



Die Dornier C III „Komet“, Werknummer 30, ging im April 1923 in das Eigentum der Deutsche Aero-Lloyd AG über und erhielt die Zulassung D-248.

Das Verkehrsflugzeug Dornier „Komet I und II“

Von Günter Frost und Günther Ott (ADL)

Erstveröffentlichung 06.2019 im ADL-Internetportal

Die ADL hat bereits mehrfach über die Dornier „Komet“ berichtet: Der 1997 veröffentlichte Beitrag von Günther Ott in der Zeitschrift Jet+Prop „Zwei Veteranen der Luft Hansa – Dornier Komet und Dornier Merkur“ blieb aus Platzgründen im wesentlichen auf den Einsatz bei der DLH beschränkt. Ebenso mußte in dem 2006 vom Zeppelin-Museum Friedrichshafen herausgebrachten Buch „Zeppelins Flieger“, zu dem Günter Frost das Kapitel über „Die Dornier-Landflugzeuge der zwanziger Jahre“ beisteuerte, manches ungesagt bleiben, um die anderen Dornier-Typen nicht zu kurz kommen zu lassen. Und schließlich ließ sich auch in dem 2010 erschienenen Buch „Dornier – Von den Anfängen bis 1945“, dessen Autorenschaft sich die ADL-Mitglieder Karl Kössler, Dr. Volker Koos und Günter Frost teilen, aus Kapazitätsgründen nur eine gekürzte Fassung der Geschichte des Dornier „Komet“ unterbringen. Deshalb soll an dieser Stelle – frei von Platzbeschränkungen – nun ein ausführlicher und zugleich auf den neuesten Stand gebrachter Bericht präsentiert werden.

Teil 1. Die Dornier C III („Komet I“)

Vorgeschichte

Da die Rieseler-Brüder nicht über die nötigen Geldmittel verfügten, um einen Serienbau des neuen Modells R III in größerem Stile aufzuziehen, sahen sie sich nach einem finanzstarken Partner um und fanden ihn schließlich in dem Unternehmen Stahlwerk Mark.

Vergleicht man die Aktivitäten der Zeppelin-Werk Lindau GmbH (ZWL), wie die von Claude Dornier geleitete Firma bis 1922 hieß, in den ersten Jahren nach dem 1. Weltkrieg mit denen anderer deutscher Flugzeugwerke, so fällt auf, daß Dornier recht spät mit neuen Landflugzeugen für den zivilen Luftverkehr auf dem Markt erschien.

Bei Junkers in Dessau fand der Erstflug der berühmten Ganzmetall-„Luftlimousine“ F 13 (oft „Stammvater aller modernen Verkehrsflugzeuge“ genannt) im Juni 1919 statt. In Schwerin führte die fortschrittliche Fokker V 45 (Prototyp des Verkehrsflugzeuges F II) im Oktober 1919 ihren Erstflug durch. Und in Berlin-Staaken startete der für damalige Verhältnisse gigantische 1000 PS-Riesen-Metalleindecker der Zeppelinwerke GmbH Staaken (ZWS) am 30. September 1920 zu seinem Erstflug. In Friedrichshafen dagegen kam es erst im November 1920, also fast anderthalb Jahre nach der Junkers F 13, zum Jungfernflug des ersten neuen Ganzmetallflugzeuges, nämlich des Verkehrsflugbootes Dornier Cs II „Delphin“. Bei den Landflugzeugen ließ Dornier sich noch mehr Zeit: Die C III „Komet“, Urahn aller Dornier-Landverkehrsflugzeuge startete erst im Februar 1921 zu ihrem Erstflug.

Warum brachte Dornier seine neuen Ganzmetall-Flugzeugtypen so spät heraus?

Fehlende Rückendeckung durch den Zeppelin-Konzern kann es nicht gewesen sein, denn im Staakener Zeppelinwerk arbeitete Adolf Rohrbach schon seit Mai 1919 an dem genannten 1000 PS-Rieseneindecker. Eine Behinderung durch alliierte Kontrollorgane scheidet auch aus, weil es das ganze Jahr 1919 hindurch noch keine Überwachung auf deutschem Boden gab. Und selbst in der Zeit danach ist kaum anzunehmen, dass man ZWL strenger behandelte oder schärfer überwachte als Junkers, Fokker oder Zeppelin Staaken.

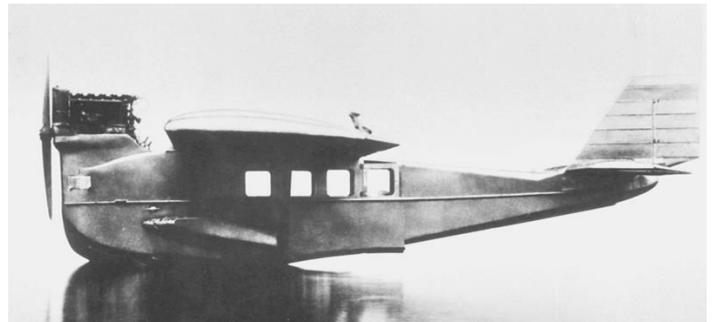
Es bleiben nur zwei mögliche Gründe übrig: Denkbar wäre, dass mindestens bis Mitte 1920 die bisherige Aufgabenteilung innerhalb des Zeppelin-Konzerns noch fort galt, d.h. Friedrichshafen war für Wasserflugzeuge zuständig und Staaken für Landflugzeuge. Oder es waren wirtschaftliche Erwägungen, die Claude Dornier dazu brachten, sich zurückzuhalten – vermutlich weil er die Absatzaussichten für neuentwickelte Verkehrsflugzeuge zunächst als recht gering einschätzte. Es gab genügend ehemalige Militärflugzeuge, die man günstig erwerben und mit einfachen Mitteln für die Passagierbeförderung herrichten konnte. Solche Maschinen waren im Flugbetrieb zwar nicht gerade wirtschaftlich, weil sie für militärische Zwecke ausgelegt waren und nicht für den zivilen Luftverkehr, aber der niedrige Anschaffungspreis machte das wieder wett. Wenn diese Vermutung zutrifft, dann lag Claude Dornier – rückschauend betrachtet – mit seiner Zurückhaltung durchaus richtig.

Junkers, der in den Jahren 1919 – 1920 auf eigenes wirtschaftliches Risiko gleich mehrere Serien seiner F 13 aufgelegt hatte, mußte schmerzlich erfahren, daß die Maschine zwar von allen Fachleuten in den höchsten Tönen gelobt wurde, aber der Verkauf äußerst stockend lief und weit hinter den Erwartungen zurückblieb. Auch Fokker gelang es nicht, auf dem deutschen Markt nennenswerte Stückzahlen seiner neuen Typen F II und F III abzusetzen. Ihm bot sich aber die Möglichkeit, seinen Firmensitz in die Niederlande zu verlegen und dort mit der frisch gegründeten Fluggesellschaft KLM ins Geschäft zu kommen.

Nachdem das im Friedensvertrag von Versailles enthaltene sechsmonatige Flugzeugbauverbot am 10. Juli 1920 ausgelaufen war, gab man aber im ZWL die bisher gezeigte Zurückhaltung auf und machte sich neben der bereits laufenden Entwicklung eines einmotorigen Verkehrsflugbootes (Cs II „Delphin“) an die Schaffung eines einmotorigen Landverkehrsflugzeuges.

Die erste Dornier „Komet“

Das neue Flugzeugmuster erhielt die Typenbezeichnung Dornier C III und den Typennamen „Komet“. Es handelte es sich um ein Kabinenflugzeug komplett aus Metall mit einem Flügel in Schulterdeckeranordnung. Die durchgehende Tragfläche war auf dem Rumpf befestigt und mit je zwei Streben zur Rumpfunterseite hin abgefangen. Wie Dornier betonte, hätte man den Flügel auch vollkommen freitragend bauen können, aber dann eine unverhältnismäßige Erhöhung des Eigengewichts in Kauf nehmen müssen. In ihrer Auslegung entsprach die Maschine so weit wie möglich dem Flugboot „Delphin“, um eine gemeinsame Fertigung vieler Bauteile zu ermöglichen; Flügel und Leitwerk waren praktisch gleich.

