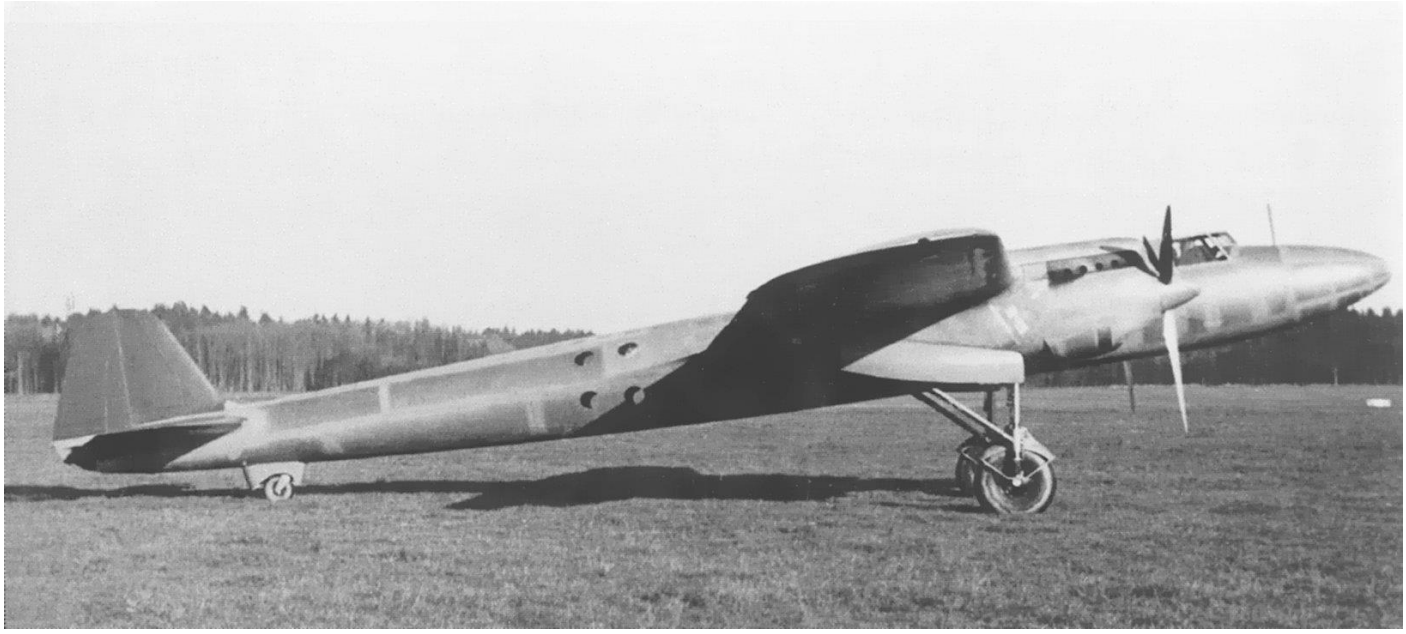


Der ursprünglich mit Do 17 C, später als Do 17 V1, bezeichnete erste Prototyp war die einzige Maschine mit einfachem Seitenleitwerk. Sie wurde später auch auf das doppelte Leitwerk umgebaut. Die acht runden Fenster im Rumpf hinter dem Flügel sollten dem dort untergebrachten Funker und hinteren Schützen zum Ausblick nach allen Seiten dienen.

Dornier Do 17 – Dichtung und Wahrheit

Von Karl Kössler (ADL)

03.2019 durchgesehene Fassung der Erstveröffentlichung in
Luftfahrt International Nr. 1 - 3/1983 und Flugzeug Nr. 6/1986

Es läge nahe zu wiederholen, womit ich in ähnlicher Weise eine Richtigstellung der Entwicklungsgeschichte der Ju 288 gegenüber den weitverbreiteten Falschbehauptungen in der Literatur eingeleitet hatte (vgl. den Bericht „Junkers Ju 288 – Dichtung und Wahrheit" in der ADL-Homepage). Denn für die Do 17, unser vorliegendes Thema, gilt das zur Ju 288 gesagte in gleicher Weise: Von dem, was landauf, landab in deutscher, englischer, französischer oder sogar japanischer Sprache über das Dornier-Flugzeug und seine Entstehung zu lesen ist, stimmt so gut wie gar nichts! Ich bin gerne bereit, für diese meine Behauptung auch den Beweis anzutreten, während das von den vielen Autoren, die bisher über den Werdegang des Flugzeugs geschrieben (oder besser gesagt: abgeschrieben) haben, anscheinend noch nie verlangt wurde.

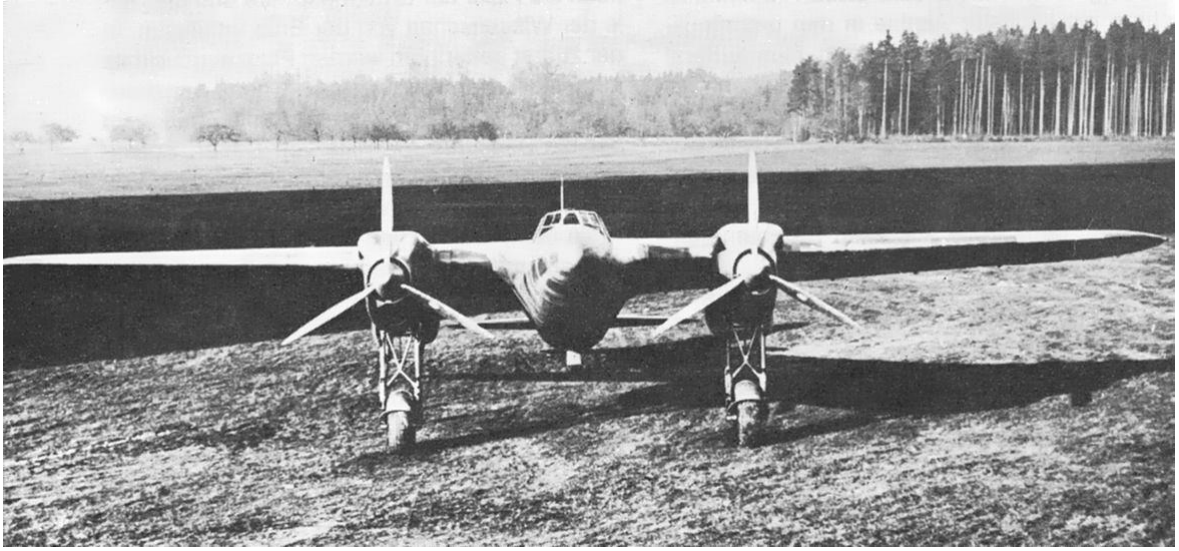
Die Dornier Do 17, als „fliegender Bleistift" weltbekannt geworden, ist ganz anders entstanden, als es in der Literatur zu lesen ist. Wie ihre Anfänge wirklich waren, wird hier anhand von Dokumenten wohl zum ersten Mal im richtigen Zusammenhang dargestellt. Bis auf wenige Lücken ist damit ein wesentliches Stück deutscher Luftfahrtgeschichte aufgeklärt und richtiggestellt.

Vorbemerkung

Im Falle der Do 17 (aber nicht nur bei ihr) ist es zunächst erforderlich, sich ein Bild von der Situation zu machen, aus der heraus die ersten Vorstellungen über das Flugzeug entstanden sind. In den vorliegenden Dokumenten [4, 5, 6] ist als Zeitpunkt der Aufgabenstellung an die Firma Dornier Metallbauten (DMB) für die Entwicklung der Do 17 das Jahr 1932 angegeben. Ein Schreibfehler? Mitnichten, denn dasselbe Jahr findet sich noch mehrfach bei anderen Entwicklungsvorhaben, wie z.B. bei der He 111, der Ju 86, ja sogar bei der Ju 89 und beim Jäger Ar 68!

Es würde hier zu weit führen, auf alle Zusammenhänge einzugehen, die für die Erteilung dieser Aufträge an die deutsche Luftfahrtindustrie von Bedeutung waren. Wer sich genauer damit befassen will, dem seien die Bücher von Völker [11, 14] empfohlen. Ein Reichsluftfahrtministerium (RLM) gab es damals noch nicht und erst recht kein Technisches Amt (LC). Wer also stellte für diese Flugzeugentwicklungen die technischen Forderungen und erteilte dafür die Aufträge?

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



Frontansicht der Do 17 C, des ersten Prototyps, später als Do 17 V1 bezeichnet

Es dürfte bekannt sein, daß man im Reichswehrministerium der Weimarer Republik das im Versailler Vertrag enthaltene Verbot von Luftstreitkräften als besonders bedrückend empfand und alle Anstrengungen unternahm, um die Bestimmungen auf möglichst geschickte Art zu umgehen. Darauf soll aber hier nicht eingegangen werden.

Die Wiederaufstellung einer Luftwaffe, für die damals die Bezeichnung „Friedensfliegerwaffe“ verwendet wurde [11], war jedenfalls eines der vordringlichsten Ziele. Als Instrument dazu, insbesondere was die Zuständigkeit für die Entwicklung von Flugzeugen betraf, war das Referat WaPr 8 in der Abteilung Waffenprüfwesen (WaPr) des Heereswaffenamtes geschaffen worden. Referent war Oberstleutnant Wimmer, der im Ersten Weltkrieg selbst Flugzeugführer und danach Verkehrsflieger gewesen war. Er war es, der an die Luftfahrtindustrie die bei der Entwicklung von Flugzeugen zu erfüllenden Forderungen stellte und die Auftragserteilung durch das Reichsverkehrsministerium veranlaßte.

Für sein Vorgehen galt ein Grundsatz, den der damalige Amtschef des Heereswaffenamtes, Generalleutnant von Vollard-Bockelberg formuliert hatte: Die zu entwickelnden Flugzeuge sollten so beschaffen sein, daß sie zwar auch für zivile, also Verkehrszwecke verwendet werden konnten, daß sie aber mit nur geringfügigen, schnell durchführbaren Änderungen jederzeit für die eigentlichen, militärischen Zwecke einsetzbar sein sollten [12]. Diese Zielvorstellung dürfte mitbestimmend gewesen sein, wenn bei so vielen Projekten der damaligen Zeit nebeneinander sowohl eine militärische als auch eine zivile Version entwickelt wurde.

Aber noch einem anderen Zwang unterlagen die Arbeiten. Sie mußten unter größter Geheimhaltung und sorgfältigster Tarnung vor sich gehen. Was lag also näher, als die Entwicklungen unter harmlos klingenden und damit nicht zu beanstandenden Bezeichnungen durchzuführen? Warum also nicht z. B. ein „Frachtflugzeug für die Reichsbahn“ (Do 11, später Do 13) oder ein „Schnellverkehrsflugzeug für die DLH“ (He 111, Ju 86 und Do 17) bauen zu lassen?

Die Bedingungen, Ansichten und Ziele änderten sich bestimmt nicht, als die Nationalsozialisten die Macht übernahmen. Im Gegenteil, jetzt konnten die noch von der Reichswehr in Gang gebrachten, aber bereits im Lichte des sogenannten „Großprogramms“ [11] zu sehenden Flugzeugentwicklungen mit noch viel mehr Nachdruck betrieben werden.

Das wurde auch ganz klar in einem Erlaß des nun zuständigen, neu gegründeten RLM vom 13. Juni 1933 [13] ausgesprochen, in dem es hieß: *„Oberstes Ziel aller Arbeiten auf dem Fliegergebiet ist die Schaffung von Luftstreitkräften. Dieses Ziel erfordert ein einheitliches Arbeitsverfahren aller beteiligten Stellen unter straffer Leitung.“*

Diese Aufgabe wurde der Fl. Organisationsabteilung (LA 2) des RLM übertragen. Was aber die Entwicklung aller Flugzeuge betraf, so war dafür die Abteilung Technik (LB 2) des Allgemeinen Luftamtes (LB) zuständig [14], deren Leitung wiederum der bereits erwähnte Oberstleutnant Wimmer innehatte. Er behielt sie auch, als aus dieser Abteilung am 1. Oktober 1933 das Technische Amt (LC) gebildet wurde.

Im Bereich Flugzeugentwicklung war also schon von der personellen Besetzung her für die Unverrückbarkeit der gesteckten Ziele und für die Stetigkeit bei ihrer Verfolgung gesorgt. Bei den jetzt mit Hochdruck vorangetriebenen und – in Anwendung des erwähnten Erlasses – straffgelenkten Flugzeugentwicklungen standen natürlich die für den Luftwaffenaufbau vorgesehenen militärischen Ausführungen stets vorne. Es liegt auf der Hand, daß dann die vielen Kompromisse, die wegen des gleichzeitig angestrebten Einsatzes auch für zivile Zwecke notwendig wurden, wohl immer bei den zivilen Versionen hingenommen werden mußten. Wie weit das ging, zeigt eine Aussage von Obersting. a.D. Alpers (damals bei LC) [15]. Er erklärte, daß einige Flugzeuge zwar nach außen hin „für die DLH“ in Auftrag gegeben worden seien, daß aber dieses Unternehmen in Wirklichkeit vorher dazu gar nicht gefragt worden wäre...

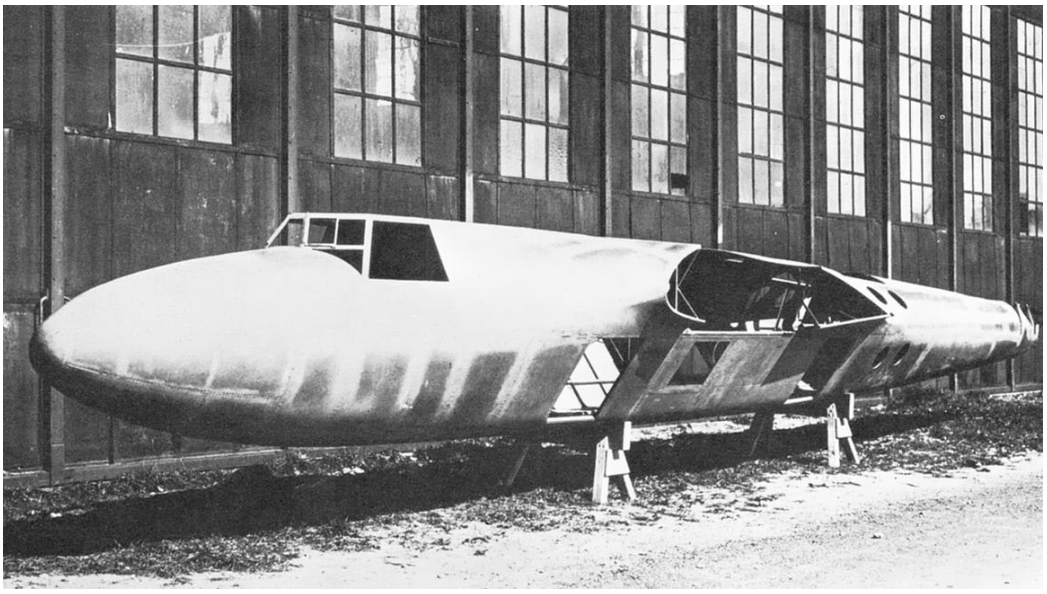
Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Etwas Ähnliches läßt sich auch aus einer Textstelle im Jahresbericht 1934 der Kaufmännischen Leitung der DLH [16] herauslesen. Dort heißt es, *„daß von seiten des RLM mehrere neue Flugzeugzellen bestellt bzw. zur Bestellung vorgesehen sind, die bei uns erprobt werden sollen. Es ist vorgesehen, auch diese Flugzeuge später käuflich vom RLM zu übernehmen, wenn die Erprobungsergebnisse zufriedenstellend sind und diese Flugzeugmuster sich für unsere Zwecke eignen."* (In der dann folgenden Aufstellung ist u.a. auch „1 zweimotoriges Flugzeug Do 17, voraussichtlicher Liefertermin Mai 1935" aufgeführt!)

Schon aus diesem Zitat wird erkennbar, daß Auftraggeber für alle Flugzeugentwicklungen – auch der für zivile Verwendung vorgesehenen – stets nur das RLM war, bzw. vorher der Reichskommissar für Luftfahrt. Aber auch schon vor 1933 hatte meist das Reich die Aufträge für Flugzeugneuentwicklungen erteilt oder zumindest die Kosten dafür ganz oder teilweise getragen, wofür das Reichsverkehrsministerium einen eigenen Titel besaß. Auf dessen Entscheidungen aber hatte WaPr bzw. das Reichswehrministerium zunehmend Einfluß.

Bevor eine Flugzeugentwicklungsfirma an einem Projekt zu arbeiten begann, ging es wohl immer zuerst um die Frage, wer die gewiß nicht niedrigen Entwicklungskosten tragen würde. Daß es sich die DLH damals, also in den Jahren 1932/33, hätte leisten können, für ein Projekt, das sie (lt. Literatur) in Auftrag gegeben haben soll, die in Raten fällig werdenden Abschlagzahlungen für die Arbeiten bei Dornier mit Hilfe von Krediten zu bezahlen, ist nicht vorstellbar. Man darf nicht vergessen, daß dies alles zu einer Zeit geschehen sein soll, als die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise noch nicht überwunden waren. Die DLH, deren finanzielle Situation damals zwar nicht ganz unbefriedigend war, die aber sicher nicht in Geld „schwamm" [10], schickte sich gerade an, ihre Flotte auf die soeben einführungsreif gewordene Ju 52 umzustellen, wofür erhebliche Mittel aufzuwenden waren.

Woher hätte also das Unternehmen den für die Entwicklung und den Kauf von drei Do 17 nötigen Betrag, immerhin fast eine Million RM, nehmen sollen? Und wenn es diese Summe wirklich aufgebracht und dafür angelegt hätte, ohne die Flugzeuge nachher brauchen zu können, was wäre wohl mit ihren Leitenden ob dieser grandiosen Fehlplanung geschehen? Genausowenig hätte es sich die Firma Dornier leisten können, diese Kosten – ebenfalls wieder mit Hilfe von Bankkrediten – vorzuschießen und dann auf den Flugzeugen sitzenzubleiben ... So kann also die Geschichte der Entwicklung der Do 17 mit Sicherheit nicht abgelaufen sein!



Der Rumpf der Do 17C (später V1) vor dem Zusammenbau mit den anderen Zellensegmenten. Die Öffnung oberhalb des Funkerraums hinter dem Flügel war für das spätere Anbringen eines MGs auf Drehkranz vorgesehen.

Die Entwicklung, wie sie wirklich war...

Der Ursprung der Do 17 liegt, wie bereits eingangs erwähnt, tatsächlich im Jahre 1932 [4, 5, 6]. Zu einem Zeitpunkt, der bisher leider noch nicht durch ein Dokument belegt werden konnte, sind in diesem Jahr der Firma DMB (aber auch Junkers und Heinkel!) die Forderungen des Heereswaffenamtes (WaPr 8) für den Entwurf eines „zweimotorigen Schnellverkehrsflugzeuges" übergeben worden. Im BA Freiburg ist aber der „Tätigkeitsbericht Nr. 6 der Technischen Entwicklung für das 3. Vierteljahr 1932" [17] noch vorhanden. Aus ihm geht hervor, daß bereits damals Dornier an einem Entwurf Do 15 arbeitete, der *„aus der Do K abgeleitet, dem gleichen Verwendungszweck wie die Ju 52 dienen sollte"*.

Am 14. Januar 1933 [18] reichte die Firma dann bei WaPr ein Angebot auf „2 Stück eines Schnellverkehrsflugzeugs Do 15" ein, dessen Auslegung beim Auftraggeber aber offensichtlich nicht gefiel. Dennoch wurde bis zum März 1933 an dem Projekt gearbeitet, bis der nunmehr zuständig gewordene Reichskommissar für die Luftfahrt die Einstellung der Arbeiten am Projekt Do 15 veranlaßte. Leider ist nicht bekannt, wie dieser Entwurf ausgesehen hat. Interessant ist aber noch die Typennummer 15. Sie gehört zu der Nummernreihe beginnend mit 10, welche der Firma damals (anscheinend von der DVL-

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

PfL Adlershof) zugewiesen worden war. Bis dahin hatte man bei Dornier die verschiedenen Flugzeugmuster bekanntlich nur mit Buchstaben, wie Do E, Do P usw. bis hin zur Do X bezeichnet. Der „Wal“ z. B. wurde nur unter der Bezeichnung Do J gefertigt [19], bis zum letzten Stück. Wie er somit zu der in gewissen Teilen der Literatur zu findenden Typenbezeichnung Do 15 gekommen sein soll, wäre noch von denen zu erklären, welche ihn so „benennen“. Nicht nur, daß diese Typennummer, wie gerade eben nachgewiesen, genau zu der Zeit, als noch Wale für die Luftwaffe gefertigt wurden, anderweitig belegt war, so stünde ihre Verwendung für den Wal, also für ein Seeflugzeug, auch im Widerspruch zu dem Brauch bei Dornier, die Landflugzeuge mit ungeraden und die Seeflugzeuge mit geraden Typennummern zu belegen. Ein „Militärwal Do 15“ ist somit in doppelter Hinsicht mehr als fragwürdig!

