

# Zwei Veteranen der Lufthansa: Dornier "Komet" und "Mercur"

Von Günther Ott (ADL)

Als die Luft Hansa am 6. April 1926 ihren Liniendienst aufnahm, ging auch ein Dornier-Flugzeug an den Start. Die D-580, ein Do B Ral "Komet III", war an diesem Tage mit dem Piloten Karl Noack für den vierstündigen Nonstop-Flug von Berlin nach Köln eingeteilt und verließ mit 6 Passagieren an Bord planmäßig um 9.00 Uhr den Flughafen Tempelhof.

Neun Maschinen dieses Typs waren bei Gründung der Luft Hansa übernommen worden. Sie hatten sich bereits seit dem Frühjahr 1925 auf den Strecken des Deutschen Aero Lloyd bewährt. Der Komet III stellte eine Vergrößerung und Weiterentwicklung des Modells Komet II dar, von dem in der Ausführung Do P Bal drei Exemplare aus dem Bestand des Aero Lloyd zur Luft Hansa kamen.

## Dornier Do P

Ausgangspunkt der Entwicklung war im Oktober 1920 der Baubeginn des ersten Dornier-Landverkehrsflugzeuges bei den Zeppelin-Werken Lindau GmbH in Seemoos. Angelehnt an die Typenbezeichnung der deutschen Militärflugzeuge im 1. Weltkrieg erhielt es die Bezeichnung Do C III. Gleichfalls als C III wurde Anfang 1921 noch eine zweite Maschine gebaut, die sich von der ersten im wesentlichen dadurch unterschied, daß der Führerstand zur Verbesserung der Sichtverhältnisse nicht mehr hinter dem Tragwerk, sondern unmittelbar hinter dem Tragflächenvorderholm angeordnet war. Beide Flugzeuge, einmotorige Ganzmetall-Schulterdecker mit einem 185 PS BMW IIIa, waren für 4 Passagiere und einen Flugzeugführer ausgelegt. Bei der zweiten Ausführung, die später auch als Komet II bezeichnet wurde, war es möglich, daß im Führerstand auch ein Bordmonteur mitflog.

Obwohl der Luftschiffbau Zeppelin an der Deutschen Luftreederei beteiligt war, deren Flugzeugpark aus ehemaligen Militärflugzeugen bestand und hoffnungslos veraltet war, wurden die beiden Maschinen nicht in Deutschland eingesetzt. Sie gingen unmittel-



Flugplatz Frankfurt-Rebstock 1927. Junkers F 13 (D-429) und Dornier Merkur (D-580) - zwei Flugzeugtypen, die den Luftverkehr der Zwanziger Jahre entscheidend prägten. Im Vordergrund und Hintergrund Junkers G 24 und Fokker-Grulich F III.

Alle Fotos, wenn nicht anders vermerkt, Sammlung Ott.

bar nach Fertigstellung in die Schweiz. Ausschlaggebend hierfür war die Gefahr, daß den Flugzeugen in Deutschland wegen des von den Alliierten verfügten Bauverbots Beschlagnahme und Vernichtung drohten. Auch die Arbeiten an zwei noch im Bau befindlichen Do C III wurden zunächst eingestellt.

Nach Aufhebung des Bauverbots am 5. Mai 1922 wurde eine dritte Maschine fertiggestellt, die am 9. Oktober zum Erstflug startete und nach Umstellung der Dornier-Typenbezeichnung mit ihrem Motor Rolls-Royce Falcon als Do P Ral "Komet II" angesprochen wurde. Dieses Flugzeug, die Werknummer 24, wurde als D-223 in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen und der DLR für den Verkehrseinsatz zur Verfügung gestellt. Am 31. Dezember 1922 landete die D-

Two aircraft that greatly characterized commercial air transport in the twenties were the Junkers F 13 (D-429) and the Dornier Merkur (D-580). In the foreground of this photo taken at Frankfurt-Rebstock in 1927 is a Junkers G 24 and a Fokker-Grulich F III.

223 mit dem Piloten Max Kahlow als erstes deutsches Verkehrsflugzeug in England.

Insgesamt wurden unter Einschluß der beiden zunächst als Do C III bezeichneten Maschinen 16 Do P gebaut. Ein großer Teil dieser Flugzeuge kam in der Sowjetunion zum Einsatz, insbesondere bei der ukrainischen Fluggesellschaft Ukrwosduchput.

Zur Luft Hansa gelangten über den Aero Lloyd außer der D-223 noch die D-248 (Werknummer 30) und die Werknummer 45, welche erst im Sommer 1926 als D-943 in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen wurde und die möglicherweise ein Rückkehrer aus der Sowjetunion war. Noch beim deutschen Aero Lloyd hatten die drei Flugzeuge neue Motoren BMW IV erhalten und wurden als Do P Bal "Komet II" bezeichnet.



6. April 1926 - Beginn des regelmäßigen Luftverkehrs der Luft Hansa. Do B-Ral Komet III D-580 "Panther" mit dem Piloten Noack vor dem Abflug von Berlin nach Köln.