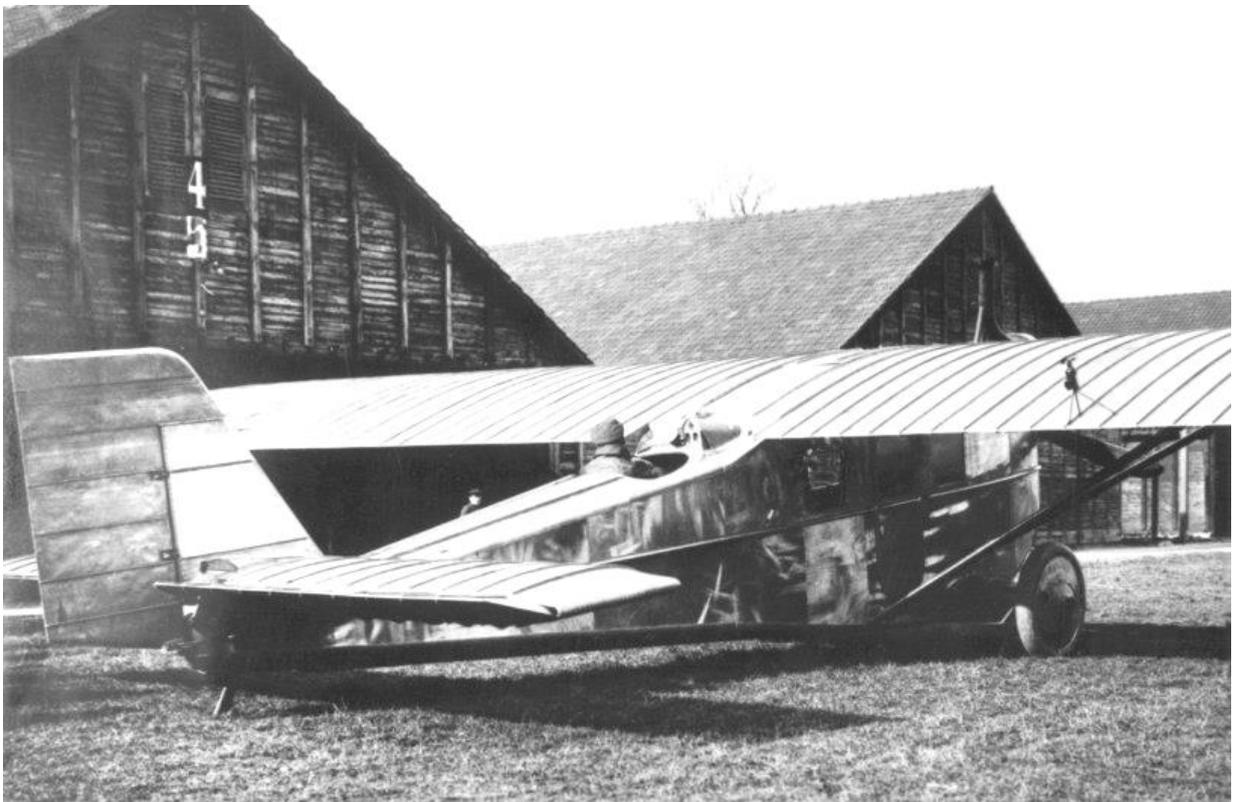


Beim Vergleich der Fotos läßt sich erahnen, daß beide Flugzeugtypen eine Menge gleicher Bauteile aufwiesen: Links die C III „Komet“, rechts die Cs II „Delphin“.

Zum Antrieb diente ein Sechszylinder-Reihenmotor vom Typ BMW III a (185 PS/136 kW). Die geräumige und luxuriös ausgestattete Kabine war für bis zu sechs Personen ausgelegt, tatsächlich wurden aber im Überlandflugbetrieb nie mehr als 4 Passagiere befördert. Hinter der Kabine war der Pilot in einem offenen Cockpit untergebracht.

Im Oktober 1920 begann im Werk in Seemoos die Teilefertigung für das Musterflugzeug „Komet“ unter der Werknummer 22. Nach der Montage zu transportfähigen Großbauteilen wurden diese auf dem Wasserweg in die Schweiz zum Dornier-Ausweichbetrieb in Rorschach gebracht. Von dort transportierte man sie auf dem Landweg weiter nach Dübendorf (bei Zürich) zur Endmontage in der Werft der Schweizer Fluggesellschaft „Ad Astra Aero AG“. Schwierigkeiten mit den schweizerischen Dienststellen gab es offenbar nicht: Der Zeppelin-Konzern unterhielt seit 1920 gute Kontakte zur Schweizerischen Fliegertruppe, in deren Zuständigkeitsbereich der Militärflugplatz Dübendorf fiel. Und die bereits bestehende gute Zusammenarbeit der ZWL mit der „Ad Astra“ tat ein übriges.

Am 8.2.1921 beantragte die „Ad Astra Aero AG“ offiziell die Verkehrsbewilligung für die Dornier C III, Werknummer 22, und unter der Immatrikulationsnummer CH 49 wurde im Schweizer Luftfahrzeugregister eine entsprechende Vormerkung eingetragen. Der Besitzwechsel zur „Ad Astra“ fand natürlich nur auf dem Papier statt, um die Voraussetzungen für die Zulassung in der Schweiz zu erfüllen; offiziell mietete die Gesellschaft das Flugzeug für einen begrenzten Zeitraum an. Man versprach sich von dieser Hilfestellung vermutlich beste Informationen aus erster Hand über die Eignung moderner Metallflugzeuge für den Luftverkehr in der Schweiz. Die „Ad Astra“ arbeitete übrigens in ähnlicher Weise auch mit der Junkers Flugzeugwerk AG zusammen; zwei F 13 mit den Zulassungen CH 59 und CH 66 erprobte die Fluggesellschaft im Zeitraum Juni/Juli 1921 ebenfalls auf ihre Einsatztauglichkeit unter schweizerischen Luftverkehrsbedingungen.



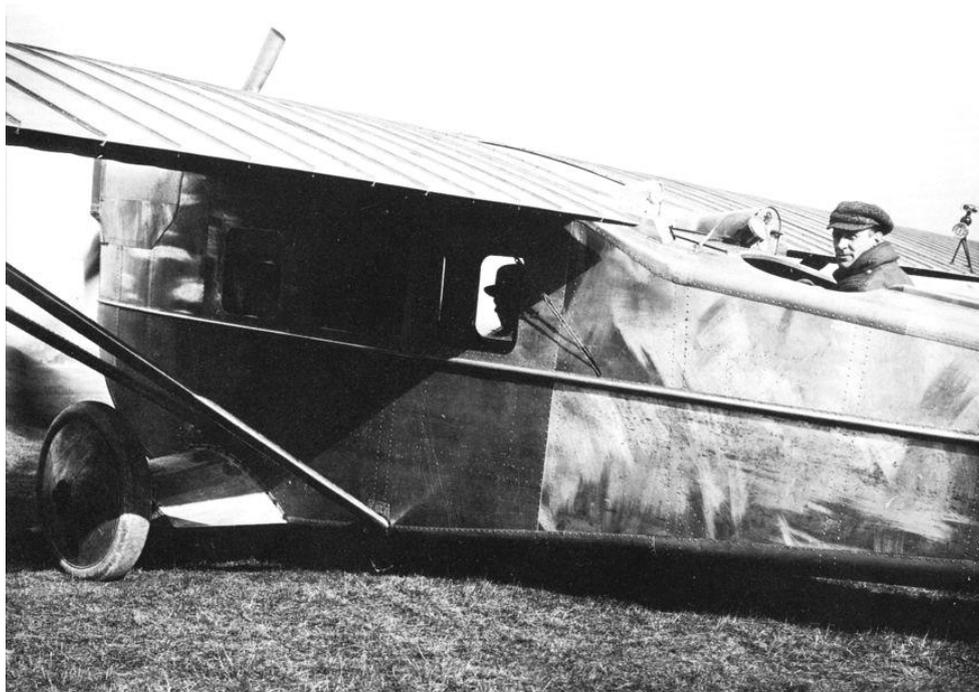
Aufgenommen auf dem schweizerischen Flugplatz Dübendorf, zeigt das Foto die erste Dornier C III „Komet“ (WNr. 22) während ihrer Flugerprobung im Februar 1921. (Historisches Unternehmensarchiv Dornier, Immenstaad)

Die C III, Werknummer 22, führte am 10. Februar 1921 in Dübendorf ihren Erstflug aus; am Steuer saß Franz Zeno Diemer, seines Zeichens Einflieger bei der ZWL. Es ist fraglich, ob die Maschine jemals ihre Zulassung CH 49 nach außen hin getragen hat, ein entsprechendes Foto ist jedenfalls nicht bekannt. Auf allen Bildern, die in Dübendorf während der Flugerprobung aufgenommen wurden, ist die Werknummer 22 nur ohne Kennzeichen zu sehen.

