

Schon wieder was über die Douglas DC-3 werden Sie denken, nachdem viele Fachzeitschriften diesem Vogel inzwischen seitenlange Artikel in mehreren Fortsetzungen gewidmet haben. Jawohl – und mit voller Absicht – denn hier lesen Sie erstmalig (und fehlerfrei) alles über die in Deutschland vor und nach dem Kriege geflogenen Maschinen der Typen DC-2 und DC-3. Auch über deren Kriegseinsatz

und Verbleib. Nachdem nun auch die DC-3 von Italaerei im Maßstab 1:72 erschienen ist, gibt es fünf Kits dieses Typs: Die militärische Version C-47 von Monogram in 1:48, den Airfix-Kit in 1:72, den Monogram-Bausatz der US-Navy-Maschine in ca. 1:85 und den 1:100er Nitto-Kit. Also genug Modelle, mit denen sich die in unserer Dokumentation gezeigten zivilen deutschen DC-3 bauen lassen.



Ein Modell der Lufthansa DC-3 D-CADE, im Maßstab 1:72 gebaut von unserem Leser Ulrich Löffelhardt. Beachte Tragflügelenden. *A 1:72 model of the Lufthansa DC-3, D-CADE, built by reader Ulrich Löffelhardt. Note wingtips.*

Die erste flog schon 1935!

Eine Dokumentation von Günther Ott über die DC-2 und DC-3 im deutschen Luftverkehr

Es gab wenige Flugzeugmuster aus den Dreißiger Jahren, die auch noch nach dem Zweiten Weltkrieg im Luftverkehr eine Rolle spielten und nur eines, das von der alten und der neuen Lufthansa eingesetzt wurde – die Douglas DC-3 (DC = Douglas Commercial).

Obwohl die DC-3 bei beiden Gesellschaften wichtige Aufgaben zu erfüllen hatte, erhielt sie, allerdings aus unterschiedlichen Gründen, kaum die entsprechende Publicity. Als die Lufthansa 1955 wieder an den Start ging, gehörte die DC-3 nicht mehr zu den Flugzeugen, deren Reisekomfort für Passagiere attraktiv war; Lockheed Super-Constellation und Convair Metropolitan boten hier mehr. Bei der alten Lufthansa war es dagegen aus Prestige Gründen nicht denkbar, den Einsatz der DC-3 hervorzuheben, denn eine deutsche Fluggesellschaft hatte selbstverständlich mit deutschen Mustern zu fliegen.

So blieb denn auch weitgehend unbekannt, daß die Lufthansa ab 1940 für einige Jahre die größte DC-3-Flotte außerhalb der Vereinigten Staaten unterhielt. Informationen über diese Flotte sind spärlich, und was bisher zu diesem Thema veröffentlicht wurde, ist lückenhaft und teilweise falsch. Hier werden nun erstmals alle DC-3 erfaßt, die je eine zivile Zulassung in Deutschland erhielten – insgesamt 16 Flugzeuge. Doch wäre dieser Bericht unvollständig, würden nicht auch die 10 Douglas DC-2 der alten Lufthansa erwähnt.

Bereits für den ersten Sproß der Douglas Commercial-Familie, die DC-1 hatten sich die

Experten der Lufthansa interessiert, und als im Mai 1934 die Douglas DC-2 ihr Debüt gab, hatte man rasch erkannt, daß den amerikanischen Konstrukteuren ein großer Wurf gelungen war. Nachdem die Fokker-Werke in Amsterdam den Vertrieb dieses Flugzeuges in Europa übernommen hatten, gehörte die Lufthansa im Auftrage des RLM zu den ersten Käufern. Die dritte in Amsterdam montierte Maschine (Werk-Nr. 1318) wurde am 24.5.1934 zu einem Preis von RM 262500,- bestellt und im Februar 1935 nach Deutschland geliefert. Nach einer intensiven technischen Prüfung in der Lufthansa-Werft Staaken erhielt das Flugzeug die Zulassung D-ABEQ und wurde unter Flugkapitän Thiele in die Flugerprobung genommen, welche bis zum 13.2.1936 dauerte.

Bereits im Juni 1935 hatte das Flugzeug den Namen „Tanus“ erhalten, und im Olympiajahr 1936 absolvierte es 26442 Flugkilometer im planmäßigen deutschen Luftverkehr. Danach bemühte man sich, im Ausland einen Käufer für die DC-2 zu finden, und im Februar 1937 wurde man mit der polnischen Fluggesellschaft „LOT“ bei einem Verkaufspreis von RM 120000,- handelseinig. Die Polen konnten sich allerdings nur kurze Zeit dieser Maschine erfreuen, denn bereits am 23.11.1937 verunglückte sie auf einem Flug in Bulgarien.

Nach der Besetzung des tschechischen Staatsgebietes und der anschließenden Errichtung eines „Reichsprotectorates Böhmen und Mähren“ im März 1939 erschienen wieder Douglas-Flugzeuge in der deutschen Luftfahrzeugrolle, denn das bisherige Hoheitszei-

chen OK für Flugzeuge der Tschechoslowakei wurde von der Slowakei übernommen, während alle tschechischen Flugzeuge deutsche Zulassungen erhielten. Die Fluggesellschaft C.L.S. hatte den slowakischen Teil ihres Namens zu eliminieren und firmierte fortan als Ceska Letecka Spolecnost; allerdings wurde sie nie zur T.L.V.G., wie verschiedentlich angegeben wird. Die Bezeichnung „Tschechische Luftverkehrs-Gesellschaft“ wurde von deutschen Stellen nur inoffiziell benutzt und änderte nichts an dem Kürzel C.L.S.

