dem Weg dorthin bei Beutnitz, Kreis Crossen/Oder ab, wobei der Flugzeugführer, Uffz. Paul Fieg, ums Leben kam. Ob die anderen drei Mitglieder der Besatzung nur verletzt wurden oder ebenfalls starben, ist nicht eindeutig klar [6]. An diesem Einsatz sollte sich auch noch die kurz vorher fertiggewordene A-02 beteiligen, woraus aber anscheinend, trotz einer anderslautenden Bemerkung von Fbm. Friebel, nichts geworden zu sein scheint.



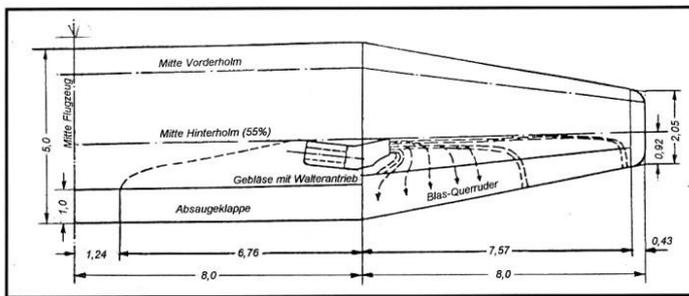
Die Ar 232 V1 trägt auf diesem Foto bereits Tarnbemalung und ihr Stammkennzeichen GH+GN, am Seitenleitwerk fällt das übergroße Hakenkreuz ins Auge. (Foto Slg. Ott)

Die Werkerprobung wurde vom 8.2.1943 an mit der V1 fortgesetzt, wobei in den Flugbüchern immer noch kein Kennzeichen dafür erscheint. Das taucht bei Kröger erstmals am 16.3.1943 auf. Es lautet GH+GN. Einen zusätzlichen Beweis dafür liefert das weiter oben gezeigte Bild aus dem Flugzeughandbuch [7].

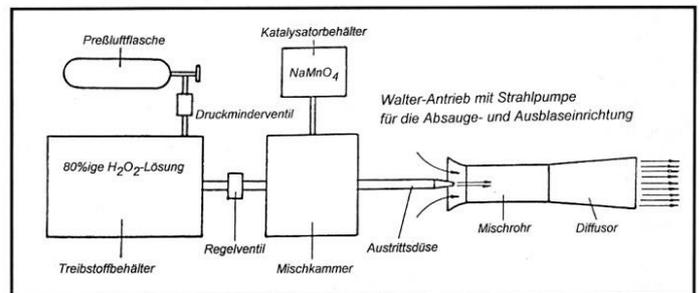
Am 17.2.1943 kommt das nächste Flugzeug aus der Fertigung, die A-02, Wnr. 0100004, St.Kz. VD+YB, Die „V2“, als die es durch die Literatur geistert, war es aber ebenfalls nicht. Betrachtet man die Wnr. dieser beiden ersten A-0 Flugzeuge, so ergibt sich sofort die Frage nach der in diesem Zusammenhang nicht erscheinenden 0002. Naheliegender ist die Vermutung, daß diese Werknummer die für Festigkeitsversuche verwendete Bruchzelle getragen haben dürfte, die üblicherweise unter den ersten vier Flugzeugen zu finden ist.

Wenn die A-01 nun wirklich mit V3 bezeichnet gewesen sein sollte, welches Flugzeug trug dann in Wahrheit die Bezeichnung V2?

Einen Hinweis zur Klärung dieser Frage gibt die erwähnte Planungsübersicht. Die wirkliche V2 war offensichtlich das Flugzeug, mit dem eine von Anfang an geplante Absauganlage erprobt werden sollte. Dazu mußte deren Flügel mit einigem Aufwand an Arbeit und Zeit umgebaut werden. Sinn der Sache war, mit Hilfe von zwei „kalten“ Walter-Antrieben die Grenzschicht über den Landeklappen abzusaugen und diese Luft über den Querrudern wieder auszublasen (siehe nachstehende Skizzen), um bei Start und Landung den Auftrieb noch weiter zu erhöhen und dadurch die Rollstrecken nochmals wesentlich zu verringern. Praktisch das einzige, dafür in Frage kommende Flugzeug wäre die als A-05 mit dem Kennzeichen VD+YE fertiggestellte Maschine, deren Bau aber vermutlich bereits zusammen mit dem der V1 oder zumindest kurz danach begonnen worden war. Wegen des Umbaus kam sie erst verhältnismäßig spät, am 22.4.1943, in den Flugbetrieb. Das war immer noch 2 Monate früher als nach der Planung für die V2 vorgesehen [5]. Zu dieser Zeit hatten aber zumindest die Flugzeuge A-06 und A-07 schon lange ihre Erstflüge hinter sich.



Einbau der Absauge- und Ausblaseeinrichtung in den Flügel der Ar 232 V2.



Das Prinzip des „kalten“ Walter-Antriebs für die Absauge- und Ausblaseeinrichtung der Ar 232 V2.

Wenn auch bis jetzt der letzte, durch ein Dokument belegte Nachweis dafür noch fehlt, daß die A-05 das Flugzeug V2 war, so gibt es doch eine ganze Reihe von gewichtigen Gründen, die dafür sprechen.

Bereits am 29.4.1943 führte Kröger mit der A-05 acht Flüge zur Ermittlung der Start- und Landestrecken durch, wahrscheinlich schon mit Absaugung. Nur dann ergeben diese Versuche einen Sinn, wenn sie dazu dienten, Vergleichswerte zu ähnlichen, zwei Wochen zuvor mit der A-02 (ohne Absaugung) durchgeführten Messungen zu erhalten.