Originalberichte über die Ergebnisse der Probeflüge sind leider nicht mehr vorhanden. Es ist nur bekannt, daß die Leistungen in jeder Hinsicht sehr zufriedenstellend waren, daß man aber einen gravierenden Mangel feststellte, nämlich die Sitzposition des Piloten hinter der Kabine und damit auch hinter der Tragfläche. Die Sicht, insbesondere beim Rollen auf dem Boden, war völlig unzureichend; außerdem bewirkten die gegebenen Strömungsverhältnisse, daß die Auspuffgase vom Motor sich genau im Bereich des Cockpits auf den Rumpf niederschlugen und damit den Piloten während des Fluges ständig umnebelten.

Dornier „Komet“ (WNR. 22): Die ungünstige Position des Cockpits hinter dem Flügel und der Passagierkabine ist auf diesem Bild gut zu erkennen.

(Historisches Unternehmensarchiv Dornier, Immenstaad)



Am 14. Februar 1921 fand in Dübendorf die technische Abnahme der „Komet“ durch Dipl.Ing. Robert Gsell, Kontrollingenieur des Eidgenössischen Luftamts, statt. Die erforderlichen Flüge führte ZWL-Pilot Franz Zeno Diemer durch; Gsell nahm persönlich an einem Flug teil, mußte allerdings mit einem Platz in der Kabine vorliebnehmen, weil der hintenliegende Führerstand nur für eine Person ausgelegt war.

Am folgenden Tag wurde die „Komet“ in Dübendorf der Presse vorgestellt, Diemer führte zahlreiche Rundflüge mit je vier Pressereportern an Bord durch. Wie Gsell in seinem Abnahmebericht vermerkte, boten „Start und Landung zu keinen Anständen Anlaß“. Allerdings wies er zugleich darauf hin, daß die Maschine an einen Flugzeugführer, der bisher nur normale „C-Maschinen“ (also die damals üblichen mittelgroßen Doppeldeckern) geflogen hatte, ungewohnte Anforderungen stellte, insbesondere die Lage der Tragflächen würde stets ein Überziehen vortäuschen.



Schweizerischer Flugplatz Dübendorf, Flugerprobung der Dornier „Komet“ (WNR. 22) im Februar 1921. Der Einstieg in die Kabine war bei dieser Maschine reichlich unbequem, weil er sich zwischen den beiden Flügelstreben befand.

(Historisches Unternehmensarchiv Dornier, Immenstaad)

Am 16.2.1921 begann der Schweizer Max Cartier, Verkehrspilot bei der „Ad Astra“, sich auf das Dornier-Flugzeug einzuschulen. Die anschließenden Ereignisse schilderte Robert Gsell in seinem „Bericht betreffend den Unfall des Dornier-Verkehrsflugzeuges C.H.49 am 16. Februar 1921 in Dübendorf“ (datiert 21.2.1921) wie folgt:

„Cartier startete ohne Passagier wenige Minuten vor 5 Uhr [nachmittags], Richtung Gfenn, normal und flog eine weite Runde über Dübendorf. Er hatte dabei die Maschine gut in der Hand, nur flog er ständig mit geringem Anstellwinkel, d.h. mit hohem Schwanz; offenbar ließ er sich durch die Lage der Tragfläche täuschen.

Bei dem Versuche der Landung beurteilte Cartier das lange Ausschweben der Maschine richtig, beunruhigte aber das Flugzeug beim Abfangen durch etwas zu große Steuerausschläge, da ihn die ungewohnten Sichtverhältnisse offenbar störten. Er kam dabei weit in den Platz hinein und zog es vor, nochmals Gas zu geben, um eine weitere Runde zu unternehmen. Mein Standpunkt war vor Halle 1, ich sah das Flugzeug gerade die Richtung nach dem hohen Baume einschlagen, der an der Peripherie des Flugplatzes nahe Schuppen 1 steht, hörte das Motorgeräusch verstummen und rannte sofort in der Richtung des Unfalles.

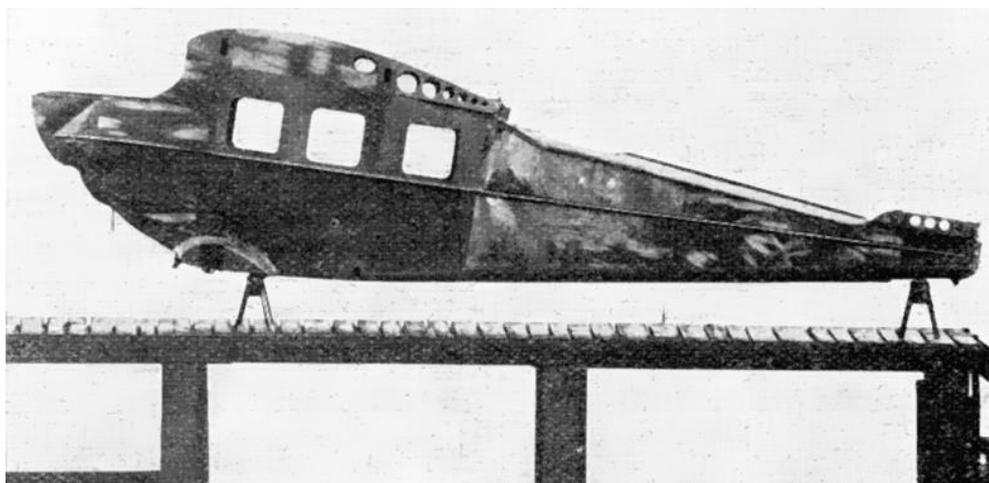
Das Flugzeug lag mit nach unten abgebrochenen, an der rechten Eintrittskante beschädigten Flügeln und äußerlich (außer einem Kabinenfenster) unbeschädigten Rumpfe hinter der Hochspannungsleitung und Bahnlinie mit Vorderteil Richtung Flugfeld. Cartier war glücklicherweise unverletzt. Mehrere Unfallzeugen schilderten den Vorfall so, daß Cartier mit dem ganzen Rumpf die Baumspitze berührte und dabei derart Geschwindigkeit verlor, daß er in einen Mast der Hochspannungsleitung hineinrutschte, wobei er Kurzschluß verursachte, die Leitungen zerriß und 4 Maste halb umwarf. Die Leitung fing den Sturz aber derart ab, daß der Aufprall auf den Boden mit geringer Vorwärtsgeschwindigkeit ungefährlich erfolgte und Cartier, durch den Pilotengürtel [= Anschnallgurt] gehalten, unverletzt blieb. Der Unfall ergibt, daß für in der Schweiz verkehrende Flugzeuge sehr günstige Sicht des Piloten nach vorn unbedingt verlangt werden muß!“

Noch am gleichen Tag erfolgte die Exmatrikulation der CH 49 im Schweizer Luftfahrzeugregister. Danach verschwand die Maschine „in der Versenkung“.

