



*Auf dem Flugplatz Friedrichshafen-Löwental präsentieren sich im Herbst 1922 die beiden Versionen des Dornier-Verkehrsflugzeugs „Komet“: links eine „Komet I“ mit Sechszylinder-Reihenmotor BMW IIIa, rechts das Musterflugzeug „Komet II“ mit dem Zwölfzylinder V-Motor Rolls-Royce „Falcon III“, auslieferfertig nach Spanien.  
(Archiv Zeppelin-Museum Friedrichshafen)*

## Das Verkehrsflugzeug Dornier „Komet“ (Do P)

Von Günter Frost (ADL)

Erstveröffentlichung 06.2019 im ADL-Internetportal

### Teil 2. Die Dornier „Komet II“ (Do P)

#### Musterflugzeug für Spanien

Am 9. Oktober 1922 führte das verbesserte Muster „Komet II“ seinen Jungfernflug durch. In diversen Nachkriegspublikationen – auch denjenigen des Hauses Dornier – ist zu lesen, daß die Verlegung des Führerraums nach vorn zur Flügelnase und der Einbau des stärkeren BMW IV-Motors den wesentlichen Unterschied zur „Komet I“ ausmachten. Leider ist diese Aussage falsch:

Zum einen besaß nur die allererste „Komet“ das hinten befindliche Cockpit. Schon bei der zweiten Maschine (WNR. 23) befand sich der Führerraum in Höhe der Flügelnase. Da diese zweite „Komet“ bereits im Mai 1921 flog (und nicht erst Oktober 1922), kann das nach vorn verlegte Cockpit also nicht Unterscheidungskriterium zwischen den Versionen I und II gewesen sein. Und zum anderen war der genannte BMW IV-Motor im Oktober 1922 noch gar nicht verfügbar. Laut Mitteilung von BMW begann die Serienfertigung dieses Triebwerks erst 1924!

Tatsächlich unterschieden sich die beiden Versionen zwar im Antrieb, aber anders als oben genannt: Während die „Komet I“ mit dem Sechszylinder-BMW III a (185 PS) ausgerüstet war, kam in der „Komet II“ standardmäßig ein Zwölfzylinder-Motor Rolls-Royce „Falcon III“ (260/285 PS) zum Einbau. Das stärkere und schwerere Triebwerk erforderte eine neue Motorsektion und wohl auch Verstärkungen im Bereich des vorderen Rumpfdrittels. Das Leergewicht wuchs von 1.250 auf 1.500 kg, das Fluggewicht von 2.000 auf 2.250 kg. Die Höchstgeschwindigkeit stieg von 130-140 km/h auf beachtliche 170 Stundenkilometer. Äußerlich waren die beiden Versionen gut zu unterscheiden: Beim BMW III a kam ein Zweiblatt-Propeller zum Einsatz, beim Rolls-Royce „Falcon“ dagegen eine Vierblatt-Luftschaube.

Neben dem Rolls-Royce-Motor wurde von DMB alternativ auch der Einbau eines Sechszylinder-Siddeley-„Puma“ (240 PS) oder eines Hispano-Suiza-Triebwerks von 300 PS (vermutlich HS 42 = Typ 8 Fb) angeboten.



*Bei dem Musterflugzeug für die Version „Komet II“ handelte es sich vermutlich um die Werknummer 29. Die Maschine war mit dem Rolls-Royce „Falcon III“- Motor ausgerüstet und ging nach Spanien an die Fluggesellschaft CETA.*

*(Historisches Unternehmensarchiv Dornier, Immenstaad)*



Die Identität des Musterflugzeugs „Komet II“ ist unklar. Im Dornier-Monatsbericht für Oktober 1922 wird erwähnt, daß die Maschine schon vor ihrer Fertigstellung an die CETA verkauft worden sei und auf der Luftverkehrslinie Sevilla – Larache zum Einsatz kommen sollte. Auch in spanischen Quellen finden sich Hinweise auf zwei „Komet“ in Spanien. Außerdem gibt es diverse Fotoaufnahmen einer „Komet II“ mit dem Rolls-Royce „Falcon“-Motor und der spanischen Zulassung M-AIAA, die eindeutig in Friedrichshafen aufgenommen wurden. Daraus läßt sich in jedem Fall schließen, daß die M-AIAA das besagte Musterflugzeug gewesen ist. Leider gelingt es aber nicht, der Maschine zweifelsfrei eine Werknummer zuzuordnen. Die bereits erwähnten Werknummern-Listen im Dornier-Firmenarchiv schweigen sich über ein zweites nach Spanien verkauftes Flugzeug aus.

