



Die Do 18 W, Werknummer 734, in ihrer ursprünglichen Gestalt. Das „W“ steht für Weltrekord.

Dornier Do 18 – Dichtung und Wahrheit

Von Karl Kössler und Theodor Mohr (ADL)

09.2016 überarbeitete Fassung der Erstveröffentlichung in JET+PROP Nr. 4/1994 – 1/1995

Teil 2: Weitere Versuche, Serienbau und Einsatz bei der Luftwaffe

Die Do 18 W (Weltrekord)

Das Flugboot, das uns die Literatur hartnäckig, aber völlig irrigerweise als angebliche Do 18 F anpreist, war weder eine Do 18 E, noch gehörte es jemals der Lufthansa. Es war in Wirklichkeit das achte Flugzeug aus der 16 Stück umfassenden Baureihe D-3 (Fertigung Dornier) mit der W.Nr. 734. Es wurde mit Zustimmung des RLM für den beabsichtigten Zweck aus dieser Serie herausgenommen und verblieb bei Dornier als Erprobungsträger mit dem Kennzeichen D-ANHR.

Zunächst wurde es unter der Bezeichnung Do 18 W (W für Weltrekord) für die Aufstellung eines Langstreckenrekordes hergerichtet. Nach dem geglückten Rekordflug erhielt es anstelle der beiden Jumo 205 C zwei luftgekühlte BMW 132 M Sternmotoren eingebaut, wodurch sich die Bezeichnung in Do 18 L änderte. Unter ihr wurde das Flugzeug als reiner Triebwerkserprobungsträger betrieben. Es blieb aber stets Eigentum des RLM.

Am 29./30. Dez. 1937 hatte der italienische neunzehnfache Rekordflieger Stoppani den erst drei Monate vorher von einem französischen Wasserflugzeug aufgestellten Langstreckenrekord mit einem Schwimmerflugzeug Cant Z 506 B (3 x Alfa Romeo 126 R.C.34 zu je 750 PS) überboten. Die etwa 7100 km lange Strecke von Cadix (Südspanien) bis nach Caravellas (Ostküste Brasiliens) hatte er in 26 Stunden 24 Minuten zurückgelegt, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 270 km/h entsprach.

Um diesen Rekord nach Deutschland zu holen, ging man in Friedrichshafen daran, die Do 18 D-ANHR dafür entsprechend herzurichten. Zunächst wurde alles ausgebaut, was nicht unbedingt für die Flugsicherheit erforderlich war. Damit konnte die Leermasse um 650 kg vermindert werden, was eine entsprechend höhere Kraftstoffmenge mitzunehmen erlaubte. Dadurch und durch Heraufsetzen der zulässigen Starthöchstmasse konnten zur normalen Menge von 3920 Litern weitere rund 3000 Liter mitgeführt werden, wobei der gesamte Vorrat auf nicht weniger als 15 Behälter verteilt war.

Ferner wurde eine automatische Kurssteuerung (Siemens), ein Kurz- und Langwellenfunkgerät (Lorenz), Spezial-Flugüberwachungsgeräte (Askania) und ein Zielfluggerät (Telefunken) eingebaut, eine Ausrüstung also, wie sie auch die DLH-Flugzeuge im Transocean-Einsatz aufwiesen.

Um einer falschen Lesart von Veröffentlichungen über diesen Rekordflug aus der damaligen oder der heutigen Zeit vorzubeugen, sei gleich festgestellt, daß dieser Flug in alleiniger Regie von Dornier durchgeführt wurde. Unterstützung leisteten dabei jedoch die DLH und das Syndicato Condor Ltda., ein Tochterunternehmen der DLH unter brasilianischer Verwaltung. Alle bei der Vorbereitung und Durchführung des Fluges z.B. bei der DLH anfallenden Kosten gingen aber zu Lasten von Dornier.