Über den Verbleib der CH 49 veröffentlichte gute zwei Jahre später die Fachzeitschrift „Illustrierte Flug-Woche“ (Heft 9+10/1923 vom 9. Mai 1923) noch eine Meldung. Darin befand sich ein Bild des demolierten Rumpfes und eine kurze Schilderung über den Hergang des Unfalls, *„bei dem das Flugzeug in vollem Flug in die Krone einer 18 m hohen Baumgruppe geriet, nach Abreißen mehrerer armdicker Äste durch den Flügel abstürzte, wobei es im Sturz noch zwei Masten einer Hochspannungsleitung umriß. Auch bei diesem außergewöhnlich schweren Unfall ereignete sich keine Verletzung der Insassen. Während der Rumpf ... nicht wieder in Gebrauch genommen wurde, konnten die Flügel, bei denen lediglich die Verkleidungsbleche an der Vorderkante etwas eingedrückt waren, nach einfacher Reparatur wieder verwendet werden.“*

Dieser Bericht bestätigt die Schilderung von Dipl.Ing. Robert Gsell, denn sein Verfasser war niemand anders als Dipl.Ing. Franz Zeno Diemer, der damalige Einflieger in Dübendorf und ebenfalls Augenzeuge des Unfalls, später Gruppenleiter Aerodynamik in der ZWL.

Das mitveröffentlichte Foto trägt die Unterschrift: *„Durch Sturz beschädigter Rumpf eines Dornier-„Komet“-Verkehrseindeckers nach 18-monatlicher Lagerung im Freien (am Seeufer ohne Schutzanstrich).“* Das Bild zeigt eindeutig den Rumpf der ersten „Komet“ mit dem hintenliegenden Führerraum.

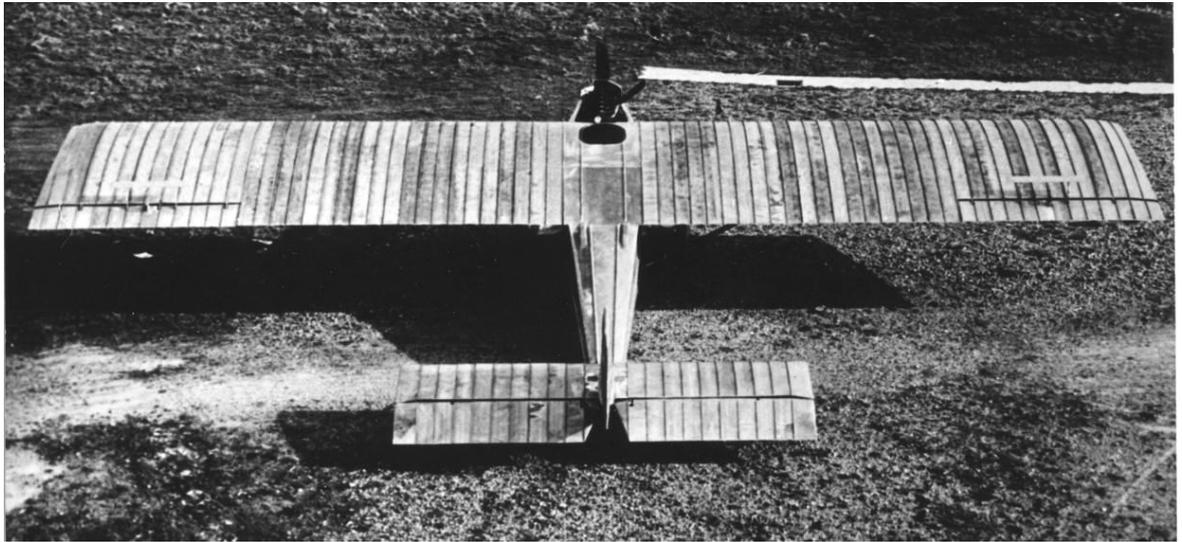


Versuch eines Serienbaues

Nach der ersten „Komet“ nahm man in Seemoos zwei weitere Flugzeuge vom Typ C III in Angriff, die unter den Werknummern 23 und 24 liefen. Die Erfahrungen aus der Mustererprobung in Dübendorf flossen unmittelbar in diese beiden Maschinen ein: Obwohl die Flugzeuge bereits im Bau waren, fügte man ein zusätzliches Rumpsegment ein, um den Pilotensitz nach vorn in die Flügel Nase verlegen zu können. Die Rumpflänge vergrößerte sich dadurch auf 10,20 m.

Diese Aufnahme zeigt vermutlich die zweite gebaute Dornier C III „Komet“ (WNR. 23). Das nach vorn verlegte Cockpit ist gut zu erkennen.

(Historisches Unternehmensarchiv Dornier, Immenstaad)



Die zweite „Komet“ (WNR. 23) wurde im April 1921 in Großbaugruppen über den Bodensee nach Rorschach und von dort weiter per Landtransport zum Flugplatz Dübendorf gebracht – ähnlich wie ihre Vorgängerin Werknummer 22. In Dübendorf fanden die Endmontage und das Einfliegen der Maschine statt, als Abnahmedatum ist in den Akten des Eidgenössischen Luftamts der 15.5.1921 vermerkt. Am 19. Mai flog Franz Zeno Diemer im Auftrag der schweizerischen Fluggesellschaft „Ad Astra“ mit der Maschine von Dübendorf nach Genf, um sie dort an den folgenden vier Tagen der Öffentlichkeit vorzuführen. Am 24. und 25. Mai schlossen sich Vorführungsflüge in Thun an. Unter dem gleichen Datum wurde die Werknummer 23 offiziell an die „Ad Astra“ verkauft. Danach kehrte sie wieder nach Dübendorf zurück und blieb dort stationiert.

Am 2.7.1921 erfolgte ihre Schweizer Immatrikulation unter dem Kennzeichen CH 50. Das Flugzeug wurde von der „Ad Astra“ ausgiebig erprobt und führte neben reinen Versuchsflügen auch viele Passagierflüge durch.



Die zweite „Komet“ (Werknummer 23) wurde im Sommer 1921 von der schweizerischen Fluggesellschaft AD ASTRA AERO AG erprobt und trug während dieser Zeit die eidgenössische Zulassung CH 50. (Historisches Unternehmensarchiv Dornier, Immenstaad)

Allerdings konnte sich die Schweizer Fluggesellschaft nicht lange an der Maschine erfreuen, denn anderthalb Monate später wurde sie im Greifensee (etwa 3 km südlich des Flugplatzes Dübendorf) „versenkt“. ZWL-Flugzeugführer Ulrich Niemeyer gab nachfolgende Schilderung der Ereignisse:

„Bericht des Piloten Ulrich Niemeyer über die Notlandung des DORNIER-Flugzeuges CH. 50.

Am 18. August 1921 machte ich während des Vormittags Versuchsstarts mit allmählich sich steigender Belastung des Flugzeuges, ausgehend von 300 kg Zuladung. Um 11 Uhr 39 machte ich meinen letzten Start mit einer Ladung von 700 kg.

Das Flugzeug kam nach ca. 250 Metern vom Boden frei und stieg bis auf 50 Meter Höhe. (Tourenzahl des Motors 1400). In dieser Höhe ging der Motor plötzlich unter gleichzeitiger starker Erwärmung auf 1250-1300 Touren zurück. Ich bemerkte nun, daß ich nicht mehr genügend Geschwindigkeit für eine Kurve bekam, schob deshalb das Flugzeug bei langsam weiter nachlassender Tourenzahl durch das Tal nach dem Greifensee zu, und langte mit ungefähr 20 Meter Flughöhe dort an. Da mir bekannt war, daß sich unter den tiefen Tragdecks der Dornierflugzeuge beim Flug dicht über Wasser ein sehr gut tragendes Luftkissen bildet, das mir die Möglichkeit gegeben hätte, den Motor durch starkes Drosseln langsam abzukühlen, drückte ich die Maschine auf ungefähr einen Meter Höhe über den See.

Ungefähr in Höhe des Dorfes Greifensee blieb der Motor gänzlich stehen und ich machte eine ausgesprochene Schwanzlandung ins Wasser. Das Flugzeug blieb vollkommen horizontal auf dem Wasser liegen, ohne mit den Tragdecks einzutauchen. Es zeigte nicht im geringsten Neigung zum Überkopfgehen und drehte sich wie ein Wasserflugzeug langsam mit der Nase in den Wind, während durch die Öffnung im Rumpf und am Motor langsam Wasser hineinlief.