The 6 April marked the start of regular Luft Hansa services. In this picture Do B Ral Komet III D-580 "Panther" is depicted with its pilot, Noack, shortly before leaving Berlin for Cologne.



Vor Eröffnung des Liniendienstes wurde vom 28. Februar bis 4. März 1926 ein Sonderluftverkehr zur Leipziger Messe eingerichtet - Do B Ral Komet III D-597 "Wildkatze" mit Schneekufen.

Prior to the introduction of regular services, a special service to the Leipzig Trade Fair was run from 28.2.-4.3.1926. Shown here on skis is Do B Ral Komet III D-597 "Wildkatze".



Die drei Do P Bal Komet II der Luft Hansa: D-223 (W.Nr. 3/24) "Tiger" (links), D-248 (W.Nr. 5/30) "Jaguar" (oben links) und D-943 (W.Nr. 8/45) "Wolf" (oben rechts).

The three Do P Bal Komet IIs of Luft Hansa. Left, D-223 "Tiger" (W.Nr. 3/24); above left, D-248 "Jaguar" (W.Nr. 5/30) and, above right, D-943 "Wolf" (W.Nr. 8/45).

Bei der Luft Hansa fanden die Maschinen auf kurzen Nebenstrecken Verwendung und wurden jungen Nachwuchspiloten anvertraut. So überführte der 1925 beim Aero Lloyd als Verkehrsflieger ausgebildete Robert Lissau die D-248 am 31. März 1926 von Tempelhof nach Fuhlsbüttel und eröffnete mit ihr am Nachmittag des 6. April den Liniendienst von Hamburg nach Kiel; der planmäßige Weiterflug nach Flensburg mußte wegen Nebels abgebrochen werden.

Mit den drei Flugzeugen wurden 1926 31.097 km, 1927 17.838 km und 1928 43.367 km im Liniendienst der Luft Hansa geflogen. Am 13. Oktober 1928 kam auf der Strecke 105 von Magdeburg nach Hannover letztmalig ein Komet II zum Einsatz. Zwei Maschinen, die D-223 und D-943, wurden 1929 an den sozialdemokratischen Flugsportverband "Sturmvogel" verkauft, der die Zulassungen im März 1932 nicht mehr erneuerte. Die D-248 wurde 1931 von der Luft Hansa ausgeschlachtet. Eines dieser drei Flugzeuge fand schließlich noch seinen Platz vor dem Gebäude der Deut-

schen Luftfahrtsammlung am Lehrter Bahnhof in Berlin.

### Dornier Do B

Aufgrund der Erfahrungen mit dem "Komet II" und gestiegener Anforderungen an Geschwindigkeit und Nutzlast entwickelte Dornier 1924 ein neues Flugzeugmuster, das für die Verwendung stärkerer Motoren ausgelegt war. Dabei ging man - wie auch bei Junkers mit Entwicklung der G 24 als Nachfolgemuster der F 13 - davon aus, daß die 1924 anstehende Revision der alliierten Begriffsbestimmungen für den Flugzeugbau die Herstellung leistungsstärkerer Flugzeuge ermöglichen würde.

In bewährter Ganzmetallbauweise entstand ein abgestrebter Hochdecker für 2 Mann Besatzung und 6 Passagiere. Die Kabine war mit einer Höhe von 1,72 m, einer Länge von 3,05 m und einer Breite von 1,45 m selbst für heutige Verhältnisse komfortabel eingerichtet, konnte doch im Bedarfsfall die Zahl der

Passagiersitze auf acht erhöht werden. Die Bordtoilette war bei einer Flugdauer bis zu fünf Stunden nicht nur eine Frage der Bequemlichkeit.

Mit einem 360 PS Rolls-Royce Eagle IX und der Musterbezeichnung Do B Ral "Komet III" erfolgte am 7. Dezember 1924 der Erstflug, nachdem das Flugzeug (Werknummer 55) am 8. November von der zuständigen alliierten Stelle als Zivilflugzeug anerkannt worden war. Trotzdem wurde die Maschine im Januar 1925 zunächst als CH 131 in der Schweiz zugelassen und kam erst im April 1925 als D-562 zum Deutschen Aero Lloyd.

Bereits im März 1925, rechtzeitig zum Messeflugverkehr nach Leipzig, war die D-528 (Werknummer 63) ausgeliefert worden. Beide Flugzeuge wurden 1925 bei Brüchen im Dienst des Aero Lloyd schwer beschädigt und mußten im Werk neu aufgebaut werden. Offenbar waren die Arbeiten derart umfangreich, daß Dornier hierfür die neuen Werknummern 71 (D-562) und 86 (D-528) zuteilte.

Angemerkt sei, daß eine äußerlich nahezu identische Militärversion des Komet III mit der Bezeichnung Do C Rll (Werknummer 56) bereits am 25. September 1924 zum Erstflug gestartet war, deren Leistungsdaten in Dornier-Prospekten für den Komet III genannt wurden.



Der Do B Ral Komet III D-528 "Luchs" - hier in Berlin-Tempelhof - überflog am 15 April 1925 als erstes Verkehrsflugzeug die Alpen. Zwei Merkmale des Komet III sind gut zu erkennen: durchgehende Tragflächenhinterkante und abgestrebttes Leitwerk.