Der Wegfall des Projekts Do 15 brachte verständlicherweise die Firma Dornier in große Schwierigkeiten. Mit Datum vom 17. März 1933 [20] legte DMB daraufhin sofort ein neues Angebot für ein „Schnellverkehrsflugzeug“ vor, das nun unter der Musterbezeichnung Do 17 lief, jedoch aufgrund derselben Forderungen ausgelegt worden war, die auch schon für das abgelehnte Vorgängerprojekt gegolten hatten. In dem Begleitschreiben zu dem neuen Angebot [20] wird dringend um schnellstmögliche Erteilung des Auftrags für die Arbeiten an der Do 17 ersucht, da *„durch die Aufhebung der Bestellung auf das Baumuster Do 15 unsere gesamten Dispositionen sowohl in den Konstruktionsbüros als auch in den Werkstätten außerordentlich gestört worden sind und es für uns nunmehr zur Vermeidung weiterer größerer Verluste dringend notwendig ist, die Arbeiten an dem neuen Flugzeugmuster Do 17 sofort in Angriff zu nehmen“*.

Wichtig an diesem Schreiben ist aber noch der letzte Absatz, der so lautet: *„Die Unterlagen für das Baumuster Do 17 als Lastenflugzeug lassen wir ... baldigst folgen. Wir erlauben uns jedoch gleichzeitig darauf hinzuweisen, daß eine gewisse Trennung beider Projekte wohl notwendig sein wird.“*

Bereits aus diesem Schreiben und aus dem beigelegten Angebot ist zu erkennen, wer der Auftraggeber war und welchem Zweck das Flugzeug in erster Linie dienen sollte. Jedenfalls war es nicht die DLH! Mit dem Wort „Lastenflugzeug (mit Sonderausrüstung)“ ist leicht erkennbar nichts anderes als das Ziel „Mittlerer Bomber“ umschrieben, das so offen allerdings erst im Entwicklungsprogramm (EPr) vom 1. Februar 1935 [1] zu lesen ist. In der Werknummernliste der Firma Dornier [19] steht bei der ersten Do 17, der W.-Nr. 256, unter Bemerkungen noch „RLM-Sonderausführung“.

Wenn auch der offizielle Auftrag für die Do 17, auf den die Firma so sehr angewiesen war, noch etwas auf sich warten ließ, liefen die Arbeiten an dem Projekt – vermutlich aufgrund mündlicher Absprachen – sofort mit großer Dringlichkeit an. Bereits am 13. April fand am Firmensitz in Manzell (Friedrichshafen) eine Projektbesprechung statt, bei der u.a. über die einzubauenden Motoren und die erwarteten Flugleistungen gesprochen wurde, anschließend aber auch schon eine Attrappe besichtigt werden konnte. Das Protokoll [21], das als Teilnehmer neben den Herren Lucht, Schwarz, Marquardt, Mix und Voß (alle als dem Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie RDLI angehörend bezeichnet) auch die Herren Dr. Stüssel und Achterberg von der DLH nennt, enthält zwar auch Forderungen der DLH, befaßt sich aber überwiegend mit der Gestaltung der sogenannten „K-Ausführung“, wobei die „Sonderausrüstung II“ (SO II = bewegliche Abwehrbewaffnung) und „Sonderausrüstung III“ (SO III = Abwurfbewaffnung) besonders eingehend behandelt werden. Von „Sonderausrüstung I“ (SO I = starre Angriffsbewaffnung) war keine Rede, weil es diese bei der Do 17 nicht gab. Beschlossen wurde außerdem, daß Dornier eine Kabinensonderattrappe anzufertigen habe, *„um einen besseren Eindruck über die spätere Ausführung der Kabine zu erhalten, insbesondere über die Ausbildung der bequemen Sitze, der Anordnung der Be- und Entlüftung und über den beabsichtigten Kabineneinstieg“*.

Ob es danach wohl erst dreier fertiger Flugzeuge bedurft hat, wie die Literatur ja behauptet, damit die DLH feststellen konnte, wie „leicht“ der Einstieg in die Kabinen des zum Zivilflugzeug umfunktionierten mittleren Bombers Do 17 zu bewerkstelligen war?

Bis zur nächsten Attrappenbesichtigung, die für den 10. Mai geplant war, sollte Dornier *„die Attrappe für die K-Ausführung, insbesondere hinsichtlich der Sonderausrüstung III vervollständigt haben“*.

Es ist bezeichnend, daß dieses Protokoll [21] zwar die Unterschriften von Lucht und v. Mitterwallner (DMB) trägt, der für DLH vorgesehene Platz aber leer geblieben ist und nur schräg durchgestrichen wurde.

An der nächsten Besprechung, die allerdings erst am 20. Mai stattfand, nahm nur Herr Mix (RdL), jedoch niemand von der DLH teil. Behandelt wurde dabei, was die Abwesenheit der DLH erklärt, ausschließlich die bewegliche Abwehrbewaffnung (SO II) in der Kanzel und im Heckstand, welch letzterer, hinter der Flügelhinterkante angeordnet, zwischen den Spanten 17 und 19 eine Öffnung mit Drehkranz-MG nach oben und zwischen den Spanten 19 und 21 eine *„ähnlich wie bei Do 11“* mit einem MG nach hinten unten erhalten sollte. In diesem Protokoll [22] wird tatsächlich an drei Stellen im Text die Deckbezeichnung „Spritze“ anstelle der richtigen, nämlich „Maschinengewehr“ verwendet!

Den letzten Zweifel am eigentlichen Zweck des Projektes Do 17 und gleichzeitig an der Zielstrebigkeit, mit der die anfangs erwähnten, noch aus dem Reichswehrministerium stammenden Grundsätze verfolgt wurden, beseitigt der Auftrag des inzwischen geschaffenen RLM mit Datum vom 24. Mai 1933 [23], welcher die Unterschrift keines Geringeren als des neuernannten Staatssekretärs Milch trägt. Wegen der grundsätzlichen Bedeutung, die gerade dieses noch vorhandene Originalschreiben besitzt, sei die erste Seite hier wiedergegeben (siehe Faksimile 1 auf der folgenden Seite).

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Der Reichsminister
der Luftfahrt
Abt. II 2 No. 662/33.

Berlin W 8, den 24. Mai 1933
Behrenstraße 68-70
Fernsprecher: Al 2 Flora 0047
Tel.-Adr.: Reichsluft Berlin

An
die Dornier Metallbauten G.m.b.H.,
Friedrichshafen a.B.

Unter Bezugnahme auf Jhr Angebot vom 17. März 1933 beauftrage ich Sie mit der Entwicklung eines Schnellverkehrflugzeugs, Muster Do 17, und der Lieferung von 2 Flugzeugen dieses Musters und zwar eines Flugzeugs für die Zwecke des Reichsverbandes der Deutschen Luftfahrtindustrie und eines für die Zwecke der Deutschen Luft Hansa, jedoch mit der Massgabe, dass die von Jhnen in Aussicht genommene gewisse Trennung beider Projekte n i c h t vorgenommen wird und dass die Belange des Reichsverbandes den Vorrang vor denjenigen der Luft Hansa haben. Auch sollen beide Flugzeuge gleichzeitig in Bau genommen und geliefert werden, da mir unbeschadet notwendig werdender Änderungen an einer beschleunigten Erprobung dieses Flugzeugmusters in erster Linie gelegen ist. Für den Auftrag gelten ausschliesslich die beiliegenden allgemeinen, sowie die nachstehenden besonderen Bedingungen:

1) Für die Entwicklung und Lieferung des Musterflugzeuges bewillige ich einen Preis von 497 000.-- RM. und für die Lieferung des zweiten Flugzeuges 203 000.-- RM. insgesamt 700 000.-- RM.

2) Der Auftrag ist unter Zugrundelegung der 40 Stunden-Woche

Faksimile 1

Aus dem Text geht eindeutig hervor, daß

1. das erste der beiden bestellten Flugzeuge Do 17 der militärischen Ausführung entspricht und erst das zweite für die zivile Verwendung bei der DLH vorgesehen ist,
2. die beiden Ausführungen sich nicht wesentlich voneinander unterscheiden dürfen, daß also die zivile Version jederzeit mit geringen Änderungen in die militärische zurückverwandelt werden kann und
3. die militärischen Belange (hier als „des RDLI“ bezeichnet, was in diesem Fall E-Stelle Rechlin bedeutet!) stets Vorrang vor den Wünschen der DLH hätten!

Deutlicher und knapper kann nicht bestätigt werden, was eingangs gesagt worden ist.

Die Do 17 ist also, wie andere Flugzeuge der damaligen Zeit auch, im Auftrag und auf Kosten des RLM bzw. dessen Vorgängerorganisationen für deren Zwecke als mittlerer Bomber entworfen worden, wobei die Möglichkeit auch eines zivilen Einsatzes zwar mit eingeplant war, aber nicht zwingend angestrebt wurde. Die Richtigkeit dieser Aussage läßt sich nicht nur anhand der bereits genannten, sondern auch mit Hilfe weiterer Dokumente beweisen, die entweder im Text erwähnt werden oder in der Aufstellung am Schluß dieser Arbeit aufgeführt sind.

Der Vertrag vom 24. Mai enthält als Liefertermine für die beiden bestellten Flugzeuge, für die von DMB als Werknummern 256 („Sonderflugzeug für RLM“) bzw. 257 („Verkehrsausführung DLH“) festgelegt worden waren, das Datum 15. März 1934. Auch daraus geht hervor, mit welchem Druck das RLM auf die Entwicklungsfirmen einwirkte. Und dann sollen – laut Literatur – die ersten drei Flugzeuge monatelang unbeachtet in Löwenthal herumgestanden haben?

Zu bemerken ist hier, daß der Auftrag – entgegen dem Angebot von DMB vom 17. März 1933 und entgegen den sonst üblichen Gepflogenheiten – nicht auf Lieferung von drei, sondern nur von zwei Flugzeugen lautete. Ob dies als Zeichen dafür gewertet werden kann, daß man bei RLM – zumindest anfangs – dem Projekt mit nicht viel Begeisterung gegenüberstand oder ob das bereits wegen des sich sicherlich schon damals bemerkbar machenden Desinteresses der DLH geschah, muß dahingestellt bleiben. Der Vertrag enthielt übrigens auch eine Bestimmung, wonach die für die Arbeiten am abgelehnten Vorgängerprojekt Do 15 bei DMB entstandenen Kosten auf den Auftrag Do 17 mitverrechnet werden durften.

Weitere Besprechungen in Manzell fanden statt am 17. Oktober 1933, wo unter Beteiligung der Herren Damm und Bureik von der DLH sowie Sachse vom RLM vor allem über Triebwerksfragen bei den beiden Ausführungen gesprochen wurde [24], und am 17. November 1933, als von den Herren Christensen (RLM), Trenkmann und Hoppe (RdL) sowie Porger (DLH) *„die an diesem Tage stattgefundene Attrappenbesichtigung als endgültig und abschließend“* bezeichnet wurde [25].

In den zuletzt genannten zwei Protokollen [24, 25] und in der Werknummernliste von Dornier [19] tauchen erstmals für die beiden Flugzeuge besondere Bezeichnungen auf und zwar Do 17 C (W.Nr. 256) für die spätere V1 und Do 17 A (W.Nr. 257) für die spätere V2. Hierzu sind einige Bemerkungen notwendig. Vorweggenommen sei, daß die später extra bestellte dritte Do 17, die V3, die Werk-Nr. 258 und die Bezeichnung Do 17 D erhielt. Die Buchstaben hinter der Musterbezeichnung, hier also C, A und D wurden nach Aussage von Dipl.-Ing. Hans Kinzler, der damals in der Auftragsabteilung von DMB tätig war, als Symbole für die jeweils eingebauten Motoren verwendet. Das bedeutet also, daß von den ersten drei gebauten Flugzeugen jedes mit einem anderen Motor ausgerüstet werden sollte. Welche das waren, geht aus dem Protokoll vom 13.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

April 1933 [21] hervor, bzw. aus dem Vertrag vom 4. November 1933 [27], mit dem das dritte Flugzeug bestellt wurde und auf den noch einzugehen sein wird. Für die Bomberausführung (Do 17 C) war der BMW VI D, Verdichtung 1:7,3 vorgesehen, für die zivile Version (Do17A) die nur 1:6,0 verdichtete schwächere Version des gleichen Motors und für die ebenfalls für zivile Zwecke gedachte Do 17 D der über die Schweiz beschaffte französische Hispano-Suiza 12 Ybrs.

Daß die zweite Maschine, W.Nr. 257, die Bezeichnung Do 17 A erhalten hatte, könnte mit der Tatsache zusammenhängen, daß die Tarnbezeichnung „Schnellverkehrsflugzeug" solange als Aushängeschild hatte dienen müssen und daß deshalb das Flugzeug, das dieser Zweckbestimmung am nächsten kam, als A bezeichnet worden war. Nach dem Text des eingangs erwähnten Angebots von DMB [20] waren außerdem die Unterlagen für die Ausführung „Lastenflugzeug" nachgereicht worden, so daß auch daraus sich eine mögliche Erklärung ergibt.

Die Bezeichnungen C, A und D wurden erst im Februar 1935 abgeschafft und durch die uns geläufigeren, neu eingeführten V1, V2 und V3 ersetzt. Vom gleichen Zeitpunkt an wurden die Buchstaben dann nur noch als Bezeichnung der Baureihen verwendet, weshalb die erste Serie der Do 17 folgerichtig mit dem nächstfolgenden Buchstaben, dem E, gekennzeichnet wurde.

Wenn wir noch einen Augenblick bei den Buchstaben in ihrer ursprünglichen Bedeutung verweilen, sie also nur als Aussage über den verwendeten Motor nehmen, so fällt auf, daß das B nicht auftaucht. Es fehlt ebenso bei den anderen, vorangegangenen militärischen Mustern der Firma Dornier, wie z.B. bei der Do 11, Do 13, aber auch bei Do 18 und Do 23. Es wäre denkbar, daß es nicht verwendet wurde, weil dabei die Gedankenverbindung zu B wie Bomber sehr nahegelegen hätte. Das aber sollte vielleicht aus den erwähnten Tarnungsgründen vermieden werden.

Für den Buchstaben K hingegen als Baureihenbezeichnung – zumindest bei den für die Luftwaffe bestimmten Flugzeugen – ist ein offizielles Verwendungsverbot bekannt. Ebenfalls nach Aussage von Herrn Kinzler, der seit 1934 bei Dornier tätig war, durfte dieser Buchstabe wegen der naheliegenden Gedankenverbindung K = Kriegs- oder Kampfflugzeug als Baureihenbezeichnung nicht benutzt werden. Er war also frei für Flugzeuge, die in den Export gingen, wie z.B. die Do 17 für Jugoslawien, die deshalb Do17 K als Baureihenbezeichnung erhielten. Ähnliches gilt übrigens auch für die Firma Junkers!

Abschließend zur Frage der Muster- und Baureihenbezeichnung bei der Do 17 sei noch darauf hingewiesen, daß die letzte Version dieses Flugzeugs, die Do 215, diese neue Typennummer nur erhielt, weil vorher alle verfügbaren Buchstaben von E bis zum Z (mit Ausnahme von N, W, X und Y) für ausgeführte oder auch nur projektierte Ausführungen der Do 17 aufgebraucht worden waren.

Bau und Erprobung der ersten Versuchsflugzeuge

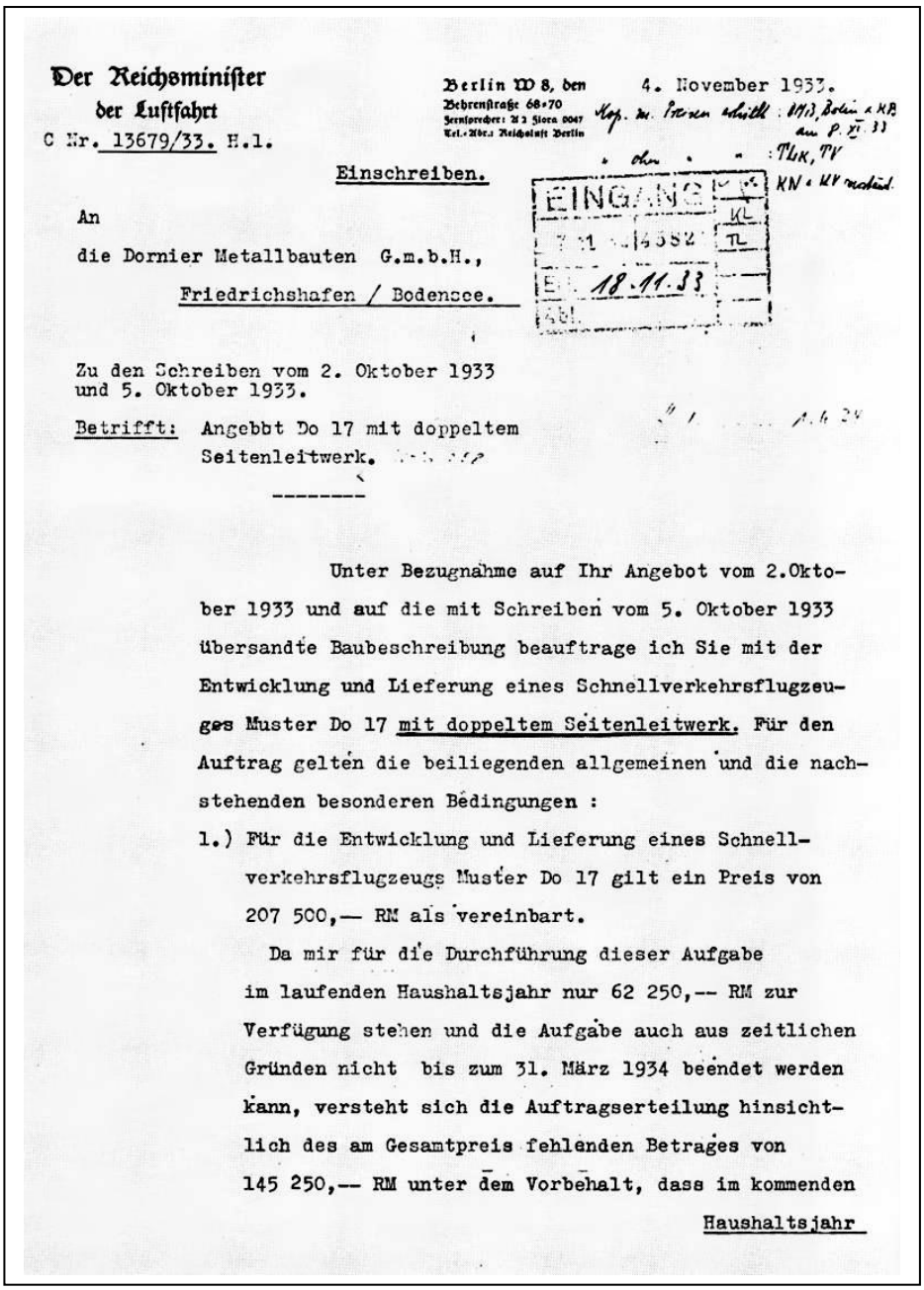
Wann mit dem Bau der ersten beiden, vom RLM bestellten Flugzeuge begonnen worden ist, konnte leider nicht festgestellt werden. Da aber im Angebot vom 17. März als Rohbauabnahmetermin für das erste Flugzeug der 31. Oktober 1933 (!), für das zweite der 31. Dezember und für das dritte (damals zwar angebotene, aber noch nicht in Auftrag gegebene) Flugzeug der 15. Februar 1934 genannt sind, ist anzunehmen, daß noch im März 1933 die Arbeiten am ersten Flugzeug begonnen haben dürften.