Folgende Hypothese bietet sich an: Wie bereits in Teil 1 dieses Berichts erwähnt, hatte DMB im Sommer 1922 zwei neue Maschinen des Typs „Komet“ aufgelegt, und zwar die Werknummern 29 und 30. Von diesen wählte man das erste Exemplar – also die Wnr. 29 – aus, um es zum Musterflugzeug für die stärkere Version „Komet II“ herzurichten. Nachdem die Erprobung der Maschine zufriedenstellend, abgeschlossen war, erhielt sie das spanische Kennzeichen M-AIAA wurde im Oktober/November 1922 an die CETA geliefert. Allerdings ging das Flugzeug schon nach kurzer Einsatzzeit wieder an Dornier zurück, denn inzwischen hatten sich alle Piloten der CETA gegen die Dornier „Komet“ ausgesprochen. Sie zogen die stärkeren und zuverlässigeren Doppeldecker vom Typ De Havilland DH 9 C vor, die schon längere Zeit auf der Strecke Sevilla – Larache im Einsatz waren. Da Jorge Loring, der Generaldirektor der CETA, zugleich die Generalvertretung für Dornier-Flugzeuge in Spanien innehatte, sagte DMB zu, sich um die bestmögliche Verwertung der Maschine zu kümmern. Bereits wenige Monate später bot sich eine ausgezeichnete Gelegenheit, die Werknummer 29 zu einem guten Preis an den Mann zu bringen – siehe das folgende Kapitel „Verkauf an die Ukraine“. Über den Verbleib der ersten nach Spanien gelieferten „Komet“ (Wnr. 23) liegen keine Informationen vor.



*Während der Flugerprobung mußte die „Komet II“ M-A1AA auf einem frisch gepflügten Acker notlanden. Die Aktion verlief glatt, trotz der schwierigen Bodenverhältnisse kam es zu keinem Überschlag. Nähere Einzelheiten sind nicht überliefert.  
(Historisches Unternehmensarchiv Dornier, Immenstaad)*

## Verkauf an die Ukraine

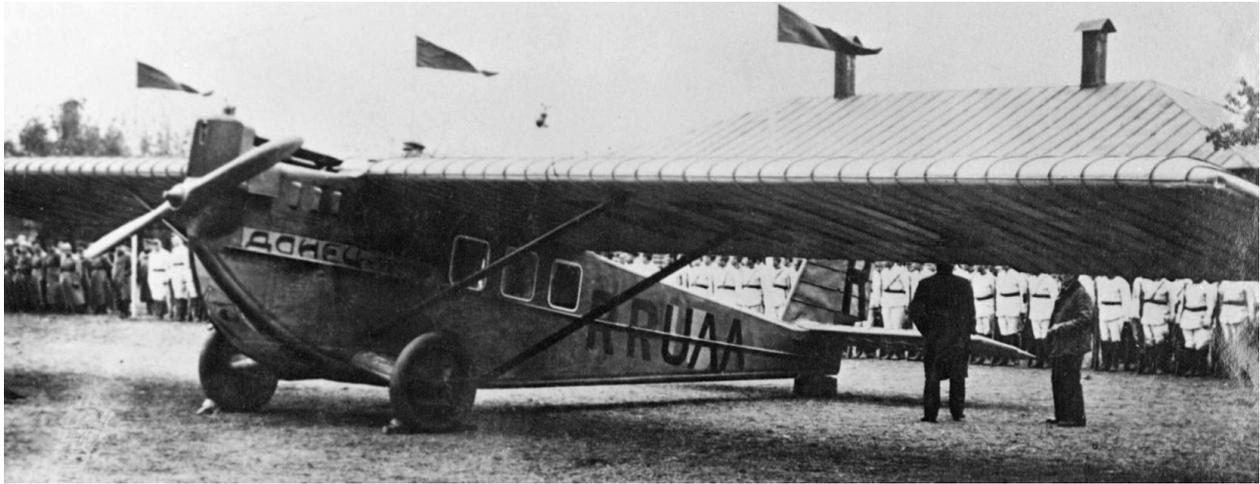
Durch Vermittlung der Firma Hugo Stinnes AG, welche seit Februar 1923 die Dornier-Vertretung für das Gebiet der Sowjetunion übernommen hatte, erteilte die ukrainische Fluggesellschaft UKRWOSDUCHPUTJ (UWP) Ende Mai 1923 einen Auftrag über 6 Maschinen des Typs „Komet II“. Um diese bisher größte Bestellung, die immerhin einen Wert von 78.000 \$ verkörperte, unter „Dach und Fach“ zu bringen, mußte DMB allerdings einige Bedingungen erfüllen: Dazu gehörte u.a. die Verpflichtung, das letzte der sechs Flugzeuge spätestens am 10. August 1923 in Moskau zu übergeben. Auch mußte DMB zusagen, praktische Unterstützung beim Aufbau des Luftverkehrs in der Ukraine zu geben.

Die Zeitspanne von 2 ½ Monaten zwischen Auftragseingang und gewünschtem Liefertermin der letzten Maschine war äußerst knapp. In dieser Situation erwies es sich als glücklicher Umstand, daß drei Flugzeuge bereits fertig im Werk standen, nämlich die Werknummern 29, 34 und 35. Somit war „nur“ noch ein „Komet“ pro Monat neu zu bauen.