Am 24. und am 30.6. sowie am 1.7. wurde das Flugzeug A-05 durch Piloten von GL/C-E2 und vom Kommando der E-Stellen sowie durch Fl.St. Ing. Böttcher von der E-Stelle Rechlin nachgeflogen. Dieser Aufwand dürfte doch nur bei einer ganz besonderen technischen Neuerung gerechtfertigt gewesen sein, wie es die Absaugung und Ausblasung nun einmal war. Im entsprechenden Wochenbericht [9] heißt es darüber, daß „die Ergebnisse in einem Teilbericht“ festgehalten seien. Leider war es bisher nicht möglich, dieses wichtige Dokument aufzufinden, das wohl den endgültigen Beweis geliefert hätte, daß die A-05 die V2 war.

Über diese Versuche und die bereits vorher an einer verkleinerten Flügelattrappe (1:2) sowie an einer weiteren, in normaler Größe, erzielten Ergebnisse hielt schon am 21.9.1943 der Aerodynamiker F. Wagner von Arado in Stuttgart einen Vortrag. Der entsprechende Bericht ist im Deutschen Museum München vorhanden [8].

Die Tatsache, daß das Flugzeug während dieser Zeit gelegentlich auch zur Einweisung von Flugzeugführern der Luftwaffe eingesetzt wurde, spricht sicher nicht dagegen. Ohne Verwendung der Absauganlage war es ja ein normales Flugzeug, das im Werk verfügbar war.

Entwicklung und Erprobung der Anlage waren damit jedoch offensichtlich noch keineswegs beendet sondern erstreckten sich mit Unterbrechungen über viele weitere Monate. Das ist auch abzuleiten aus dem Flugzeugprogramm der V-Muster vom 24.4.1944, nach dem sich die V2 zu Arbeiten an der Absauganlage noch bis Ende April 1944 in der Werkstatt befinden sollte und daran anschließend weiter erprobt werde. Das stimmt überein mit den Eintragungen in den vorhandenen Flugbüchern. Beim letzten Flug der A-05 am 7. April hatten sie die beiden Flugzeugführer Janssen und Frach nach Alt-Lönnewitz in den dortigen Versuchsbetrieb gebracht und sie erst am 30.4. wieder abgeholt. Allerdings stört im Flugzeugprogramm, daß dort als Wnr. genau die oben erwähnte, vermutlich für die Bruchzelle verwendete 0002 angegeben ist. Diese Wnr. taucht aber sonst nirgendwo in einem Flugbuch oder in einem anderen Dokument auf, mit Ausnahme eines sehr frühen Erscheinens im Flugzeugprogramm (V-Muster) Nr.21/2 vom 1. Febr. 1942, also rund 4 Monate vor dem Erstflug der V1. Darin war als Wnr. der V2 232 0002 angegeben worden. Es wäre durch-

aus denkbar, daß bei dem wesentlich späteren o.a. Dokument jemand aus der Bezeichnung V2 einfach auf die (falsche) Wnr.0002 geschlossen haben könnte.

Das bei der Ar 232 V2 angewandte Prinzip der Absauganlage wurde übrigens von der Firma Dornier übernommen und an einer Do 24 verwirklicht. Das damit ausgerüstete Flugzeug, Wnr.1004, Kennzeichen CI+GR, also das vierte von S.N.C.A.N. in Sartrouville gebaute Flugboot, wurde ab 15.10.43 bei Weser Flugzeugbau entsprechend umgerüstet und anschließend bei der E-Stelle Travemünde erprobt.

Eine weitere Begründung für den Schluß, daß die V2 nur die A-05 gewesen sein kann, ergibt sich aus der im Anhang von Teil 2 wiedergegebenen Übersicht über die vorhandenen Rüstsätze [6]. Nahezu alle sind demnach, wenn auch wahrscheinlich nicht gleichzeitig, in dieses Flugzeug eingebaut und damit erprobt worden.

Um es gleich vorwegzunehmen, die A-05 oder V2 blieb bis Kriegsende bei der Firma. Die letzte Eintragung unter der Bezeichnung V2 findet sich im Flugbuch des Werkspiloten Otto Frach mit dem Datum vom 1.5.1945, wo er damit in Warnemünde einen kurzen Flug von nur 15 Minuten Dauer gemacht hat, anscheinend einen Werkstattflug nach möglicherweise vorangegangener längerer Standzeit [10]. Nach übereinstimmenden Aussagen ehemaliger Aradoleute brachte damit Kröger noch am selben Tag Familienmitglieder von Werksangehörigen vor den heranahenden Sowjets von Warnemünde aus nach Kaltenkirchen bei Hamburg in Sicherheit. Dort wurde das Flugzeug anscheinend aber bald nach der Landung von der eigenen Besatzung zerstört. Das geschah offensichtlich so gründlich, daß es von den Engländern zwar in ihre recht genau geführten Listen erbeuteter Flugzeuge als „ausgebrannt“ aufgenommen worden ist, sie aber das Vorhandensein der Absauganlage entweder übersehen haben oder aufgrund des Zerstörungsgrades nicht mehr feststellen konnten.

In Warnemünde sei, nach Aussagen eines früheren Betriebsangehörigen, noch eine viermotorige Ar 232 zurückgelassen worden, wegen eines Rollschadens, der beim Heranholen des Flugzeugs von seinem Abstellplatz durch den Flugzeugführer Janssen entstanden sein soll. Um welches Flugzeug es sich dabei gehandelt haben könnte, ist völlig offen. Vergessen sollte man dabei aber nicht, daß es schließlich auch von der Ar 234 eine zwei- und eine viermotorige Ausführung gegeben hat und somit eine Verwechslung zwischen den Mustern 232 und 234 nicht ausgeschlossen werden kann.

Frach selbst sollte eine Ar 234 C (V21) überführen, brachte aber nicht alle Motoren zum Laufen. So wurde er, noch im letzten Augenblick, von seinem Kollegen, dem Versuchspiloten Gunther Eheim, „auf dessen Schoß sitzend“ in einer weiteren Ar 234 C (V25) dorthin mitgenommen.



Die Ar 232 A-03, VD+YC, mit der Oblt. Meltzer in Schönwalde abstürzte.