Sehr bald muß sich aber herausgestellt haben, daß diese mehr als ehrgeizigen Zeitpläne nicht einzuhalten waren, so daß sich schließlich allein der Flugklartermin der V1 gegenüber dem im Angebot genannten Zeitpunkt um fast genau ein Jahr verschoben hatte. Man darf hierbei aber nicht vergessen, daß es sich beim größten Teil der einzubauenden Geräte und Ausrüstungsteile ebenso wie beim Flugzeug selbst um Neuentwicklungen handelte, die noch nicht einmal voll erprobt und serienreif waren.

Mit zu den Verzögerungen beigetragen mögen auch noch Änderungen haben, welche sich trotz des als „endgültig" bezeichneten Ausführungszustandes nach dem Protokoll vom 17. November [25] aufgrund weiterer Besprechungen immer wieder ergeben hatten. Nach den vorhandenen Niederschriften wurden besprochen am 23./24. Januar 1934 der FT-Einbau in die Do 17 C [28] und am 15./16. Februar die (austauschbare) Triebwerksanlage der Flugzeuge A und C [29], woran auch die Herren Porger, Wolff und Stratemann von der DLH teilgenommen hatten. Eine weitere Besprechung mit Attrappenbesichtigung fand am 23. März statt [30], auf die dann noch je eine am 30. Mai [31] und am 29. August [32] zum Thema SO III der Do 17 C folgten.

Wie bereits erwähnt, waren mit dem Auftrag vom 24. Mai 1933 [23] nur die beiden ersten Flugzeuge, die Do 17 C und A bestellt worden. Aufgrund eines erneuten Angebots von DMB auf ein *„weiteres [drittes] Schnellverkehrsflugzeug Do 17, vorgesehen mit doppeltem Seitenleitwerk und für den Einbau von Hispano-Suiza 12 Ybrs"* vom 2. Oktober 1933 [26], schloß das RLM mit Datum vom 4. November 1933 mit der Firma einen neuen Vertrag auf Lieferung dieses dritten Flugzeugs, der Do 17 D. Auch davon soll hier dessen erste Seite wegen der Bedeutsamkeit seines Gegenstandes im Original (siehe Faksimile 2 auf der folgenden Seite) wiedergegeben werden [27].

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



Der Reichsminister
der Luftfahrt
C Nr. 13679/33. H.1.

Berlin W 8, den 4. November 1933.
Behrenstraße 68-70
Fernsprecher: A 2 Sigma 0047
Tel.-Adr.: Reichsluft Berlin

Einschreiben.

An
die Dornier Metallbauten G.m.b.H.,
Friedrichshafen / Bodensee.

EINGANG 18.11.33

Zu den Schreiben vom 2. Oktober 1933
und 5. Oktober 1933.

Betrifft: Angebot Do 17 mit doppeltem Seitenleitwerk.

Unter Bezugnahme auf Ihr Angebot vom 2.Oktober 1933 und auf die mit Schreiben vom 5. Oktober 1933 übersandte Baubeschreibung beauftrage ich Sie mit der Entwicklung und Lieferung eines Schnellverkehrsflugzeuges Muster Do 17 mit doppeltem Seitenleitwerk. Für den Auftrag gelten die beiliegenden allgemeinen und die nachstehenden besonderen Bedingungen :

1.) Für die Entwicklung und Lieferung eines Schnellverkehrsflugzeugs Muster Do 17 gilt ein Preis von 207 500,— RM als vereinbart.

Da mir für die Durchführung dieser Aufgabe im laufenden Haushaltsjahr nur 62 250,-- RM zur Verfügung stehen und die Aufgabe auch aus zeitlichen Gründen nicht bis zum 31. März 1934 beendet werden kann, versteht sich die Auftragserteilung hinsichtlich des am Gesamtpreis fehlenden Betrages von 145 250,-- RM unter dem Vorbehalt, dass im kommenden

Haushaltsjahr

Faksimile 2

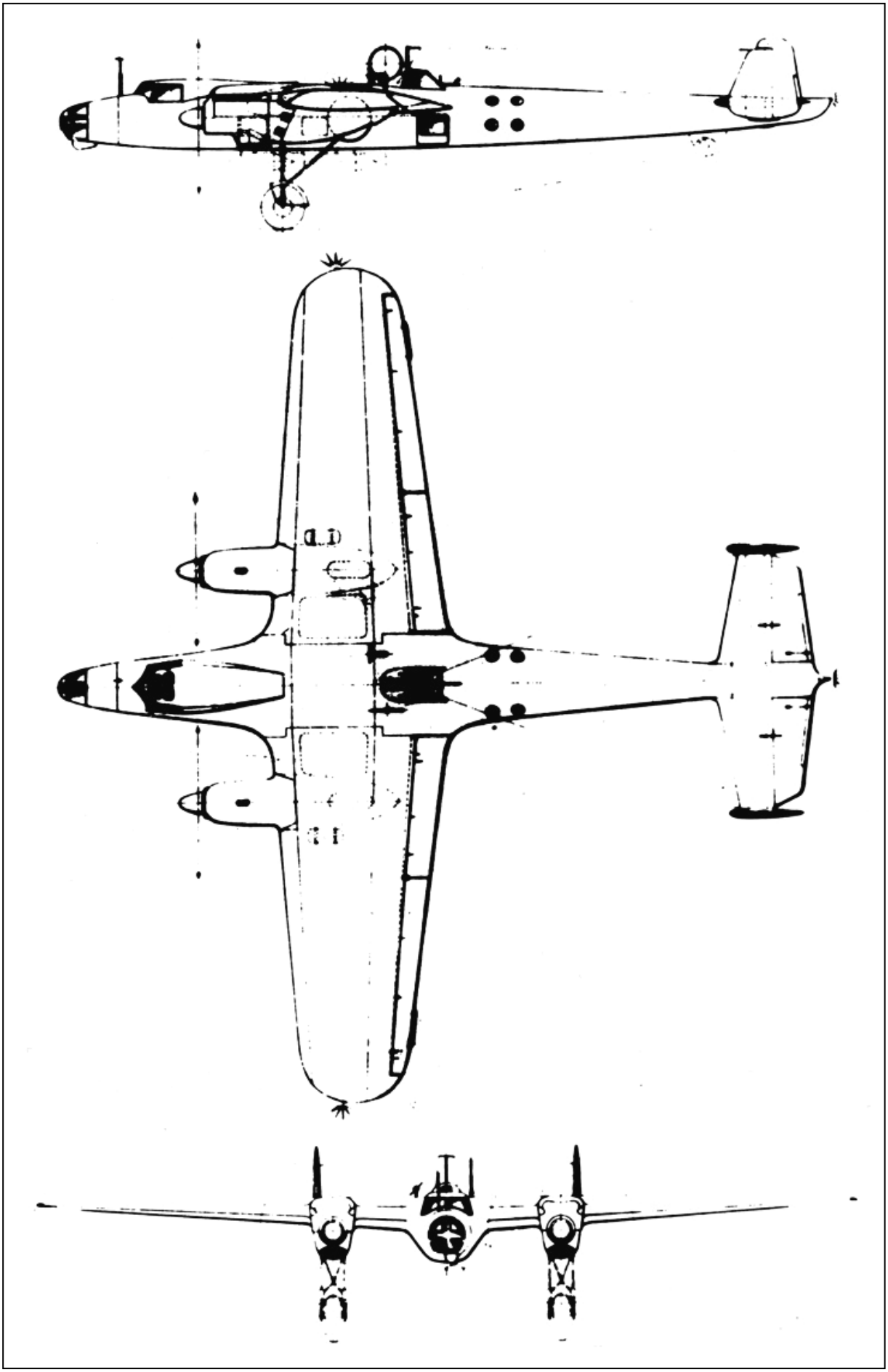
Vielleicht schaut jetzt der eine oder andere Leser mit ungläubigem Staunen von dem Konstruktionsmerkmal „doppeltes Seitenleitwerk“ zurück auf das Auftragsdatum und dann wieder auf die Flugzeugbezeichnung. Es ist kein Irrtum! Das dritte Flugzeug wurde – ein volles Jahr bevor das erste, die V1, überhaupt in die Luft kam – bereits mit dem endgültigen Doppelleitwerk bestellt! Dabei war doch – wieder laut unserer so überaus zuverlässigen Literatur – die V4 das erste Flugzeug, das damit ausgerüstet worden sein soll und dies nur aus dem Grund, weil doch alle drei zuerst gebauten Maschinen mit ihren einfachen Leitwerken während der Erprobung beim Auftraggeber DLH eine so schlechte Stabilität um die Hochachse gezeigt hätten. Dazu wären noch die arg beengten Platzverhältnisse in den zwei kleinen Kabinen gekommen, von denen die eine vor, die andere hinter dem Flügel (!) angeordnet gewesen wäre. Weil dann den Passagieren auch noch einiges an Akrobatik abverlangt werden mußte, um überhaupt auf ihre Sitze zu kommen, hätte das alles zusammengenommen – wieder laut Literatur – der DLH ausreichende Gründe gegeben, die Do 17 eben abzulehnen ...

Die Wahrheit ist, daß (vermutlich bereits durch Windkanalversuche mit einem Modell der V1) von den Aerodynamikern der Firma schon lange vor der Fertigstellung der V1 erkannt worden war, daß ein doppeltes Seitenleitwerk nötig sein würde. Dabei hatten ähnliche Erfahrungen der US-Firma Lockheed mit ihrer „Electra“ auch eine Rolle gespielt, welche der Firma Dornier bekannt geworden waren, wie sich Dipl.-Ing. Guido Jungmayr noch erinnert, der von 1928 bis 1934 bei DMB als Aerodynamiker tätig gewesen ist. Schon die ersten Flüge der V1 bestätigten dann die Vorhersagen, so daß nicht einmal mehr die V2, die doch auf Verlangen des RLM [23] zum gleichen Zeitpunkt wie die V1 flugklar werden sollte (es aber nicht wurde), jemals mit einfachem Seitenleitwerk geflogen ist. Sie erhielt als erstes Flugzeug Do 17 ein doppeltes Leitwerk, das vorher an einer Do 23 erprobt worden war.

Es gab also nur eine einzige Do 17, die mit einfachem Leitwerk gebaut und geflogen worden ist, nämlich die V1. Alle Fotos, auf denen das einfache Leitwerk zu erkennen ist, zeigen daher allein diese Maschine. Und sogar sie wurde schließlich noch Anfang September 1935 auf doppeltes Leitwerk umgebaut, wie die hier erstmals veröffentlichte Dreiseitenansicht zeigt (siehe folgende Seiten) und wie ein Protokoll vom 13. August 1935 [70] beweist. In dieser Form wurde das Flugzeug am 30.10.1935 an die E-Stelle Rechlin übergeben.

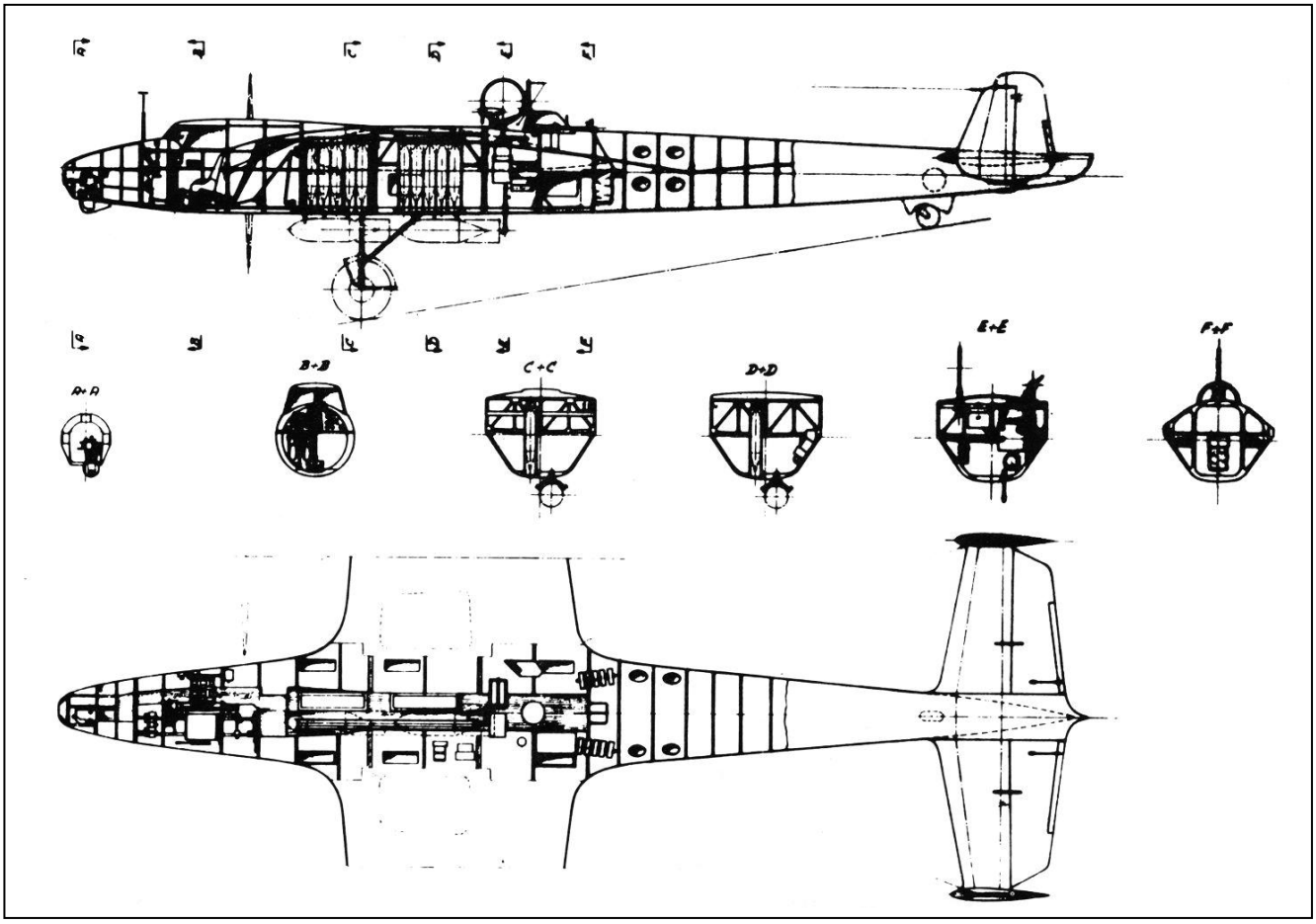
Diese Darstellung gibt auch noch nebenbei die Erklärung für die acht runden Fenster, die nur auf den Bildern der V1 im Rumpf hinter der Flügelhinterkante zu sehen sind und nichts mit einer von vielen dort vermuteten hinteren Passagierkabine zu tun hatten. In Wirklichkeit dienten diese acht Fenster dem dort einsam untergebrachten Funker (zugleich hinterer Schütze) als Ausguck nach allen Seiten! Über die Anordnung der beiden von ihm zu bedienenden MG war schon weiter vorne die Rede [22]. Daß diese getrennte Unterbringung des Funkers sehr bald als unzweckmäßig erkannt wurde, geht bereits aus dem Protokoll vom 17. November 1933 [25] hervor, worin u.a. die Untersuchung der Verlegung der FT-Anlage unmittelbar hinter den Flugzeugführer verlangt worden war.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



Do 17 V1 in ihrer letzten Form (etwa Oktober 1935). Bei der erstmaligen Veröffentlichung dieser Werkzeichnungen wurde die verminderte Qualität der Originalvorlagen zugunsten ihres dokumentarischen Wertes bewußt in Kauf genommen. Gegenüber dem Original ist nur die Position der Frontansicht verändert.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



Schnittzeichnung der Do 17 V1 in ihrer letzten Form (etwa Oktober 1935)

Die Fertigstellung der Do 17 C, wie die V1 damals ja noch hieß, verzögerte sich gegenüber den Vorgaben immer mehr. Am 20. November 1934 konnte der Leiter der Bauaufsicht bei Dornier, Ing. Meyer, endlich die Fertigabnahme des Flugzeugs durchführen [33] und drei Tage später, am 23.11., hob es sich unter Führung des Dornier-Chefpiloten, Flugkapitän Egon Fath, zum ersten Mal in die Luft. Weder über diesen noch über die nun folgenden Flüge sind bisher Flugberichte aufgetaucht. Es ist aber anzunehmen, daß die mangelhafte Kursstabilität infolge des zu kleinen einfachen Seitenleitwerks von Anfang an Grund zur Beanstandung war. Und noch ein Schwachpunkt zeigte sich sehr bald: Die Festigkeit des Fahrwerks. Noch bevor ein geplantes Nachfliegen durch LC [1] hatte stattfinden können, erlitt das Flugzeug etwa Mitte Februar 1935 bei einer Landung in Friedrichshafen-Löwenthal, wo die Erprobung stattfand, einen Fahrgestellbruch.

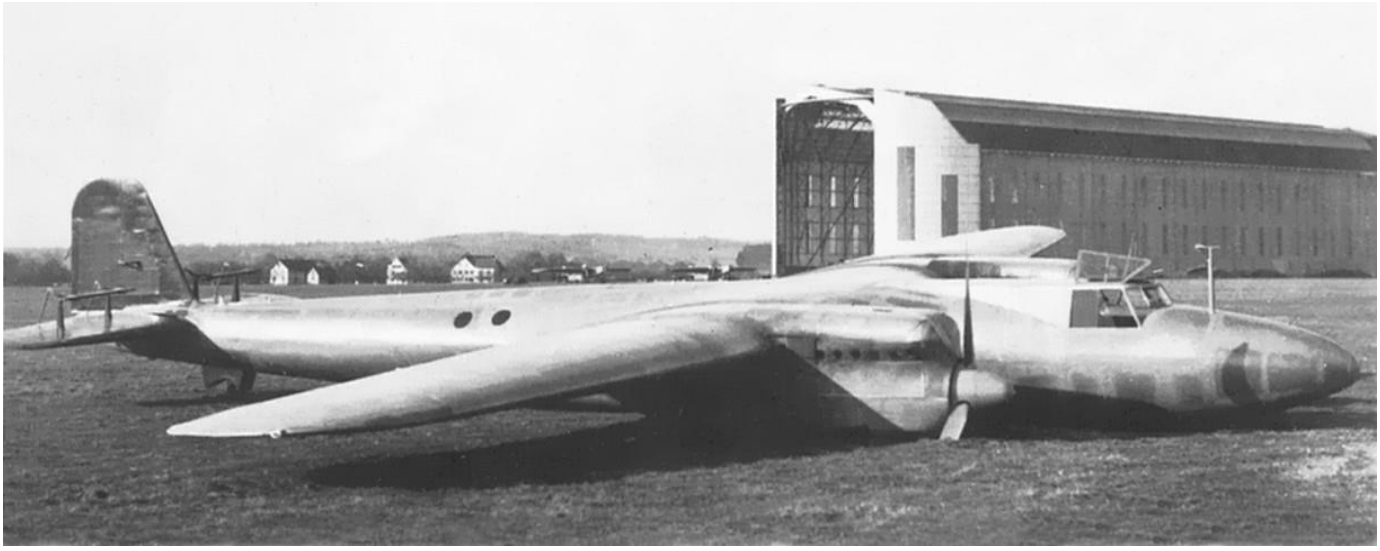
Die notwendigen Reparaturen sollten am 14.3. beendet sein, damit das Nachfliegen durch RLM-Angehörige am 18. März hätte stattfinden können, wie in einer Besprechung am 28.2. [34] festgelegt worden war. Das Protokoll dieser Besprechung (übrigens das erste, in dem die Bezeichnungen V1, V2 usw. auftauchen) nennt als Teilnehmer vom RLM nur die Herren Lucht und Fleischhauer. Dennoch wurden wichtige Entscheidungen getroffen, so u.a., daß