Obwohl die Ukraine alle sechs Flugzeuge in der Version „Komet II“ mit Rolls-Royce „Falcon“-Motor geordert hatte, wurden zwei von ihnen mit den schwächeren BMW III a-Triebwerken ausgeliefert. Es handelte sich um die beiden Werknummern 34 und 35, die DMB in Erwartung eines DAL-Auftrags als „Komet I“ auf Stapel gelegt hatte. Sie wurden im Juli 1923 mit den Interimszulassungen RR-16 und RR-15 als erste Maschinen auf dem Luftweg in die Sowjetunion überführt. Dies war eine reine Notlösung, um überhaupt Flugzeuge ausliefern zu können. Ein längerer Streik der englischen Hafentarbeiter verzögerte nämlich die Verschiffung der bestellten Rolls-Royce-Motoren erheblich und brachte den ohnehin knappen Terminplan bei DMB vollends durcheinander. Die sowjetischen Auftraggeber lehnten die Übernahme der zwei mit BMW-Motoren ausgerüsteten „Komet“ wegen Nichterfüllung der zugesagten Leistungen auch prompt ab, erklärten sich Ende August nach eingehenden Tests aber doch bereit, sie zu akzeptieren, wenn DMB ihnen im Preis entgegenkäme. So wurde die Wnr. 35 schließlich am 5. September 1923 als RRUAA offiziell in der Sowjetunion registriert, die Wnr. 34 erhielt am gleichen Tag die Zulassung RRUAB.



*Dornier „Komet“ Wnr. 34, versehen mit der Überführungszulassung RR16, nach ihrer Ankunft in Moskau im Juni 1923. Das Flugzeug erhielt im September das endgültige Kennzeichen RRUAB. (Hist. Unternehmensarchiv Dornier, Immenstaad)*



Die Dornier „Komet“ Wnr. 35 bekam im September 1923, nach Übernahme durch die ukrainische Fluggesellschaft UKRWOSDUCHPUTJ, die endgültige Zulassung RRUAA. Seinen Namen „Donez Schelesnodoroschnik“ trug das Flugzeug am Bug. Am hinteren Rumpf ist gut zu erkennen, daß man vom Überführungskennzeichen RR15 nur die beiden Ziffern „15“ mit hellerer Farbe übermalt und darauf einfach die Buchstaben „UAA“ gesetzt hatte.

(Historisches Unternehmensarchiv Dornier, Immenstaad)

Am 10.9.1923 überführte DMB die generalüberholte Wnr. 29 mit der Interimszulassung RR-17 von Friedrichshafen nach Berlin, von dort ging es via Königsberg weiter nach Moskau. Da diese Maschine im Vorjahr als Musterflugzeug „Komet II“ gedient hatte und deshalb von Anfang an mit dem Rolls-Royce „Falcon“-Motor ausgerüstet war, hatte der Hafentarbeiterstreik in England auf ihre Ablieferung keinen Einfluß. In Moskau erhielt die Maschine im Oktober 1923 ihr endgültiges Kennzeichen RRUAC.

Mitte August 1923 war der Streik der Hafentarbeiter endlich beendet, so daß die drei noch ausstehenden Flugzeuge (Wnr. 46, 47 und 48) nach Eintreffen der Rolls-Royce-Triebwerke im Laufe des Monats September fertiggestellt und bis Oktober nach Moskau überführt werden konnten. Sie erhielten im Oktober 1923 die sowjetischen Kennzeichen RRUAD bis RRUAF. Die beiden „Komet“ mit BMW-Motoren wurden übrigens im Frühjahr 1924 in der Werft der UWP in Charkow auf Rolls-Royce „Falcon“ umgerüstet.



Dornier „Komet“ RRUAA im Dienst der UKRWOSDUCHPUTJ. Unter dem Rumpfbügel war das Firmenemblem der ukrainischen Gesellschaft angebracht. Rechts auf dem Foto, mit Krawatte und Prinz-Heinrich-Mütze, der Dornier-Werkspilot Egon Fath.

(Slg. Kössler)

Alle sechs „Komet“ trugen ab Werk Friedrichshafen einen Anstrich in den ukrainischen Farben Blau und Gelb, nur die älteste Maschine war anfangs aus Versehen in Grün und Gelb bemalt.

Die Dornier-Flugzeuge waren für den Einsatz auf den neuen Inlandsstrecken Charkow – Kiew und Charkow – Odessa vorgesehen. Der regelmäßige Flugbetrieb wurde allerdings erst 1924 aufgenommen. Da es der UWP in der Anlaufphase an einheimischem Fachpersonal mangelte, überstellte DMB zusammen mit den Maschinen mehrere eigene Fachkräfte in die Ukraine. Zu den deutschen „Gastarbeitern“ gehörten u.a. die Dornier-Werkspiloten Egon Fath, Walter Neun und Georg Zinsmaier.<sup>4</sup>