Während die C.L.S. vorher ausschließlich internationale Strecken beflog, war sie nun auf das Protektoratsgebiet beschränkt. Ihre Flugzeuge wurden dementsprechend wenig genutzt, so daß im Mai 1939 mit Ausnahme der D-AAIG alle DC-2 und DC-3 an die Lufthansa verchartert wurden. Dieses Geschäft war für die Tschechen nicht uninteressant, betrug doch die Chartergebühr für die DC-3 RM 168,- je Flugstunde. Die DC-2 wurden nur in der Zeit vom 21. bis 25.8.1939 von der Lufthansa eingesetzt und absolvierten lediglich 19320 Flugkilometer, bevor sie im November 1939 an die C.L.S. zurückgegeben wurden. Die DC-3 blieben dagegen bei der Lufthansa. Nach Kriegsbeginn gehörten sie zu den wenigen Verkehrsflugzeugen, die nicht für Zwecke der Luftwaffe beansprucht wurden. Zwischenzeitlich hatten sie die Namen „Mährisch-Ostrau“ (D-AAIE), „Brünn“ (D-AAIF) und „Prag“ (D-AAIH) erhalten. Sie erreichten 1939 eine Flugleistung von 114507 km, hauptsächlich auf den Strecken nach Südosteuropa. Am 20.1.1940 kam die Linie Berlin-Moskau hinzu,

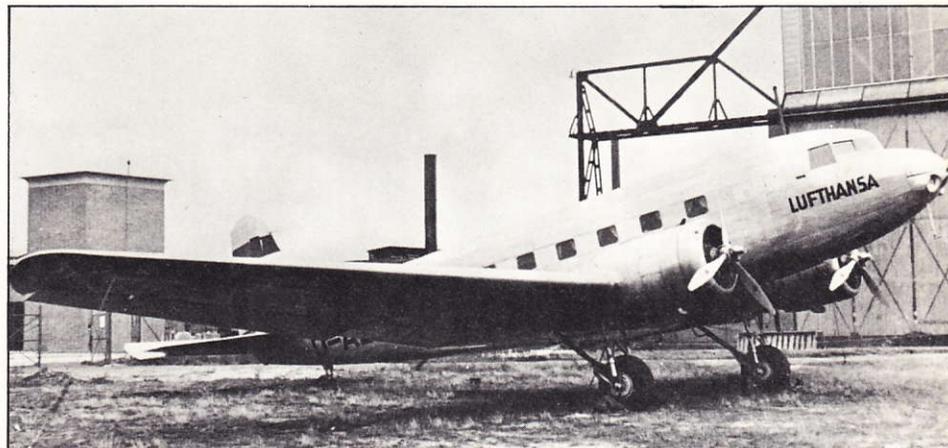
Flugzeuge

die bis zu ihrer Einstellung am 21.6.1941 nur mit DC-3 befliegen wurde.

Im Jahre 1940 kamen weitere Douglas-Maschinen zur Lufthansa, die alle aus dem Flugzeugpark der holländischen KLM stammten. Eine DC-3 der KLM (W.Nr. 2036) war den deutschen Truppen bereits am 9. April 1940 bei der Besetzung Norwegens und der Einnahme des Flughafens Oslo-Fornebu in die Hände gefallen. Doch wurde die holländische Neutralität noch geachtet und das Flugzeug konnte zu seinem Heimathafen Schiphol zurückkehren, wo es dann am 16.5.1940 zusammen mit vier weiteren DC-3 und sechs DC-2 von der Luftwaffe beschlagnahmt wurde. Diese Maschinen erhielten Luftwaffen-Stammkennzeichen und sollten für Kurierflüge eingesetzt werden. Aber schon nach wenigen Wochen, die gezeigt hatten, wie problematisch sich der Einsatz bei der Luftwaffe gestaltete, verfügte das RLM die Vercharterung an die Lufthansa. Für die Wiederaufnahme des Luftverkehrs mit den skandinavischen Ländern wurden dort dringend Flugzeuge benötigt, und die DC-3 wurden umgehend hierfür eingesetzt. Zusätzlich wurde am 24.7.1940 die letzte DC-3 der C.L.S. (D-AAIG) gechartert.

Mit den DC-2 der KLM richtete die Lufthansa im Juli 1940 einen Sonderflugdienst für das RLM ein; als „Flugbereitschaft Tempelhof“ wurden Kurierflüge durchgeführt. Da diese Einsätze auch in die besetzten Länder und in militärische Sperrgebiete führten, behielten die meisten dieser DC-2 ihre LW-Stammkennzeichen oder sie wurden ihnen neu zugeteilt. Wie wenig zivil dieser Sonderflugdienst war, zeigt, daß sich der Pilot der am 9.8.1940 bei Lämmershagen (Bielefeld) abgestürzten NA+LA später vor einem Luftwaffen-Feldgericht zu verantworten hatte, obwohl er Flugkapitän der Lufthansa war.

Im Verlauf des Jahres 1941 hatte die Lufthansa in eigener Regie Frontreparaturbetriebe in Frankreich, Griechenland und der Sowjetunion einzurichten. Als Verbindungsflugzeuge zu diesen Außenstellen wurden die DC-2 eingesetzt. Erst ab 1942 wurden sie wieder stärker im Liniendienst der DLH eingesetzt, zunächst als Frachter, aber ab 1944



Die DC-2 D-ABEQ vor den Hallen der Lufthansa-Werft in Berlin-Staaken 1935. Beachte schwarz-weiß-rote Nationalfarben auf der rechten Seite des Höhenleitwerks.

DC-2 D-ABEQ in front of the Lufthansa maintenance hangar at Berlin-Staaken 1935. Observe black-white-red national colours on starboard fin side.

auch als Passagierflugzeuge. Die DC-2 D-AEAN gehörte dann zu den wenigen Verkehrsflugzeugen, die das eingeschlossene Berlin am Abend des 22.4.1945 in Richtung Warnemünde verlassen konnten; ihr letzter Flug führte am 30.4.1945 von Warnemünde nach Flensburg.

Während der Einsatz der DC-2 bei der Lufthansa lediglich in den beiden letzten Kriegsjahren ins Gewicht fiel, hatte die DC-3 bereits 1940 mit 965 639 Flugkilometern einen Anteil von 18,5% an der Gesamtleistung der Gesellschaft. Zwei Jahre später waren es dann 1 734 145 Flugkilometer, die einen Anteil von 26,1% an der Gesamtleistung der DLH darstellten. Nach der Ju 52/3m wurde die DC-3 damit zum wichtigsten Flugzeugtyp im deutschen Luftverkehr.