1. die Bauausführung der durch Vorbescheid bereits in Auftrag gegebenen Do 17 Null-Serie nach dem Nachfliegen der V1, also spätestens Mitte März festgelegt würde (Die Null-Serie wurde also schon bestellt, bevor auch nur die V2 ihren Erstflug gemacht hatte, ein Zeichen dafür, unter welchem Zeitdruck gearbeitet werden mußte!),
2. die Do 17 V3 statt der Hispano-Suiza-Motoren mit BMW VI 7,3 Zd Motoren wie die V1 auszurüsten sei, falls die ersteren nicht bis zum 30. März zur Verfügung stünden (was wegen Devisenmangels nach Herrn Kinzlers Erinnerung auch wirklich nicht der Fall war),
3. auch die Einbaumöglichkeit der Motoren Jumo 10, Siemens Sh 22 C und D sowie des BMW 116 bezüglich Gewichten und Leistungen zu untersuchen sei,
4. zu dem bei der Besprechung vorgelegten Entwurf eines neuen Rumpfes (worunter wohl das Rumpfvorderteil zu verstehen ist) sofort eine Attrappe zu bauen sei, um die SO-, FT- und sonstigen Einbauverhältnisse schnellstens überprüfen zu können. Es müsse angestrebt werden, daß dieser neue Rumpf in einem vorhandenen Do 17 Flugzeug Verwendung finden könne und schließlich
5. bis Ende März Einbauuntersuchungen über den Einbau von 2-cm-Kanonen einzureichen wären, wobei sowohl der Einbau einer einzelnen, als auch der von zwei nebeneinanderliegenden bzw. von zwei gestaffelten Waffen zu berücksichtigen wäre.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

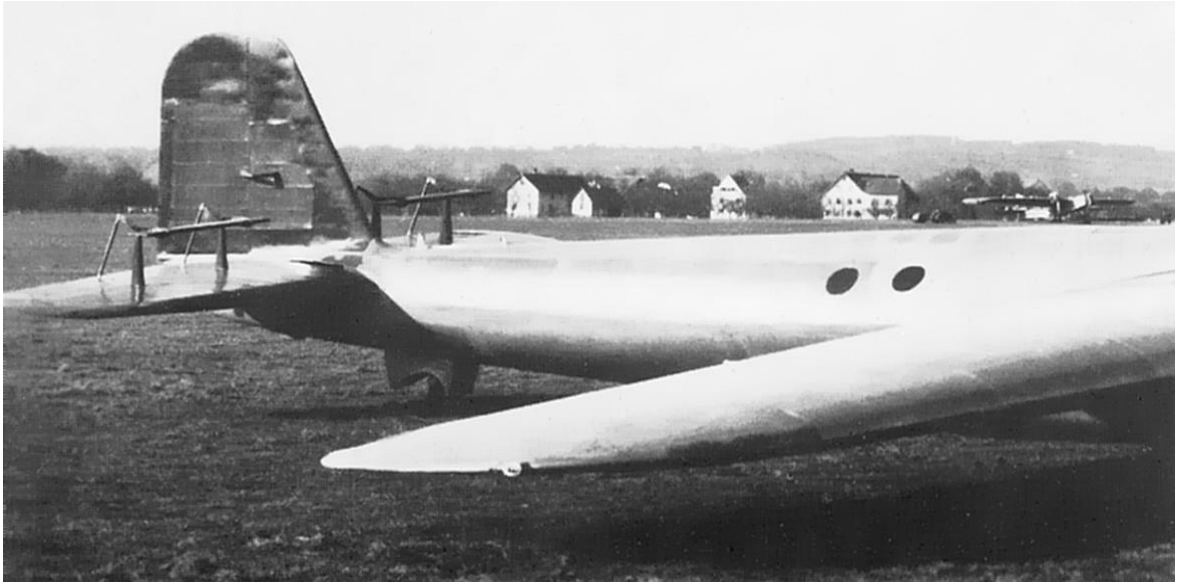
Zum Zeitpunkt dieser Besprechung ist demnach der Entschluß, von der langen elliptischen Bugspitze abzugehen (Punkt 4) und einen neuen, verkürzten und vollkommen verglasten Rumpfbug vorzusehen, offenbar bereits beschlossene Sache gewesen. Die ersten Überlegungen hierzu gehen übrigens bis zum 30. Mai 1934 zurück [31], wo bereits an der Attrappe Schwierigkeiten bei der Unterbringung des Bombenzielgeräts FL 260 im Rumpfbug festgestellt worden waren.

Aber noch ein weiterer wichtiger Schluß ist aus Punkt 1 des Protokolls zu ziehen. Wenn es notwendig war, bis Ende März die Bauausführung der einzelnen Flugzeuge der Null-Serie erst festzulegen, so kann das nur heißen, daß die ursprüngliche Planung [1], welche fünf Flugzeuge in Luftwaffenausführung und neun in Verkehrsausführung vorgesehen hatte, zu dieser Zeit schon ungültig gewesen sein muß, was aber nur bei bereits ausgesprochener Entscheidung der DLH gegen die Do 17 der Fall sein konnte. Für diese Annahme spricht außerdem, daß die im Punkt 5 erwähnten Kanoneneinbauten genau in dieser Form (einmal eine einzelne, einmal zwei nebeneinander) an den ursprünglich für die DLH vorgesehenen Flugzeugen V3 und V4 auch tatsächlich vorgenommen wurden. Wann diese Entscheidung für die Verwendung der V3 als Erprobungsträger für eine 2-cm-Kanone gefallen ist, geht leider aus keinem Dokument hervor. Dagegen steht dieses Datum für die V4 fest. Es war der 26. April 1935 [36].



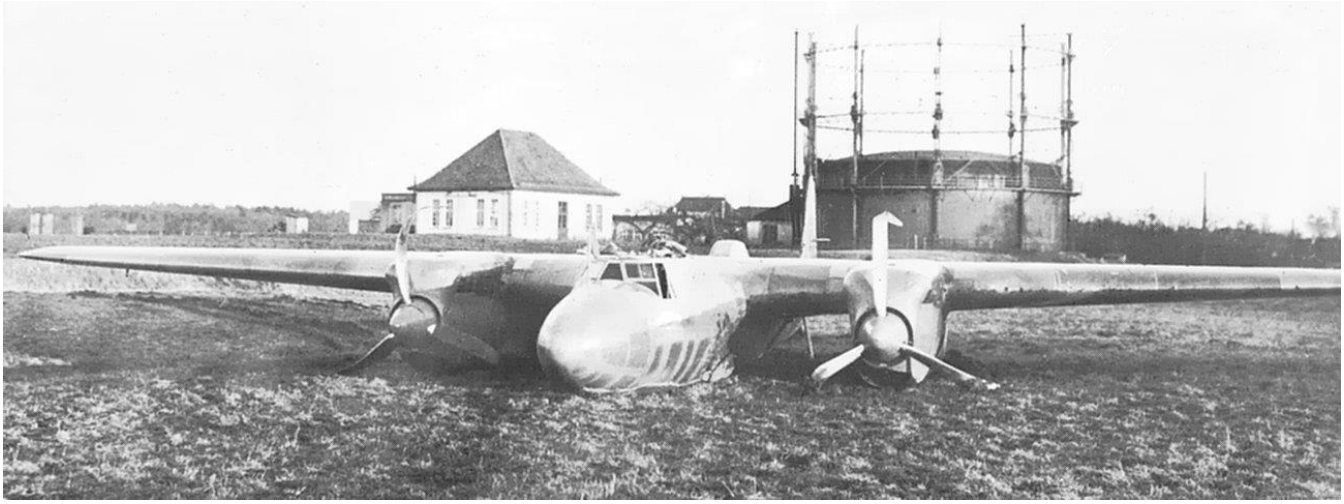
(oben):
Die Do 17 V1 nach dem ersten Fahrwerksbruch etwa Mitte Februar 1935 auf dem Flugplatz Friedrichshafen-Löwenthal. Das Gebäude im Hintergrund ist die dortige Luftschiffhalle.

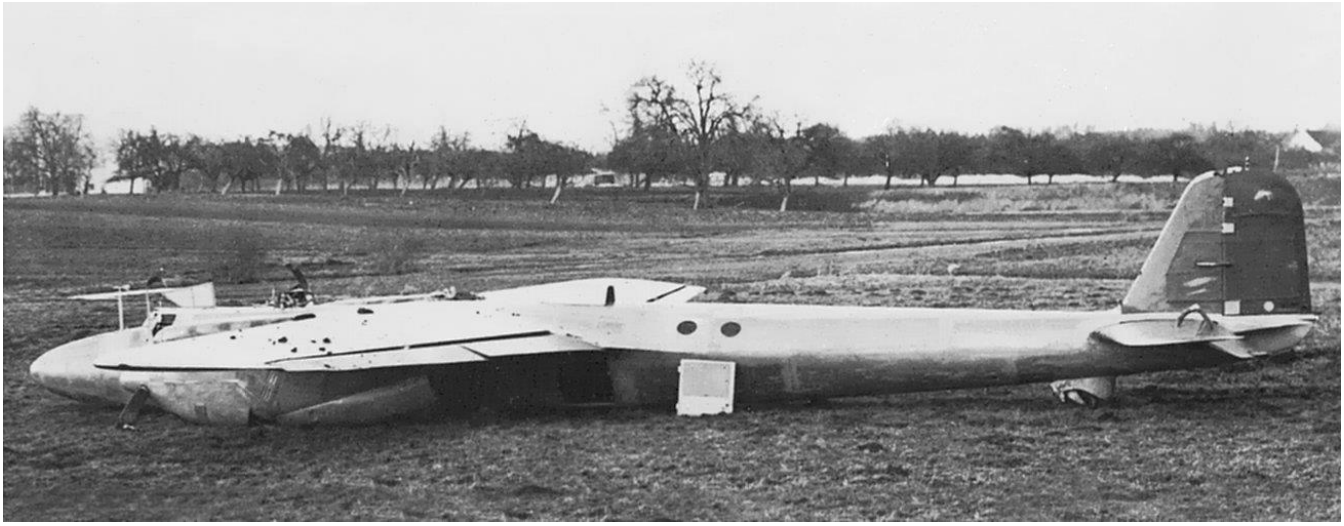
(rechts):
In der Ausschnittvergrößerung sind die Details von Höhen- und Seitenleitwerk besser zu erkennen.



An der V1 nahm man etwa um die gleiche Zeit auch noch weitere Änderungen vor. Laut Protokoll vom 19. Juli 1935 [37a, 38] wurden Funkgeräte und hintere MG-Stände um zwei Spanten (von 15-17 auf 13-15) vorverlegt, ebenso das hintere der beiden Vertikalmagazine von bisher zwischen Spant 13-15 auf jetzt Spant 9-11. Diese Änderung ist die Erklärung dafür, warum in den beiden Darstellungen der V1-Endform die acht Beobachtungsfenster für den gedachten Zweck zu weit hinten sitzen und damit für den Funker/Schützen unbrauchbar geworden sind. Anstelle dessen wurde als erste (aber nicht letzte) Sünde gegen die Regeln der Aerodynamik auf der Rumpfoberseite eine Sichthaube aufgesetzt, die in ihrer frühen Form reichlich improvisiert wirkte. Dies ist auf den beiden Fotos zu erkennen, welche das Flugzeug Ende April 1935 nach seinem zweiten Fahrwerkbruch zeigen und wieder in Friedrichshafen-Löwenthal aufgenommen wurden (siehe folgende Seite).

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



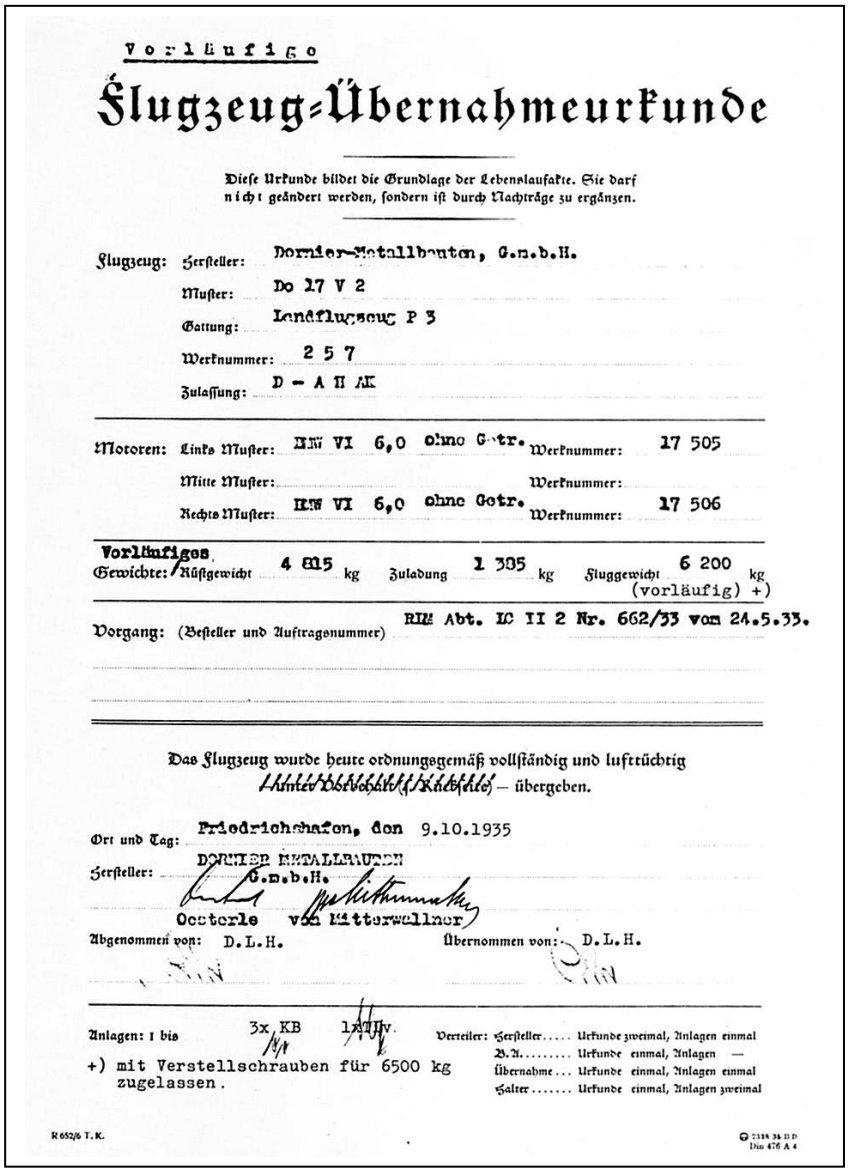


Der zweite Fahrwerksbruch, Ende April 1935. Die Luftschrauben haben sich beim Auftreffen auf dem Boden offensichtlich noch gedreht. Die hintere Tür, durch welche der Funker zu seinem Sitz gelangte, ist ausgehängt. Diese Tür blieb bei allen folgenden Do 17-Versionen erhalten, obwohl ab der V2 der Funker unmittelbar hinter dem Flugzeugführer seinen Platz bekam.

Am 18. Mai 1935 und damit ebenfalls gegenüber der Planung rund 14 Monate verspätet, machte die V2 (früher Do 17 A), W.Nr. 257, mit dem Kennzeichen D-AHAK und mit doppeltem Seitenleitwerk unter Flugkapitän Fath ihren Erstflug [7, 39]. Den Zustand des Flugzeugs zu dieser Zeit zeigt das hier nochmals wiedergegebene, bereits vielfach veröffentlichte Bild.

Die Do 17 A, Werknummer 257, (später V2) in ihrer ursprünglichen Gestalt. Das Flugzeug, das als Muster für die zivile Verwendung gedacht war, hatte von Anfang an ein doppeltes Seitenleitwerk.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de



Vorläufige

Flugzeug-Übernahmeurkunde

Diese Urkunde bildet die Grundlage der Lebenslaufakte. Sie darf nicht geändert werden, sondern ist durch Nachträge zu ergänzen.

Flugzeug: Hersteller: Dornier-Metallbauten, G.m.b.H.
Muster: Do 17 V 2
Gattung: Landflugzeug P 3
Werknummer: 2 5 7
Zulassung: D – A H AK

Motoren: Links Muster: BMW VI 6,0 ohne Getr. Werknummer: 17 505
Mitte Muster: Werknummer:
Rechts Muster: BMW VI 6,0 ohne Getr. Werknummer: 17 506

Vorläufiges Gewichte: Rüstgewicht 4 815 kg Zuladung 1 385 kg Fluggewicht 6 200 kg (vorläufig) +)

Vorgang: (Besteller und Auftragsnummer) RLM Abt. IC II 2 Nr. 662/33 vom 24.5.33.

Das Flugzeug wurde heute ordnungsgemäß vollständig und luftüchtig ~~Hinter Oberschale/Rückseite~~ – übergeben.

Ort und Tag: Friedrichshafen, den 9.10.1935
Hersteller: DORNIER METALLBAUTEN G.m.b.H.
Oesterle von Mitterwallner
Abgenommen von: D.L.H. Übernommen von: D.L.H.

Anlagen: 1 bis 3x KB 1x Hv.
+) mit Verstellschrauben für 6500 kg zugelassen.

Verteiler: Hersteller ..... Urkunde zweimal, Anlagen einmal
B.A. ..... Urkunde einmal, Anlagen —
Übernahme ... Urkunde einmal, Anlagen einmal
Halter ..... Urkunde einmal, Anlagen zweimal

R 652/6 T.K.

Faksimile 3

Wer immer noch der Literatur glauben sollte, es handele sich hierbei um „die V9“, wird sich durch die Wiedergabe der „Vorläufigen Übernahmeurkunde“ vom 9. Oktober 1935 (siehe Faksimile 3) wohl überzeugen lassen, daß es eben doch die V2 ist. Diese Urkunde zeigt in ihrem unteren Teil aber noch etwas anderes. Sie stellt nämlich die Übergabebescheinigung an die DLH „zur Erprobung“ dar. Das Flugzeug entsprach ja, wie bereits festgestellt, der Ausführung, wie sie für die zivile Verwendung vorgesehen war, also hinsichtlich der Kabinenausstattung, der Motoren, der Funkausrüstung und des Gepäckraumes. Letzterer war, wie auch bei V6 und V9, nichts anderes als der Raum zwischen den Spanten 13 und 15, welchen bei der V1 (und auch bei den eventuell in militärische Flugzeuge „zurückverwandelten“ zivilen Maschinen) der Funker-Heckschütze zur Verfügung hatte. Die Zeitspanne, welche die V2 nun der DLH „zur Erprobung“ übergeben war, läßt sich auch genau eingrenzen. Sie dauerte bis zum 7. November 1935, wie aus der ebenfalls noch vorhandenen Rückübernahmeurkunde mit diesem Datum hervorgeht [40, 41].

Im Jahresbericht 1935 der Kaufmännischen Leitung der DLH [42] heißt es hierzu: *„Vom RLM sind uns im Jahre 1935 die nachstehend aufgeführten Flugzeuge zur Erprobung zugewiesen worden: ... Do 17 Werknummer 257 D-AHAK »Rhein« ... Das Flugzeug Do 17, ein zweimotoriges Landflugzeug, stand nur auf kurze Zeit zur Erprobung zur Verfügung. Es wurde alsdann im Auftrage des RLM an die Firma DMB Friedrichshafen zurückgegeben.“*

Auch hieraus ist der Schluß zu ziehen, daß die Unbrauchbarkeitserklärung der DLH für die Do 17 schon sehr viel früher erfolgt sein muß. Die einmonatige „Erprobung“ bei der DLH vom 9. Oktober bis zum 7. November 1935 kann dann nur noch als Formsache oder Pflichtübung angesehen werden.

Das Problem für das RLM bestand somit nicht darin, wie die Literatur behauptet, für das „Schnellverkehrsflugzeug“ Do 17 nach der Ablehnung durch die DLH eine neue, militärische Aufgabe zu finden, sondern nur darin, wie bereits an den Beispielen V3 und V4 gezeigt, für die ursprünglich für die DLH vorgesehenen neun Flugzeuge (von 14) eine andere Verwendung zu finden.

Hier wäre die Frage zu stellen, welche Rolle der in der Literatur als Vater des Gedankens einer Verwendung der Do 17 als Schnellbomber hingestellte Flugkapitän Robert Untucht wirklich gespielt hat. Daß er diese Idee nicht gehabt haben kann, steht nach all dem, was über die Entstehung des Flugzeugs weiter oben gesagt worden ist, außer Zweifel. Was hat er dann aber wirklich getan? Daß er in Friedrichshafen war, wobei nur der Zeitpunkt nicht festzustellen ist, kann als sicher gelten. Sowohl Herr Jungmayr als auch Herr Kinzler erinnern sich an das vollendete Kunstflugprogramm, das Untucht, der zweifellos ein hervorragender und erfahrener Pilot war, mit der Do 17 „hinlegte“. Und das zu einer Zeit, als die Erprobung des Flugzeuges noch keineswegs abgeschlossen war. Egon Fath, selbst ein ebenso ausgezeichneter Flugzeugführer wie Untucht, soll angesichts dessen Figuren gesagt haben, daß er mit diesem noch unerprobten Flugzeug das jedenfalls noch nicht gewagt haben würde!