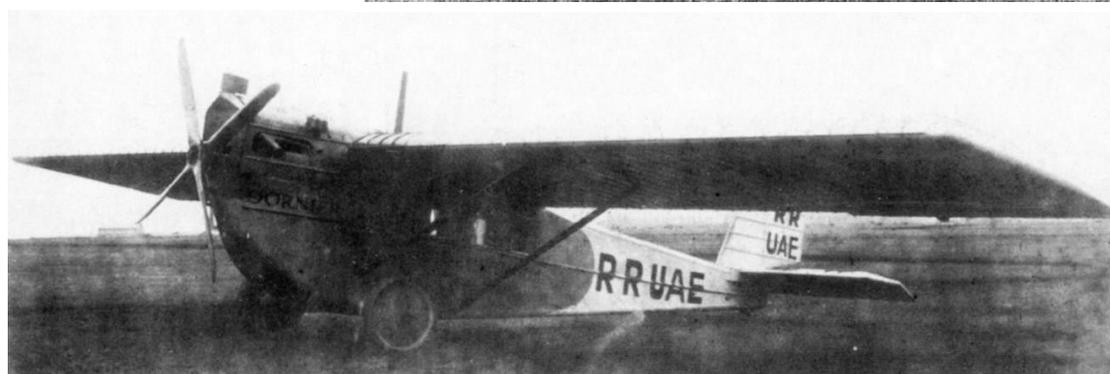


(links):  
Die „Komet II“ RRUAC,  
(Wnr. 29) im Luftver-  
kehrseinsatz in der  
Ukraine. Die Landung  
eines solchen Metall-  
vogels in abgelegenen  
Gebieten war damals  
eine echte Sensation,  
entsprechend groß  
war der Zulauf an  
Menschen. Auf dem  
Foto steht ganz links  
in Fliegerkombi und  
mit Fliegerhaube  
Dornier-Pilot Egon  
Fath.

(Slg. Kössler)

(rechts):

Dornier „Komet II“, Wnr. 46  
„Krasnyj Chimik“. Die mit  
Zwölfzylinder Rolls-Royce „Fal-  
con III“-Motoren ausgerüsteten  
Maschinen waren äußerlich an  
den Vierblatt-Propellern und  
den beidseitig angeordneten  
Auspuffstutzen gut zu erken-  
nen. Der Flugzeugname war  
unterhalb der Kabinenfenster  
angebracht.



(links):  
Dornier „Komet II“,  
Wnr. 47 „Charkowskij  
Proletarij“.

(Slg. Ott)



Paradeaufstellung des UKRWOSDUCHPUTJ-Flugzeugparks in Charkow im August 1925 anlässlich der Übernahme von sieben frisch gelieferten Dornier „Komet III“. Für den vorliegenden Bericht sind die beiden im Vordergrund stehenden „Komet II“ RRUAC und RRUAF besonders interessant, weil sie keinen großen Stirnkühler mehr aufweisen, sondern seitliche Kühler links und rechts an der unteren Motorverkleidung haben. Beide Maschinen flogen zum Zeitpunkt der Parade nicht mehr im Passagierluftverkehr, sondern waren in der Werft Charkow zu Luftbild-Flugzeugen umgerüstet worden. Als Triebwerk hatte man offenbar schon den Sechszylinder-BMW IVa (250/300 PS) eingebaut, wie sich aus dem Zweiblatt-Propeller der RRUAC schließen lässt.

## Lieferung nach Südamerika

Hinsichtlich der Lieferung nach Südamerika gibt es in den vorhandenen Unterlagen merkwürdige Ungereimtheiten.

In den Monatsberichten, welche die Firma DMB ab 1922 regelmäßig für den Mutterkonzern Zeppelin erstellte, wurde erstmals im April 1923 über das Südamerikageschäft berichtet, und zwar hieß es, daß die kolumbianische Fluggesellschaft SCADTA zu der bereits in Auftrag gegebenen „Komet“ noch ein zweites Flugzeug des gleichen Typs bestellt habe. Dementsprechend wies DMB in den folgenden Monaten im Auftragsbestand jeweils „2 Landflugzeuge Komet“ aus. Von November 1923 an schrumpfte die Stückzahl auf „1 Landflugzeug Komet“ und ab Monatsbericht März 1924 gab es diesen Posten nicht mehr. Werknummern wurden leider nicht erwähnt, sondern nur Stückzahlen und Auftragswerte in Dollar.

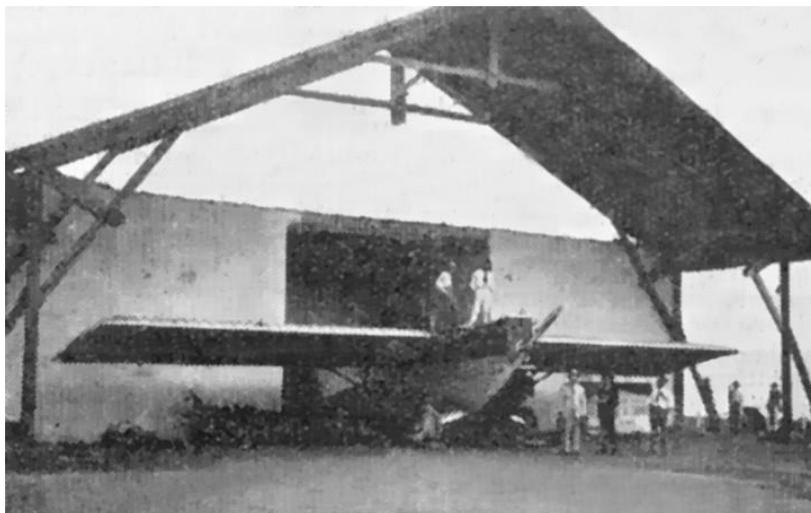
Die bereits erwähnten Werknummern-Listen im Dornier-Firmenarchiv weisen im Gegensatz zu den Monatsberichten nur eine in Frage kommende „Komet“ (Baujahr 1923) aus, die an Hammer/Berlin geliefert wurde und die Werknummer 49 trug. Mit dem Kürzel „Hammer/Berlin“ war die Fluggesellschaft SCADTA gemeint, vertreten durch ihren technischen Direktor Fritz Hammer. Tatsächlich lief der Südamerika-Auftrag nur formal über die SCADTA, als wirklicher Empfänger der Lieferung war die im März 1923 frisch gegründete COSADA vorgesehen, eine Tochterfirma der SCADTA.