Die Lufthansa hatte sich keineswegs danach gedrängt, die DC-3 auf ihren Strecken einzusetzen. Ausschlaggebend war, daß die Frage der Ersatzteilbeschaffung im Luftwaffeneinsatz nicht lösbar schien. Auch die Lufthansa hatte mit diesem Problem zu kämpfen, aber

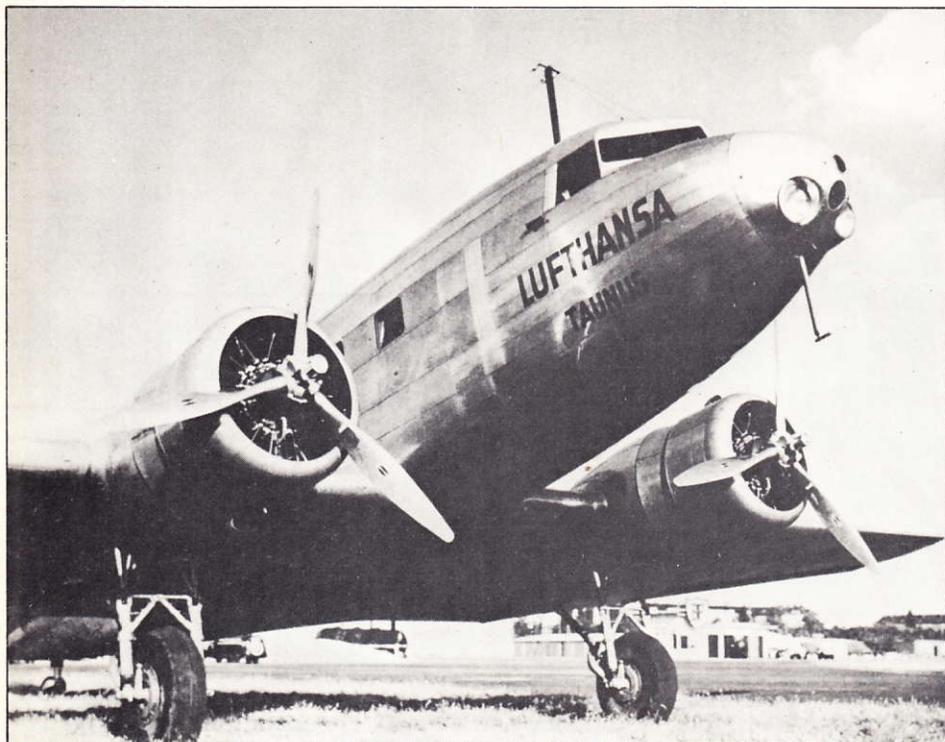
sie war dabei in einer ungleich besseren Position. Über ihre Partnergesellschaften im neutralen Ausland war es ihr stets möglich, Ersatzteile zu beschaffen und die Maschinen flugfähig zu erhalten. Dabei war es nicht verwunderlich, daß sich diese Fluggesellschaften ihre Hilfe gut honorieren ließen, was die Lufthansa wiederum veranlaßte, nur das Notwendigste über die Swissair und die schwedische A.B.A. zu beziehen und weitestgehend zu improvisieren. Beispielsweise wurde die DC-3 auf die kleineren Ju 88-Räder umgestellt, nachdem die Vorräte an Original-Rädern aufgebraucht waren.

Einen Großauftrag übernahm die Swissair im Dezember 1941: Am 21.8.1941 war die DC-3 D-ATJG bei der Landung in Oslo schwer beschädigt worden. Nachdem die Lufthansa sich bei der A.B.A. in Stockholm vergeblich um eine Reparatur des Flugzeuges bemüht hatte, erklärte sich die Swissair bereit, es zu einem Preis von RM 65 000,- instandzusetzen. Per Schiffs- und Bahntransport wurde die D-ATJG nach Zürich gebracht und war ab Juni 1942 wieder im Einsatz bei der DLH.



Farbbilder aus dieser Zeit sind schon wieder selten! Eine DC-3 im Standardanstrich der Lufthansa, Hamburg-Fuhlsbüttel 1953. (Vom Lufthansa-Original-Dia)

Colour photographs dating back to the fifties have again become rare. This one depicts a DC-3 in standard Lufthansa livery at Hamburg-Fuhlsbüttel 1953.



Die DC-2 D-ABEQ „Taurus“ im Sommer 1936 auf dem Flugplatz Berlin-Tempelhof. Beachte Bugscheinwerfer.

(Alle Originalfotos Sammlung Ott)

DC-2 D-ABEQ "Taurus" at Berlin-Tempelhof, summer 1936. Note nose mounted landing lights.



Im Frühjahr 1939 erhalten die tschechischen Flugzeuge deutsche Kennzeichen. Die gesamte Flotte der C.L.S. ist in Prag versammelt, bevor sie an die Lufthansa verchartert wird.

In the autumn of 1939 all Czechoslovakian aircraft were allocated German registrations. Here the whole C. L. S. fleet is lined up prior to its charter to Lufthansa.

Drei weitere Unfälle mit DC-3 ereigneten sich bei der Lufthansa. Am 29. 11. 1940 stürzte die von der C.L.S. gecharterte D-AAIH beim Start zu einem Linienflug in Tempelhof ab; zwei Besatzungsmitglieder fanden den Tod. Das Flugzeug wurde so schwer beschädigt, daß es nur noch ausgeschlachtet werden konnte; an die C.L.S. wurde entsprechend dem Zeitwert der Maschine eine Entschädigung von RM 227 000,- gezahlt.

Der zweite Unfall verlief glimpflicher, führte aber gleichfalls zum Verlust der Maschine. Sechs Passagiere und vier Besatzungsmitglieder wurden verletzt, als die D-ABBF aus Lissabon kommend bei einer Nebellandung in Madrid die Piste verfehlte und zu Bruch ging (s. Abbildungen Seite 34).

Der folgenschwerste Unfall einer Lufthansa-DC-3 ereignete sich am 21.4.1944. Die D-AAIG befand sich auf dem Flug von Kopenhagen nach Oslo und hatte kurz vor dem Erreichen der norwegischen Küste die vorgeschriebenen Erkennungssignale zu geben. Durch ein Mißgeschick entzündete sich eine Signalpatrone im Führerraum und löste einen rasch um sich greifenden Brand aus. Flugkapitän Limbach gelang eine Notlandung auf See in der Nähe der Insel Vesterö bei Frederikstad; 11 Insassen wurden von norwegischen Fischerbooten gerettet, aber 6 Passagiere und die dreiköpfige Besatzung konnten nur tot geborgen werden.

Ungeachtet dieser Unfälle wurde die DC-3 von den Flugzeugführern der Lufthansa positiv beurteilt und gern geflogen. Allerdings muß erwähnt werden, daß drei der Unfälle letztlich als typbedingt angesehen wurden. Die Unfälle in Oslo und Madrid wären bei niedrigerer Landegeschwindigkeit weniger folgenschwer gewesen, und der Absturz in Berlin-Tempelhof hätte sich mit einer wirkungsvollen Enteisungsanlage vermeiden lassen.