(Foto Deutsches Museum München)

Die Nullserien Ar 232 A-0 und B-0

Aus all dem bisher Gesagten läßt sich aber bereits erkennen, daß die A-0 Reihe, entgegen den anders lautenden Behauptungen in der Literatur, keineswegs aus nur drei Flugzeugen bestanden hat. Es gab am Ende, neben der V1, insgesamt 10 Maschinen in der zweimotorigen Ausführung mit den Bezeichnungen A-01 bis A-010 und den W. Nr. 232010003 bis 0100012. Über deren Daten und Einzelschicksale, so weit bekannt, gibt die Tabelle „Verzeichnis der gebauten Ar 232 und ihr Verbleib“ (im Anhang von Teil 2 Auskunft.

Die V1, GH+GN, aber blieb anscheinend ebenfalls beim Werk, zumindest bis zum 28.10.1943 [3]. Am darauffolgenden Tag wurde sie durch einen Rechliner Flugzeugführer, Fl.Stabsing. Ernst Hirschberg [11], nach Rechlin gebracht. Dort führte er in den folgenden drei Monaten mit dem Flugzeug ein eingehendes Fahrwerkserprobungsprogramm durch, mit insgesamt über 50 Landungen auf allen nur denkbaren Arten von Start- und Landeflächen. Die letzte Eintragung hat das Datum vom 12.1.1944. Nach diesem Zeitpunkt findet sich die V1 in keinem der vorhandenen Flugbücher mehr.

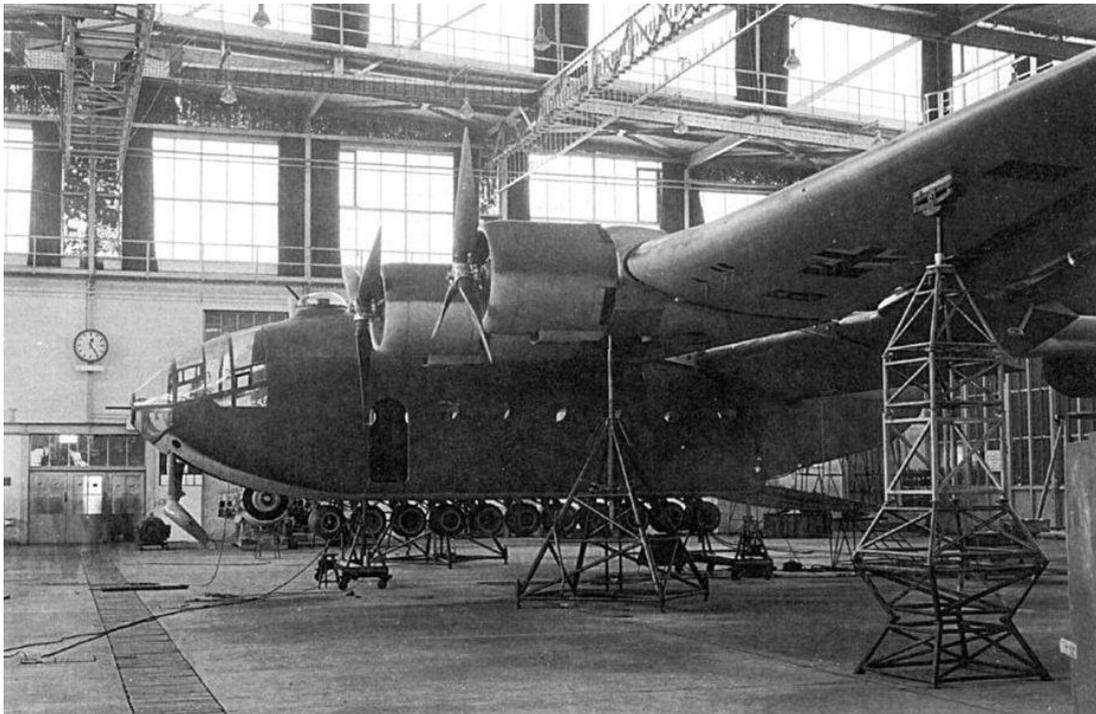
Die Ausführung Ar 232 B erscheint erstmalig im bereits erwähnten Flugzeugprogramm vom 15.3.1942 und anschließend im Flugzeugprogramm zum Lieferplan 22/1 vom 15.7.1942. Nach dem letzteren waren vorerst sogar 127 Stück geplant, vermutlich als Serie B-1, deren Fertigung im November 1942 anlaufen sollte. Daß es auch hier im RLM offensichtlich einen Widerstreit der Meinungen um das Flugzeug gegeben hat, zeigt u.a. das Flugzeugprogramm zum Lieferplan 22/2 vom 19.9.1942. Anstelle von Ausbrin-

gungszahlen und Terminen heißt es dort „Entscheidung über Anlauf der Serie wird bis zum 1.10.42 zurückgestellt“. Alle Anzeichen sprechen dafür, daß dann das Gegenteil beschlossen, die Serie ganz gestrichen und der Bau von Ar 232 B auf die vorgesehene Nullserie von 20 Stück beschränkt wurde.

Einen bezeichnenden Einblick in die Abläufe bei RLM/GL, also bei Udets Nachfolger Milch, welche diesen Entscheidungen vorangingen, gibt das Protokoll der bereits erwähnten Entwicklungsbesprechung vom 7.8.1942, bei welcher besonders Gen.Maj. von Gablenz, der Chef des Planungsamtes, sich von den Möglichkeiten der Ar 232 wenig beeindruckt zeigte und sie außerdem als „Aluminiumfresser schlimmster Sorte“ bezeichnete. Seiner Meinung nach könnte man mit 2 Ju 52 eine solche Sache auch hinlegen(!). Dem widersprach sehr energisch Fbm. Walter Friebel, der Leiter der Flugzeugentwicklung (GL/C-E2). Er wies darauf hin, daß das Flugzeug ja auf einen Vorschlag des Technischen Amtes entwickelt worden sei und durch Erfüllung der Bedingung von nur 100 m Startrollstrecke aus jedem Platz herauskäme, was man mit keiner anderen Maschine machen könne. Außerdem sei sie eine „besonders ideale Winterverwendungsmaschine, bei der man einfach anstelle des Rollwerks eine breite Kufe daruntersetzen könne.“ Als auch noch der Gen.St.Ing. Roluf Lucht meinte, daß man, „aufgrund der Kapazitätsverhältnisse die Maschine sich nicht leisten könne und sie deshalb auf Eis legen müsse“, erklärte Milch, trotz nochmaligem Einspruch von Friebel, daß er „die Maschine streichen würde, wenn er könnte.“