*Die „Komet II“ für die COSADA wurde im Februar 1924 nach Kolumbien geliefert. Die feierliche Taufe der Maschine auf den Namen „Bucaramanga“ (Standort der COSADA) fand am 23.3.1924 statt.*

In kolumbianischen Quellen finden sich ebenfalls nur Hinweise auf eine „Komet“, und zwar auch hier ohne Nennung einer Werknummer. Das Flugzeug traf im Februar 1924 in Kolumbien ein und unterschied sich äußerlich von den bisher ausgelieferten „Kometen“ durch einen erheblich größeren Stirnkühler und sowie einen zusätzlichen Seitenkühler an der linken Bugseite, um den tropischen Temperaturen Rechnung zu tragen. Am 11. oder 12.3. absolvierte das Flugzeug in Bucaramanga (dem Standort der COSADA) seinen Erstflug, Pilot war Werner Junck (der spätere Leiter der Jagdfliegerschule Lipetz/UdSSR, dann Albatros-Chefpilot, ab 1939 Oberst und Kommodore des JG 53, letzter Dienstrang Generalleutnant).

*Leider nur ein Foto aus der kolumbianischen Zeitung „El Tiempo“ von entsprechend dürftiger Bildqualität: In diesem „Hangar“ der COSADA auf dem Platz Bucaramanga wurde die frischgelieferte Dornier Komet untergestellt.*



Etwa eine Woche später traf auch die offizielle kolumbianische Zulassung A-17 ein und am 23. März fand die feierliche Taufe der Maschine auf den Namen „Bucaramanga“ statt. Leider erlitt sie am Tag der Taufe bei ihrem vierten Flug unter SCADTA-Chefpilot Helmuth von Krohn einen Landeunfall: Das provisorisch hergerichtete Flugfeld mit seinen vielen Unebenheiten und flachen Gräben verursachte einen Achsbruch mit anschließendem Kopfstand, bei dem auch der Propeller

zersplitterte. Verletzt wurde niemand, aber die „Bucaramanga“ fiel für längere Zeit aus, weil die benötigten Ersatzteile erst umständlich herbeigeschafft werden mußten. Um den Flugbetrieb einigermaßen verlässlich fortsetzen zu können, erhielt die COSADA von ihrer Muttergesellschaft eine Junkers F 13 im Austausch.

*Bei der Landung auf dem nur provisorisch hergerichteten Flugfeld in Bucaramanga erlitt die „Komet“ einen Achsbruch. Dabei bekam der Propeller Bodenberührung und zersplitterte. Wie auf dem Foto erkennbar, trug das Flugzeug seinen Namen „Bucaramanga“ nur auf der linken Bugseite, während rechts die Originalbeschriftung „Dornier Komet“ stehen blieb.*

*(Historisches Unternehmensarchiv Dornier, Immenstaad)*



Wie es den Anschein hat, wurde die „Bucaramanga“ wieder hergerichtet und führte am 12. Juni 1924 einen Sonderflug von Bucaramanga nach Puerto Wilches durch – mit voller Belastung durch vier Passagiere. Bei diesem erstmaligen Streckenflug zeigte sich deutlich, daß die Maschine für die tropischen Klimabedingungen und für die kolumbianischen Start- und Landepisten ungeeignet war und damit für einen planmäßigen Flugbetrieb nicht in Frage kam. Nachdem das Flugzeug längere Zeit ungenutzt in einer Ecke gestanden hatte, rüstete man es schließlich ab, verstaute die Teile in Kisten und schickte diese zurück nach Deutschland. Soweit die Überlieferungen aus kolumbianischen Quellen.

Alle diese Informationen sprechen zusammengenommen eigentlich dafür, daß zwar insgesamt zwei Maschinen vom Typ „Komet“ durch die SCADTA bestellt waren, diese Bestellung aber im November auf ein Exemplar reduziert wurde. Diese eine Maschine trug die Werknummer 49, ging im Frühjahr 1924 nach Kolumbien und wurde nun retourniert.

Aber:

Es findet sich in den Dornier-Firmenunterlagen zu einer anderen „Komet“ (nämlich der WNr. 45) ein merkwürdiger Hinweis. Es handelt sich um den DMB-Monatsbericht für August 1926, wo unter der Überschrift „Umsätze (zur Ablieferung gelangte Aufträge)“ folgender Posten auftaucht: „Überholung Komet 8/45 für Hammer Berlin – Mark 13.410,55“.