Im Jahre 1943 gelang es der Lufthansa, eine weitere DC-3 zu übernehmen. Dieses Flugzeug gehörte ursprünglich als OO-AUH der belgischen Sabena und konnte rechtzeitig vor der deutschen Besetzung nach England gebracht werden, wo es im Mai und Juni 1940 von der Royal Air Force eingesetzt wurde. Anschließend sollte es den Flugzeugpark der Sabena in Belgisch-Kongo verstärken. Auf dem Überführungsflug wurde die OO-AUH am 26. 8. 1940 in Algier festgehalten, am Folgetag von der italienischen Luftwaffe beschlagnahmt und nach Rom übergeführt. Mit der militärischen Zulassung MM. 60520 und später als I-EMOS gehörte das Flugzeug dann zum Nucleo Comunicazioni der Fluggesellschaft Ala Littoria.

Nach dem Verlust der D-ABBF in Madrid wurde die Lufthansa bei der Suche nach einem Ersatz auf die I-EMOS aufmerksam. Die Italiener waren grundsätzlich zur Abgabe bereit, verlangten aber als Gegenleistung die Überlassung mehrerer Flugzeuge, die den Deutschen bei der Besetzung Südfrankreichs im November 1942 in die Hände gefallen waren. Im März 1943 einigte man sich schließlich, die DC-3 sowie 5 passende Motoren gegen 1 Latécoère 522, 6 LeO 242, 9 Caudron 445 und 2 Potez 54 einzutauschen. Nach gründlicher Überholung war diese DC-3 dann ab 6. 8. 1943 als D-ATZP bei der DLH im Streckeneinsatz.

Gleichfalls 1943 hatte die Lufthansa von ihrem Vorkaufsrecht Gebrauch gemacht und die bislang gecharterten DC-3 der C.L.S. erworben, von denen die D-AAIE und D-AAIF



Betankung einer ex-C.L.S. DC-3 in Berlin-Rangsdorf, Winter 39/40. Beachte Auspuffsammler und Vordertür unterm Cockpit.

An ex-C.L.S. DC-3 is refueled at Berlin-Rangsdorf in the winter of 1939/40. Note exhaust collector and forward door aft and below cockpit.



Die D-ARPF wird am 29.7.1940 als erstes Flugzeug auf der wiedereröffneten Lufthansa-Strecke nach Oslo eingesetzt.

The re-inaugurated Lufthansa Oslo line was initiated by D-ARPF on 29th July 1940.

später durch Bomben- oder Tieffliegerangriffe so stark beschädigt wurden, daß sie ausgeschlachtet werden mußten.

Der Verbleib von zwei anderen DC-3, D-ATJG und D-ABUG, ließ sich mit letzter Sicherheit nicht mehr ermitteln. Wahrscheinlich fielen auch diese beiden ehemaligen KLM-Maschinen alliierten Angriffen auf deutsche Flughäfen zum Opfer. Der Einsatz der D-ATJG ist bei der Lufthansa noch bis zum 3.9.1944 nachweisbar, während die D-ABUG dort 1944 nicht mehr in Erscheinung trat. Es ist nicht ausgeschlossen, daß diese DC-3 wieder zur Luftwaffe kam, denn ab Januar 1944 taucht eine Maschine in deren Bestandslisten auf. Demnach war das Flugzeug bis März 1944 in Überholung und scheint dann bis Juni 1944 bei der III./K.G. 200 gewesen zu sein.

Drei Maschinen blieben bis zum Schluß im Dienst der alten Lufthansa. Die D-AOFS war die letzte Maschine, die am 23.4.1945 gegen 3 Uhr morgens unter russischem Beschuß von Berlin-Tempelhof startete und nach kurzem Zwischenaufenthalt in Warnemünde planmäßig die Strecke nach Kopenhagen und Stockholm beflag. Die D-ATZP wurde zuletzt von Flugkapitän Puhrmann geflogen, und zwar am 2.5.1945 auf der Strecke Malmö-Stockholm-Malmö-Kopenhagen-Flensburg. Drei Tage später wurde das Flugzeug in Flensburg von den Engländern übernommen und anschließend verschrottet. Die D-ARPF war seit Oktober 1944 von der Lufthansa auf dem Streckenabschnitt Barcelona-Madrid-Lissabon eingesetzt. Letzter Kommandant dieser DC-3 war Flugkapitän Sluzalek, der am 13.4.1945 nach einem Flug von Madrid wieder in Barcelona eintraf und dort auf die Anweisung wartete, mit der vollgetankten Maschine nach Deutschland zurückzuflogen. Doch dazu kam es nicht mehr, und im Juni 1945 wurde die D-ARPF mit Einverständnis der Spanier von einer alliierten Kommission beschlagnahmt, um dann an die KLM zurückgegeben zu werden.

Knapp zehn Jahre sollte es dauern, bis wieder Flugzeuge in Deutschland zugelassen wurden. Zu den ersten gehörte auch die DC-3, die von der neuen Lufthansa in zunächst einem

Exemplar als Schulflugzeug beschafft worden war. Anfangs noch mit alliierten Sondergenehmigungen – denn erst im Mai 1955 erhielt die Bundesrepublik Deutschland auf dem Gebiet der Luftfahrt uneingeschränkte Hoheitsrechte – diente das Flugzeug (D-CADE) der Schulung deutscher Flugzeugführer zur Erlangung der Lizenzen als Verkehrspilot. Werner Utter, heute Vorstandsmitglied der Lufthansa, war damals als Fluglehrer Kommandant dieser DC-3.

In der ersten Aufbauphase der Lufthansa war daran gedacht, mit den insgesamt 8 Maschinen vom Typ Convair 340 und Lockheed Super-Constellation im grenzüberschreitenden Luftverkehr tätig zu werden. Mit möglichst vielen Zwischenlandungen auf deutschen Flughäfen versuchte man gegen die damals außerordentlich starke Konkurrenz der in der Bundesrepublik nach 1945 etablierten ausländischen Fluggesellschaften anzutreten. Aber bereits die ersten Betriebswochen zeigten, daß ohne einen eigenständigen innerdeutschen Zubringerluftverkehr kaum Marktanteile zu erringen waren. So wurden im Mai

1955 in Frankreich zwei weitere DC-3 angeschafft, die als Verkehrsflugzeuge für den innerdeutschen Streckendienst vorgesehen waren. Beide Flugzeuge waren, wie übrigens auch die D-CADE, ehemalige Militärtransporter vom Typ C-47, die bereits 1945 für ihren zivilen Einsatz hergerichtet worden waren. Die Ausstattung entsprach jedoch nicht mehr den Anforderungen des Jahres 1955, und so wurden die Neuerwerbungen zunächst in England von der Firma Transair Ltd. modernisiert und für die Beförderung von 28 Fluggästen eingerichtet. Im Oktober 1955 erhielten sie ihre Zulassungen als D-CADI bzw. D-CADO und am 31.12.1955 wurden sie erstmals im Liniendienst der Lufthansa eingesetzt.