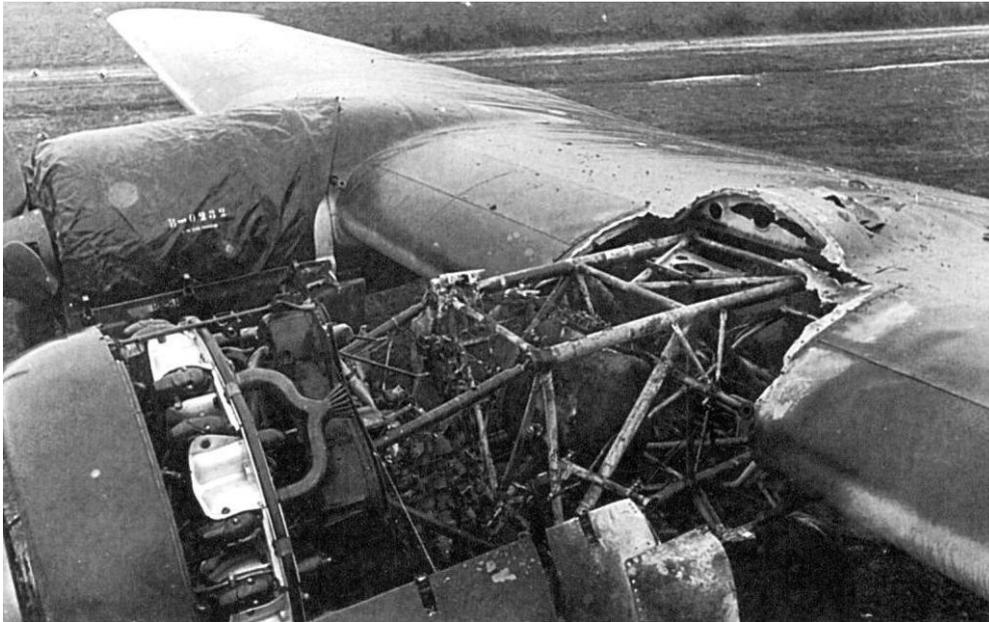
Nur 10 Tage später, bei der Amtschefbesprechung, wurde dann ins Protokoll aufgenommen: „Da die Ar 232 große Entwicklungskapazitäten erfordert und einen starken Leichtmetallverbrauch bringt und gegenüber der Ju 352 lediglich den Vorteil des kürzeren Starts und der kürzeren Landung bietet, bittet der Gen.FM (Milch) nochmals gründlich zu erwägen, ob dieses Baumuster nicht abgesetzt werden kann. Es könnten statt dessen pro Ar 232 etwa 4 Ju 352 geliefert werden. Die Frage, ob die Ar 232 ins Bauprogramm aufgenommen wird, ist innerhalb der nächsten 3 Monate zu entscheiden.“

Solche, ohne tiefere Sachkenntnis an der maßgebenden Stelle getroffene Entscheidungen bestimmten somit den wechselvollen Weg der Ar 232 vom ersten bis zum letzten Augenblick.



Vier BMW/Bramo 323 R-2 bildeten den Antrieb für die Ar 232 B. Hier die erste Maschine in der Fertigung, bezeichnet mit B-01.

Das erste Flugzeug Ar 232 B, also mit 4 Motoren BMW/Bramo 323 R-2, ist im Flugbuch Kröger erst am 30.7.1943 zu finden. Die als B-01 bezeichnete Kl+ZT, Wnr.0110013, flog an diesem Tag, mit zwei Monaten Verzögerung gegenüber dem Plan, mit der Besatzung Kröger, Frach, Freidank, Quirke und Kirchner in Brandenburg anscheinend zum ersten Mal [3]. Nur wenige Tage später, am 3.8.1943, geriet bei einem weiteren Flug der rechte Innenmotor in Brand, was zu einer Notlandung beim Ort Golzow, Kreis Belzig, südlich von Brandenburg [6] führte. Der Schaden wird in der Verlustmeldung mit 70% beziffert, was aber vom Bild her nicht recht einzusehen ist. Nimmt man aber eine Bemerkung aus dem Bericht der E-Stelle Rechlin für die Woche vom 1.-7.8.1943 [9] hinzu, in der eine Sperre der Ar 232 wegen eines Bruches am Höhenleitwerk der B-01 erwähnt ist, so scheinen bei dieser Notlandung doch noch weitere Schäden entstanden zu sein. Viel deutet aber darauf hin, dass es wieder aufgebaut worden ist, obwohl es nach diesem Zeitpunkt in keinem der vorhandenen Flugbücher mehr auftaucht. Als Ursache für den Schaden am Höhenleitwerk und die daraufhin verordnete Sperre hatte sich übrigens das Fehlen einer zwar in der Zeichnung vorhandenen, am Flugzeug aber fehlenden Stegblechverstärkung herausgestellt [9]. Nach durchgeführter Reparatur ging es wieder in die weitere Erprobung. Interessant ist auch, daß in keinem Flugbuch oder sonstigem Dokument für diese erste Ar 232 B eine V-Bezeichnung zu finden ist. Die Literatur weist ihr ja einfach die Bezeichnung „V3“ zu, die das Flugzeug aber wohl kaum je gehabt hat.