Der Mechaniker, der sich in der Kabine befand, öffnete eines der hinteren Fenster und kletterte durch dieses zu mir auf den Rumpf. Nach ca. 10 Minuten begann das Wasser in das geöffnete Kabinenfenster, das wir nicht wieder hatten schließen können, hineinzulaufen. Nun sank das Flugzeug sehr schnell bis auf die Tragflächen. Diese hielten es noch ca. 8 Minuten über Wasser, sodaß die Maschine insgesamt ungefähr 22 Min. an der Oberfläche blieb.

Mein Mechaniker und ich waren inzwischen von einem herangekommenen Ruderboot aufgenommen worden. Da dieses Boot weder eine Leine noch eine Kette an Bord hatte, konnten wir weder das Flugzeug näher an Land schleppen noch durch eine Boje seinen Liegeplatz markieren.

Die Bergungsarbeiten konnten erst am Dienstag den 23. ds. Monats beginnen, da das Tauchgerät nicht eher verfügbar war. An diesem Tage montierten wir das Tauchgerät auf dem großen Motorboot der Dampfbootgesellschaft Uster, und der Taucher stellte zunächst die Lage und den Zustand des Flugzeuges fest. Dieses lag vollkommen unbeschädigt in einer Tiefe von 22 Metern auf Sporn und Rädern. Beim zweiten Tauchen versuchte er, den Ballast aus der Kabine zu bringen, was ihm jedoch nicht gelang. Er tauchte nunmehr zum dritten Male und befestigte eine schwere Stahltrasse an der Propellernabe. Am nächsten Morgen wurde das Flugzeug über das Heck des Motorbootes bis dicht unter die Wasseroberfläche gehoben und von dem Boot mit eigener Kraft bis an das steil abfallende Ufer gebracht, wo es auf dem Grund aufsetzte. Nunmehr wurde eine zweite Leine von der Propellernabe nach Land zu ausgebracht und nach deren Verankerung auch die Stahltrasse hinübergegeben.

Da es wegen des großen Gewichtes des Flugzeuges bei dem steil abfallenden Ufer nicht möglich war, dasselbe direkt aufzuschleppen, ließ ich dicht am Ufer einen 4 Meter hohen schweren Holzbock aufstellen, an dessen Querbalken eine Rolle aufgehängt wurde, über die nunmehr das Flugzeug mit einem schweren Kettenflaschenzug langsam – damit das Wasser aus den Flächen gut ablaufen konnte – gänzlich ans Land geholt wurde. Zuletzt wurde das Flugzeug mit Menschenkraft aufgezogen.

Das Flugzeug weist nur folgende Beschädigungen auf:

- 1.) Der Propeller ist aufgeleimt [d.h. die Leimung des Schichtholzes ist aufgegangen].*
- 2.) Der Benzinbehälter ist durch den hohen Wasserdruck zusammengedrückt.*
- 3.) Das B.B.-Tragdeck ist an der Hinterkante durch den Suchdragger ca. 20 cm aufgerissen.*
- 4.) Die horizontale Dämpfungsfläche ist an der St.B.-Außenkante infolge der Schwanzlandung etwas eingebault.*

Die bei dieser Notlandung für den Luftverkehr wichtigen Erfahrungen sind folgende:

Die Passagiere hätten weder bei der Landung Verletzungen durch Stoß oder Fall erlitten, da sie sehr weich war, noch wären sie der Gefahr des Ertrinkens in der Kabine ausgesetzt gewesen, da sie innert einer Zeit von 10 Minuten bequem durch eines der hintern Fenster die Kabine hätten verlassen können. Des Weiteren ist es ein Beweis für die Solidität des Metallflugzeuges (und damit für die Ökonomie des Flugzeuges), daß es fast unbeschädigt gehoben werden konnte.

AD ASTRA-AERO
Schweiz. Luftverkehrs A.-G.
ZÜRICH“

Was nach Bergung aus dem Greifensee mit der CH 50 geschah, muß vorläufig offenbleiben. Ob die ZWL in der Werft Dübendorf eine Reparatur in Angriff nahm oder die Zelle nur zwischenlagerte, ließ sich nicht eindeutig feststellen. Immerhin erfolgte die Exmatrikulation der Maschine im Schweizer Register erst am 12.5.1922, und zwar nicht als „Totalschaden“, sondern mit dem Hinweis: „Wiederausfuhr nach Deutschland“.



Bugansicht der Dornier „Komet“ CH 50 im Einsatz bei der schweizerischen Fluggesellschaft AD ASTRA AERO AG. Die Triebwerkanlage bestand aus einem Sechszylinder-BMW III a, welcher auf einen Zweiblatt-Holzpropeller der Firma Hugo Heine wirkte.

Die dritte Dornier C III, Werknummer 24, befand sich am 9. Juli 1921 (Inkrafttreten der Verordnung über die Beschlagnahme von Luftfahrtgerät, das nach dem 10.1.1920 in Deutschland neu hergestellt worden war) noch im Bau. Es blieb keine andere Wahl, als die Arbeiten an der Maschine für unbestimmte Zeit einzustellen.

In einigen ILÜK-Berichten ist von insgesamt 4 Stück C III „Komet“ die Rede, die angeblich 1920/21 gefertigt wurden bzw. sich im Bau befanden. Diese Zahl läßt sich anhand der Dornier-Werknummern nicht nachvollziehen; tatsächlich waren es nur 3 Stück – nämlich die WNrn. 22, 23 und 24. Es wurden zwar noch weitere Maschinen des Typs „Komet“ hergestellt, aber erst ab Mitte 1922, nachdem die ILÜK ihre Tätigkeit schon beendet hatte.



Die zweite „Komet“ (Werknummer 23) im Frühsommer 1921 auf dem Flugplatz Dübendorf. Die schweizerische Zulassungsnummer 50 ist bereits angebracht, die Bugbeschriftung „AD ASTRA AERO A.G.“ fehlt noch. Im Hintergrund steht ein anderer deutscher „Gastarbeiter“, nämlich die Sablatnig P III mit dem Kennzeichen CH-54, im Dienst der Firma Alfred Comte Luftverkehr und Sportfliegerschule (Horgen). (Slg. Ott/ADL)

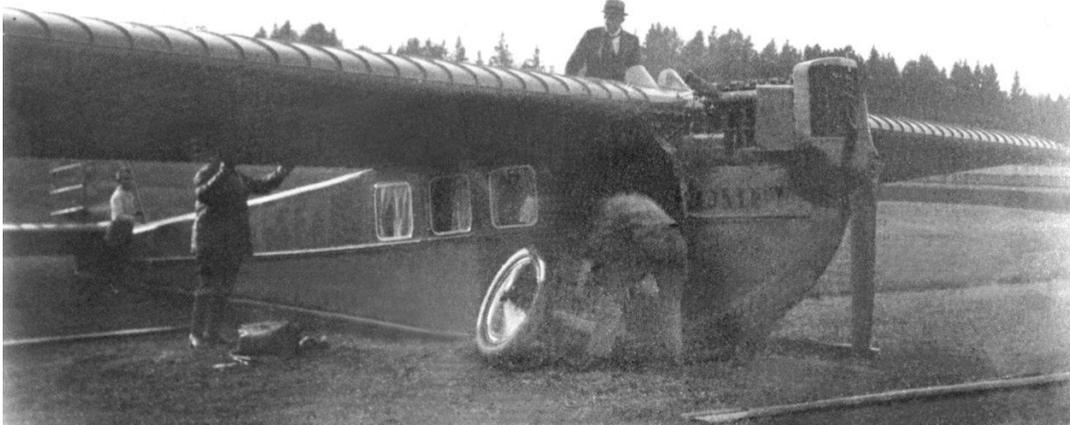
Erläuterungen zu den Dornier-Typenbezeichnungen

Nach Kriegsende wurde bei Dornier das Bezeichnungsschema, welches bis Ende 1918 für Militärflugzeuge galt, einfach weitergeführt – d.h. man unterteilte nach Flugzeugklassen (z.B. C, D, G usw., bei Seeflugzeugen zusätzlich mit einem „s“ versehen), dann folgte eine römische Zahl. Obwohl die nach dem Krieg entwickelten Typen reine Zivilflugzeuge waren, fuhr man sogar in der militärischen Numerierung fort: Da es bereits ein Seeflugzeug Cs I gegeben hatte, erhielt das neue Verkehrsflugboot „Delphin“ die Musterbezeichnung Cs II. In ähnlicher Weise bekam das Land-Verkehrsflugzeug „Komet“ die Bezeichnung C III, weil Dornier in den letzten Kriegsjahren schon die Muster Cl I und Cl II herausgebracht hatte.