Dieses Datum markiert einen Meilenstein im deutschen Nachkriegsluftverkehr, denn die DC-3 wurden ausschließlich von deutschen Besatzungen geflogen. Die ersten Kommandanten auf der DC-3 waren die Flugkapitäne Blume, Mayr, Förster und Stehle.

Nach Beendigung des Schulflugbetriebes mit der D-CADE wurde auch dieses Flugzeug bei Transair in London modernisiert und im Pas-



Herr Joachim Siebers aus Hamburg baute diese DC-3 D-CADO ebenfalls aus dem 1:72er Airfix-Kit, in der späteren Bemalung (Leitwerk und durchgehender – nicht zackentartig abgesetzter – blauer Streifen entlang der Fenster.)

Joachim Siebers of Hamburg also chose the 1:72 Airfix kit for his model of the DC-3 D-CADO in the later livery (different tail insignia and straight blue fuselage cheat-line as opposed to the earlier flash-trim).

sagierverkehr eingesetzt. Im Rahmen der Pilotenschulung hatte man die D-CADE wiederholt als Frachter eingesetzt. In diese Rolle kehrten die DC-3 zurück, als sie 1959 von den Passagierdiensten abgezogen wurden.

Im 1. Quartal 1960 wurden die drei Maschinen endgültig ausgemustert und zum Jahresende verkauft. Während die D-CADI zur finnischen Luftwaffe kam, wechselten die D-CADE und D-CADO zur Bavaria Fluggesellschaft. Bei Übernahme der D-CADE hatte die Bavaria beim Luftfahrtbundesamt vergeblich den Antrag gestellt, das Kennzeichen in D-CORA abzuändern; erst die dritte Bavaria-DC-3 erhielt im November 1963 diese Zulassung.

Bei der Bavaria waren die Maschinen zunächst auf eigenen Charterflügen eingesetzt, aber ab Sommer 1962 flogen sie im Rahmen eines Vertrages mit der Lufthansa verstärkt auf deren Frachtlinien. Sie behielten dabei ihren Bavaria-Anstrich.

Aber 1963 erschien noch einmal eine DC-3 in den Farben der Lufthansa. Für die Zeit der Reparatur der einzigen Start- und Landebahn des Flughafens Stuttgart-Echterdingen hatte die Lufthansa von der holländischen Fluggesellschaft Martins Air Charter neben einer De Havilland Heron auch die DC-3 PH-MAA gechartert. Diese Flugzeuge waren nicht wie die schweren Maschinen der Lufthansa auf befestigte Pisten angewiesen, sondern konnten die Grasnarbe und Taxiways für Start- und Landung nutzen. Auf diese Weise blieb Stuttgart damals mit dem internationalen Flugnetz verbunden. Bei der Erneuerung der Stuttgarter Runway im Jahre 1977 war dies nicht mehr möglich; ob es wohl daran lag, daß die DC-3 inzwischen in Europa zur Rarität geworden war?

War Hamburg-Fuhlsbüttel schon Heimathafen für die DC-3 der neuen Lufthansa, so galt dies auch für zwei weitere Maschinen, die gleichzeitig Anfang und Ende des Einsatzes der Douglas DC-3 bei deutschen Bedarfsfluggesellschaften markieren. Gemeint sind die D-CABA der Deutschen Lufttransport GmbH und die D-CNSF der Nordseeflug Sylter Lufttransport GmbH (die beim Luftfahrtbundesamt um die NSF-Kennung als Kürzel für Nordseeflug bat – und sie auch erhielt).

Als Kuriosität sei hier noch eine weitere DC-3 erwähnt: Im Dezember 1957 hatte der Luftreisedienst GmbH in München eine Zulassung für die Werk-Nr. 1972, einen Veteranen aus dem Jahre 1937 beantragt. Beim Luftfahrtbundesamt wurde das Kennzeichen D-CABI vorgemerkt, doch bevor die Zulassung erteilt werden konnte, war die Gesellschaft bereits in Konkurs gegangen.

Abschließend soll in diesem Bericht über die deutschen DC-3 auch auf die Besonderheiten dieser Flugzeuge hinsichtlich Ausrüstung und Bemalung eingegangen werden.

Sämtliche DC-3 der alten Lufthansa waren als Passagierflugzeuge konzipiert und verfügten nur über kleine, ovale Kabinentüren, die sich außer bei der D-AAIG auf der rechten Rumpflseite befanden. Später hatte allein die 1963 von der Lufthansa gecharterte PH-MAA eine ähnliche Tür aufzuweisen, welche allerdings nicht zur Seite geöffnet wurde, sondern nach unten aufgeklappt gleich als Fluggasttreppe diente.

Alle nach dem Kriege in Deutschland zugelassenen DC-3 waren ursprünglich Transportmaschinen vom Typ C-47 und behielten auch



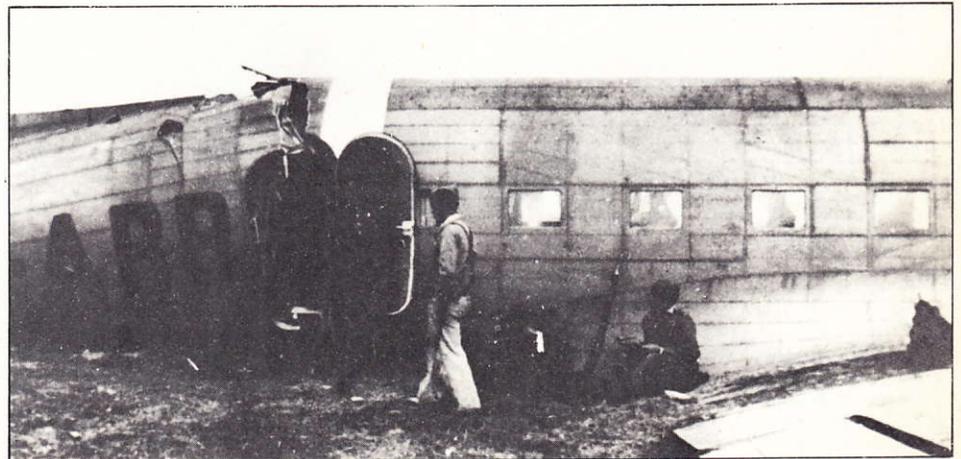
Am 9.12.1942 ging die D-ABBF bei der Landung in Madrid zu Bruch.