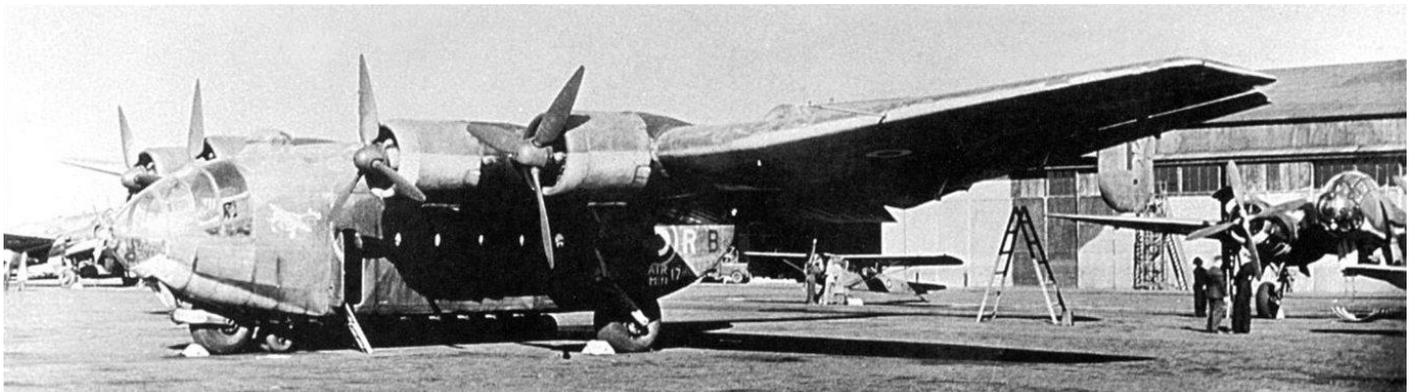
Der Schaden an der Ar 232 B-01 durch den Brand des rechten Innenmotors sieht geringer aus als er war.

Die aufgrund der erwähnten Besprechungen im RLM schließlich beschlossene Begrenzung des Auftrags auf die 20 Nullserienflugzeuge Ar 232 B war jedoch wieder nicht das letzte Wort des Amtes. Offensichtlich wurde, aus welchen Gründen auch immer, noch einmal gekürzt, auf ganze drei Flugzeuge! Das ergibt sich aus einem mit „Sondermeldung“ betitelten Dokument, das der Fl.St.Ing. Seelhorst, Bauaufsichtsleiter bei Arado/Brandenburg, am 15.9. 1943 an den Chef GL/C sowie an GL/C-E u.a. gerichtet hat [12]. Er stellt darin fest, daß „im neuen“ Industrieprogramm Nr. 223 vom 15.8. 1943 nur noch die Lieferung von 3 Ar 232 B-0 vorgesehen sei, anstelle einer Ausbringung von 20 Stück laut altem Programm.

Demgegenüber seien aber „bereits 4 Flugzeuge im Flugbetrieb, wovon eines durch Brand zerstört ist (B-01) und eines bereits von der Luftwaffe übernommen wurde. Ein weiteres, die B-05, käme bis Ende September in den Flugbetrieb. Drei weitere aber befänden sich im dortigen Werk schon in der Endmontage und für die restlichen 12 liefen die Großbauteil- bzw. Einzelteilfertigung“. Dann kommt der entscheidende Satz: „Da bereits bis zur 8. B-0 die Aufrüstung weitgehend durchgeführt ist, hält die Bauaufsicht die Lieferung dieser 8 Flugzeuge für zweckmäßig.“ Und weiter, „zur Vermeidung von Leerlaufarbeit ist ein umgehender Entscheid über etwaigen Weiterbau notwendig.“

Daß dieser Entscheid dann offensichtlich positiv ausgefallen ist, läßt sich u.a. daraus schließen, daß in den Flugzeugprogrammen zum Lieferplan 226 vom 15.5. und 15.7.1944 anstelle der ursprünglichen 20, immerhin noch 12 Flugzeuge der Ausführung B-0 enthalten sind, also genau die Zahl (4+8), die in dem Schreiben [12] vorgeschlagen wird. Davon waren dann am Stichtag 15.7.1944 zehn als bereits ausgeliefert und die restlichen zwei als noch zu liefern bezeichnet.

Auch hier ist die Literatur zu berichtigen. Alle Flugzeuge Ar 232 beider Ausführungen sind in Brandenburg/Havel gebaut und eingeflogen worden, und nicht in Eger, wie meist behauptet wird. Das bestätigen weitgehend auch die Eintragungen in den Flugbüchern [3,13]. Es wäre außerdem geradezu unsinnig, die laufende Fertigung einer Nullserie noch zu verlegen, wenn deren Ende, wegen der geplanten Umstellung auf die Ar 432, kurz bevorsteht.



Die einzige übriggebliebene Arado Ar 232 B, Verbandskennzeichen A3+RB, nach dem Krieg in Farnborough beim Royal Aircraft Establishment

Mit der B-07 fangen leider einige Schwierigkeiten an. In den Flugbüchern der Werkspiloten Kröger, Janssen und Eheim [3,13,14] ist weder von ihr noch von den folgenden Flugzeugen eine Eintragung zu finden. Von den namentlich bekannten weiteren Flugzeugführern wie Jakob Kunz und besonders vom Abnahmepiloten des RLM, Karl Leschhorn, aber auch von anderen Besatzungsmitgliedern aus dem Flugversuch, sind keine Flugbücher mehr vorhanden, von Frach gibt es nur noch ein Bruchstück. Das im erwähn-

ten Flugzeugprogramm vom 15.7.1944 bestätigte Vorhandensein der weiteren Ar 232 B-0, auf jeden Fall bis einschließlich der B-011, läßt sich glücklicherweise noch mit Hilfe anderer Dokumente nachweisen. Die Fertigstellung des letzten Flugzeugs, der B- 012 hingegen, die ja noch im September 1944 hätte geliefert werden sollen, erscheint nach allen bisherigen Erkenntnissen höchst unwahrscheinlich. Sie dürfte den rücksichtslosen Streichungen im Anschluß an die Besprechung bei Göring am 1.7.1944 [24] zum Opfer gefallen sein.