Do B Ral Komet III D-528 "Luchs" at Berlin-Tempelhof. On 25 April 1925 it became the first commercial aircraft to cross the Alps. The Komet III's uninterrupted trailing edge and braced tailplane are shown well.



**Do B Ral Komet III D-546 "Hyäne" auf der Strecke Berlin-München via Leipzig und Nürnberg. Der Rolls-Royce Eagle IX erforderte eine Vierblatt-Luftschaube.**

*Do B Ral Komet III D-546 "Hyäne" which operated on the Berlin - Leipzig - Nuremberg - Munich line. Its Rolls-Royce Eagle IX engine required a four-blade propeller.*

Die D-528 des Deutschen Aero Lloyd mit der Besatzung Polte/Hailer überquerte am 15. April 1925 auf der Strecke München-Mailand als erstes Verkehrsflugzeug die Alpen. Bei einer garantierten Gipfelhöhe des Komet III von nur 3.500 m eine beachtliche fliegerische Leistung.

Nicht nur darin zeigte sich, daß der Komet III mit dem Rolls-Royce Eagle IX untermotorisiert war, hatte doch der Komet II bereits eine Gipfelhöhe von 5.000 m aufzuweisen. Auch die Steigerung der Höchstgeschwindigkeit gegenüber dem Vorgängermuster von 165 km/h auf lediglich 168 km/h mußte unbefriedigend sein. Aber der an sich notwendige Einbau leistungsstärkerer Triebwerke war aufgrund der alliierten Beschränkungen für in Deutschland zugelassene Flugzeuge ausgeschlossen.

Der Prototyp des Komet III (Werknummer 55) hatte bereits am 10. Februar 1925 als CH 131 mit einem versuchsweise eingebauten 450 PS BMW VI einen ersten Probeflug unternommen, aber noch am 27. November 1925 wurde der Typ mit diesem Triebwerk von den Alliierten als Militärflugzeug klassifiziert. Erst nach Abschluß des Pariser Luftfahrtabkommens im Mai 1926 konnten auch die deutschen Do B mit dem BMW VI ausgerüstet werden. Mit einigen zusätzlichen Modifizierungen, z.B. Vergrößerung der Seitenflosse,

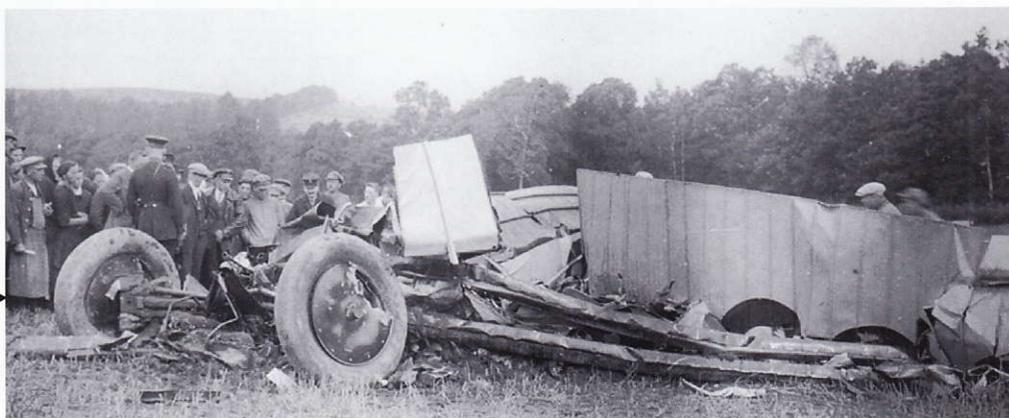
**Am 23. September 1927 stürzte bei Schleiz der Merkur D-585 "Puma" durch Tragflächenbruch ab. Die schwarz gestrichene Rumpfunterseite, bei den Merkurflugzeugen üblich, ist an den Trümmern zu erkennen.**

*Merkur D-585 crashed near Schleiz on 23 September 1927 following a wing collapse. The black fuselage underside, which was typical of the Merkur, can be made out in this shot of the wreck.*



**D-552 "Gepard" wurde im April 1927 zum Do B Bal Merkur umgebaut. Merkmale: BMW VI mit Zweiblatt-Luftschaube, verkürztes Tragflächenmittelstück und vergrößerte Seitenflosse ohne Streben.**

*D-552 "Gepard" was converted to Do B Bal Merkur standard in April 1927 and featured a two-blade propeller, a shorter wing centre section and an enlarged unbraced fin.*



Fortfall der Leitwerkstreben und Verkürzung des Tragflächenmittelstückes zur Strömungsverbesserung an der Rumpfoberseite, entstand so der Do B Bal "Merkur".

Als Musterflugzeug diente die Werknummer 90, mit der Mittelholzer und Zinsmaier am 24. und 26. Juni 1926 nicht weniger als sieben Weltrekorde erflogen. Nach kurzzeitiger Zulassung in der Schweiz als CH 145 erhielt die Maschine alsbald das deutsche Kennzeichen D-982 und blieb bei Dornier.