Es wäre nun denkbar, daß Untuchts begeistertes Urteil über die hervorragenden Flugeigenschaften der Do 17 beim RLM vielleicht so manchen Vorbehalt und einige Skepsis gegenüber diesem „engen“ Flugzeug zu beseitigen geholfen haben kann. Aber es gibt noch eine andere Möglichkeit, auf die später einzugehen sein wird.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

Die Flugzeuge V2 und V1, welch letztere nach einem erneuten Fahrwerksbruch Ende April gerade erst wieder hergestellt worden war, wurden zwischen dem 24. und dem 26. Juni in Friedrichshafen erstmals von Piloten der E-Stelle Rechlin (den Herren Fleischhauer und Thönes, begleitet von Herrn Gerhardt) nachgeflogen [37]. Als Ergebnis waren an beiden Flugzeugen einige Änderungen durchzuführen, u.a. auch Vergrößerungen an den Leitwerken. Auch die Fahrgestellradachsen waren im ausgefahrenen Zustand etwas vorverlegt worden, um die Kopfstandgefahr beim Bremsen zu verringern. Das erneute Nachfliegen der V2 am 8. August 1935 [43] ergab Zufriedenheit mit den nunmehr erzielten Ergebnissen. Das Flugzeug war nun um alle drei Achsen stabil. *„Grundsätzliche Beanstandungen an den Flugeigenschaften lägen nicht vor, so daß die Maschine zur Durchführung des weiteren Teils der Musterprüfung nach Rechlin überführt werden könne“*, lautete das Gesamturteil.

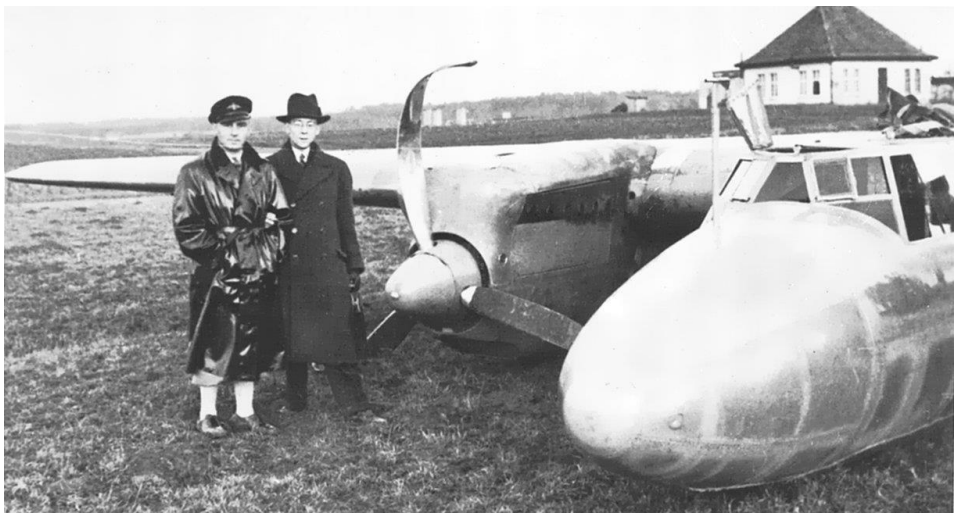
Über diesen Teil der Musterprüfung, bei dem zwischen dem 20. und dem 31. August u.a. die Flugleistungen ermittelt wurden, liegt ein von Herrn Jungmayr verfaßter Bericht vor [47]. Die Vorführung in Rechlin, an deren Gelingen Flugkapitän Fath dem Bericht nach einen hervorragenden Anteil hatte, verlief sehr erfolgreich. Nach einer eingehenden Kontrolle sowie nach einer Vorführung vor dem damaligen Kommandanten von Rechlin, Oberstlt. Student, konnten sich die Flugzeugführer Reidenbach, Trenkmann, Fleischhauer, Dr. Küpper, Thönes, Koeppe, Baumgarth, Blume, Quenzler, Friebel, Ernsting und Janssen von den guten Flugeigenschaften der Maschine überzeugen. 45 Starts mit rund 14 Flugstunden waren das Ergebnis. Für die 680 km vom Bodensee bis nach Rechlin hatte das Flugzeug auf dem Hinweg genau zwei Stunden und drei Minuten gebraucht.

Weitere Versuchsflugzeuge

Kurze Zeit später, am 19. August 1935, reichte Dornier beim RLM ein Angebot auf sieben weitere Flugzeuge ein [48], das aber aus nicht feststellbaren Gründen verworfen wurde. Erst ein erneutes Angebot, diesmal auf elf Flugzeuge (womit deren Gesamtzahl bei Einbeziehung von V1 bis V3 auf 14 stieg) [48], das mit Schreiben vom 6. Dezember 1935 über das Berliner Büro der Firma ans RLM eingereicht wurde, hatte Erfolg. Obwohl die Null-Serie durch Vorbescheid praktisch bereits bestellt war [34], dauerte es doch noch bis zum 30. Dezember 1936, bis LC den offiziellen Auftrag auf „Entwicklung und Bau der Flugzeuge V4 bis V14“ erteilte. Dieses Datum und der Inhalt gehen aus einem anderen Schreiben [49] hervor, mit dem der Auftrag vom 30. Dezember auf die *„Erprobung der genannten Flugzeuge (V4 bis V14) und auf die Durchführung von Konstruktionsverbesserungen an den Flugzeugen V5, V12 und V13“* erweitert wurde.

Doch wir müssen im zeitlichen Ablauf nochmals etwas zurück. Mit Datum vom 28. August 1935 [46] findet sich im Dornier-Archiv eine „Terminuntersuchung über die Ablieferung von zwei Do 17 V1 (K-Flugzeuge)“ für Japan! Darin ist eine Zeitplanung enthalten, wie „zwei Flugzeuge wie Do 17 V1, mit grundsätzlich gleicher Ausrüstung (auch SO II und SO III), jedoch mit Gnome-Rhone (K14) Motoren“ gebaut, nach Japan geliefert, dort montiert, eingeflogen und übergeben werden sollten. Leider gibt es keinen weiteren Hinweis, wie dieser Plan entstanden ist, ob er ausgeführt oder aufgegeben worden ist, ggf. auch aus welchem Grund. Wahrscheinlich kam es aber nicht zur Realisierung, weil sonst zwei Positionen in der bis dahin recht gut überschaubaren Werknummernliste der Firma Dornier entsprechend besetzt sein müßten.

Es bleibt aber interessant festzustellen, wie weit man den Japanern bereits damals, immerhin zwei Jahre vor dem spektakulären Auftreten der Do 17 M V1 vor der Öffentlichkeit in Dübendorf, Einblick in den Stand der deutschen Flugzeugentwicklung gegeben haben muß. Für die japanische Präsenz in der Frühphase der Entwicklung der Do 17 in Friedrichshafen gibt es sogar einen fotografischen Beleg: Auf einem Bild der Do 17 V1, aufgenommen nach dem schon erwähnten zweiten Fahrwerkbruch Ende April 1935, hat sich neben Flugkapitän Fath offensichtlich ein Mitglied der japanischen Besucherdelegation (in ziviler Kleidung!) ablichten lassen.



Flugkapitän Egon Fath steht mit seinem offensichtlich japanischen Besucher an der bauchgelandeten Do 17 V1. Das Foto wurde Ende April 1935 in Friedrichshafen aufgenommen. Man beachte die Anbringung der Druckmeßsonde am Bug der Maschine.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Am 19. September 1935 flog unter der bewährten Führung von Egon Fath die Do 17 V3 zum ersten Mal. Die Werkserprobung verlief offensichtlich völlig problemlos, so daß die Maschine bereits am 23. September von der Bauaufsicht übernommen [50] und einen Tag später von der Besatzung Fath/ Dr. Schmidt nach Rechlin gebracht und dort abgeliefert werden konnte. Das Flugzeug, das zwar die Lafette (KLs/A 171), aber noch nicht die dafür vorgesehene Kanone vom MWK (Borsig) eingebaut hatte, ging anscheinend bald darauf nach Travemünde, wo vermutlich die an sich für beweglichen Einbau vorgesehene Kanone LB 204 eingesetzt und erprobt wurde [51]. Im Entwicklungsprogramm (EPr) des Technischen Amtes (LC) vom 1. November 1935 [4] wird das Flugzeug jedenfalls bereits als „Erprobungsträger für 2-cm-Kanone" bezeichnet. Die ersten Flüge in Rechlin lassen sich im November nachweisen [52].

Im selben EPr [4] ist außerdem bei den Flugzeugen V1 und V2 bereits die Bemerkung „Neue Bomberausführung" zu finden, wobei für die V1 als Zeitpunkt der Flugklarstellung beim Hersteller 10.35, also Oktober 1935, genannt und auch durch die farbige Unterstreichung im Original als erledigt bestätigt ist. Das entsprechende Datum bei der V2 lautet hingegen 5.35, womit aber, wie weiter oben dargelegt, nur das Erstflugdatum (8. Mai) noch in der Zivilversion gemeint sein kann.

Daß zu dieser Zeit (November 1935) aber bereits die schon früher erwähnte Entscheidung gefallen war, sowohl die V1 (soweit möglich – also was Rumpfbug und Doppelleitwerk betrifft, nicht aber die Unterbringung des Funkers!) als auch die V2 (die aber vollständig, so daß sie als Muster der Ausführung E-1 verwendet werden konnte!) in die uns geläufige endgültige militärische Form zu bringen, steht fest. Die Besichtigung der Attrappe dieser neuen, geplanten Ausführung sowohl für den Bomber als auch für den Aufklärer fand allerdings erst am 12. November in Friedrichshafen statt [53].

Die Do 17 V2 nach dem Umbau zur Mustermaschine für die Ausführung Do 17 E-1.

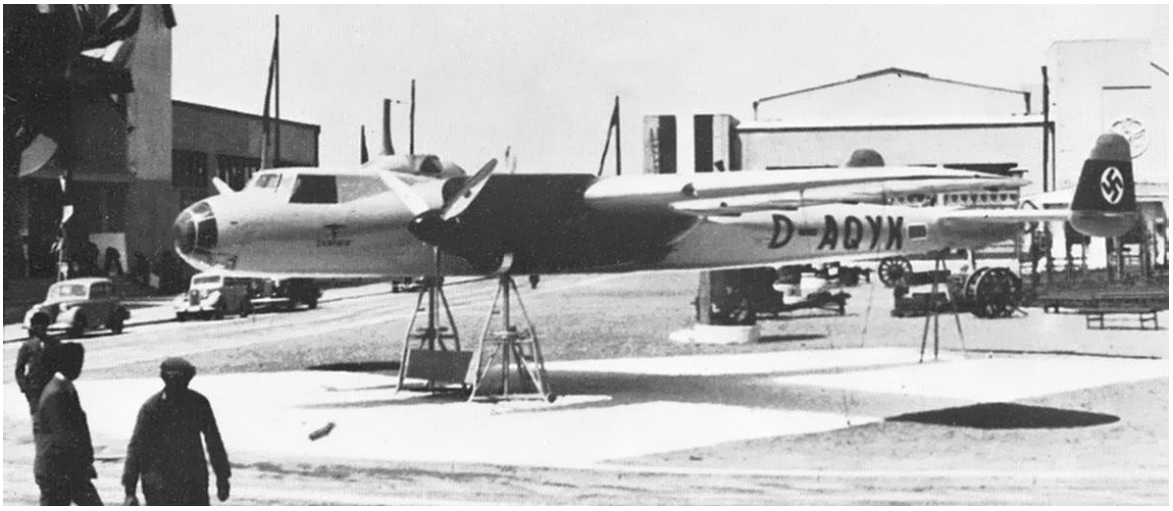
Hier wurde zum ersten Mal das Wort „Aufklärer" benutzt, während in allen davor liegenden Dokumenten stets nur vom „mittleren Bomber" die Rede gewesen war, wenn man von der Tarnbezeichnung „Schnellverkehrsflugzeug" der Anfangszeit absieht.

Könnte nicht hier die Antwort auf die Frage nach dem Einfluß von Flugkapitän Untucht auf das Do 17 Programm zu suchen sein? Wäre es nicht denkbar, daß sein Vorschlag gelautet haben mag, aus dem mittleren Bomber Do 17 aufgrund seiner Schnelligkeit und Wendigkeit einen wenig gefährdeten Fernaufklärer abzuleiten? Jedenfalls wäre dieser Versuch einer Erklärung wesentlich logischer als das, was uns die Literatur zu „verkaufen" sucht.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Diese Hypothese findet aber auch noch Unterstützung in der Tatsache, daß im Verzeichnis der V-Flugzeuge (siehe Tabelle 1 im Anhang) erst ein verhältnismäßig weit hinten stehendes Flugzeug, nämlich die V8, zum Musterflugzeug für die Fernaufklärerausführung F-1 bestimmt worden ist. Hinzu kommt, daß die nächsten beiden, für diesen Zweck vorgesehenen Maschinen V10 und V11 erst ab dem EPr. vom 1. Januar 1936 [5] als Fernerkunder bezeichnet werden, während sie davor stets noch als „Mittlere Bomber" geführt worden waren. Daß das dritte dieser Flugzeuge, die V11, schließlich noch zur Mustermaschine der Baureihe F-2 wurde, geht aus dem EPr. vom 1. Oktober 1936 [7] hervor.

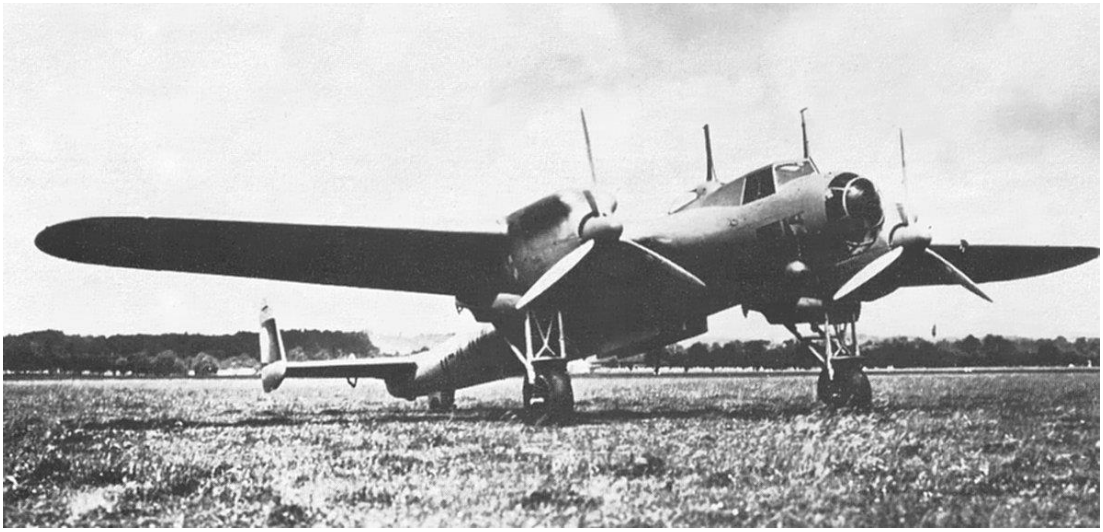
Spätestens bei der erwähnten Attrappenbesichtigung am 12. November 1935, wahrscheinlich aber schon eher, müßte auch der Termin für die Flugklarstellung der umgebauten V2 festgelegt worden sein (lt. EPr. vom 1.1. 1936 im März 1936 [5]), der aber um zwei Monate überzogen wurde [54]. Dieser zweite „Erstflug" der Maschine fand tatsächlich erst am 7. Mai 1936 statt, die anschließende Ablieferung nach Rechlin am 20.5.1936. Von dieser Erprobung existiert noch ein Foto, welches die V2 in ihrer endgültigen Form zeigt. Die nächsten beiden Flugzeuge der Bomberausführung waren dann die V7 (siehe nachstehendes Bild), die aber dann zum Musterflugzeug E-2 abgeändert wurde [5], und die V12. Letztere erhielt allerdings im Oktober 1936 anstelle der BMW VI noch DB 600 eingebaut [7], um als Versuchsträger für deren Erprobung eingesetzt zu werden.



Die Do 17 V7 D-AQYK, das Musterflugzeug der Baureihe E-2, präsentiert auf der Internationalen Luftfahrtausstellung in Belgrad im Juni 1938.

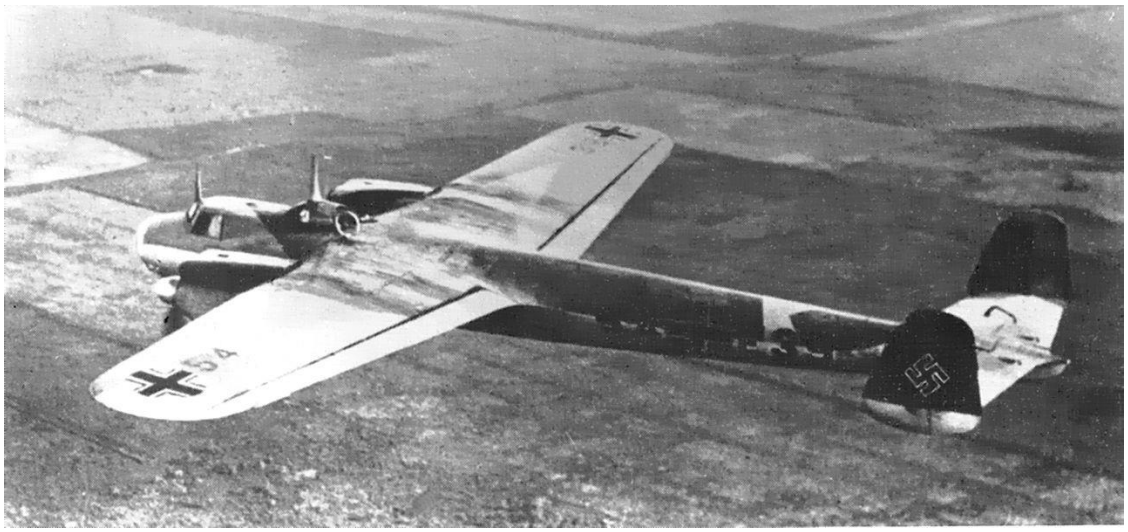
Die V1, die nach dem schließlich erfolgten Umbau auf Doppelleitwerk am 30. Oktober 1935 nach Rechlin abgeliefert worden war und nun das Kennzeichen D-AJUN trug [Tab. 1], endete bereits am 21.12.1935 nach einem Motorausfall und anschließender Bodenberührung eines Flügels mit vollständigem Bruch, der aber für die Besatzung mit zwei schwerer und zwei leichter Verletzten relativ glimpflich abging [55, 56]. Die Maschine ist danach nicht wieder aufgebaut worden.

Wie damals üblich, bestellte das RLM sofort eine Ersatzmaschine, welche die W.Nr. 686 erhielt. Sie führte unter der Bezeichnung V1 Ers. und offensichtlich mit dem gleichen Kennzeichen wie die ursprüngliche V1 die Erprobung fort. Eine Do 17 mit diesem Kennzeichen läßt sich in Rechliner Flugbüchern [57] noch im Juni 1938 nachweisen. Auch das unten wiedergegebene Bild, auf dem das Kennzeichen D-AJUN gut abzulesen ist, muß die V1 Ers. darstellen, die am 13. Juni 1936 ihren Erstflug gemacht hatte.