D-ABBF crashed upon landing at Madrid 9.12.42.



Am Bug der D-ABBF sieht man den Lufthansa-Schriftzug. Interessant sind auch Details der Antennenanlage.

A shot showing the Lufthansa inscription on the nose of D-ABBF. Aerial details are also worthy of note.



Spanisches Militär bewacht das Wrack der D-ABBF, deren weißes Rumpfband über einer Türhälfte hier gut zu sehen ist.

Spanish soldiers guard the wreck of D-ABBF. The white fuselage band extending over half of the door is clearly discernible.

Flugzeuge



Deutlich sind auf diesem Foto der D-ATJG in Madrid 1943 die weißen Rumpf- und Tragflächenbänder zu sehen.

In this photo of D-ATJG taken 1943 in Madrid, the fuselage and wing bands are well portrayed.



Ab 1958 war die Leitwerksbemalung mit der Lufthansa-Parabel üblich. Gut zu erkennen ist auch die Heckspitze, die dem Umbau bei Transair Ltd. zu verdanken ist.

From 1958 onwards the Lufthansa parabola became the standard tail insignia. The pointed tail empennage added during the refit care of Transair Ltd can also be seen.



Auf diesem Bild wird deutlich, wie das Weiß der Rumpfoberseite am Leitwerk abgesetzt war. Interessant auch der breitere, gelbe Streifen am Bug.

This shot illustrates clearly the way in which the white fuselage decking tapers at the tail. The thicker yellow trim at the nose is of additional interest.



Die PH-MAA hatte einen durchgehenden blauen Seitenstreifen. Die Fluggasttür war so konstruiert, daß sie als Treppe benutzt werden konnte.

PH-MAA featured an uninterrupted blue cheat-line and its passenger door was constructed in such a manner that it could function as a boarding step.

nach Umrüstung als Passagierflugzeuge die doppelten Frachttüren dieses Modells. Die Anzahl der Kabinenfenster variierte je nach Türanordnung und Innenausstattung zwischen sechs (D-CNSF) und acht (PH-MAA). In der Regel waren es jedoch sieben Fenster, die meist der Anzahl der Sitzreihen entsprachen, wobei die alte Lufthansa drei und die neue vier Fluggäste pro Sitzreihe unterbrachte. Mit 26 Fluggastsitzen erreichte die D-CABA der Deutschen Lufttransport Gesellschaft einen guten Mittelwert, während die Nordseeflug in der D-CNSF 32 Passagieren in 8 Sitzreihen Platz bot.

Flogen die Nachkriegsflugzeuge mit Motoren des Modells Pratt & Whitney R 1830-92-S 1C3G, woraus sich auch die Typenbezeichnung DC-3C-S1C3G ableitete, so waren die DC-3 der alten Lufthansa mit Wright Cyclone G Motoren ausgerüstet. Die Verkleidungen dieser Motoren hatten ein anderes Aussehen; sie waren kürzer und vor allem fehlten die später üblichen Fan-Ringe. Die D-CADE hatte vor dem Umbau durch Transair noch den langen Lufteinlaß für den Höhenlader bzw. Vergaser, wie er für das Muster C-47B typisch war. Aber auch die D-CNSF behielt diesen Lufteinlaß, obwohl die Maschine durch Wegfall des Laders zur C-47D umgerüstet war.

Auch die Funk- und Navigationseinrichtungen sowie die Enteisungsanlagen bildeten wichtige Unterscheidungsmerkmale. Bei der alten Lufthansa waren Antennenmasten und ringförmige Peilrahmen üblich; es fehlten dagegen die schwarzen Gummiwülste an den Leitwerks- und Tragflächenvorderkanten, wie sie als Enteisungsanlage in den C-47 angebracht waren. Vor dem Umbau durch Transair hatten die Maschinen der neuen Lufthansa noch einen Antennenmast und einen Astrodome auf der Rumpfoberseite, sowie blattförmige, längliche Zusatzantennen unter dem Bug. Kennzeichnend war dies im Betrieb aber nur für die D-CADE, deren Modernisierung erst 1956 erfolgte, während die beiden anderen Maschinen ja bereits vor ihrem Einsatz umgerüstet worden waren.

Fotos belegen, daß die Bemalung der DC-3 bei der alten Lufthansa ständig verändert wurde. Zunächst beschränkte man sich darauf, in schwarz die deutschen Zulassungszeichen auf Rumpf und Tragflächen sowie die Hakenkreuzfahne auf das Seitenleitwerk zu malen (ab Sommer 1940 wurden nur noch die Seitenrunder mit der Fahne verziert). Ansonsten blieben die DC-3 natursilber und es fehlte jeder äußerliche Hinweis auf die Lufthansa als Halter der Flugzeuge.

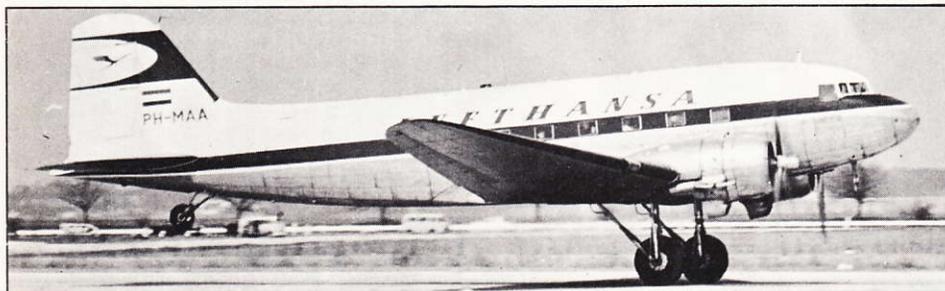
1941 ging man dazu über, die Motorgondeln und die anschließenden Tragflächenteile schwarz anzustreichen; unterhalb des Führerraumes wurde auf beiden Seiten der Schriftzug Lufthansa (Großbuchstaben mit einem vergrößerten L) und darunter in einem Kreis das Kranichemblem in schwarzer Farbe angebracht. Nach einer Anweisung der Luftflotte 3 hatten ab Dezember 1942 alle Flugzeuge einschließlich Fluglinienverkehr der DLH, die südlich der ehemaligen französischen Demarkationslinie und im Mittelmeer eingesetzt wurden, folgende Sonderbemalung zu tragen: 50 cm breiter, weißer Streifen um den Rumpf zwischen Hoheitszeichen und Leitwerk sowie um beide Flächen zwischen Motor und Flügelaußenkante. Untere Kante der Motorhaube gelb (siehe Fotos).