Die neun vom Aero Lloyd an die Luft Hansa übergebenen Do B Bal "Komet III" wurden zusammen mit einigen von der Deruluf bestellten Maschinen zwischen November 1926 und April 1927 bei Dornier zu Do B Bal "Merkur" umgebaut. Bereits am 7. Oktober 1926 war die noch vom Süddeutschen Aero Lloyd in Auftrag gegebene D-972 (Werknummer 98) als Merkur an die DLH ausgeliefert worden.

Nachdem bei der Ukrwoduchput schon im Jahre 1925 Do B zum Einsatz gekommen waren, erhielt 1927 auch die Deruluf für ihre



Nach dem Unfall der D-585 erhielten alle Merkur-Flugzeuge einen zusätzlichen Strebenverband zwischen Tragfläche und Flügelstreben. D-580 "Panther" 1929 auf dem Flugplatz Bremen-Neuenland.

Foto: Dr. Vocke

Following the loss of D-585 all Merkur aircraft were fitted with additional bracing between the wing and the wing struts. D-580 "Panther" is shown here at Bremen-Neuenland, 1929.



Auch auf Auslandsstrecken setzte die Luft Hansa den Merkur ein. Die D-1080 bei der Betankung auf dem Flughafen Prag. Der Name "Silberfuchs" war noch nicht am Rumpf aufgemalt.

The Merkur was also used by Luft Hansa on foreign routes. D-1080 is shown here refuelling at Prague Airport. The name "Silberfuchs" has still to be added to the nose.



Am 13. Juni 1930 mußte der D-1686 "Mungo" in der Nähe von Gütersloh wegen Triebwerkschadens notlanden und kam ohne Radbremsen nur unsanft zum Stillstand. Die Insassen blieben unverletzt, doch war das Flugzeug bei einer Schadenshöhe von 67% schrottreif.

On 13 June 1930 D-1686 "Mungo" force landed near Gütersloh as a result of engine failure and careered into some trees due to a lack of brakes. None of the occupants was injured, but the aircraft was a write-off (damage 67%).

Strecke Berlin-Königsberg-Moskau die ersten Maschinen dieses Typs. Die Luft Hansa war zu 50 % an der Deruluft beteiligt. So ist erklärlich, daß in den folgenden Jahren mehrfach Merkur-Flugzeuge zwischen den beiden Gesellschaften ausgetauscht wurden.

Im Zuge dieser Transaktionen übernahm die Luft Hansa im Frühjahr 1929 auch sechs Maschinen des Musters Do B Bal 2 mit den Werknummern 173-178. Diese Flugzeuge waren die letzten von insgesamt 62 bei Dornier hergestellten Do B (bei Kawasaki in Japan wurden noch einige weitere Exemplare in Lizenz gebaut).

Im Gegensatz zu früheren Versionen waren die Do B Bal 2 mit 500 PS BMW V1u-Getriebemotoren ausgerüstet und hatten, wie zuvor die Do B Bal, wieder vierblättrige Dornier-Holzpropeller. Auch war der Führerstand geschlossen und der dahinterliegende Zwischenraum vom Rumpf zum Tragflächenmittelstück aerodynamisch günstig verkleidet.

Da diese Flugzeuge erst im Sommer 1928 an die Deruluft ausgeliefert worden waren, konnten noch im Herstellerwerk Veränderungen an der Tragwerkskonstruktion durchgeführt werden, die sich nach dem tragischen Absturz der D-585 am 23. September 1927 bei Schleiz als notwendig erwiesen. Dieser Unfall, bei dem alle sechs Insassen, darunter der Botschafter von Maltzan, getötet wurden, bewegte eine breite Öffentlichkeit. Er war Anlaß dafür, daß sämtliche Merkur-Flugzeuge der Luft Hansa und der Deruluft bis zum Frühjahr 1928 aus dem Verkehr gezogen werden mußten. Der obere Beschlag einer Strebe des linken Flügels war während des Fluges gebrochen.

Bei der vom Piloten Charlett noch versuchten Notlandung löste sich die gesamte linke Fläche, das Flugzeug stürzte aus geringer Höhe zu Boden und wurde vollständig zerstört. Materialermüdung in Verbindung mit einem Konstruktionsmangel waren die eindeutigen Unfallursachen. Sämtliche Do B erhielten daraufhin einen zusätzlichen



**Der Do B Bal 2 RR 34 der Deruluft mit BMW V1u-Getriebemotor und geschlossenem Führerstand kam als D-1605 "Kreuzfuchs" zur Luft Hansa.**

*Deruluft's Do B Bal 2 RR 34 which was powered by a BMW V1u and featured a closed cockpit entered Luft Hansa service as D-1605 "Kreuzfuchs".*

Strebenverband, in Pilotenkreisen Maltzan-Streben genannt.