Nach gründlicher Untersuchung und Erprobung durch das Royal Aircraft Establishment zwischen dem 19. Juli und dem 8. August 1945, mit mehreren Flügen, auch in das besetzte deutsche Gebiet, u.a. zweimal nach Faßberg, wurde es zusammen mit den anderen erbeuteten deutschen Flugzeugen in Farnborough im Oktober 1945 ausgestellt (s. Foto unten). Obwohl zur Aufbewahrung für Museumszwecke vorgesehen und dafür bereits in Kisten verpackt, wurde es dann wegen Mangel an Lager- raum im November 1947 in Sealand schließlich doch noch verschrottet.



(oben):
Fw. Ernst Funk, der die englische Besatzung einwies, am Steuer einer Ar 232.



(links):
Die große Ausstellung erbeuteter deutscher Flugzeuge im Oktober 1945 in Farnborough. Vorn die Ar 232 B-07, Wnr. 0110029 und links die Ju 290, Wnr. 0157. Zu sehen sind auch Ju 88, Do 335, Fw 190 und Si 204.

Eine viermotorige Ar 232 soll laut Verlustliste [6] am 14.6.1944 bei Lärz (Rechlin) bei einem schweren Unfall verloren gegangen sein. Sie wird in der Meldung als Ar 232 C bezeichnet, deren Wnr. mit 0110032 angegeben ist. Der Flugzeugführer, Dipl.-Ing Theo Gödicke von der E-Stelle Rechlin, und fünf der 6 sich an Bord befindlichen Arado-Mitarbeiter kamen dabei ums Leben. Mit diesem Flugzeug hat es noch eine besondere Bewandnis. An den beiden Vortagen, dem 12. und 13.6., hatte in Rechlin und in Lärz eine große Vorführung vor GFM Milch und vielen hochrangigen Gästen stattgefunden. Im Programm [17] stand u.a. auch die Ausstellung und anschließende Flugvorführung mit Rollen sowie Start und Landung im Gelände eines als Ar 432 bezeichneten Flugzeugs. Das geschah am 13.6. nachmittags in sehr eindrucksvoller Weise, aber nicht durch einen Werkspiloten, sondern durch den Fl.St. Ing. Paul Bader von der E-Stelle Rechlin. Das „Gelände“ bestand aus 4 Gräben von bis zu 1,5 m Breite mit jeweils einem etwa 80 cm hohen Wall aus losem Sand davor und dahinter.

Fbm. Kröger, der bei den Vorführungen als Zuschauer dabei war, bezeichnet in seinem Bericht mit Datum 17.6.1944 [18] das gezeigte Flugzeug jedoch als die Ar 232 B-010, was dem soeben Gesagten entsprechen würde. Die Verwendung sowohl der Bezeichnung Ar 232 C als auch Ar 432 für diese Maschine gab Anlaß zu der Vermutung, daß sie vielleicht bereits die für die geplante Großserie 432 vorgesehenen Außenflügel aus Holz gehabt haben könnte, also auf den vorgesehenen Bauzustand der Ar 432 abgeändert war. Neu aufgetauchte Bilder vom Abwracken offensichtlich dieses Flugzeugs ergaben aber eine überraschende Wendung, Der dort zu sehende, im Bugbereich schwer beschädigte Rumpf trägt das Kennzeichen KI+Z?, das heißt, dass nicht die B-010 sondern die B-01, Wnr. 0110013 dem Unfall zum Opfer gefallen war. Damit war die Möglichkeit der wirklichen Verwendung hölzerner Außenflügel und der Grund für den Wirrwarr der Bezeichnungen durchaus gegeben.

Als weiteres Flugzeug ist die als B-09 mit Stammkennzeichen GD+XP im Flugbuch von Hptm. Walter Behrendt in der Zeit vom 14. bis zum 21.5.1944 eingetragene Ar 232 B zu finden [19]. Dieser war stellvertretender Staffelführer der 7./Erg.TG und später zeitweise Kommandoführer Ar 232 beim KG.200.

Setzt man nun diese Bruchstücke von Daten zusammen und schließt von dem zusammenhängenden Paar B-010 = Wnr. 0110032 zurück, so kommt man zu dem zwangsläufigen Ergebnis, daß die Wnr. 0110029 die B-07 gewesen sein muß. Dann wäre der B-09 die Wnr. 0110031 zuzuordnen und der bisher nicht weiter ermittelten B-08 demzufolge die Wnr.0110030. Das heißt aber nichts anderes, als daß auch bei der Fertigung der Ar 232 B auf Befehl des RLM/ GL/C sowohl in der Reihenfolge der verwendeten Stammkennzeichen als auch der Werknummern Lücken gelassen wurden, damit aus beiden nicht auf die Zahl der wirklich gebauten Flugzeuge geschlossen werden konnte. Im vorliegenden Fall sind somit anscheinend genau 10 Wnr. nicht belegt worden. Dabei bleibt nur die Frage offen, ob mit Änderung der St.Kz.-Folge bei der B-06 der Sprung bei den Wnr. gleichzeitig einherging, d.h. ob dieses Flugzeug noch in der alten Folge mit 0110018 bezeichnet war oder aber schon 0110028 als Wnr. erhalten hat. Wahrscheinlich ist aber der Änderungssprung in beiden Reihen gleichzeitig erfolgt, so daß 028 wohl die richtige Wnr. ist.



Hptm. Walter Behrendt, stellvertretender Staffelführer der 7./Erg.TG und später zeitweise Kommandoführer Ar 232 bei der I./KG 200.

Bei den Stammkennzeichen ist der Sachverhalt eindeutig. Nach KI+ZX für die B-05 folgt bereits GD+XM für die B-06. Hierzu ist allerdings zu bemerken, daß dieses Stammkennzeichen bei Janssen [12], der nur zwei Flüge mit dem Flugzeug gemacht hat, verdreht als GD+MX vermerkt ist. Da die Eintragung fast direkt auf Flüge mit der B-05 KI+ZX folgt, wäre der Fehler erklärbar. In der richtigen Schreibweise ist es aber am 5. Jan. 1944 im Flugbuch des Ofw. Max Limbrecht [29] zu finden, der die B-06 an dem Tag von Brandenburg nach Eger überführte.