Auch bei der neuen Lufthansa war der Anstrich der DC-3 Veränderungen unterworfen,

Flugzeuge

aber stets waren die Hausfarben Blau und Gelb vertreten. Der Seitenstreifen war blau, mit gelber Einfassung und einem schmalen

blauen Außenstreifen. Anfänglich hatte der Seitenstreifen oben noch einen zackenförmigen Absatz, der aber ab 1958 entfiel.



Für die Dauer der Startbahnarbeiten in Stuttgart-Echterdingen hatte die Lufthansa 1963 diese DC-3 gechartert. Für den Start wurde der Taxiway benutzt.

In 1963 this DC-3 was chartered by Lufthansa to operate from Stuttgart-Echterdingen while runway repair work was underway. Take-offs were performed from the taxiway.

Am meisten wurde an den Firmenemblemen geändert. Beim ersten Bemalungsschema 1955, praktisch nur für die D-CADE von Bedeutung, war das LH-Symbol am Seitenruder in einem Kreis plaziert; ein etwas größerer Kranich befand sich vorn am Rumpf unterhalb des Führerraumes. Bis April 1955 fehlten die Embleme an der D-CADE. In den nächsten zwei Jahren waren die Embleme an Rumpf und Seitenruder gleich (S. Farbfoto) und von 1958 bis 1960 kam am Leitwerk noch die blau-gelbe Lufthansa-Parabel hinzu. Die Rumpfoberseite war weiß, nicht jedoch das Seitenleitwerk.

Sämtliche Ruderflächen der DC-3 waren stoffbespannt und mit Silberbronze gestrichen; sie bildeten dadurch einen gewissen Kontrast zu dem in der Anfangszeit noch polierten Metall. Mit Hilfe dieser Dokumentation steht dem Bau einer korrekten DC-3 der Lufthansa sicher nichts mehr im Wege.

Douglas DC-2 und DC-3 im deutschen Luftverkehr bis Kriegsende 1945

Muster	Zulassung	Werk-Nr.	LW-Stammkennz. oder Name	ehemals	Einsatz DLH		Bemerkungen
					von	bis	
DC 2-115K	D-AAIB	1582	–	OK-AIB	5.39 7.40	11.39 24. 3.41	an C.L.S. zurückgegeben wieder gechartert, dann an Aero O/Y verkauft OH-DLA, später Finn. AF „DO-2“
DC 2-211	D-AAID	1565	VG + FJ	OK-AID	5.39 24.7.40	11.39 1.44	an C.L.S. zurückgegeben wieder gechartert, bei Außenlandung in Plötzig/Westpreußen schwer beschädigt
DC 2-200	D-AAIO	1562	–	OK-AIC	5.39 7.40	11.39 27. 3.41	an C.L.S. zurückgegeben wieder gechartert, verkauft an Aero O/Y OH-DLB, später Finn. AF „Do-3“
DC 2-115D	D-ABEQ	1318	Taunus	PH-AKF	2.35	2.37	von Fokker gekauft an LOT verkauft
DC 2-115E	D-ABOW	1365	NA + LF	PH-AKS	1.8.40	11. 2.44	Totalschaden bei Notlandung in Tempelhof
DC 2-115E	D-ADBK	1355	NA + LD	PH-AKI	25.7.40		
DC 2-115E	D-AEAN	1363	SG + KV	PH-AKQ	7.40	5.45	in Flensburg an die RAF übergeben
DC 2-115E	D-AIAS	1364	PC + EB	PH-AKR	7.40		1944 noch im Einsatz bei DLH
DC 2-115E	D-AIAV	1366	NA + LA	PH-AKT	23.7.40	9. 8.40	Totalschaden durch Bodenberührung in Lämmershagen bei Bielefeld
DC 2-115E	D-AJAW	1356	PC + EC	PH-AKJ	7.40		1944 noch im Einsatz bei DLH
DC 3-220A	D-AAIE	2023	Mährisch-Ostrau	OK-AIE	24.8.39	9.12.44	14.8.44 bei Tagesangriff der USAAF auf Stuttgart in Echterdingen schwer beschädigt; 9.12.44 als vernichtet gemeldet.
DC 3-220A	D-AAIF	2024	Brünn	OK-AIF	24.8.39	43	durch Feindeinwirkung zerstört
DC 3-220B	D-AAIG	2095	–	OK-AIG	24.7.40	21. 4.44	nach Notwasserung in der Nähe von Frederikstad/Norwegen gesunken (9 Tote)
DC 3-220	D-AAIH	1973	Prag	OK-AIH	24.8.39	29.10.40	in Berlin-Tempelhof beim Start abgestürzt (2 Tote)
DC 3-194F	D-ABBF	2110	VE + RR	PH-ASR	16.9.40	9.12.42	Bruchlandung in Madrid und ausgeschlachtet
DC 3-194B	D-ABUG	1935	PC + EA	PH-ALH	8.40		1944 möglicherweise wieder bei der Luftwaffe (III./K.G. 200)
DC 3-194E	D-AOFS	2036	NA + LB	PH-ASK	18.6.40	4.45	
DC 3-194B	D-ARPF	1943	NA + LC	PH-ALV	1.6.40	6.45	in Barcelona beschlagnahmt, 12.45 an KLM zurück PH-TBV, später G-AICV
DC 3-194G	D-ATJG	2142	NA + LE	PH-ASM	15.6.40		noch mindestens bis 3.9.44 im Einsatz
DC 3-227B	D-ATZP	2093	–	OO-AUH MM. 60520 I-EMOS	6.8.43	5. 5.45	in Flensburg-Weiche an die Engländer übergeben, anschließend verschrottet

Nachkriegs-Luftverkehr

D-CADE W.Nr. 27108

(C-47B-20-DK) zuvor 43-49847 (USAAF), H718 (Pakist. AF), G-ANMB (Field Aircraft Serv.), F-BGSM (Aigle Azur), 29.12.54 von DLH gekauft und vom LBA zugelassen, 7.1.55 in Hamburg eingetroffen, bis 25.8.56 Einsatz als Schulflugzeug, 27.8.56 Überführung nach Croydon und Umbau als Passagierflugzeug bei Transair Ltd., 20.11.56 erster Streckeneinsatz, 11.5.59 Zulassung für Frachtbeförderung, 2.11.60 an Bavaria verkauft (9.12.60 zugelassen), 16.3.67 an Aviation Traders Ltd. verkauft und 20.3.67 in der deutschen Luftfahrzeugrolle gelöscht, später Einsatz bei South Arabian Air Force (Kennzeichen „202“).