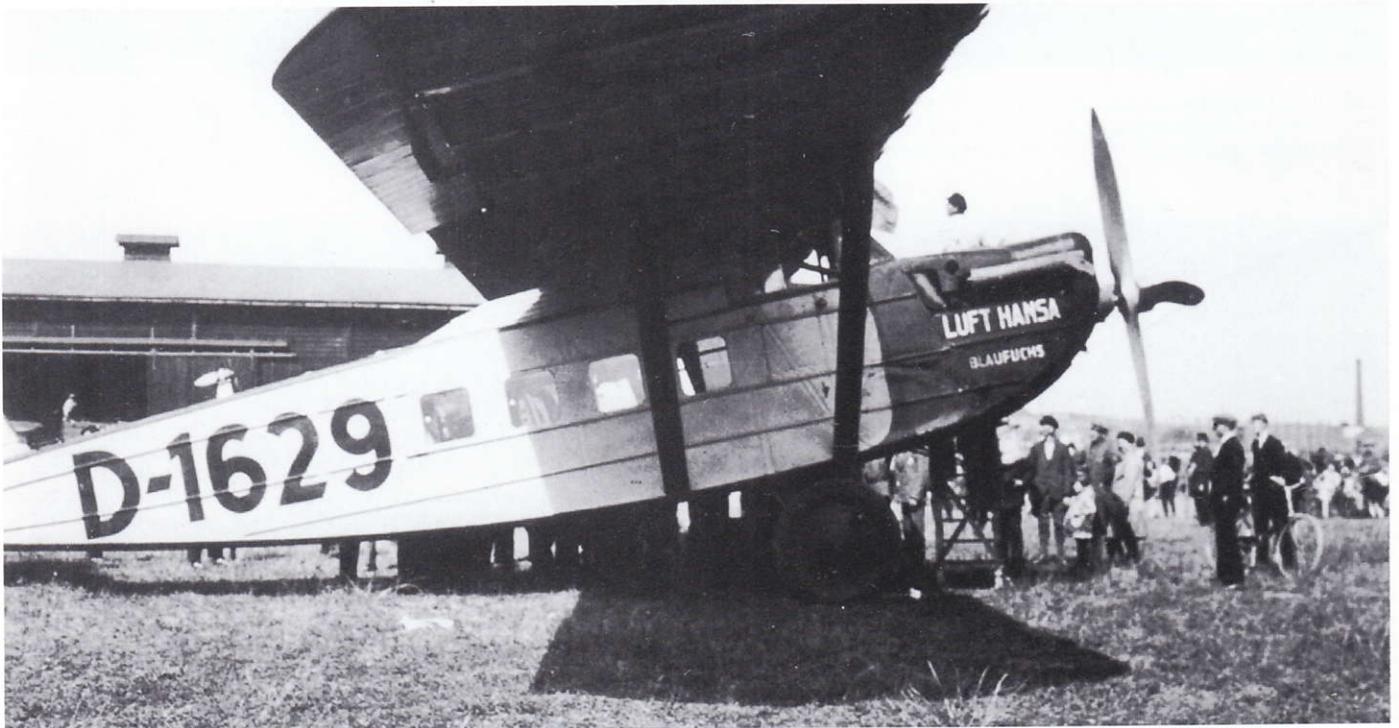
Ungeachtet dieses Unfalls und des Absturzes der D-1445 am 13. Juni 1931 bei Saarbrücken infolge Motorbrandes, galt die Do B als eines der sichersten und zuverlässigsten Verkehrsflugzeuge der Luft Hansa. Fünf Besatzungsmitglieder und sechs Passagiere kamen bei Merkur-Unfällen ums Leben. Doch gab es eine Anzahl von Notlandungen infolge Schlechtwetter oder Triebwerksausfall, die sogar den Totalschaden der Flugzeuge zur Folge hatten, ohne daß auch nur einer der Insassen verletzt wurde.

Mit der D-711 konnte Flugkapitän Albert Schäfer im Januar 1932 sogar 500.000 Flugkilometer ohne Bruch vorweisen. Auch die höchste Flugstundenzahl - annähernd 5.000 - wurde von dieser Maschine erreicht.

**Fortsetzung auf Seite 58**

**Technische Daten Dornier Do B Bal Merkur**

Abgestrebter	Ganzmetall-Hochdecker	
Baustoff:	Stahl und Duralumin	
Triebwerk:	1 x 450/600 PS BMW VI	
Besatzung:	2	
Passagiere:	6	
Maße:	Spannweite	19,60 m
	Länge	12,50 m
	Höhe	3,46 m
	Flügelfläche	62,40 qm
Gewichte:	Rüstgewicht	2630 kg
	Fluggewicht	3600 kg
Leistungen:	Geschwindigkeit	
	in 2000 m Höhe	185 km/h
	Reichweite	700 km/h
	Gipfelhöhe	5100 m
Flächenbelastung	57,6 kg/qm	
Leistungsbelastung	8,0 kg/PS	



**Der D-1629 "Blaufuchs", ein Do B Bal 2, erhielt 1934 das Kennzeichen D-UPEN und wurde im September 1935 von der DLH ausgemustert. Der vor der Motorhaube herausragende Getriebevorbau des BMW V1u, die Vierblatt-Luftschraube und die strömungsgünstige Führerraumverkleidung waren Merkmale dieses Flugzeugmusters.**