Da die Firma nicht selbst über eine Besatzung mit Transozeanflugerfahrung verfügte, traten für den Rekordversuch vorübergehend Flugkapitän Hans-Werner von Engel, Funkermaschinist Helmut Rösel und Flugzeugfunker Hans-Joachim Stein in die Dienste der Firma Dornier, die ihre Bezeichnung inzwischen in Dornier-Werke GmbH geändert hatte. Alle drei konnten auf eine langjährige Erfahrung im Transatlantikdienst zurückblicken und boten somit die besten Voraussetzungen für den Erfolg. Hinzu kam als zweiter Flugzeugführer Flugkapitän Gundermann, der Werkspilot von Dornier.



Ankunft der Do 18 W am 30. März 1938 in Rio de Janeiro nach dem erfolgreich verlaufenen Weltrekordversuch.

Für den Katapultstart stellte die DLH den Flugstützpunkt „Westfalen“ zur Verfügung. Das Schiff lag am 23. und 24. März 1938 noch in Bremerhaven, bereit zur Ausreise nach Bathurst (Gambia) zur Ablösung des dort stationierten Schleuderschiffs „Ostmark“. Am 23. März erfolgte von der „Westfalen“ aus noch ein Probestart des Flugboots zu einem längeren Flug, um die Triebwerke zu überprüfen und nochmals den Kraftstoffverbrauch zu messen.

Am 24. März 1938 lief die „Westfalen“ mit der D-ANHR an Bord aus, um den gewählten Abflugstandort im Kanal südlich von Dartmouth anzusteuern. Dieser Punkt war gewählt worden, weil von dort aus die gesamte Flugstrecke bis Brasilien über See und gleichzeitig mit den geringsten Abweichungen von der geraden Linie (Großkreis) geführt werden konnte, was für die Anerkennung des Rekordes durch die F.A.I. (Fédération Aéronautique Internationale) erforderlich war.

Am 27. März um 14:05 GMT (Greenwich Mean Time) wurde das Flugboot von der „Westfalen“ in die Luft katapultiert. Das Wetter während des Rekordfluges war sehr wechselhaft und nicht gerade ideal, was sich besonders auf die Geschwindigkeit ausgewirkt hat. Nach anfänglichem Gegenwind über dem Kanal und der Biscaya war die D-ANHR in der Nacht vom 28. März südlich von Spanien in den Bereich des Nordost-Passats gelangt, der dem Flugboot mit wechselnder Stärke bis in die Nähe des Äquators zu schaffen gemacht hatte. Er wurde dann durch erheblichen Seitenwind (Südost-Passat) abgelöst. Auf dem letzten Drittel der Flugstrecke hatte sich schließlich das über dem südamerikanischen Kontinent gelegene Schlechtwetter zu einer ausgesprochenen Front mit auffrischem Gegenwind bis zu 60 km/h verdichtet.

Die Besatzung der Do 18 W wurde in Rio de Janeiro mit großen Blumensträußen empfangen:

*Flugzeugfunker Hans-Joachim Stein, Flugkapitän Hans-Werner von Engel, Flugkapitän Erich Gundermann, Funkermaschinist Helmut Rösel.
(v.l.n.r.)*



Je nach Wind- und Wetterverhältnissen war das Flugzeug zwischen 10 und 400 m über dem Wasser geflogen und hatte in den 43 Stunden, die es in der Luft war, 8392 km (Entfernung in gerader Linie), auf der wirklich geflogenen Strecke aber 8435 km zurückgelegt. Als Durchschnittsgeschwindigkeit ergaben sich rund 195 km/h.

Die Funkverbindung mit Deutschland war über die Übersee-Funkstation Quickborn bei Hamburg aufrechterhalten worden. Zur Flugsicherung und Funknavigation hatte die gesamte DLH-Organisation mit den Katapultschiffen „Westfalen“ und „Friesland“, letzteres lag bei Fernando de Noronha (Brasilien), zur Verfügung gestanden, ferner die Funkstationen der Air France auf den Kapverdischen Inseln sowie die des Streckennetzes des Syndicato Condor.