D-CADI W.Nr. 19795

(C-47A-80-DL) zuvor 43-15329 (USAAF), PH-TBV (KLM), F-OAEL (Air Outre Mer), 21.5.55 von DLH gekauft und 3.6.55 übernommen (15.8.55 in Hamburg eingetroffen), bei Transair Ltd. umgebaut, 27.10.55 zugelassen, 31.10.55 erster Streckeneinsatz, 5.12.60 an Fischer-Moller in Kopenhagen verkauft und 12.12.60 in der deutschen Luftfahrzeugrolle gelöscht, später Einsatz bei der Finnischen Luftwaffe als „DO-5“.

D-CADO W.Nr. 25427 (13982)

(C-47A-30-DK) zuvor 43-48166 (USAAF), VH-BHD/VH-INM (Zinc Corp, Qantas und ANA), F-OANI (Air Outre Mer und Cie. Chérifienne du Pont Aérien), 21.5.55 von DLH gekauft, 1.6.55 übernommen und 9.6.55 in Hamburg eingetroffen, bei Transair Ltd. umgebaut, 15.10.55 zugelassen, 31.10.55 erster Streckeneinsatz, 30.12.60 an Bavaria verkauft (9.2.61 zugelassen) 16.3.67 an Aviation Traders Ltd. verkauft und 20.3.67 in der deutschen Luftfahrzeugrolle gelöscht, später Einsatz bei South Arabian Air Force (Kennzeichen "201").

D-CABA W.Nr. 13173

(C-47A-20-DK) zuvor 42-93279 (USAAF), F-BAXJ (Air France, Air Atlas und Air Maroc), 10.9.55 für Deutsche Lufttransport GmbH zugelassen, 11.5.57 in der deutschen Luftfahrzeugrolle gelöscht wegen Verkaufs nach England und Auflösung der Gesellschaft, später G-APBP (Skyways) und VP-TBW 9Y-TBW (BWIA).

D-CORA W.Nr. 32867 (16119)

(C-47B-30-DK) zuvor 44-76535 (USAAF), N 5050 (Boreas Corp.), 22.11.63 für BAC Bavaria zugelassen, 7.3.67 an Aviation Traders Ltd. verkauft und 15.3.67 in der deutschen Luftfahrzeugrolle gelöscht, provisorische englische Zulassung G-41-3-67, dann Einsatz bei South Arabian Air Force „203“.

D-CNSF W.Nr. 26977 (15532)

(C-47B-20-DK umgerüstet als C-47D), zuvor 43-49716 (USAAF), KK 199 (RAF), GA+108/GR+108/CA+016 (Bundesluftwaffe), 26.2.66 vorläufige Verkehrszulassung zur Überführung von Köln nach Hamburg, 30.8.66 zugelassen für Nordseeflug Sylter Lufttransport GmbH, 27.5.68 in der deutschen Luftfahrzeugrolle gelöscht und an Airwork Services Ltd. in England verkauft.

PH-MAA W.Nr. 33213

(DC-3C, zuvor C-47B-35-DK 44-76881 USAAF, G-ALXM, B.E.A.) vom 1.4. bis 6.6.63 DLH-Charter von Martins Air Charter/Holland, Einsatz auf Strecke Stuttgart-Frankfurt.

Anmerkung:

Für einige Zeit wurden von den Douglas-Werken in Oklahoma-City (Code: DK) und in Long Beach (Code: DL) irrtümlich die gleichen Werknummern ausgegeben. Die betroffenen Maschinen der DK-Serie erhielten daraufhin neue Werknummern zugeteilt. Trotzdem tauchen immer wieder die alten (falschen) Werknummern auf – selbst in offiziellen Dokumenten, so daß sie in dieser Übersicht in Klammern mit angeführt sind.



Oben die D-CABA der Deutschen Lufttransport GmbH, 1956 in Fuhlshüttel. Daneben die D-CADE der Bavaria Flug-Gesellschaft, die Fracht für die Lufthansa fliegt (Frankfurt 1964). Nach der Modernisierung im Herbst 1956 waren auch bei dieser Maschine Antennenmast, Astrodome sowie die langen Lufterlässe auf den Motorgondeln verschwunden. Das stumpfe Heck der C-47 war geblieben.

Left, D-CABA of the Deutschen Lufttransport GmbH in Fuhlshüttel 1956. Adjoining, Bavaria Flug-Gesellschaft's D-CADE, which flew freight for Lufthansa (Frankfurt 1964). Following the refurbishing programme autumn 1956, this aircraft too lost its aerial mast, astrodome and the elongated engine air intakes. The blunt C-47 tail remained, however.



Oben: Auch mit aufklappbarer Nase wurde die DC-3 (D-CADO) nicht zum Jumbo-Frachter. Der Lufthansa-Schriftzug scheint schon wieder durch. Daneben: Washtag bei der Nordseeflug, September 1966. Viele Details weisen die D-CNSF als ehemalige Bundeswehrmaschine aus (Schrift Nordseeflug und NSF im Wappen rot, Wellen darunter hell- und dunkelblau, Umrandung schwarz, Tragflächenenden signalrot. Rumpf: Weiß, blau, naturmetall).

Left, even with a nose cargo hatch, DC-3 D-CADO still fell short of the Jumbo mark. Note how the "Lufthansa" logo begins to show through again. Adjoining: Wash day at Nordseeflug, September 1966. Several details indicate D-CNSF as being an ex-Bundeswehr machine ("Nordseeflug" in red. Tail emblem outline black, waves dark/light blue, "NSF" red. Wingtips dayglow; fuselage, white, blue and natural metal).