Da nun auch GD+XP für die B-09 feststeht und in einem englischen Bericht als Stammkennzeichen der erbeuteten B-07 „CD+HN“ angegeben wird, was in Wirklichkeit natürlich GD+XN heißen muß, steht die Reihenfolge fest. Mit großer Wahrscheinlichkeit dürfte das Kennzeichen der B-08 dann GD+XO gelautet haben, was aber bisher genau so wenig bewiesen ist wie das denkbare für die B-010 mit GD+XQ. Wenn man aber die ganze Reihe der gefertigten Ar 232 beider Ausführungen betrachtet, stellt man fest, daß die St.Kz. stets in Gruppen von genau fünf aufeinanderfolgenden verwendet worden sind (siehe Tabelle „Verzeichnis der gebauten Ar 232 und ihr Verbleib“ im Anhang des 2. Teils), so daß auch die Reihe von GD+XM bis GD+XQ mit großer Wahrscheinlichkeit richtig sein dürfte.

Vom letzten, wohl noch gebauten Flugzeug, der B-11, ist weder die Wnr. noch das St.Kz. bekannt. Daß es aber noch fertiggestellt worden ist, geht aus dem Flugzeugprogramm Nr.227/1 vom 15.12.1944 hervor, in dem 11 B-0 als bis zum 30. Nov. abgeliefert gemeldet werden.

Mit Sicherheit gebaut worden sind demnach wirklich nur 10 Stück A-0 und 11 Stück B-0 Flugzeuge, zusammen mit der V1 also insgesamt 22 Ar 232.

Weitere Versionen und Erprobungen

In der Literatur tauchen auch noch „Versionen“ der Ar 232 auf, z.B. eine, die mit 4 Gnôme-Rhône 14-M Motoren statt der Bramo 323 ausgerüstet gewesen wäre. Diese Behauptung war bisher durch kein Dokument zu belegen.

Wohl aber zeigt nicht nur die o.a. Bemerkung des Fbm Friebe, sondern auch die Übersicht der für die Ausführung A verfügbaren Rüstsätze [7 und Tabelle], daß es wirklich einen mit der Bezeichnung „Schneekufe mit Rollensitz“ gegeben hat. Er ist im Handbuch an vorletzter Stelle mit "y" bezeichnet aufgeführt. In der dann folgenden Beschreibung der einzelnen Rüstsätze ist er aber nicht mehr zu finden. Die aus je einer vorderen und hinteren Hälfte bestehende, etwa 2,4 m breite Kufe ist aber, wie noch vorhandene Unterlagen zeigen, wirklich konstruiert worden, wobei für die Berechnung, in Ermangelung eigener Erfahrungen, russische Lastannahmen verwendet wurden. Beide Teile hätten, mit 1,5 mm starkem Dural als Boden und einem stoffbespannten Holzgerüst als Träger, zusammen 291 kg gewogen. Sie hätten nicht „anstelle des Rollenfahrwerks“ eingebaut werden sollen, sondern die Rollen hätten nur in entsprechend geformten Vertiefungen der hölzernen Längsträger der beiden Kufenteile gesessen, wodurch die Federwirkung ihrer Reifen mitsamt deren Federbeinen erhalten geblieben wäre. Ob sie dann wirklich gebaut und auch erprobt worden sind, ist nicht bekannt. In Norwegen, wie die Literatur behauptet, ist jedenfalls nie eine Ar 232 mit Schneekufe geflogen.

In Rechlin sind im Oktober 1943 [9] mit den Flugzeugen A-08 und B-02 auch Schleppversuche mit angehängten Lastenseglern DFS 230 und Go 242 gemacht worden, welche zwar die problemlose Verwendbarkeit des Musters zum Schleppen nach Einbau eines entsprechenden Rüstsatzes (n) bewiesen, sich aber als nutzlos zeigten, weil (mit Go 242) in Schleppflugzeug und Anhänger zusammen auch nur 4,5t (bei A-0 nur 4,1t) geladen werden konnten, dieselbe Nutzlast, welche die Ar 232 sonst allein beförderte.

Daß die Erprobung eines so grundlegend neuen Flugzeugs nicht ohne Rückschläge ablaufen konnte, liegt nahe. So war sie von Anfang an überschattet von mehreren, z.T. sehr tragischen Unfällen, die sich möglicherweise auf die weiteren Aussichten des Musters nicht gerade günstig ausgewirkt haben dürften.

Diese Weiterentwicklung war aber, zumindest zeitweise, ernsthaft geplant. Sowohl das bereits mehrfach erwähnte Dokument [5], als auch das Flugzeugprogramm zur Studie 1015 vom 10.2. 1943 zeigen, daß schon ab März 1944 mit der Fertigung der Serie Ar 432 begonnen werden sollte. Das erste Flugzeug wäre im Oktober 1944 zu liefern gewesen, zwei weitere im darauffolgenden Monat und von da an mit ständig steigender Stückzahl bis zur Höchstmenge von 20 Stück pro Monat, zu erreichen im Juli 1945. Als Überbrückung, bis zum Anlauf dieser Großserie, hätten, anschließend an die Fertigstellung des zwanzigsten Ar 232 B-0 Flugzeugs,

weitere 21 Stück derselben Ausführung mit einer gleichbleibenden Ausbringung von 3 Flugzeugen pro Monat gebaut werden sollen. Im Bundesarchiv Freiburg gibt es noch eine Reihe weiterer Dokumente aus der Zeit von Januar bis Mai 1943, welche diese Planung, bis ins Einzelne gehend, unterstützen.



Ar 232 B-0 der 7./Erg.TG. mit abgesenkten Hauptfahrwerksfederbeinen, aber ganz ausgefahrenem Bugrad. In diesem Zustand war ein verhältnismäßig leichtes Beladen mit Frachtgut aller Art über die herunterklappbare Laderampe im Heck möglich.