Zurück flog die D-ANHR am 30. März von Caravellas aus mit Zwischenaufhalten in Rio de Janeiro, Fernando de Noronha, wo sie von der „Friesland“ voll betankt mit Katapulthilfe in die Luft gebracht wurde, sowie in Las Palmas. Am 15. April um 12:30 Uhr war der Flug in Travemünde zu Ende.

Die Do 18 L

Am 14. Juli 1937, zu einer Zeit also, da die sieben Flugzeuge der Baureihe Do 18 D-0 (Nullserie) schon an die Luftwaffe abgeliefert waren, hatte Oberstlt. Werner Junck vom RLM die Firma Dornier besucht. In seinem Bericht darüber [39] beanstandete er, daß *„Dornier es versäumt habe, rechtzeitig die Serienflugzeuge Do 18 mit vergrößerten Kühlern auszurüsten, da mit den z.Zt. eingebauten die geltenden Pfl-Forderungen für den Steigflug nicht erfüllt würden, was umso schwerer wiege, als man bei der Auftragsvergabe schon auf den Einmotorenflug (wegen der geringen Leistung des Jumo 205) habe verzichten müssen“*.

Die zuletzt genannte Beanstandung, ebenso aber auch die Schwierigkeit des Wasserstarts der Do 18, mögen Grund für eine Besprechung gewesen sein, welche am 26. Januar 1938 zwischen LC II 2 und den Firmen BMW und Dornier stattfand. Es ging dabei um Überlegungen, alle diese Probleme durch den Einbau wesentlich stärkerer, luftgekühlter Motoren an Stelle der Jumo 205 mit einem Schlag zu lösen.

Der Einsatz der Truppe unterschied sich eben doch wesentlich von dem bei der Lufthansa. Vorwiegend waren es Kurzstreckenflüge, bei denen der Dieselmotor sich infolge seines hohen Leistungsgewichts als unwirtschaftlich zeigte. Außerdem sollte auf die doch sehr umständliche, den Betrieb stark behindernde Katapultbenutzung möglichst weitgehend verzichtet werden können. Verbesserte Eigenstartfähigkeit, aber auch volle Flugfähigkeit mit nur einem Motor waren das Ziel.

Als sofort mit verhältnismäßig geringem Umbauaufwand zur Verfügung stehende Möglichkeit zur Verbesserung des Eigenstarts wurden in Travemünde Versuche mit zwei abwerfbaren 500 kg Rauchgeräten als Starthilfe durchgeführt. Wenn auch, wie das Foto unten zeigt, diese Methode anschließend auch bei Einsatzflugzeugen angewendet worden ist, scheint sie sich doch nicht allgemein durchgesetzt zu haben.

*Ein seltenes Bilddokument:
Eine Do 18 D startet mit Hilfe
von 2x500 kg Rauchgeräten,
sogenannten „Krafteiern“.
(Slg. Petrick)*



Ein halbes Jahr nach dem Besuch von Oberst Junck, am 28. Februar 1938, wurde Dornier vom RLM aufgefordert, unter dem Begriff „Ausweichtriebwerk für Do 18“ möglichst bald ein Angebot über die Entwicklung und den Bau einer Triebwerksgruppe mit 2 BMW 132 M Motoren, einschließlich der dazu gehörenden Schablonen und Bauvorrichtungen, einzureichen. Dies geschah offensichtlich auch und der Auftrag wurde von LC erteilt.

Im März 1939, als alle deutschen Flugzeugfirmen aufgefordert worden waren, einen umfassenden Bericht [40] über den Stand der bei ihnen laufenden Aufträge abzugeben, zeigte sich, daß die Arbeiten an der Do 18 L erst zu etwa 40 % fertig waren und nicht vor Juli abgeschlossen sein würden. Die geschätzten Kosten dafür sollten RM 238.400.- betragen.