*Do B Bal 2 D-1629 "Blaufuchs" was registered as D-UPEN and retired from DLH service in September 1935. The four-bladed airscrew, streamlined cockpit fairing and the BMW V1u's protruding reduction gear are typical of the type.*

# Dornier Komet/Merkur der Lufthansa

Typ	Kennzeichen	Werk-Nr.	Name	Zugang	Abgang	Bemerkungen
Do P-Bal Komet II	D-223	3/24	Tiger	06.01.26	09.29	zuvor Aero Lloyd "Düren" an Sturmvogel e.V. verkauft
Do P-Bal Komet II	D-248	5/30	Jaguar	06.01.26	31	zuvor Aero Lloyd "Düsseldorf" verschrottet
Do P-Bal Komet II	D-943	8/45	Wolf	14.07.26	06.29	zuvor Aero Lloyd (ohne Zulassung übernommen) an Sturmvogel e.V. verkauft
Do B-Bal Merkur	D-427 (D-UVUF)	89	Zobel	21.06.28	17.04.34	von Deruluft übernommen, zuvor RR 27 an DVS abgegeben
Do B-Ral Komet III	D-528 (D-UHUQ)	63(86)	Luchs	06.01.26	17.04.34	zuvor Aero Lloyd, 2.27 Umbau als Do B-Bal Merkur an DVS abgegeben
Do B-Ral Komet III	D-529	64	Schakal	06.01.26	23.05.33	zuvor Aero Lloyd, 2.27 Umbau als Do B-Bal Merkur bei Niederwinden schwer beschädigt, verschrottet
Do B-Ral Komet III	D-546	65	Hyäne	06.01.26	08.33	zuvor Aero Lloyd, 11.26 Umbau als Do B-Bal Merkur verschrottet (zeitw. als Streifflugzeug eingesetzt)
Do B-Ral Komet III	D-552	66	Gepard	06.01.26	29.08.29	zuvor Aero Lloyd "Frankfurt", 1926 zeitw. D-2, 4.27 Umb. als Do B-Bal Merkur bei Gransee beschädigt, 7.30 verschrottet
Do B-Ral Komet III	D-562	71(55)	Marder	06.01.26	08.33 27.03.34	zuvor Aero Lloyd "Stuttgart", ex CH 131 05.27 Umbau als Do B-Bal Merkur, abgestellt an DVS abgegeben
Do B-Ral Komet III	D-580 (D-UQIS)	74	Panther	06.01.26	08.33 27.03.34	zuvor Aero Lloyd "Bremen", 05.27 Umbau als Do B-Bal Merkur, abgestellt an DVS abgegeben
Do B-Ral Komet III	D-585	75	Puma	06.01.26	23.09.27	zuvor Aero Lloyd, 1925 Charter DDL (T-DODB), 5.27 Umbau als Do B-Bal Merkur bei Schleiz Totalschaden (6 Tote)
Do B-Ral Komet III	D-597	76	Wildkatze	06.01.26	16.10.33	zuvor Aero Lloyd, 5.27 Umbau als Do B-Bal Merkur bei Hohemark Totalschaden
Do B-Ral Komet III	D-711 D-UZYZ	78	Löwe	06.01.26	29.01.35	zuvor Aero Lloyd, 11.26 Umbau als Do B-Bal Merkur an RLM abgegeben
Do B-Bas Merkur/See	(D-936)	92	Gaucha	30	30	von Condor Syndikat übernommen (P-BAAB) und an Varig verkauft, behielt brasil. Kennz. (PP-CAC)
Do B-Bal Merkur	D-972 D-UQET	98	Königstiger	07.10.26	21.02.35	Auftraggeber: Süddeutscher Aero Lloyd an RLM abgegeben
Do B-Bal Merkur	D-1076	121	Silberlöwe	02.04.27	19.05.29	an Deruluft verkauft
Do B-Bal Merkur	D-1077 (D-UBIR)	122	Wiesel	07.04.27	01.05.29	an Deruluft (Tausch mit D-1595) später wieder D-1077, ab 23.07.32 URSS-304 bis 21.07.32 und D-UBIR, 24.10.35 an RLM abgegeben
Do B-Bal Merkur	D-1078	94	Ittis	14.04.27	26.03.34	ex CR 145 an DVS abgegeben
Do B-Bal Merkur	D-1079	127	Präriewolf Blaufuchs	08.04.27 22.06.28	01.05.27	an Deruluft abgegeben, (Tausch mit D-1101) zurück, neuer Name
Do B-Bal Merkur	D-1080	128	Silberfuchs Weißfuchs	19.04.27 01.08.28	12.09.27	wieder an Deruluft (Tausch mit D-1629) an Deruluft abgegeben, (Tausch mit D-1103) zurück, neuer Name
Do B-Bal Merkur	D-1081	129	Edelmarder Kreuzfuchs	26.04.27 21.07.28	01.05.27	wieder an Deruluft (Tausch mit D-1455) zurück, an DVS abgegeben
Do B-Bal Merkur	D-1082 D-UKON	97	Leopard	15.04.27	30.04.29	an Deruluft abgegeben, (Tausch mit D-1102) zurück, neuer Name (Tausch mit D-1605)
Do B-Bal Merkur	D-1083 D-UHAS	157	Polarfuchs	05.27	14.08.34	wieder an Deruluft (Tausch mit D-1605), 02.32 russische Zulassung URSS- von Deruluft übernommen, zuvor RR-29 an DVS abgegeben
Do B-Bal Merkur	D-1084 D-UVIZ	158	Eisbär	05.27	06.34	an DVS abgegeben
Do B-Bal Merkur	D-1085	159	Seelöwe	05.27	18.07.31	an DVS abgegeben
Do B-Bal Merkur	D-1086	160	Bär	04.06.27	08.08.29	bei Frankfurt Totalschaden
Do B-Bal Merkur	D-1087 D-UGAP	161	Steinmarder	22.06.27	16.03.34	bei Witzhelden Totalschaden
Do B-Bal Merkur	D-1101	85	Präriewolf	03.09.27	29.11.28	04.29 - 07.30 Umrüstung als Do B-Jal mit Junk. L 55 an DVS abgegeben
Do B-Bal Merkur	D-1102 D-UDYF	87	Edelmarder	28.04.27	22.12.34	von Deruluft übernommen, zuvor RR 28 am Kahlen Ast b. Winterberg Totalschaden
Do B-Bal Merkur	D-1103 D-USIM	88	Silberfuchs	10.09.27	10.12.34	von Deruluft übernommen an DVS abgegeben
Do B-Bal 2	D-1445	176	Nerz	22.04.29	22.06.34	von Deruluft übernommen an DVS abgegeben
Do B-Bal Merkur	D-1451	130	Nerz	14.07.28	25.04.29	von Deruluft übernommen, zuvor RR-30 bei Chausseehaus (Wiesbaden) Totalschaden (1 Toter)
Do B-Bal 2	D-1455	177	Weißfuchs	18.04.29	13.06.31	von Deruluft übernommen, zuvor RR-30 wieder an Deruluft (Tausch mit D-1445) URSS-305
Do B-Bal 2	D-1458 D-UNEQ	178	Hermelin	26.04.29	07.35	von Deruluft übernommen bei Saarbrücken Totalschaden (4 Tote)
Do B-Bal Merkur	D-1465	126	Hermelin	03.08.28	23.04.29	von Deruluft übernommen an RLM abgegeben
Do B-Bal 2	D-1595	174	Wiesel	24.04.29	10.02.30	von Deruluft übernommen, zuvor RR-33, URSS-306 bis 27.07.32 ab 29.07.32 wieder D-1465 wieder an Deruluft (Tausch mit D-1458)
Do B-Bal 2	D-1605 D-ULAV	173	Kreuzfuchs	13.05.29	09.35	von Deruluft übernommen, zuvor RR-35 bei Werneuchen Totalschaden
Do B-Bal 2	D-1629 D-UPEN	175	Blaufuchs	25.05.29	09.35	von Deruluft übernommen, zuvor RR-34 an RLM abgegeben
Do B-Bal Merkur	D-1686	123	Mungo	07.29	13.06.30	von Deruluft übernommen, zuvor RR-36 an RLM abgegeben
						bei Gütersloh Totalschaden