Fest steht, daß diese Werknummer 45 als Do P Bal „Komet II“ im Juli 1926 die Zulassung D-943 erhielt, am 31.7.26 durch DLH-Pilot Harry Rother von Friedrichshafen via München, Fürth und Erfurt nach Berlin überführt und dort in den Lufthansa-Maschinenpark eingestellt wurde. Die folgenden Jahre verbrachte es im Streckendienst der DLH.



*Leider ist kein besseres Foto verfügbar, welches die am hinteren Rumpf der Dornier Komet angebrachte kolumbianische Zulassung A-17 zeigt. Das „A“ und die Ziffer „7“ sind relativ gut zu erkennen, die „1“ wird leider von dem Herrn im hellen Anzug verdeckt. Trotzdem ist ziemlich sicher, daß es sich nur um eine „1“ handeln kann, denn viel weiter war die Zählung der kolumbianischen Zulassungsnummern im März 1924 noch nicht fortgeschritten.*

*(Foto via Omar Hazbon)*

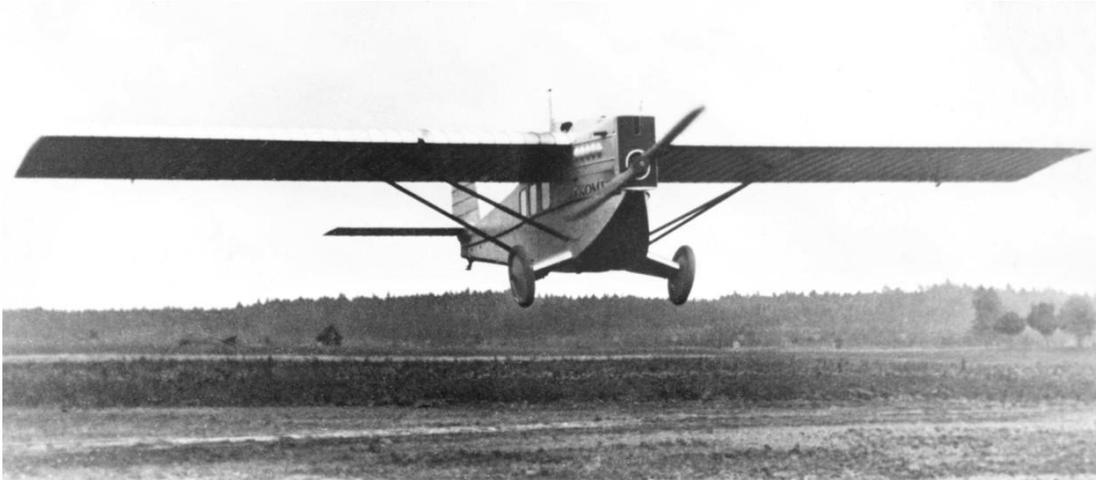
Das läßt natürlich sofort die Frage aufkommen: Wieso wird eine „Komet“ zu Lasten der SCADTA bei Dornier in Friedrichshafen überholt und anschließend von der DLH übernommen? Ein Blick in die Werknummern-Listen im Dornier-Firmenarchiv bringt zur WNr. 45 wenig Erhellendes: Als Baujahr wird dort 1923 angegeben, als Triebwerk ein Rolls-Royce „Falcon“ genannt und Auftraggeber soll die DLH gewesen sein. Diese Angaben passen nicht wirklich zusammen:

1) Die Luft Hansa wurde erst 1926 gegründet, kann das Flugzeug also nicht 1923 bestellt haben.

2) Als die Werknummer 45 im Juli 1926 von der DLH übernommen wurde, besaß das Flugzeug kein Rolls-Royce-Triebwerk mehr, sondern einen BMW IV-Motor. Hatte zu der Überholung bei DMB also auch ein Motortausch gehört? Und wenn ja, warum sollte dieser Tausch zu Lasten von „Hammer, Berlin“ gegangen sein?

3) Daraus ergibt sich sofort als nächste Frage: Was hat diese „Komet“ in den Jahren 1923 bis Mitte 1926 gemacht? Könnte es sich bei ihr um die zweite „Komet“ für Rechnung der SCADTA gehandelt haben? Ist diese Maschine vielleicht sogar doch einige Zeit in Südamerika gewesen und ebenfalls wieder nach Deutschland zurückgekehrt? Oder hat sie Deutschland nie verlassen und ist lange Zeit bei DMB in Friedrichshafen abgestellt gewesen, bis sich schließlich die DLH als Abnehmer fand? Vielleicht auf Basis eines Kompensationsgeschäfts zwischen SCADTA und Syndicato Condor?

Auf alle diese Fragen ließen sich bisher keine Antworten finden.