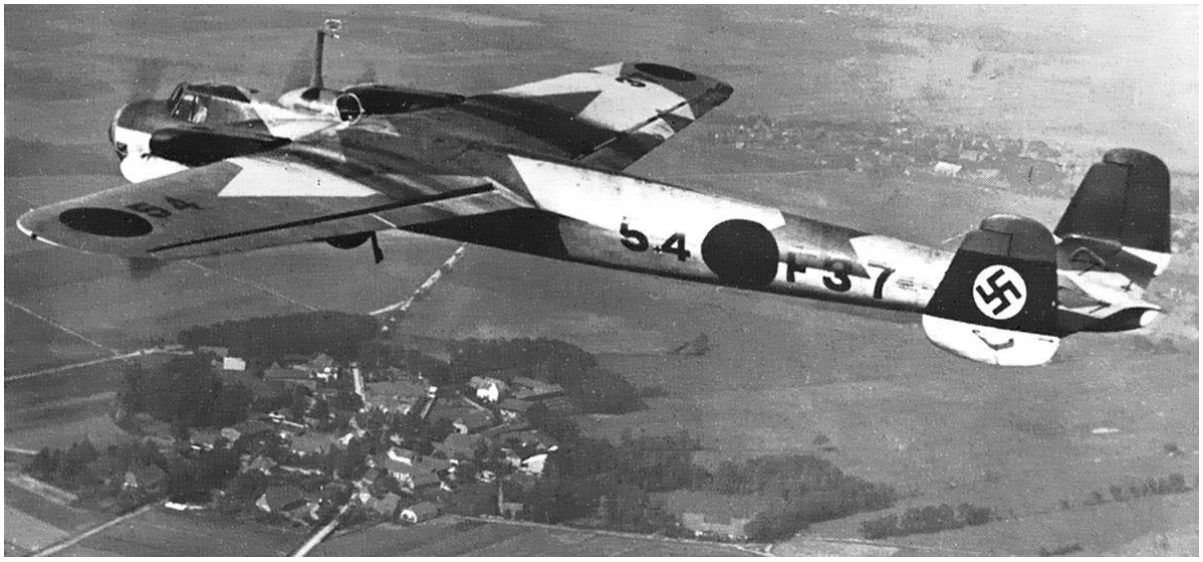


Dem Kennzeichen D-AJUN nach könnte dies die Do 17 V1 (W.Nr. 256) sein. Die Kanzel, der vorne untergebrachte Funker und der Landescheinwerfer, welcher erst ab V3 fest im linken Flügel eingebaut war, zeigen jedoch, daß es sich um die Do 17 V 1 Ers. (W.Nr. 686) handelt.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



(links und unten):
Auf diesen Fotos von Do 17 E des KG 255 ist der Unterschied zwischen den beiden in der Serie je zur Hälfte angewendeten Sichtschutzanstrichen zu sehen. Links der Sichtschutz A und unten die Ausführung B. Bei gleicher Fleckenform und -größe sind lediglich die drei Farben gegeneinander vertauscht.

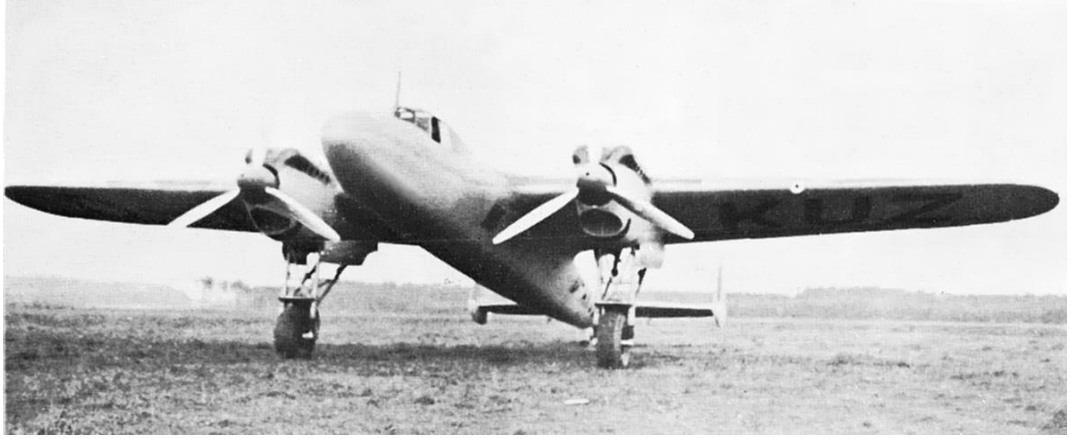


(links):
Diese beiden Do 17 E des KG 155 zeigen auch unterschiedliche Sichtschutzversionen: Die hintere Maschine trägt den Sichtschutz A und das vordere Flugzeug ist in Ausführung B gehalten.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

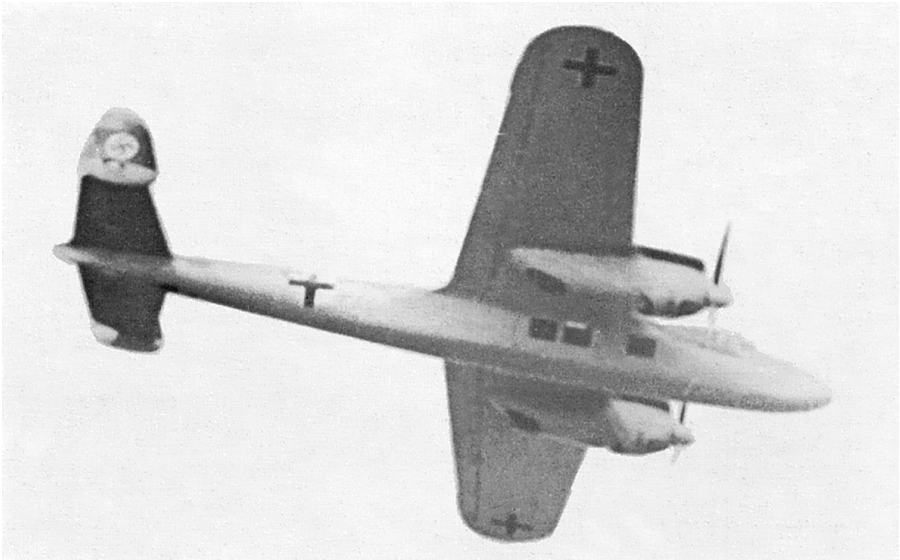
Über die anderen V-Flugzeuge liegen zwar dokumentarische Nachweise vor, doch fehlen leider vielfach Bilder. Die V4, ebenfalls ursprünglich wie V2, V3, V5, V6 und V9 für zivile Zwecke vorgesehen, wurde wie die V3 zum Erprobungsträger für eine neu entwickelte 2-cm-Kanone bestimmt (LB201) und zwischen Juni 1936 und Juni 1937 in Travemünde bzw. Tarnewitz zu diesem Zweck geflogen [51, 58]. Ganz aus dem Rahmen fällt die V5. Nicht nur, daß sie nachweislich die ursprünglich für die V3 vorgesehenen Hispano-Suiza 12Y-Motoren erhalten hat (allerdings in der Ausführung 12 Y krs statt brs) [59], sondern auch dadurch, daß sie noch im EPr. vom 1. Januar 1936 als „Verkehrsflugzeug, DLH-Ausführung" geführt wurde [5]. Im darauffolgenden EPr. [6] wird sie aber bereits als „Reiseflugzeug bzw. Versuchsträger" bezeichnet. Laut Übernahmeurkunde vom 9. November 1938 war das Flugzeug auf Anordnung des RLM [73] an die DVL abzuliefern. Bisher ist es weder gelungen, es in einem Flugbuch zu entdecken noch davon Bilder aufzutreiben.

Von der V6 hingegen gibt es Bilder. Sie ist einmal am Kennzeichen D-AKUZ einwandfrei zu identifizieren [60], zum anderen in Flugbüchern, u.a. in Rechlin während des Jahres 1937 [57] nachzuweisen. Auch die Bilder, die an verschiedenen Stellen bereits veröffentlicht worden sind und ein Reiseflugzeug mit Balkenkreuzen aber ohne Kennzeichen zeigen, stellen mit größter Wahrscheinlichkeit dieses Flugzeug dar. Anschließend ging es wahrscheinlich zu einer Schule und taucht schließlich noch einmal in den Verlustlisten des Bundesarchivs auf [61]. Danach hat die Maschine am 3. April 1943 bei der II./LLG. 1 in Beaumont einen 25% Bruch infolge eines Fahrwerkschadens erlitten.



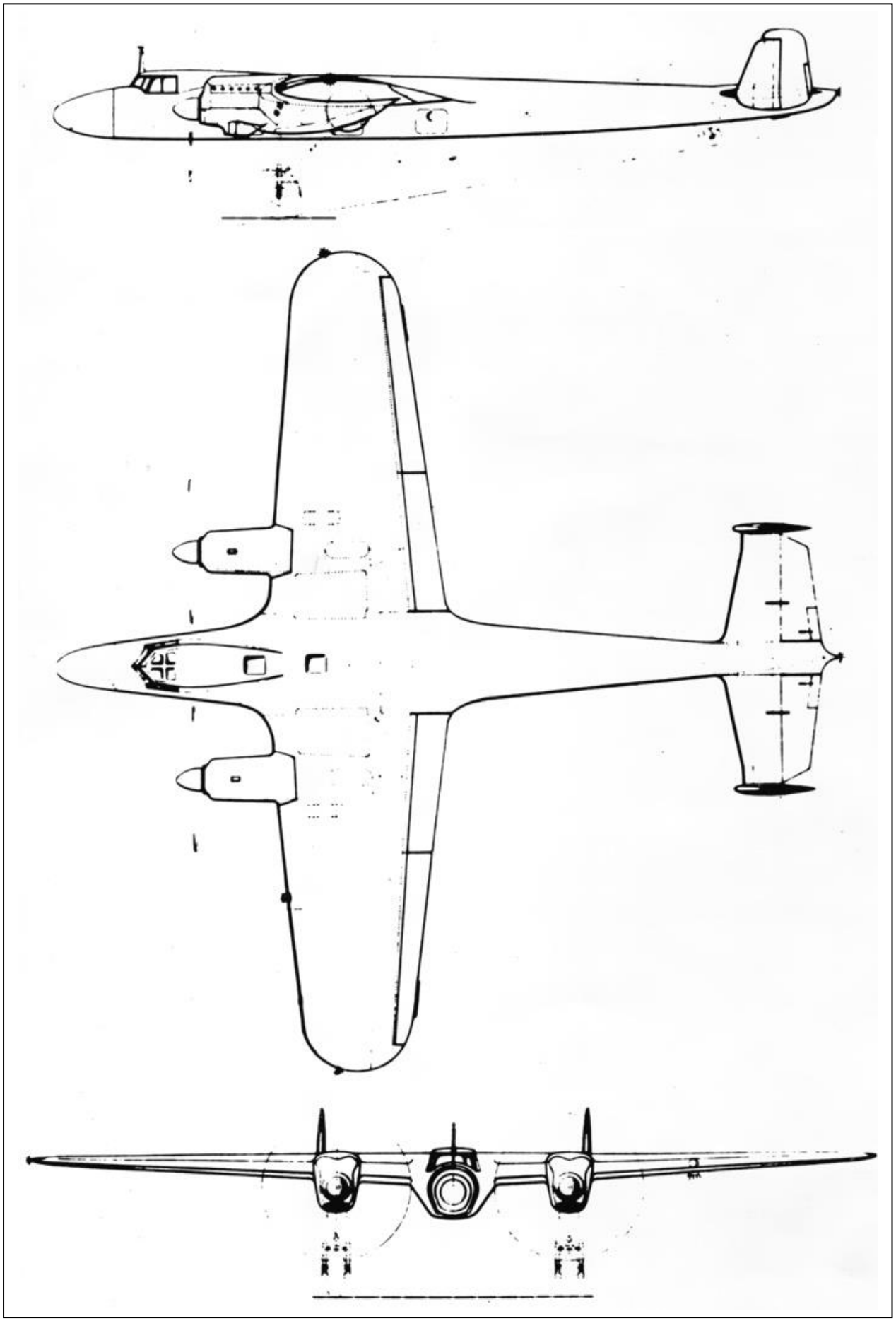
Do 17 V6 als Reiseflugzeug des RLM mit dem Kennzeichen D-AKUZ.

Die Do 17 V6 als Reiseflugzeug bei der E-Stelle Rechlin.



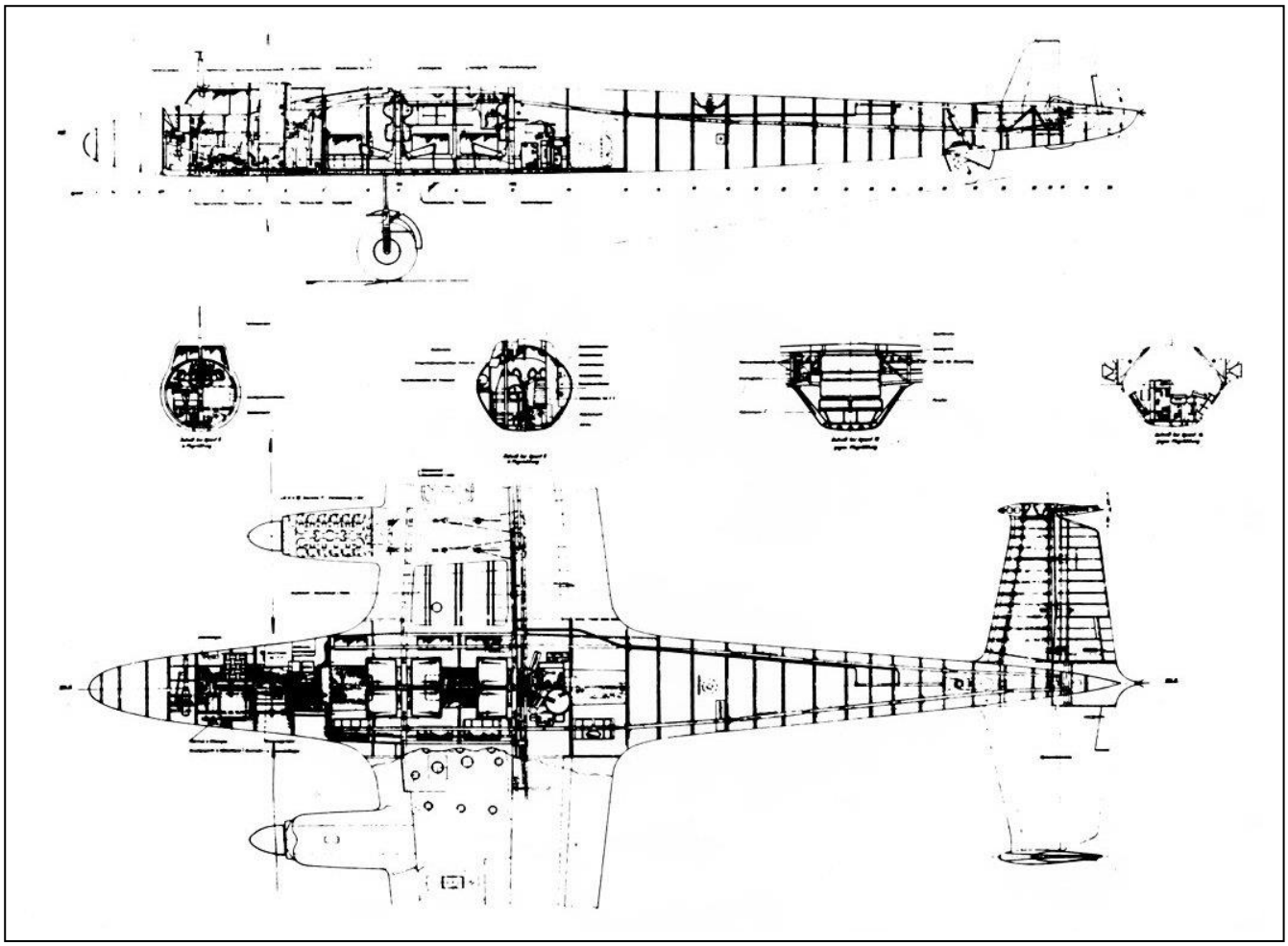
Dieses Bild zeigt entweder die V6 oder die weitgehend identische V9, die als Reiseflugzeug beim Hersteller blieb. Unter der Flügelwurzel sind die Fenster der beiden Passagierkabinen gut zu erkennen.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



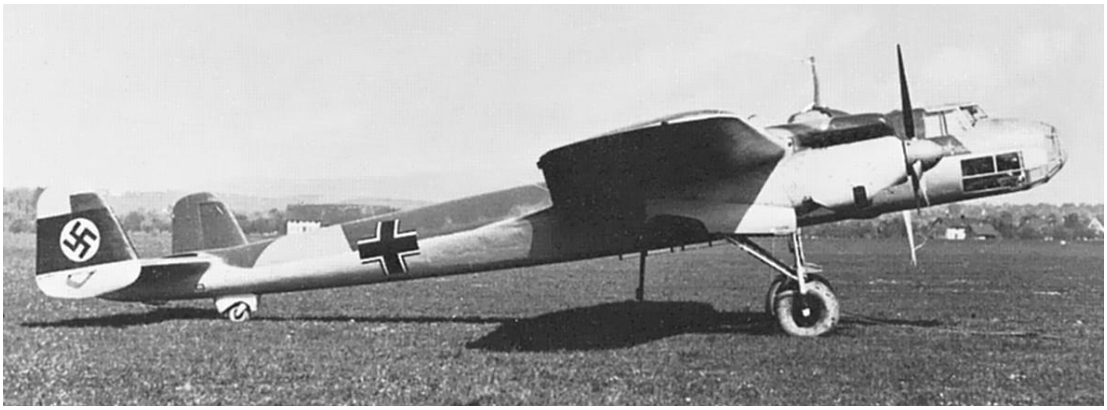
Dreiseitenansicht des Reiseflugzeugs Do 17 V6. Diese Darstellung sowie die Schnittzeichnung auf der folgenden Seite gelten in gleicher Weise auch für die V2 in ihrer ursprünglichen Gestalt und für die V9.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik



Schnittzeichnung der Do 17 V6, aus welcher die Anordnung der beiden Kabinen und der sechs Passagiersitze zu erkennen ist.

Während von der V7, dem bereits erwähnten Musterflugzeug E-2, definitiv ein Bild präsentiert werden konnte (siehe Seite 15), muß man sich bei der V8, dem Muster für die Baureihe F-1, wieder mit einer Vermutung zufriedengeben. Die nachstehenden Fotos zeigen zwar mit großer Wahrscheinlichkeit dieses Flugzeug, die letzte Sicherheit fehlt aber.