Etwa ab Anfang 1922 wurden die alten Militärbezeichnungen nicht mehr benutzt, statt dessen sprach man die Dornier-Muster nur noch mit ihren Typennamen wie Delphin, Komet, Libelle, Falke usw. an – und zwar sowohl im internen Schriftverkehr als auch in externen Papieren und Veröffentlichungen. Eine weitergehende Unterscheidung erreichte man zunächst durch das Anhängen von Namenszusätzen wie „Type Komet 1922“. Später – etwa ab Herbst 1922 – wurden stattdessen römische Ziffern verwendet. So gab es zum Beispiel die Versionen I, II und III des Flugboots „Delphin“. Beim Landverkehrsflugzeug „Komet“ wurde das bisherige Grundmuster zur „Komet I“ und die im Oktober 1922 herausgebrachte stärkere Version trug den Namen „Komet II“.

Im Oktober 1924 führte Dornier ein neues System ein, das dem Grundschema „Do“ plus Buchstabe folgte – also Do A, Do B, Do C und so weiter. Die ersten fünf Buchstaben des Alphabets ordnete man den im Herbst 1924 gerade im Bau befindlichen Mustern in aufsteigender Werknummernfolge zu. Die Vergabe weiterer Buchstaben erfolgte nach keinem erkennbaren System, sondern ziemlich willkürlich und absolut nicht chronologisch. Ab 1926 wurde einigen älteren Mustern aus den Jahren 1921 und 1922 rückwirkend ein Typenbuchstabe zugeteilt. So erhielt der Jagdeinsitzer „Falke“ die Musterbezeichnung Do H, die „Delphin II“ erklärte man zur Do L und die „Komet I/II“ trug fortan die Bezeichnung Do P.

Etwa zur gleichen Zeit ging DMB auch dazu über, die Typenbezeichnung um einen zusätzlichen 3-Buchstaben-Code zu erweitern, um Unterversionen besser kennzeichnen zu können: Hierin betraf der erste Buchstabe den eingebauten Motor. Er wurde immer groß geschrieben, die beiden folgenden Buchstaben dagegen klein. Der zweite Buchstabe war stets ein Vokal und gab den Verwendungszweck an (a = Verkehr, e = Erprobung (?), i = Militär, o = Post, Transozean). Der dritte Buchstabe charakterisierte die Maschine als Land- oder Seeflugzeug („l“ oder „s“).



Die Außenlandung einer frühen Dornier „Komet“, die bisher keinem konkreten Ereignis zugeordnet werden konnte. Notlandeort ist offenbar eine Wiese, und bis auf das Fahrgestell scheint die Zelle nicht viel abbekommen zu haben. Zwei Monteure sind gerade dabei, die Flächen zu demontieren, die Steuerbordstreben liegen bereits neben bzw. vor der Maschine. Auffallend ist der recht dunkle Anstrich des Flugzeugs.

Wiederaufnahme des Flugzeugbaus 1922

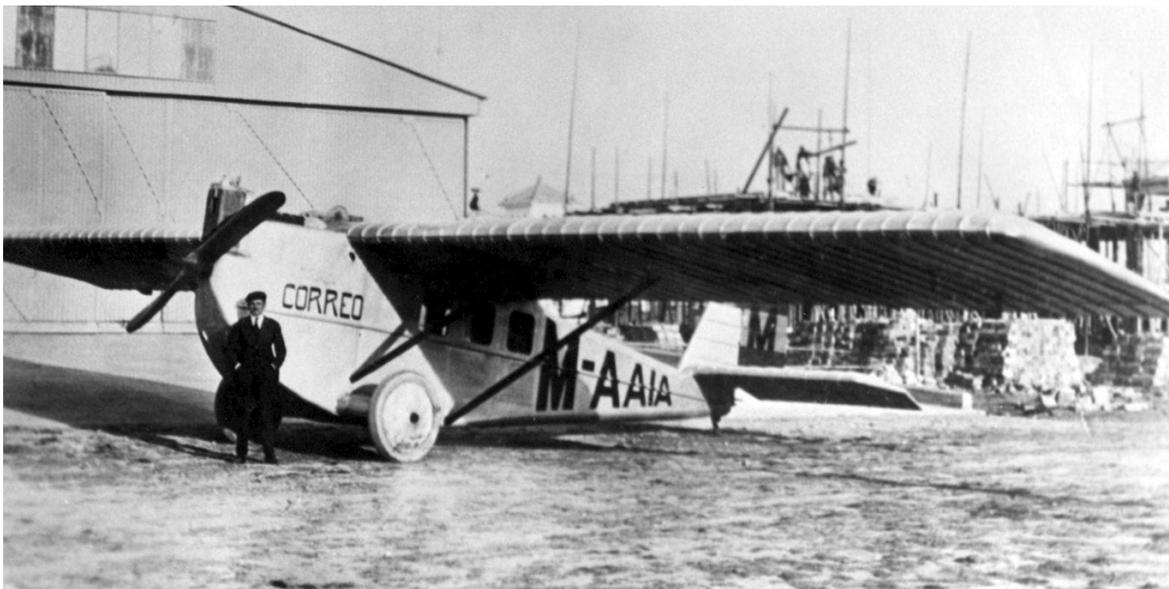
Mit dem 5. Mai 1922 lief das von den Alliierten erzwungene Flugzeugbauverbot in Deutschland aus. Bei der ZWL in Seemoos konnten die Arbeiten an der dritten Dornier C III „Komet“ (Werknummer 24), die seit dem Juli 1921 geruht hatten, wiederaufgenommen werden. Außerdem holte man in aller Eile die havarierte zweite „Komet“ CH 50 (Werknummer 23) aus ihrem Schweizer „Exil“ zurück, ihre Exmatrikulation im schweizerischen Luftfahrzeugregister erfolgte – wie schon erwähnt – am 12.5.1922.

Die dritte „Komet“ (W.Nr. 24) war noch im Bau, als in Deutschland das allgemeine Flugzeugbauverbot in Kraft trat. Ihre Fertigstellung erfolgte erst im September 1922. Auffallend ist das geänderte Abgasrohr im Vergleich zu den beiden Vorgängermaschinen. (Historisches Unternehmensarchiv Dornier, Immenstaad)



Die Eile, mit der DMB die CH 50 nach Friedrichshafen zurückführte, hatte seinen besonderen Grund: Die spanische Fluggesellschaft Compañía Española de Tráfico Aéreo, Madrid (CETA) wollte so schnell wie möglich eine Dornier „Komet“ erwerben, um die Maschine auf ihrer Poststrecke Sevilla – Larache (Spanisch-Marokko) einzusetzen. Außerdem sollte das Flugzeug auf künftigen Passagierfluglinien, für deren Konzession die CETA sich gerade beworben hatte, zum Einsatz kommen. Claude Dornier hatte den Generaldirektor der CETA, Jorge Loring, vermutlich Anfang 1922 in Madrid kennengelernt, und zwar während der Verhandlungen mit der spanischen Militärverwaltung über den Ankauf von „Wal“-Flugbooten. Das gegenseitige Verhältnis entwickelte sich alsbald so positiv, daß Loring im Oktober 1922 für einige Zeit die Generalvertretung für Dornier-Flugzeuge in Spanien übernahm.