*Ein oder zwei „Komet II“ wurden ab Werk nicht mit dem Rolls-Royce „Falcon III“-Motor ausgeliefert, sondern offenbar mit einem BMW IV-Reihensechszylinder (230/300 PS). Da der Serienbau des BMW-Motors 1924 anliefe, könnte dies z.B. für die WNr. 45 und 49 zeitlich passen. Auffallend waren die geänderte Motorverkleidung mit den fünf runden Belüftungshutzen und der deutlich größere, viereckige Stirnkühler, wie er in tropischen Gegenden zum Einsatz kam.*

*(Historisches Unternehmensarchiv Dornier, Immenstaad)*



## Weitere „Komet II“-Verkäufe

Neben der Südamerika-Maschine hatte DMB im Herbst 1923 noch vier weitere „Komet II“ auf Stapel gelegt (Werknummern 50 bis 53), alle ausgerüstet mit dem Rolls-Royce „Falcon III“-Motor. Im Januar 1924 gelang ein Verkauf an das britische Air Ministry, welches eine „Komet“ (Wnr. 50) und dazu ein Flugboot „Delphin“ erwarb. Formal trat die Firma Handley-Page als Käufer auf, tatsächlich dienten aber beide Maschinen der RAF zu Studienzwecken. Handley-Page zerlegte die Metallflugzeuge im Auftrag der RAF in ihre Einzelteile und montierte sie auch wieder zum flugfähigen Zustand auf. Die „Komet“ erhielt später die RAF-Kennung J 7276 und die „Delphin“ das Marine-Kennzeichen N 176. Die Flugzeuge wurden u.a. im RAE Farnborough ausgiebig getestet.



Die „Komet II“, Werknummer 50, wurde im Januar 1924 an das britische Air Ministry geliefert und erhielt später die RAF-Kennung J 7276. Die Fotos wurden am 12.9.1924 aufgenommen.

(Ray Sturtivant Coll.)



Die übrigen drei „Komet II“ (Werknummern 51, 52 und 53) erwiesen sich zunächst als Ladhüter. Sie wurden nach ihrer Fertigstellung vorübergehend in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen, und zwar mit den Zulassungen D-397, D-396 und D-400. Als Eigentümer trat vermutlich DMB auf. Zwei Maschinen wurden schließlich im Januar/Februar 1925 zu Luftbildflugzeugen umgebaut, mit dem BMW IVa-Motor (250/300 PS) ausgerüstet und im März 1925 nach Leningrad an die russische Fluggesellschaft DOBROLJOT verschifft. Sie erhielten die Zulassungen RRDBA (WNR. 51) bzw. RRDBB (WNR. 53) und kamen in der Sowjetunion als Vermessungsflugzeuge zum Einsatz. In einigen Nachkriegspublikationen findet sich die Aussage, daß für den Umbau der „Komet II“ zu Luftbild- und Vermessungszwecken die neue Typenbezeichnung Do V eingeführt worden sei. Eine Bestätigung in DMB-Originalunterlagen gibt es dazu nicht.



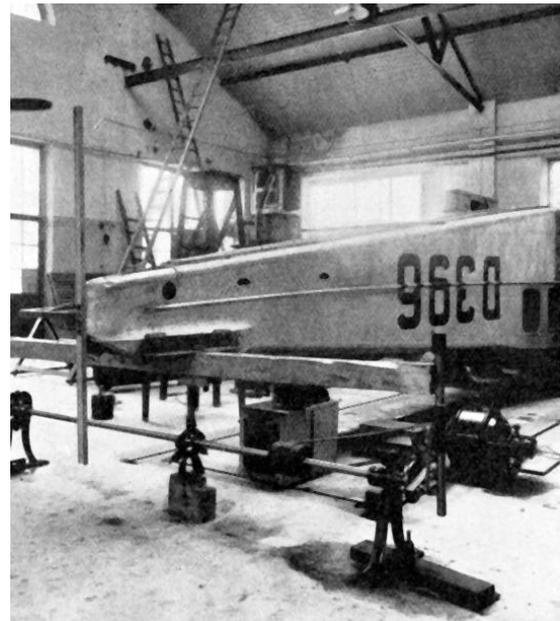
Die „Komet II“, Werknummer 53, wurde Mitte 1924 kurzzeitig als D-400 für DMB zugelassen. Im Winter 1924/25 erfolgte der Umbau in ein Luftbild-Flugzeug einschließlich Austausch des Rolls-Royce „Falcon III“-Motors gegen einen BMW IVa (250/300 PS). Im März 1925 ging die Maschine an die russische Fluggesellschaft DOBROLJOT und erhielt dort das Kennzeichen RR-DBB.



*So sahen die Dornier „Komet II“ Luftbild-Flugzeuge nach Umrüstung auf das BMW IVa-Triebwerk aus. Den großen Stirnkühler hatte man durch seitliche Kühler am Bug ersetzt (im Fliegerjargon auch als „Ohrenkühler“ bezeichnet). In dieser Form wurden die Werknummern 51 und 53 als Luftbild-Flugzeuge nach Rußland an die DOBROLJOT verkauft. (Historisches Unternehmensarchiv Dornier, Immenstaad)*



Die WNr. 52 (D-396) ging entgegen den Dornier-Aufzeichnungen nicht nach Rußland, sondern verblieb bei DMB. Der Rumpf dieser Maschine wurde 1926/27 bei der TH Aachen für Festigkeits- und Schwingungsuntersuchungen „aufgebraucht“.