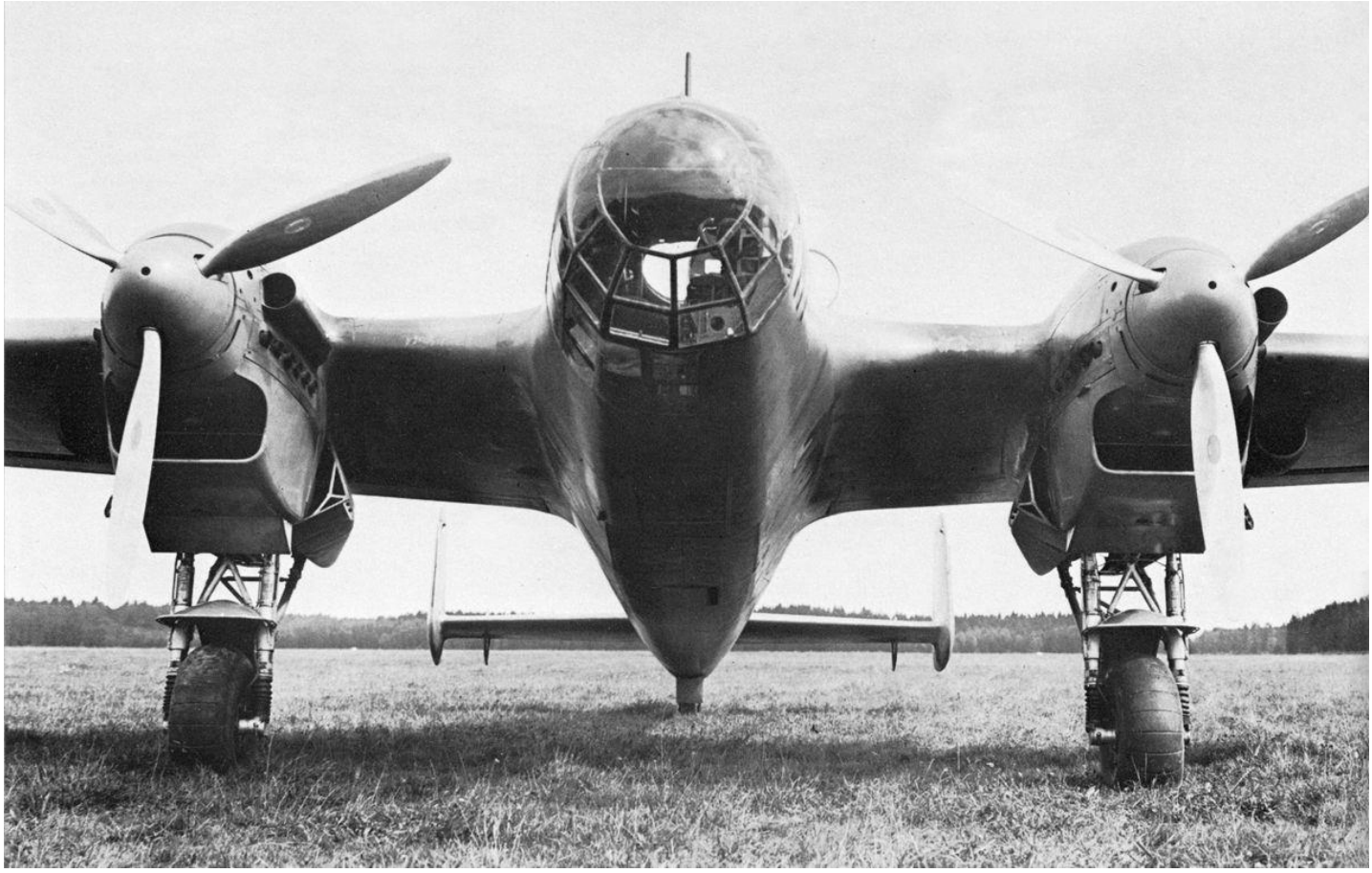
Höchstwahrscheinlich handelt es sich bei dieser Maschine um die Do 17 V8, W.Nr. 658, das Musterflugzeug für die Fernaufklärer-Baureihe F-1. Sie flog zunächst unter der zivilen Zulassung D-AXOM und erhielt später das militärische Stammkennzeichen KG+CK.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Von der Do 17 V9, der zweiten wirklich als Reiseflugzeug verwendeten Maschine, läßt sich wieder mehr sagen. Sie blieb, wie aus den EPr. [5, 6] hervorgeht, beim Hersteller, sowohl für Reisezwecke als auch für Versuche. Das hier wiedergegebene Bild der V9 zeigt z. B. den behelfsmäßigen Anbau einer Spreizklappe aus Holz. Wegen des Flugzeugs gab es später [62] noch eine Meinungsverschiedenheit zwischen dem Eigentümer/Verleiher RLM und dem Halter/Benutzer Dornier. Das Ministerium verlangte angesichts der ausschließlichen Nutzung durch die Firma die käufliche Übernahme der Maschine in das Firmeneigentum, wogegen diese sich aber mit Erfolg sträubte. Viele ehemalige Firmenangehörige können sich noch heute an Dienstreisen „mit der V9“ erinnern.

Die Do 17 V9 D-ABOY war der Firma Dornier für Reise- und Versuchszwecke vom RLM zur Verfügung gestellt. Hier wird gerade eine provisorisch angebaute Spreizlandeklappe aus Holz erprobt.

Von den ursprünglich als mittlere Bomber vorgesehenen, aber dann zu Fernerkundern umgewandelten Maschinen V10 und V11 war bereits die Rede. Das gleiche gilt für die V12, die wie die V7 zuerst Musterflugzeug für die E-2 Baureihe war, dann aber ab Oktober 1936 [7] zum Erprobungsträger für den DB 600 umgebaut wurde und nach Rechlin ging.

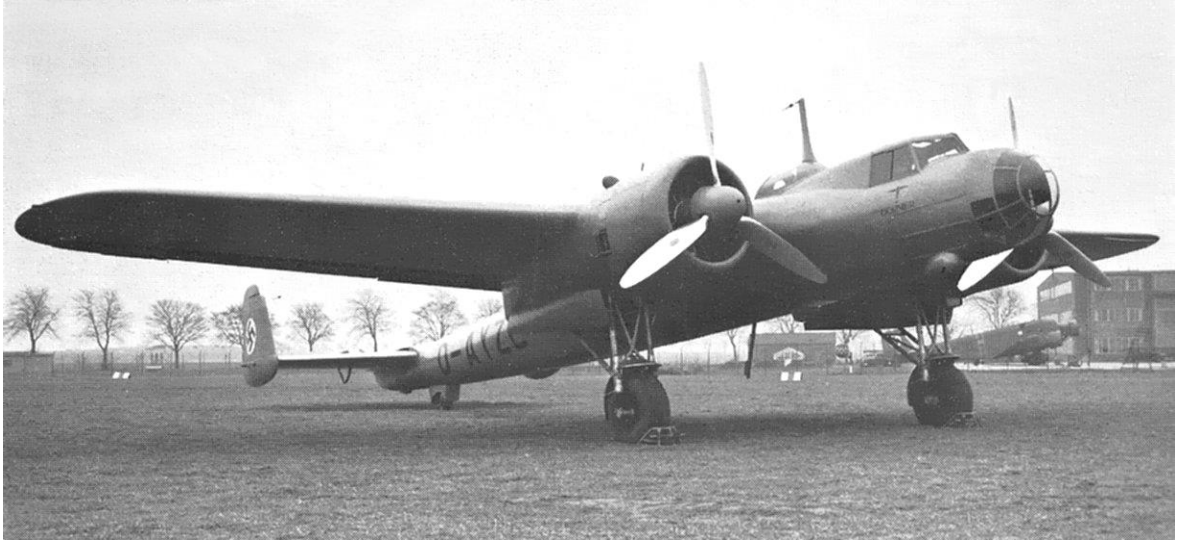


Die Do 17 V12, ursprünglich Musterflugzeug für die E-2 Baureihe, diente später in Rechlin als Erprobungsträger für das DB 600-Triebwerk.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Auch von den folgenden zwei V-Flugzeugen, den letzten aus der ursprünglichen V-Reihe, sind zwar deren Kennzeichen bekannt, da – wie für alle anderen – die Übernahmeurkunden [63] noch vorhanden sind und man ihre Verwendung den EPr. [4-9] entnehmen kann, aber Bilder fehlen leider. Beide gingen an die „Einheit Rowehl“ (Fliegerstaffel Staaken). Während die V14 von Anfang an für diesen Zweck (Bilderkundung) vorgesehen war [64], wurde die andere, die V13, erst später (mit DB 600 C) dafür abgeändert und ausgeliefert [4-6].

Auf diese insgesamt 15 Flugzeuge (einschließlich V1 Ers.), die vom RLM mit drei Aufträgen [23, 27, 49] bestellt worden waren, folgen sieben weitere Maschinen, die – obwohl bereits aus der laufenden Serie entnommen – die V-Bezeichnungen V15 bis V21 [7-9] erhielten. Leider konnten deren Kennzeichen bisher nicht ermittelt werden, wohl aber ihre Werknummern. Es ist anzunehmen, daß einige davon auf bereits bekannten Bildern dargestellt sind, doch eine sichere Zuordnung ist nicht möglich. Das Flugzeug D-AYZE (W.Nr. 2033, siehe Bild) war – entgegen der Literatur – kein V-Flugzeug, obwohl es wie V20 und V21 für die Erprobung des Bramo 323 beim Motorhersteller verwendet wurde.

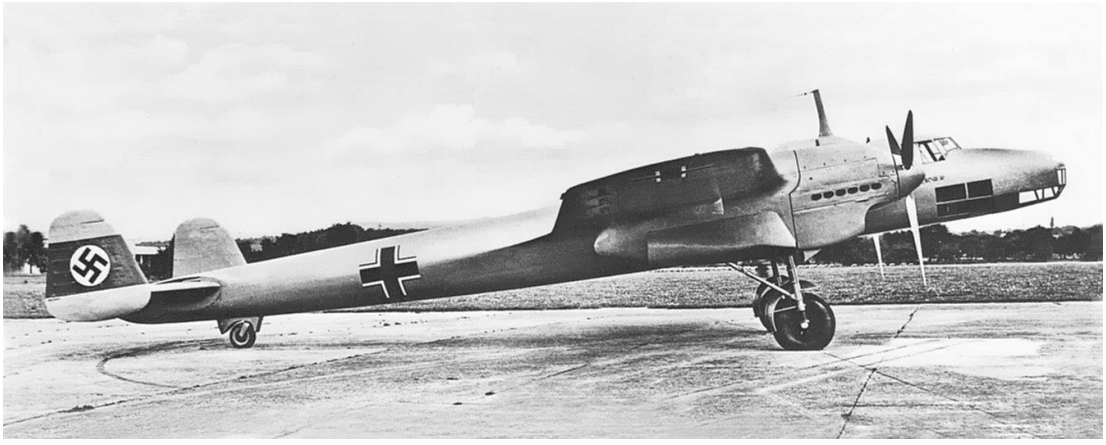


Die W.Nr. 2033, D-AYZE, der dritte Erprobungsträger für den Sternmotor Bramo 323, war bei BMW-Bramo stationiert.

Die V15, welche als erste Do 17 für eine Fünfmann-Besatzung ausgelegt war, und zusätzliche Funknavigationsausrüstung erhalten hatte, sollte als „Führungsflugzeug“ beim Lehrgeschwader in Greifswald erprobt werden (Im EPr. [7] ist noch „Führerflugzeug“ geschrieben). Von den übrigen sechs Maschinen waren je zwei als Erprobungsträger für Motoren BMW 132 F (V18 und V19) vorgesehen und zwei für Bramo 323 (V20 und V21). Die V16 sollte als Versuchsträger für DB 600/601 dienen, wurde aber später für die Erprobung von Elmaga (in einem anderen Dokument [65] wird von „geänderte Abwurfwaffe“ gesprochen) in Rechlin benutzt [7].

Musterflugzeuge für die Baureihen M bis Z

In der Liste folgen nun die ersten drei Flugzeuge der Baureihe M, die MV1, MV2 und MV3. Auch wieder aus Dokumenten des Dornier-Archivs, aber auch aus Rechliner Flugberichten, sind für alle drei Flugzeuge die Werknummern und Kennzeichen bekannt. Was nun die MV1 (W.Nr. 691), das Siegerflugzeug von Zürich, mit der Do 17 V8 (W.Nr. 658), dem Musterflugzeug der Fernaufklärerausführung zu tun haben soll, wird wohl für immer das Geheimnis des „Erfinders“ dieses (zumindest in der Literatur) „Sowohl-als-auch-Flugzeugs“ bleiben. Beiden Maschinen haben in Wirklichkeit nichts miteinander zu tun!



Die Do 17 MV1 in der Form, wie sie 1937 am Internationalen Flugwettbewerb in Zürich teilnahm und für weltweites Aufsehen sorgte.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Der Sieg in Zürich war allerdings nicht nur auf die hervorragende aerodynamische Form des Flugzeugs MV1 zurückzuführen, sondern auch auf die dafür eigens eingebauten DB 601, die bei entsprechend herabgesetzter Lebensdauer eine wesentlich höhere Leistung abgaben, als offiziell verlautbart. Das EPr. vom 1. Oktober 1936 [7] enthält für die Maschine die Bemerkung „Weiterentwicklung von Do 17“, während im folgenden EPr. schon steht „0-Serie nicht beabsichtigt“. Auch daraus kann man folgern, daß dieses Flugzeug mit der geplanten M-Serie nicht viel gemein hatte, sondern besonders für die Vorführung in Zürich hergerichtet war. Es ist aber eine der wenigen V-Maschinen, über deren weiteres Schicksal etwas ausgesagt werden kann. Sie muß auf jeden Fall Ende 1939/ Anfang 1940 in Rechlin gewesen sein, weil sie ab dieser Zeit das Rechliner Stammkennzeichen GL+AL getragen hat und damit am 10. Oktober 1940 von Flugzeugführer Zitter der DFS von Friedrichshafen nach Staaken gebracht wurde. Dort bekam das Flugzeug eine Kurssteuerung K4ü eingebaut. Ab dem 1. Januar 1941 flog die Maschine wieder unter ihrem zivilen Kennzeichen D-AELE in Ainring, wo sie insbesondere zur Starrschlepperprobung verwendet wurde. Bei der Kleinheit des Platzes Ainring war dafür die hohe Leistung der beiden DB 601 sehr nützlich. Nachzuweisen sind Flüge mit der MV1 noch im August 1942 [66], obwohl das Flugzeug nach Aussage der DFS-Piloten bis Kriegsende bei der DFS war.

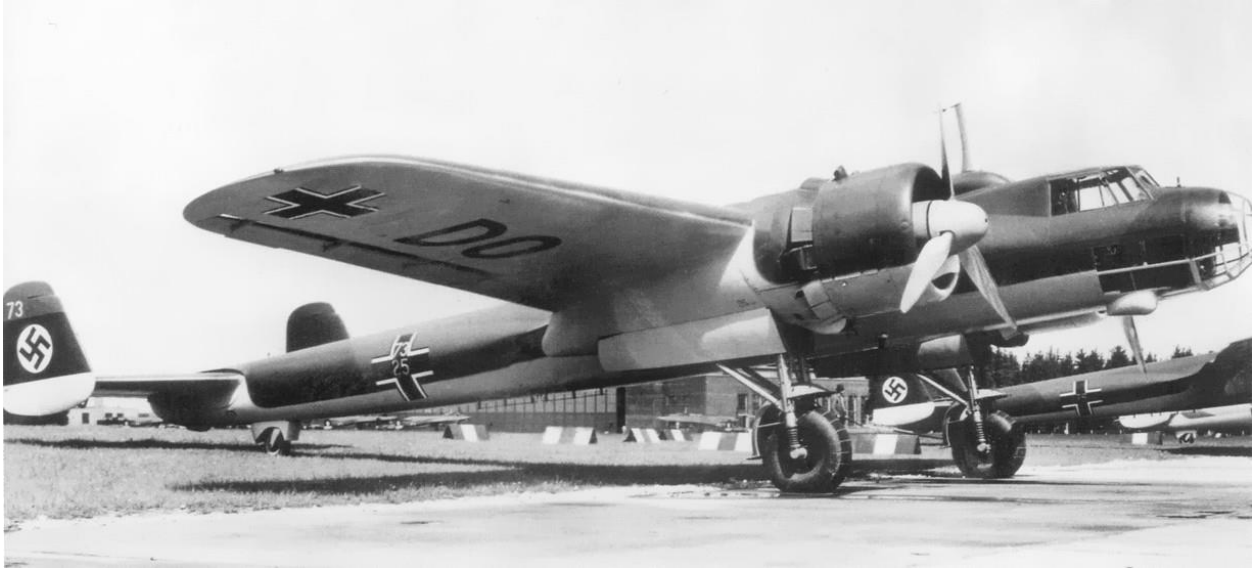
Die Do 17 MV1 mit dem Zivilkennzeichen D-AELE, aufgenommen ca. 1945 auf dem Flugplatz Ainring.

Zwei Fotos der Do 17 MV2, D-AUQO. Auf dem unteren Bild ist die für den Bramo 323 typische seitliche Ansaughutze für den Lader gut zu erkennen.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die MV2 sollte ursprünglich DB 600 erhalten und im März 1937 flugklar werden. Im EPr. vom 1. Oktober 1936 [7] findet sich noch die Bemerkung „Geplant 5 Stück für 0-Serie“, doch schon im nächsten noch vorhandenen EPr. vom 1. April 1937 werden als Antrieb bereits zwei Bramo 323 genannt und die Flugklarstellung ist auf den Mai 1937 verschoben. Die Bemerkung lautet jetzt: „0-Serie nicht beabsichtigt“ [8]. Von diesem Flugzeug, das offensichtlich nicht vor November 1937 zum Fliegen kam und später ebenfalls zur Erprobung der Kurssteuerung K4ü verwendet wurde, sind Bilder vorhanden.

Erst die MV3, jetzt als „Schnellbomber“ bezeichnet [9] und von zwei Bramo 323 D angetrieben, stellt das wirkliche Muster für die Baureihe M dar.



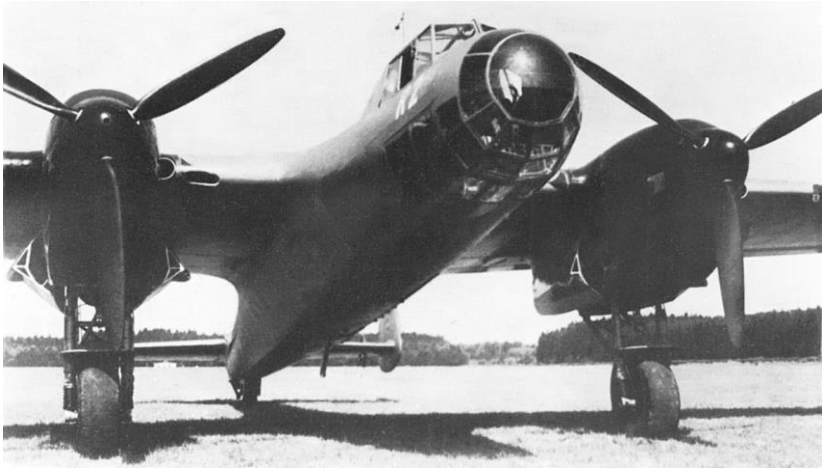
Ein ablieferungsbereites Serienflugzeug Do 17 M-1 mit Bramo 323 A-Motoren. Diese Ausführung löste bei weitgehend gleich gebliebener Zelle das Vorgängermuster E ab. Das Flugzeug trägt hier ein Überführungskennzeichen, wie es von September 1937 bis Anfang 1939 verwendet wurde. Das Firmenkürzel (DO) ist unter der rechten Tragfläche erkennbar, unter dem linken Flügel befanden sich eine frei gewählte Buchstabenkombination aus einem Konsonanten und einem Vokal.

Vom nächsten Flugzeug in der Liste, der Mustermaschine Do 17 P mit BMW 132 N Motoren, konnte nur die W.Nr. 2250, nicht aber das Kennzeichen ermittelt werden.

Ebenfalls noch vorhandene Dokumente [67] belegen, daß die Do17 ZV1 die W.Nr. 2180 und das Kennzeichen D-ABVD trug, während von der ZV2 gar nichts und von der ZV3 nur die W.Nr. 2183 bekannt ist [67]. Übrigens wurde die ZV1 später noch für die Erprobung eines Bugradfahrwerks verwendet.

Nicht viel kann leider zu den nur als Einzelstücke oder in einigen wenigen Exemplaren gebauten Ausführungen wie z.B. G, H, L und N gesagt werden.

Die Bezeichnung J trugen übrigens laut EPr. vom 1. Oktober 1937 [9] die beiden Flugzeuge Do 17 V18 und V19, von denen die erste mit J1, die zweite mit J2 bezeichnet wird. Dabei ist darauf zu achten, daß in beiden Fällen Buchstabe und Zahl nicht durch einen Bindestrich getrennt sind. Damit ist offensichtlich ausgedrückt, daß es sich hierbei nicht um die Bezeichnung einer Baureihe, sondern nur um einzelne Flugzeuge einer bestimmten, nicht in Serie gebauten Ausführung handelt. Gleiches gilt auch für die Ausführungen R, S und U. Die vier Flugzeuge R1 bis R4 (W.Nr. 2194 bis 2197) waren ursprünglich Do 17 M, die von Bramo 323 auf DB 601 für „Sonderlichtbildzwecke“, also für Rowehl, umgebaut wurden [68]. Sie hatten die Kennzeichen D-AORT, D-AWIS, D-ARZI und D-ATJU [72]. Welches Kennzeichen zu welcher W.Nr. gehört, ist leider nicht bekannt.



Das zweite von vier gebauten Exemplaren der Ausführung R, bezeichnet als R2. Da keine Serie beabsichtigt war, existierten davon auch keine V-Flugzeuge. Die hin und wieder zu findende Bezeichnung RV2 ist daher falsch.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Die drei gebauten Do17 S, die ebenfalls für Rowehl bestimmt waren, trugen entsprechend die Bezeichnungen S1 (W.Nr. 2184), S2 (W.Nr. 2501) und S3 (W.Nr. 2502). Sie waren, ebenso wie die folgende Ausführung U, bereits aus Do 17 Z Zellen abgeleitet worden.

Von der Ausführung U, die als Führungsflugzeug verwendet wurde, sind die Flugzeuge U1 bis U5 dokumentiert. Obwohl von ihren Werknummern nur die erste (2427), die dritte (2429) und die fünfte (2431) bekannt sind, kann mit Berechtigung angenommen werden, daß alle fünf unmittelbar aufeinanderfolgten [67]. Insgesamt sollen von der Ausführung U nach Aussage von Herrn Kinzler 15 Stück gebaut worden sein.