Anm: In Klammern gesetzte Kennzeichen LFR-C (Buchstabenzulassungen) wurden erst nach Zugehörigkeit zur DLH erteilt.

# JET & PROP

bringt im nächsten Heft 2/97

unter anderem diese Themen:

Jäger-Schulung in Cazaux beim EJC West ● Neue Restaurierungsprojekte ● Unser Super-Diorama: Ju 87-Wartung im Freien ● Die V1-Erprobung in den USA sowie viele weitere Themen aus der Luftfahrt und dem Maßstab-Modellbau



Dem rumänischen Jäger I.A.R. 80 ist unsere Typen-Story gewidmet. Er flog viele Einsätze mit den Jägern der deutschen Luftwaffe. Natürlich stellen wir diesen Typ auch im Modell vor. Sammlung Stapfer

Typen angekündigt: Avro Lincoln, Do 335 B-2 Zerstörer, Do 335 B-4 und B-6 (Nachtjäger), "Mosquito" Prototyp, Ju 88 H-2, für Störflugzeuge Lancaster, B-17 G und B-24 M der RAF 100 Group, für Merlin 85 Triebwerke und Hauben der Lancaster, für den Prototyp der Spitfire, eine RAAF Lincoln-Nase sowie Räder für die Do 335 und die "Mosquito".

**Rugrat Resins** meldet als Neuheiten zwei in 1:72, eine DeHavilland 94 Dragon und eine Miles Kestrel.

**Skybirds '86** hat im Maßstab 1:72 diese Resin-Bausätze mit Metallteilen und Abziehbildern angekündigt: Hawker Hunter T7, Albatros C X, Aviatik C III, Halberstadt D II, D III und D V, Curtiss HS2L (Doppeldecker-Flugboot 1. Weltkrieg), Hansa Brandenburg W.13 KG (von Heinkel konstruiertes Patrouillen-Flugboot) und Percival Q6 "Petrel", ein leichter zweimotoriger Transporter der 30er Jahre.