Ar 232 A-10, Stammkennzeichen TC+EG, bei der Westa 5. Nach Einfahren des Bugrads und Absenken der Hauptfahrwerksfederbeine bekam eine Doppelreihe von als „Rollen“ bezeichneten kleinen Rädern unter dem Rumpf Bodenberührung. Damit konnten Vertiefungen und sogar Gräben überwunden werden.

Die Haltung des RLM/GL/C gegenüber der Ar 232 B bzw. der Ar 432 hatte sich, für uns heute schwer zu begreifen, wieder einmal stark verändert. Auf einmal war das Flugzeug sehr gefragt, obwohl sich die Fertigungsmöglichkeiten und die Materiallage ganz sicher nicht zum Besseren gewandelt hatten. Alle Bemühungen, mehr Maschinen herauszubringen, scheiterten aber an der einfachen Tatsache, daß Arado aufgrund der vorherigen Beschlüsse des RLM die bereits angelaufenen Vorbereitungen für die Serienfertigung hatte abbrechen und die dafür eingesetzten Kräfte für andere Aufgaben freistellen müssen, aber auch keine Genehmigung zur Beschaffung des benötigten Materials bekommen hatte. Vor allem dürfte sich aber bei der Firma die Belastung durch die mit hoher Dringlichkeit zu behandelnde Ar 234 am stärksten bemerkbar gemacht haben.

Der Umschwung in der Haltung des RLM, aber vermutlich auch beim Generalstab, ist somit bereits ab Mitte 1943 festzustellen, wie aus den Protokollen der Amtschefbesprechungen vom 18. Mai, 1. Juni und 13. Juli 1943 hervorgeht. Milch selbst verlangte dabei nicht nur, daß die Lücke zwischen dem Auslauf der Ar 232 B-0 und dem Anlauf der Serie Ar 432 durch Weiterfertigung von 3 Stück B-0 pro Monat überbrückt werden solle, sondern daß „ab 1944 statt der vorgesehenen 26 Flugzeuge möglichst mehr als 70 pro Monat herauszubringen seien(!)“. Auf einmal wird das Muster also wieder sehr dringlich behandelt.

Daß aus all diesen schönen Planungen oder besser Wunschvorstellungen nichts wurde, wissen wir heute. Dennoch wurde weiter daran festgehalten. So sprachen sich in einer Besprechung bei GFM Milch am 12.5.1944 [20] mehrere der Teilnehmer so über-

zeugt für das Flugzeug aus, daß Milch an GL/C den Auftrag für die „*schnellstmögliche Planung für den gesamten Transportersector und den schnellen Anlauf der Ar 432*“ erteilt. Die Planung sieht jetzt sogar zwei Ausführungen vor, die als B-1 und B-2 bezeichnet werden und die sich vor allem vom verwendeten Material her unterscheiden. Bei beiden sollen sowohl Außen- als auch Innenflügel und das gesamte Leitwerk aus Holz hergestellt werden, während der Leitwerksträger in Leichtmetall blieb. Das Seitenfahrwerk soll weiter einklappbar, aber nicht mehr einsinkbar, d.h. verkürzbar sein. Das müßte heißen, daß Start und Landung nur noch entweder auf sämtlichen vorhandenen Rädern machbar sein sollten oder, daß im anderen Fall die Rollenreihe unter dem Rumpf, welche dem Flugzeug den Namen „Tatzelwurm“ oder auch „Tausendfüßler“ eingetragen hatte, zwecklos geworden wäre und man auf die Geländefähigkeit verzichten würde. Bei der Ausführung B-1 sollte auch der Lastenraum weiter in Leichtmetall bleiben, während er bei der B-2 zum Teil auf Stahlrohr umgestellt worden wäre, was wiederum die Bespannung des Rumpfes mit Stoff erfordert hätte [21].

Weil Arado wegen der vorangegangenen Fehlentscheidung die gesamte, dafür erforderliche Organisation nun von Grund auf erst wieder neu aufbauen mußte, hätte das erste Flugzeug Ar 432 B-1 erst im März 1946 (!) geliefert werden können. Das aber war dem RLM nicht früh genug, so daß noch einmal aufs knappste geplant wurde. Doch auch danach wäre es nur möglich gewesen, den Ablieferungszeitpunkt des ersten Flugzeugs um etwa ein halbes Jahr auf den Oktober 1945 vorzuzuschieben, wobei zusätzlich noch eine Menge günstiger Voraussetzungen hätte erfüllt sein müssen [22]. Interessant mag sein, daß für die Fertigung der Ar 432 vor allem Blohm & Voß vorgesehen war.

Knapp zwei Monate später, am 1.7.1944, wurde in der bereits erwähnten Besprechung beim Reichsmarschall [23] eine lange Liste sofort zu beendender Flugzeugentwicklungen und -fertigungen aufgestellt. Dazu gehörte, wiederum unverständlicherweise, auch die bereits in Großserie gefertigte Ju 352, die bis dahin als Ergänzung der Ar 432 für längere Strecken betrachtet worden war. Die letztere aber wurde auch diesmal nicht gestrichen, sondern nur die weitestgehende Umstellung auf Holz als Baustoff dafür gefordert, was für die Ju 352 bereits galt.... Wie im Falle Ju 290, wurde auch bei der Ju 352 eine schon laufende, gut eingespielte Serienfertigung rücksichtslos abgebrochen und statt dessen auf eine noch gar nicht voll erprobte Neuentwicklung und dazu eine erst völlig neu einzurichtende Fertigung gesetzt.

Es ist mehr als zweifelhaft, daß auch nur eine einzige, wirkliche Ar 432 zum Fliegen gekommen ist, selbst wenn die Literatur es behauptet. Nirgendwo ist ein Anzeichen dafür zu entdecken. Das bestätigte zudem erst kürzlich der eingangs bereits erwähnte Konstrukteur Rebeski, einer der Hauptbeteiligten am Ar 232 Programm.