Nach gründlicher Überholung der durch das Greifensee-Wasser in Mitleidenschaft gezogenen Zelle, möglicherweise sogar Austausch des kompletten Rumpfes gegen denjenigen der halbfertigen Werknummer 24, sowie nach Einbau eines neuen BMW III a-Motors wurde die Werknummer 23 im Juni 1922 nach Spanien geliefert. Dornier-Werkspilot Ulrich Niemeyer führte die Maschine in beeindruckender Weise in Sevilla vor, anschließend übergab der eigens mitgereiste Claude Dornier sie offiziell an die CETA. Das Flugzeug erhielt die spanische Zulassung M-AAIA, und kurze Zeit später bestellten die Spanier noch eine zweite „Komet“.



Die Dornier „Komet“ W.Nr. 23 in Spanien bei der Fluggesellschaft CETA, am Bug der Maschine posiert der spanische Pilot Joaquín Cayón. Das Flugzeug trägt am Bug den Schriftzug „Correo“ – was soviel wie „Post“ bedeutet. Bemerkenswert ist das Aussehen des Kennzeichens M-AAIA mit seinen im Schriftverlauf schrumpfenden Buchstaben.

So erfreulich dieser erste Verkauf für DMB auch war – man darf nicht übersehen, daß immerhin fast anderthalb Jahre seit dem Jungfernflug des „Komet“ vergangen waren, bis das Geschäft zustande kam. Und weitere Absatzmöglichkeiten ergaben sich zunächst nicht, weder im Ausland noch innerhalb Deutschlands. Selbst bei der Deutschen Luft-Reederei (DLR) ließen sich keine „Komet“-Aufträge unterbringen, obwohl der Zeppelin-Konzern zu den Gesellschaftern der DLR gehörte und das Thema mehrfach im DLR-Aufsichtsrat zur Sprache gebracht hatte. Trotz dieser wenig ermutigenden Aussichten legte DMB zwei neue Maschinen des Typs „Komet“ auf Stapel (Wnr. 29 und 30), weil Dornier der festen Überzeugung war, daß die größeren Fluggesellschaften bald damit beginnen würden, ihren aus ehemaligen Militärflugzeugen bestehenden Maschinenpark zu erneuern, und dann wollte er kurzfristig lieferfähig sein.

Historischer Flug Berlin – London

Gegen Jahresende 1922 begann sich die Nachfragesituation tatsächlich zu verändern: Die DLR fragte bei DMB an, ob sie gegen entsprechende Sicherheitsleistung eine Dornier „Komet“ für einen Flug von Berlin nach London chartern könne. Diese Anfrage besaß folgenden Hintergrund: Die DLR hatte mit der britischen Fluggesellschaft Daimler Hire Ltd. im Herbst 1922 einen Vertrag zur gemeinschaftlichen Befliegung der Strecke Berlin – London abgeschlossen, beginnend in der Flugsaison 1923. Die Vereinbarung sah u.a. vor, daß beide Seiten bis zum Jahresende 1922 jeweils einen Versuchsflug über die rund 1000 km messende Distanz absolvierten, um unter Beweis zu stellen, daß es praktisch möglich war, diese Strecke an einem Tag zu durchfliegen. Daraufhin war die britische Gesellschaft am 19. September 1922 mit einer De Havilland DH 34 in Berlin-Staaken erschienen. Nun war es an den deutschen Vertragspartnern, diesen Besuch zu erwidern. DLR und Lloyd Luftdienst GmbH – beide Gesellschaften befanden sich gerade in Fusionsverhandlungen zur Deutsche Aerolloyd AG (DAL) – hatten hierfür eigentlich das Flugzeugmuster Albatros L 58 vorgesehen, aber bis Mitte Dezember 1922 war es nicht gelungen, mit der L 58 England zu erreichen. Nun sollte eine Dornier „Komet“ in die Bresche springen und in den letzten Wochen des Jahres dieses Ziel erreichen! Das Reichsverkehrsministerium (RVM) und das Auswärtige Amt unterstützten ausdrücklich den Wunsch der künftigen DAL und legten Wert darauf, daß der deutsche Flug noch im Jahr 1922 stattfand.

Glücklicherweise stand bei DMB eine Maschine flugbereit zur Verfügung, nämlich die schon erwähnte dritte C III (Werknummer 24), die nach Wiederaufnahme der Flugzeugfabrikation weitergebaut und im September 1922 fertig geworden war. DMB hatte sie noch im gleichen Monat nach München transportiert und dort im Oktober 1922 eine Reihe von Rundflügen durchführen lassen – vermutlich um für den Typ „Komet“ zu werben. Am 22.11. war die Maschine auf dem Luftweg wieder nach Friedrichshafen zurückgekehrt. Da dieses Flugzeug trotz aller Bemühungen immer noch keinen Käufer gefunden hatte, nutzte DMB gern die günstige Gelegenheit, endlich mit der DLR bzw. der künftigen DAL ins Geschäft zu kommen.

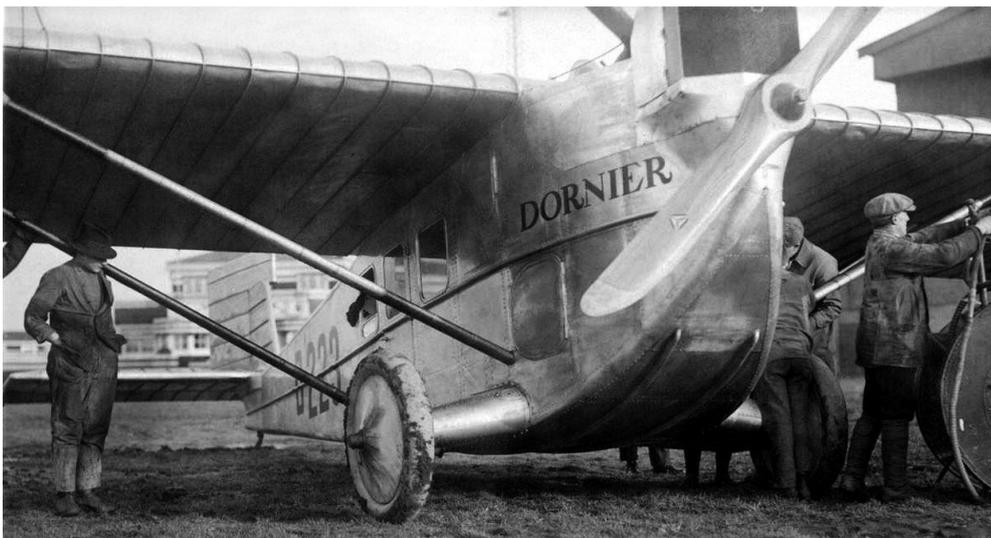


Die Deutsche Luft-Reederei charterte im Dezember 1922 von Dornier die „Komet“, Wnr. 24, für einen Sonderflug Berlin – London. Unter der Zulassung D-223 machte sich die Maschine am 27.12. auf die Reise. Irgendwelche äußerlichen Hinweise auf die DLR als Charterer gab es nicht.

So wurde die Werknummer 24 im Dezember 1922 kurzfristig nach Berlin überführt, erhielt dort die amtliche Zulassung D-223 und ging am 27.12. auf die Reise von Berlin über Hamburg nach Bremen. Am Steuer der Maschine saß Max Kahlow, ein erfahrener Pilot der Deutschen Luftreederei; in der Kabine nahmen DLR-Geschäftsführer Walter Mackenthun sowie die Prokuristen Otto Merkel und Martin Wronsky an dem Sonderflug teil. Das Wetter war in den letzten Tagen des Jahres 1922 in ganz Westeuropa ausgesprochen schlecht, Sturm und starker Nebel behinderten den Flugverkehr erheblich. Der Weiterflug von Bremen nach Amsterdam konnte erst am 29. Dezember erfolgen, einen Tag später erreichte die D-223 Rotterdam. Dort war wegen des zur Orkanstärke angewachsenen Sturms eine erneute Zwangspause angesagt. Erst am Silvestertag ging es entlang der holländischen, belgischen und französischen Küste weiter bis nach Calais und dann über den Kanal in Richtung Dover. Starker Nebel, Dauerregen und einbrechende Dunkelheit erzwangen schließlich am frühen Nachmittag des 31. Dezember 1922 eine Landung auf englischem Boden in der Nähe des Militärflugplatzes Lympne.