Mit den Neuheiten von **Welsh Models** schließt Jonathan Mock seinen Bericht. Dieser Vaku-Hersteller ist auf Airliner im Maßstab 1:144 spezialisiert und hat für 1997 nachstehende Typen avisiert: Airbus A320-V2500 Engine (Airtours), Airbus A319 (Swissair), MD-11 (Swissair/Asia), Lockheed L-118 Electra (KLM), Lockheed Starliner (Lufthansa), Lockheed Tristar 500 sowie zwei Jets "in Uniform",



Beluga, Revell, Maßstab 1:144

Lockheed Tristar K1 der Royal Air Force und der Boeing-Tanker KC-135 A/Q. Er wurde speziell für die Betankung der Mach 3 Aufklärer SR-71 umgebaut.

Von **Tamiya** dürfte inzwischen auch die 1:48er Neuheit der Mitsubishi Isshikirikko Type 11 (Betty) ausgeliefert sein, ein zweimotoriger schwerer Bomber der japanischen Marine, der auch an der Versenkung der HMS "Prince of Wales" und der "Repulse" beteiligt war. Als 97er Neuheit ist bisher eine Gloster "Meteor" MK.I in 1:48 bekannt geworden.

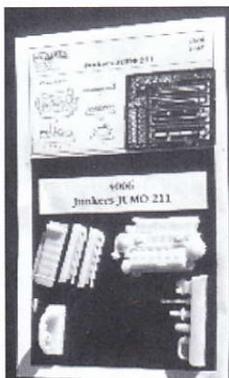
Für den Junkers Jumo 211 hat **AIRES** in 1:48 einen Bausatz herausgebracht, dem auch Ätzteile beigegeben sind.

Zum Jahresbeginn kam; auch eine Reihe neuer Abziehbilder auf den Markt. Die Firma **H.A.D.** (Hungarian Armour Decals) unseres ungarischen Fachmitarbeiters George Punka hat in 1:48 und 1:72 Bogen für die Markierung von Fiat CR 42 Doppeldeckern und MiG-29 Jägern herausgebracht. Für die Fiat sind ne-

ben ungarischen Markierungen auch solche für die deutsche Luftwaffe dabei, (Nacht-schlachtgruppen 9 und 20). Der MiG-Bogen erlaubt Markierungen für ungarische, irakische und sowjetische Maschinen. Außerdem gibt es geteilte Hakenkreuz-Markierungen für Bf 109 und FW 190, beide Maßstäbe auf einem Bogen.

Für die F-18 A/C "Hornet" hat **HI-DECAL LINE** jetzt auch den schon unter der Nr. 72-027 im Maßstab 1:72 gedruckten Bogen in 1:48 herausgebracht. Er enthält Markierungen für eine US Navy Maschine die in den Tarnfarben als "Irak Fulcrum" Aggressor fliegt, für eine Maschine der VFA-192 die auf dem Träger USS "Independence" stationiert ist, sowie für eine F-18A Hornet "Cobra" 1 der Royal Australian Air Force (siehe Abbildung).

Da dieser Neuheiten-Report noch vor Messebeginn erstellt wurde, werden wir auf weitere Neuheiten, die erst in Nürnberg bekannt werden, im nächsten Heft eingehen.



Jumo 211, AIRES, 1:48



Conversionserteile für die Lincoln (hell) von Paragon, 1:72

Foto: J. Mock

## Fortsetzung von Seite 20

Der Merkur wurde bei der Luft Hansa auf allen wesentlichen Strecken geflogen und galt zumindest in den ersten Jahren auch als ein wirtschaftliches Flugzeugmuster. 1929, dem Höhepunkt des Merkur-Einsatzes bei der Luft Hansa, wurden mit diesem Typ 1.726.422 km zurückgelegt, was einem Anteil von 19,1% an der Gesamtflugleistung dieses Jahres entsprach.

Insgesamt wurden bei der Luft Hansa fast 10,5 Millionen Kilometer mit Merkur geflogen, bis das Muster im August 1934 aus dem Liniendienst herausgezogen wurde. Zuletzt war es noch auf folgenden Strecken eingesetzt: München-Nürnberg-Frankfurt-Köln-Düsseldorf-Essen-Amsterdam, Freiburg-Stuttgart und Stuttgart-Friedrichshafen. Ab März 1934 wurde die Merkur-Flotte der Luft Hansa nach und nach an die DVS (Deutsche Verkehrsfliegerschule) abgegeben, wo die Flugzeuge noch für einige Zeit der Schulung künftiger Luftwaffenpiloten dienen sollten. Als

letzte Schulflugzeuge wurden die W.Nr. 63 (D-UHUQ), W.Nr. 98 (D-UQET) und W.Nr.

178 (D-UNEQ) im September 1938 ausgemustert.



**Motorwartung der D-597 im Januar 1931 in der Halle des Flughafens München-Oberwiesenfeld. Am Tragflächenende sind die beiden Magnesium-Landefackeln gut sichtbar.**

*D-597 undergoes engine maintenance in a hangar at Munich-Oberwiesenfeld. Well portrayed are the two magnesium landing "torches" at the wingtip.*