Dieses Foto zeigt wahrscheinlich die erste für Jugoslawien bestimmte Maschine. Die Gnome-Rhône 14-Motoren mit gegensinnig laufenden Luftschrauben sind gut zu erkennen. Der Rumpfbug dürfte nur vorläufig aufgesetzt gewesen sein.

Zum Schluß noch einige Worte zur Ausführung K, der Exportversion für Jugoslawien. Ein unten wiedergegebenes Foto zeigt eine Do 17 mit „zivilem“ Bug und eindeutig zwei Motoren Gnome-Rhone 14 mit gegensinnig laufenden Luftschrauben. Obwohl die V9 bei Dornier auch für die Durchführung von Motorversuchen verblieben war, kann es sich hierbei nicht um dieses Flugzeug handeln, da die Kabinenfenster unter dem Flügel fehlen. Somit muß es das erste, für Jugoslawien bestimmte Flugzeug sein, dessen endgültige Kanzel beim Beginn der Flugerprobung noch nicht verfügbar war und durch eine vorhandene alte der ersten V-Flugzeuge ersetzt wurde. Ausgeliefert wurden von Dornier 36 Do17 K, welche die W.Nr. 2381 bis 2400 und 2461 bis 2467 trugen [69]. Die ersten 20 Flugzeuge mit der Bezeichnung Ka1 wurden ebenso wie 14 weitere, Ka2 genannte, auf der Basis Do 17 E gebaut. Die letzten beiden, als Kb bezeichnet, beruhten dann auf der Ausführung M.

Interessant mag sein, daß offensichtlich auch Griechenland gerne Do 17 gekauft hätte, das RLM aber der Firma keine Genehmigung zur Abgabe eines Angebots erteilte [71]. Im Gegenteil, in Freiburg sind noch Briefe des RLM an Dornier vorhanden, in denen die Firma sowohl für die Anfrage wegen der Do 17 nach Griechenland als auch für die bereits erfolgte Lieferung von Do 22-Flugzeugen dorthin eine Rüge bekam.

Schlußwort

Der hier vorgelegte Bericht versucht am Beispiel eines einzigen, mehr oder weniger zufällig herausgegriffenen Flugzeugmusters zu zeigen, welche erkennbar unhaltbaren Behauptungen in der Literatur Jahr um Jahr neu verbreitet werden. Sie gehen alle auf einen Ursprung zurück und sie werden immer und immer wieder abgeschrieben, offensichtlich völlig kritiklos. Was hier bei der Do 17 durch Einblick in vorhandene Dokumente ohne Mühe, allerdings mit einigem Zeitaufwand, an Erkenntnissen über den wirklichen Hergang der Entwicklung gewonnen werden konnte, sollte eigentlich ein Kapitel ergeben für eine spätere korrekte Gesamtdarstellung der deutschen Luftfahrtgeschichte. Da aber immer noch einige Lücken – leider – vorhanden sind, die sich vielleicht durch die Hilfe der Leser schließen lassen, sei es hier vorgelegt. Die anderen Kapitel sind noch zu schreiben, aber ganz bestimmt nicht abzuschreiben, denn was hier zum Vorschein kam, ist bei den anderen Flugzeugen noch versteckt – in einem Gewirr von (viel) Dichtung und (wenig) Wahrheit.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Aufstellung der Do 17 V-Flugzeuge

Zum Schluß seien noch zwei Tabellen wiedergegeben, die jeweils eine Liste der V-Flugzeuge enthalten. Tabelle 1 ist zusammengestellt aus den im Text mehrfach erwähnten Entwicklungsprogrammen von LC [1-9]. Sie enthält mehr Flugzeuge als Tabelle 2, welche die verkürzte Wiedergabe einer im Archiv Dornier vorhandenen, sehr langen Liste mit allen technischen Einzelheiten darstellt, aber nur die Flugzeuge von V1 bis V17 sowie MV1 und MV2 enthält. Beide Listen stammen also aus zwei verschiedenen Quellen, stimmen aber weitestgehend überein. Nur die Kennzeichen sind vom Autor hinzugefügt, sie wurden den Flugzeugübernahmeurkunden entnommen.

Tabelle 1: Versuchsflugzeuge Do 17 (aus den Entwicklungsprogrammen RLM / Technisches Amt).

Bezeichng.	W.-Nr.	Kennzeichen	Triebwerke	Baubeschr. Nr.	Vorgesehener Verwendungszweck	Auftragserteilung an		Flugklar beim Hersteller Soll Ist	Erprobung bei der E-Stelle		Bemerkungen
						Entw.-Gr.	Industrie		Beginn Soll Ist	Ende Soll Ist	
V1	256	D-AJUN	BMW VI		Mittlerer Bomber	1932	1932	1.12.34 23.11.34	17. 3.35		Bei Werkflügen 2x Fahrgestellbrüche, Stabilitätsschwierigkeiten. 100% Bruch 21.12.35
V1 Ers.	686	D-AJUN	BMW VI D	1229	Mittlerer Bomber	1935	1935	10.35 7.36	11.35 7.36	11.36 1.37	Neue Bomberausführung, anscheinend Ersatz für urspr. V1. Später Versuchsträger für Vertikal-Magazine
V2	257	D-AHAK	BMW VI D	1213	Mittlerer Bomber	1932	1932	5.36 4.36	8.35 5.36	3.36 4.37	Neue Bomberausführung, Muster für Baureihe E-1. Später Versuchsträger für Horizontal-Magazine
V3	258	D-ABIH	BMW VI D	1209	Versuchsträger		4.11.33	9.35-18.9.35	9.35 25. 2.36	10.35 10.36	Versuchsträger für starre 2-cm-Waffen. Später als „Sonderflugzeug" bezeichnet.
V4	654	D-AGYA	BMW VI D	1225	Versuchsträger	7.35	7.35	2.36 4.36	3.36 5.36	5.36 10.36	Versuchsträger für 2 halbstarre MG- und. 2-cm-Einbau. Später als „Sonderflugzeug" bezeichnet.
V5	655	D-AKOH	HISPANO Y	1223	Verkehrs-Flugzeug, DLH-Ausführung.	1932	1932	3.36 15.10.36	4.36 12.36	7.36 3.37	Vermerk Nov.35: Serienbau nicht beabsichtigt. Später als Reiseflugzeug. bzw. Versuchsträger bezeichnet.
V6	656	D-AKUZ GL+AJ	BMW VI D	1223	RLM-Reiseflugzeug	8.35	8.35	5.36 10.36	10.36	?	Vermerk Apr.36: Serienbau nicht beabsichtigt. Später als „Sonderflugzeug" bezeichnet.
V7	657	D-AQYK KD+NE	BMW VI D	1232	Mittlerer Bomber	10.35	10.35	8.36 3.37	9.36 6.37	12.36 7.37	Muster für Baureihe E-2. Später Mustereinbau SO 1, neue SO-2-Stände
V8	658	D-AXOM	BMW VI	1209	Fernerkunder	10.35	10.35	6.36-19.9.36	7.36 12.36	10.36 4.37	Muster für Baureihe F-1. Später Versuchsträger für E3-Kurssteuerung.
V9	659	D-ABOY BC+DT	BMW VI	1223	RLM-Reiseflugzeug	8.35	8.35	6.36 10.36	-	-	Wie V6. Vorgesehen für Versuche bei Dornier. Später als „Sonderflugzeug" bezeichnet.
V10	660	D-AKUU RB+DK	BMW VI	1219	Mittlerer Bomber	10.35	10.35	8.36 10.36	9.36 4.37	12.36 6.37	Verwendungszweck Jan.36 geändert in Fernerkunder wie V8. Später Erprobung Kabinenheizung und Kurssteuerung.
V11	681	D-ATYA	BMW VI	1219	Mittlerer Bomber	10.35	10.35	9.36 10.36	10.36 4.37	1.37 2.38	Verwendungszweck Jan.36 geändert in Fernerkunder wie V8 u. V10, dann Muster für F-2-Baureihe.
V12	682	D-AKYU	DB 600	1232	Mittlerer Bomber	10.35	10.35	9.36 12.36	10.36 10.37	12.36 1.38	Wie V7. Musterflugzeug für Baureihe E-2. Ab Okt.36 Versuchsträger DB 600. Wird nicht beschafft.
V13	683	D-ATAH	DB 600 C	1232	Mittlerer Bomber	11.35	11.35	8.36 30.10.36	9.36 10.37	2.37 1.38	Ab Apr.36: 1. Muster für DB-600-Einbau und Erprobungsträger für El.Magazine. Für Rowehl bestimmt.
V14	684	D-AFOU	BMW VI	1212	Lichtbildflugzeug	11.35	11.35	9.36 11.36	11.36	1.37	Für Sonderzwecke vorgesehen. Später als „Sonderflugzeug" bezeichnet.
V15 E-1	816		BMW VI D	Prot. 798	Führerflugzeug	6.36	6.36	1.37 2.37	4.37	5.37	Erprobung in Greifswald. Später durch Führerflugzeug Do 17 M ersetzt.
V16 E-1	839		BMW VI D	1213	Mittlerer Bomber			2.37 4.37	3.37 7.37	5.37 8.37	Motoren DB 600/601 vorgesehen. Später Versuchsträger für El.Magazine.
V17 E-1	801		BMW VI D	1215	Mittlerer Bomber			9.36 1.37	10.36 5.37	12.36	Versuchsträger für FT, dann für JFA-Enteisung und -Heizung, schließlich bei Fa. Anschütz
V18 E-2	2021		BMW 132 F	1248	Versuchsträger f. Motor		10.35	4.37 4.37	4.37	6.37	Versuchsträger für BMW 132F, bleibt beim Hersteller. Ab Okt.37 als J1 bezeichnet.
V19 E-2	2022		BMW 132F	1248	Versuchsträger f. Motor		10.35	4.37 6.37	5.37 12.37	7.37 3.38	Versuchsträger für BMW 132F, später als J2 bezeichnet. Bestellt für E2 (Rechlin?)
V20 E-2	2031	RJ+OK	Bramo 323	1248	Versuchsträger f. Motor		10.35	4.37 5.37	4.37	6.37	Versuchsträger für Bramo 323, bleibt beim Hersteller.
V21 E-2	2032		Bramo 323	1248	Versuchsträger f. Motor		10.35	4.37 7.37	6.37 12.37	8.37 3.38	Wie V20 E-2. Später Versuchsträger für JFA-Flügelenteisung

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

Be-zeichng.	W.-Nr.	Kenn¬ zeichen	Triebwerke	Bau-beschr. Nr.	Vorgesehener Verwen-dungszweck	Auftragserteilung an		Flugklar beim Her-steller Soll Ist	Erprobung bei der E-Stelle		Bemerkungen
						Entw.-Gr.	Industrie		Beginn Soll Ist	Ende Soll Ist	
M V1	691	D-AELE GL+AL	DB 600/601	1264	Mittlerer Bomber	8.36	8.36	1.37 4.37	3.37 12.37	5.37 2.38	Weiterentwicklung von Do 17. 0-Serie nicht beabsichtigt.
M V2	692	D-AUQO	Bramo 323	1264	Mittlerer Bomber			3.37 11.37	4.37 1.38	6.37 3.38	Geplant 5 Stück für 0-Serie. Ab Apr.37 von DB 600 auf Bramo 323 umgerüstet, keine 0-Serie
M V3	693	D-AAQU	Bramo 323 D		Schnellbomber		2.37	11.37 ?	1.38 ?	4.38 ?	Muster für Serie Do 17 M.
P	2250		BMW 132 N	1277	Fernerkunder		2.37	1.38 ?	2.38 ?	5.38 ?	Muster für Serie Do 17 P.
H	?		Bramo 323	Prot. 1497	Führerflugzeug	11.37	11.37	3.38 ?	3.38 ?	5.38 ?	Keine weiteren Bemerkungen
Z V1	2180	D-ABVD	Bramo 323								

Tabelle 2: Versuchsflugzeuge Do 17 (Extrakt aus Liste T 101 Pf/Ma vom 25.11.36 / 18.06.37)

Tabelle 2 findet sich am Ende dieses Artikels als Anhang, weil sie im Querformat angelegt ist und den vorgegebenen Rahmen der auf DIN A4 ausgerichteten ADL-Berichte sprengt.

Danksagung

Danken möchte ich allen, die mich bei dieser Arbeit so tatkräftig unterstützt haben, aber an erster Stelle Frau Burgmaier vom Dornier Archiv. Ihr danke ich sehr herzlich, ebenso den Herren Guido Jungmayr und Hans Kinzler, beide von Dornier. Ferner danke ich meinem ADL-Kollegen Günter Ott für seine wertvollen Hinweise sowie ihm, Franz Selinger, Theodor Mohr und Eberhard-D. Weber für die Überlassung von Bildern und schließlich Herrn Albinus vom Bundesarchiv für seine Hilfe.

Quellennachweise zur Entwicklungsgeschichte der Do 17

Als Quellen für die Aussagen im Text dienten vornehmlich Akten aus dem Archiv der Firma Dornier (AD), dem Bundesarchiv Freiburg (BA), den Archiven Ott (AO) und Mohr (AM), sowie aus der Sammlung des Verfassers (SK). Die im Text in eckigen Klammern enthaltenen Zahlen bedeuten:

[1 -9] Entwicklungsprogramm des Technischen Amtes (LC) des RLM, vom 1. Februar 1935, [2] vom 8. Mai 1935, [3] vom 8. Juli 1935, [4] vom 1. November 1935, [5] vom 1. Januar 1936, [6] vom 1. April 1936, [7] vom 1. Oktober 1936, [8] vom 1. April 1937, [9] vom 1. Oktober 1937 (alle BA)

[10] Jahresbericht 1932 der Kaufmännischen Leitung der DLH S. 3 (AO)

[11] Völker, Dokumente zur Geschichte der deutschen Luftwaffe, Dok. 28, 30 u. 31

[12] Protokoll über Vortrag v. d. Amtschef WaPr v. 18. Februar 1932 (BA)

[13] Weisung des Reichsministers f. d. Luftfahrt vom 13. Juni 1933 in [11], Dok. 42

[14] Völker, Die deutsche Luftwaffe 1933-1939, Anlagen 3 und 6

[15] Gespräch mit Obersting. a. D. Alpers am 3. Oktober 1982

[16] Jahresbericht 1934 der Kaufm. Leitung der DLH, S. 65 (AO)

[17] Tätigkeitsbericht Nr. 6 der Techn. Entwicklung f. d. 3. Vierteljahr 1932 (BA, Akte RL 3/v.4)

[18] Angebot mit Begleitschreiben der Fa. DMB an Heereswaffenamt v. 14. Januar 1933 (AD)

[19] Werknummernliste der Firma DMB von 1934/35 (AD)

[20] Schreiben der Fa. DMB an Reichskommissar f. d. Luftfahrt v. 17. März 1933 (AD)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik

[21] Protokoll Do 17/712 vom 13. April 1933 (AD)

[22] Protokoll Do 17/715 vom 20. Mai 1933 (AD)

[23] Schreiben RLM an Fa. DMB vom 24. Mai 1933, Az. II2 No. 662/33 (AD)

[24] Protokoll Do 17/720 vom 17. Oktober 1933 (AD)

[25] Protokoll Do 17/721 vom 17. November 1933(AD).

[26] Schreiben mit Angebot der Fa. DMB an RLM vom 2. Oktober 1933 (AD)

[27] Schreiben RLM an Fa. DMB vom 4. November 1933, Az. C Nr. 13679/33 H1 (AD)

[28] Protokoll Do 17 C/256/724 vom 24. Januar 1934 (AD)

[29] Protokoll Do 17 A/257/C/258/725 vom 16. Februar 1934 (AD)

[30] Protokoll Do 17 A/17 C/728 vom 23. März 1934 (AD)

[31] Protokoll Do 17/729 vom 30. Mai 1934 (AD)

[32] Protokoll Do 17/730 vom 29. August 1934 (AD)

[33] Fertigabnahmebescheinigung Do 17 V1 vom 20. November 1934 (AD)

[34] Protokoll Do 17/735 vom 28. Februar 1935 (AD)

[35] Protokoll Do 17/256/736 vom 12. März 1935 (AD)

[36] Schreiben von DMB an RLM vom 23. November 1937 mit Anlage „Begründung der für die Baumuster Do 17 V4 bis V14 angefallenen Konstruktionsstunden“, darin Protokoll Do 17 V4/737 vom 26. April 1935 (AD)

[37] Protokoll Do 17/V1/V2/740 vom 26. Juni 1935 (AD)

[37a] Protokoll Do 17 V1/256/743 vom 19. Juli 1935 (AD)

[38] Anlage 4 zum Schreiben von DMB an RLM vom 30. Mai 1936 (AD)

[39] Bescheinigung über Flugabnahme der Do 17 V2 vom 29. Oktober 1935 (AD)

[40] Vorläufige Übernahmeurkunde der Do 17 V2 vom 9. Oktober 1935 (AD)

[41] Urkunde über die Rückübernahme der Do 17 V2 vom 7. November 1935 (AD)

[42] Jahresbericht 1935 der Kaufm. Abteilung der DLH, S. 118/119 (AO)

[43] Protokoll Do 17 V2/257/747 vom 9. August 1935 (AD)

[44] Aktenvermerk TLv 904 „Stand der Arbeiten an V1, V2, V3 und V4“ vom 23. Juli 1935 (AD)

[45] Protokoll Do 17/745 vom 9. August 1935 (AD)

[46] Terminunters. f. d. Lieferung von 2 Do 17 nach Japan v. 22. August 1935 (AD)

[47] Bericht über d. Erprobung Do 17 V2 in Rechlin vom 3. September 1935 (AD)

[48] Schreiben von DMB an RLM vom 6. Dezember 1935 (AD)

[49] Schreiben RLM an Fa. DMB vom 5. Juli 1937, Az. LC IV2a Nr. 516/37 (AD)

[50] Flugzeugübernahmeurkunde Do 17 V3 vom 23. September 1935 (AD)

[51] Flugbuch Dipl.-Ing. Taucher (E-Stelle Travemünde) (SK)

[52] Flugbuch Dipl.-Ing. Cuno (E-Stelle Rechlin) (SK)

[53] Protokoll über Attrappenbesichtigung Do 17/762 vom 13. November 1935 (AD)

[54] Bescheinigung über Flugabnahme Do 17 V2 vom 20. Mai 1936 (AD)

[55] Zusammenstellung. über Störungen im Betrieb von Luftfahrzeugen im Dezember 1935 (AO)

[56] Versicherungsunterlagen der Fa. Dornier (AD)

[57] Flugbuch Flugkapt. Bienek (SK)

[58] Flugbücher Conrad, Geike, Schuster (E-Stelle Travemünde) (SK)

[59] Flugzeugübernahmeurkunde Do 17 V5 vom 9. November 1938 (AD)

[60] Flugzeugübernahmeurkunde Do 17 V6 vom 10. Februar 1937 (AD)

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik www.adl-luftfahrthistorik.de

[61] Verlustlisten der 6. Abt.Gen.Quartiermeister (BA)
[62] Schriftwechsel RLM-DMB (BA RL 3/v. 300)
[63] Flugzeugübernahmeurkunden Do 17 V-Flugzeuge (AD)
[64] Schreiben RLM an Fa. DMB v. 15. Oktober 1935, Az. LC III Nr. 31635/35 laut [10] (AD)
[65] Verzeichnis der Entwicklungs- und Sonderflugzeuge Do 17 v. 23. April 1938 (AM)
[66] Flugbücher Zitter und Schieferstein (DFS) (SK)
[67] Flugbuch Flugkapt. Schropp (SK)
[68] Dornier-Unterlagen (BA RL 3/v. 480)
[69] Statistikunterlagen der Firma Dornier (AD)
[70] Aktenvermerk TLv-945 „Stand d. Arbeiten an V1, V2, V3 und V4“ vom 13. August 1935 (AD)
[71] Briefwechsel RLM-Dornier (BA RL 3/v. 300)
[72] Luftfahrzeugrolle (ADL)
[73] Schreiben RLM an DMB vom 2. November 1938 Az. LC1 89a Nr. 1389/28 IA (AD)

Illustrationen

Soweit nicht eine andere Quelle vermerkt ist, entstammen alle Bilder der Sammlung Kössler/ADL.

Copyright © Arbeitsgemeinschaft Dt. Luftfahrthistorik