Am Neujahrstag 1923 überführte Kahlow die Maschine zum Londoner Flugplatz Croydon. Trotz der eintägigen Verspätung und obwohl das eigentliche Ziel der Reise nicht geschafft wurde, erwies sich der Besuch in England als voller Erfolg: Das Ganzmetallflugzeug „Komet“ wurde allseits bestaunt und in der englischen Fachpresse aner kennend kommentiert, der Direktor der Zivilluftfahrt beim britischen Luftfahrtminister und mehrere seiner Fachleute absolvierten Probeflüge in der Maschine.

Am 4. Januar 1923 ging es zurück nach Rotterdam und am 7.1. traf die D-223 wieder in Berlin ein. Das Flugzeug blieb anschließend noch einige Zeit in Staaken und wurde dort verschiedenen Interessenten vorgeführt.



Die von der Deutschen Luft-Reederei gecharterte D-223 während ihres geschichtsträchtigen Fluges Berlin – London – Berlin. Alle drei Aufnahmen sind beim Rückflug auf dem Flugplatz Rotterdam-Waalhaven gemacht worden, also zwischen dem 4. und 7. Januar 1923.

Auffallend ist die wenig fachmännische Anbringung des Kennzeichens auf der rechten Rumpfseite (mittleres Bild): Das „D“ ist deutlich kleiner als die Ziffern „223“.

(Alle drei Fotos: Het Leven Collection)



Einsatz im deutschen Luftverkehr

Ein unmittelbarer Erfolg des Fluges nach England war, daß die DLR bzw. ihr Nachfolger Deutsche Aero-Lloyd AG (DAL) endlich die Absicht bekanntgab, Maschinen des Typs Dornier „Komet“ zu kaufen, und zwar insgesamt vier Stück. DMB reservierte daraufhin die London-Maschine D-223 sowie die im Werk Seemoos stehende, fast fertige WNr. 30 für den DAL und legte unverzüglich zwei neue Flugzeuge auf Stapel (Werknummern 34 und 35). Weil die staatlichen Subventionen aber nicht in der gewünschten Höhe genehmigt wurden, konnte die DAL letzten Endes nur zwei „Komet“ beschaffen. Wie die Planung vorsah, behielt man gleich die Werknummer 24 (D-223) und bekam bis Mitte April 1923 die WNr. 30 (D-248) geliefert. Beide Maschinen waren mit dem 185 PS BMW III a-Motor ausgestattet. Übrigens: Wäre das Geschäft mit den insgesamt vier Dornier „Komet“ zustande gekommen, hätten die Werknummern 34 und 35 die Kennzeichen D-249 und D-250 erhalten, denn die DAL hatte bereits im Frühjahr 1923 vorsorglich die nötigen Zulassungen beim RVM beantragt und die Eintragungsnummern 248, 249 und 250 zugeteilt bekommen.



Als zweite Dornier „Komet“ übernahm die Deutsche Aero-Lloyd AG im April 1923 die Werknummer 30. Das Flugzeug hatte anfangs einen dunkelgrünen Anstrich und wurde unter der Zulassung D-248 in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen.

Im Mai 1923 nahm die DAL mit ihren beiden Dornier-Flugzeugen den planmäßigen Luftverkehr auf der Strecke Berlin – London auf, mit Zwischenlandungen in Hamburg, Bremen und Amsterdam. Insgesamt benötigten die Maschinen 9 Stunden und 15 Minuten für die über 1.000 km lange Strecke (einschließlich der drei Zwischenlandungen).



Im März 1923 erprobte DAL-Flugzeugführer Max Kahlow einen Metallpropeller der Firma HAW-Propeller-Bau GmbH. Als Versuchsträger diente die Dornier „Komet“ D-223 mit BMW IIIa-Motor. Kahlows Versuche verliefen zur vollsten Zufriedenheit, der Propeller verhielt sich wie eine sehr gute Holzluftschraube, er verlieh dem Motor einen sehr ruhigen Lauf und zeigte selbst bei starken Böen kein Flattern. Der von Ing. Jakob Haw entwickelte Propellertyp bestand aus zwei Stahlarmen, welche durch das Nabenstück liefen und außen mit flügelartig geformten Leichtmetallblech-Profilen verkleidet waren. Trotz der guten Benotung konnte sich der HAW-Propeller nicht durchsetzen.



Auch auf der Linie Berlin – Danzig – Königsberg kamen die beiden „Komet“ zum Einsatz: Anlässlich der Eröffnung des neuen Flugplatzes Tempelhofer Feld am 8.10.1923 berichtete die örtliche Berliner Presse, daß der dunkelgrüne Dornier-Komet, gesteuert vom DAL-Flugzeugführer Max Kahlow in Richtung nach Danzig – Königsberg aufgestiegen sei. Interessant ist an dieser Meldung – besonders für Modellbauer –, die Nennung der Anstrichfarbe, nämlich dunkelgrün. Es handelte sich um die D-248, denn von dieser ist bekannt, daß sie wegen ihres grünen Anstrichs und der gedrungenen Rumpfform den Spitznamen „Laubfrosch“ trug.

Am 11. März 1924 machte noch einmal eine „Komet“ der DAL von sich reden, und zwar wiederum die D-248, weil sie auf einem Sonderflug zum Besuch der Wiener und Prager Messe die Strecke Wien – Prag – Dresden – Berlin in 3 Stunden 58 Minuten schaffte.



1924 trug die D-248 statt der dunklen Farbgebung bereits den hellgrauen DAL-Standardanstrich mit schwarzer Motorsektion und führte ihren Taufnamen „Düsseldorf“ am Bug. Das Foto zeigt die Maschine mit Reifenschaden in einer Halle des Flughafens Wien-Aspern.

Dornier C III „Komet“ im Vergleich zur Junkers F 13

Die Dornier „Komet“ wirkte durch ihre gedrungene und niedrige Bauart kleiner als sie tatsächlich war. Ein Vergleich mit den Daten der auf Fotos scheinbar größeren Junkers F 13 zeigt, daß dieser Eindruck täuschte. Die C III hatte eine kaum geringere Spannweite als die F 13, ihre Flügelfläche war größer und auch ihr Fluggewicht lag etwas höher. Ihre Flächenbelastung war dank des größeren Flügels trotzdem niedriger als beim Junkerstyp. In der Höchstgeschwindigkeit hatte die F 13 die Nase eindeutig vorn. Im einzelnen ergab ein Vergleich zwischen dem Dornier- und dem Junkers-Flugzeug folgendes Bild:

	Dornier C III	Junkers F 13
Motor	BMW III a, 185 PS	BMW III a, 185 PS
Spannweite	17,00 m	17,75 m
Länge	10,20 m	9,60 m
Flügelfläche	47,0 m ²	40,0 m ²
Leergewicht	1.250 kg	1.150 kg
Zuladung	750 kg	700 kg
Fluggewicht	2.000 kg	1.850 kg
Flächenbelastung	42,6 kg/m ²	46,3 kg/m ²
Geschwindigkeit	130-160 km/h	170 km/h

Dieser Vergleich bezieht sich auf die Muster des Jahrgangs 1921/22. Die genannten technischen Daten stammen im wesentlichen aus Langsdorff, Werner von: Taschenbuch der Luftflotten Jg. 1924/25, München 1925. Bereits 1921 fand sich in mehreren damaligen Fachzeitschriften, wie z.B.: Illustrierte Flug-Woche, Heft 6/1921, S. 104, und Nachrichten für Luftfahrer, Nr. 12/1921 S. 187, ein ähnlicher Datenvergleich, bei dem aber für die C III „Komet“ einige nicht ganz korrekte Werte genannt wurden.



Im Vergleich: Dornier „Komet“ (oben) und Junkers F 13 (unten)