*Die „Komet II“, Werknummer 52, fand trotz aller Bemühungen keinen Käufer und verblieb im sog. „DMB-Vorrat“ – eine vornehme Umschreibung für die Halde der Ladenhüter. Flügel und Leitwerk wurden vermutlich 1926/27 verschrottet, der Rumpf ging an die TH Aachen und wurde dort auf dem Festigkeitsversuchsstand für die Untersuchung von Schwingungen und Torsionsbeanspruchungen verwendet.*

## Einsatz im deutschen Luftverkehr

Die Verwendung des Rolls-Royce Falcon in der „Komet II“ ließ sich DMB auch für den innerdeutschen Einsatz genehmigen: Mit Datum 9.7.1924 bestätigte das Interalliierte Luftfahrt-Garantiekomitee (ILGK) den zivilen Charakter dieser Version. Tatsächlich wurde in der deutschen Luftfahrzeugrolle aber keine „Komet“ mit Rolls-Royce-Motor registriert. Stattdessen rüstete der DAL seine beiden Flugzeuge D-223 und D-248 im Frühjahr 1925 vom BMW III a auf den englischen Siddeley „Puma“ (240 PS) um. Die dafür nötige Erlaubnis erteilte das ILGK mit Datum 7. März 1925. Beide Maschinen wurden fortan offiziell als „Komet II“ bezeichnet. Offenbar befriedigte das Puma-Triebwerk aber nicht recht, denn nur ein Vierteljahr später ließ sich der DAL den Einbau des BMW IV-Motors (230/300 PS) in die „Komet“-Zelle vom ILGK genehmigen. Ab Juli 1925 flogen beide „Komet II“ des DAL mit dem stärkeren BMW-Triebwerk. In dieser Form übernahm die Luft Hansa 1926 die Flugzeuge, weitere Umbauten fanden nicht mehr statt.

Außerdem besaß die DLH noch eine dritte „Komet II“ mit BMW IV-Motor, nämlich die schon erwähnte D-943 (Werknummer 45). Alle drei Flugzeuge trugen ab 1926 die offizielle Typenbezeichnung Do P Bal „Komet II“.



*Die beiden „Komet“ D-223 und D-248 flogen 1925 für kurze Zeit mit einem englischen Siddeley „Puma“-Motor (240 PS), und wurden fortan als „Komet II“ bezeichnet. Der Einbau des Siddeley-Triebwerks ist äußerlich recht gut zu erkennen, weil seine Auspuffseite – wie bei den meisten englischen Motoren – links lag. Bei einem deutschen Triebwerk hätte sich das Abgasrohr dagegen auf der rechten Motorseite befunden.*



*Am 5.9.1925, kurz nach dem Start in Hamburg mit der D-223, mußte Flugzeugführer Franz Fricke umkehren, weil die Motordrehzahl rapide nachließ. Mit knapper Not erreichte er den Flughafen, mußte aber mit Rückenwind landen. Wegen des herrschenden Weststurms kam die Maschine nicht rechtzeitig zum Stillstand und rauschte mit ziemlicher Restfahrt in die Halle A des Fuhlsbüttler Flughafens – Radbremsen gab es noch nicht! Die D-223 stieß gegen den Mittelpfeiler der Halle, riß sich dabei den rechten Außenflügel ab und kam dann nach einer Rechtsdrehung im Halleninnern zum Stehen. Verletzt wurde zum Glück niemand.*



*Im typischen DLH-Anstrich in Schwarz und Hellgrau präsentieren sich die drei Dornier „Komet II“ D-223, D-248 und D-943 der Luft Hansa, aufgenommen etwa 1926/27. Alle Maschinen waren mit dem BMW IV-Motor (230/300 PS) ausgerüstet und führten ab 1926 die offizielle Typenbezeichnung Do P Bal. Der große Frontkühler hatte ausgedient und wurde durch einen unter der linken Tragfläche aufgehängten Lamellenkühler ersetzt, der Rumpfbug erhielt eine aerodynamisch günstige Formgebung.*

Die Luft Hansa verwendete ihre „Komet II“ auf verschiedenen innerdeutschen Strecken, ab 1927 nur noch im Seebäder- und Sonderverkehr sowie zu Rundflügen. 1929 erfolgte die Abgabe von zwei Maschinen (D-223 und D-943) an den „Sturmvogel – Flugverband der Werktätigen“, einem der sozialdemokratischen Partei nahestehenden, überregionalen Flugverein. Beide kehrten aber im Juni 1930 wieder zur DLH zurück. Alle drei „Komet II“ wiesen 1930 in der DLH-Betriebsstatistik keine Flugstunden mehr auf. Die D-248 wurde 1931 ausgemustert, die D-223 und D-943 folgten 1932.



*Trotz der mäßigen Bildqualität ist dieses Foto interessant, denn es zeigt die beiden Dornier „Komet II“ D-223 und D-943 im Einsatz beim „Sturmvogel – Flugverband der Werktätigen“ in Berlin 1929/30. Ganz links ist außerdem die Albatros L 74 D-1100 zu erkennen, die ebenfalls beim „Sturmvogel“ flog. (Slg. Ott)*