Fast gleichzeitig, im März 1938, als die D-ANHR gerade ihren Weltrekord flog, waren bei BMW die Einbauuntersuchungen für die beiden Sternmotoren in die geänderte Tandemgondel abgeschlossen worden. Die Firma hatte daraufhin am 25. Mai für ihren Bauanteil, der vor allem den hinteren Motor mit seinen besonderen Problemen (Kühlung!) und die Fernantriebswelle umfaßte, ein Angebot an das RLM eingereicht [41]. Der Auftrag hierfür wurde zwar erst am 30. September 1938 erteilt [42], jedoch waren die Arbeiten an der Welle, ebenso wie am völlig neu zu entwickelnden Kühlgebläse, schon seit Mai im Gange gewesen. Beide konnten bereits im November 1938 erstmals probeweise zusammengebaut werden.

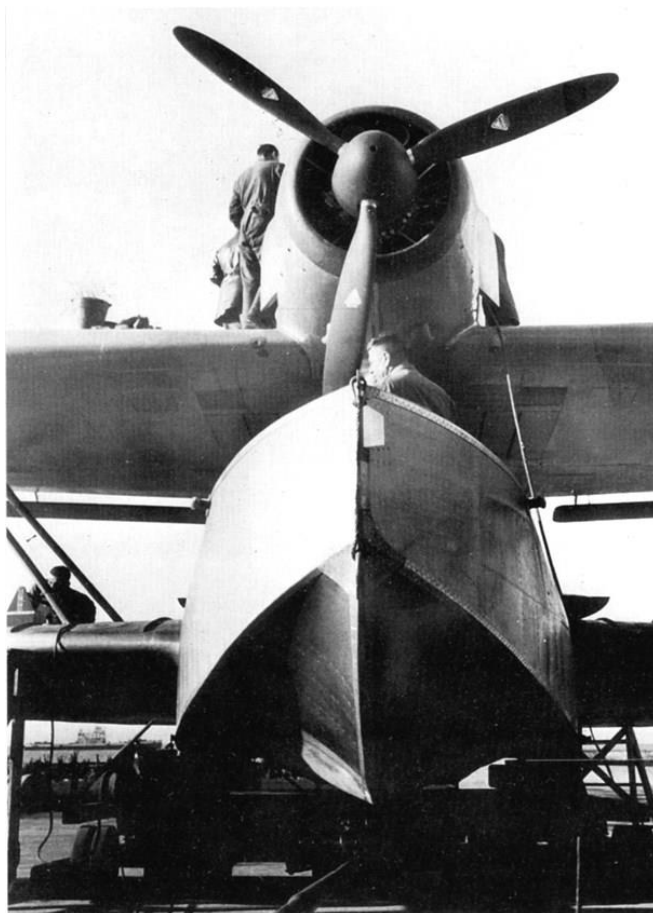


Diese Bilder zeigen die W.Nr. 734 nach erfolgtem Umbau zur Do 18 L. Wegen der luftgekühlten BMW 132 M-Motoren sind die Wasserkühler verschwunden und nun läßt sich erkennen, wie schlank der Motorträger in Wirklichkeit war. Der neue scharfkantige Bug in „Kreuzerform“ ist offensichtlich erst kurz vorher angebaut worden. Trotz des Zeitpunkts (Nov. 1939) hat das Flugzeug noch sein ziviles Kennzeichen.

Das Gebläse – ein einstufiges Lüfterrad – war notwendig geworden, weil für den Antrieb sowohl der Zug- als auch der Druckschraube der gleiche Motor verwendet werden sollte, ohne die bereits vorhandenen Kühlluftbleche zwischen und hinter den Zylindern ändern zu müssen. Der Kühlluftstrom für den mit der Luftschaubenwelle nach hinten einzubauenden Motor mußte also von hinten nach vorn und somit entgegen der Flugrichtung geführt werden, was ohne Gebläse nicht möglich war.

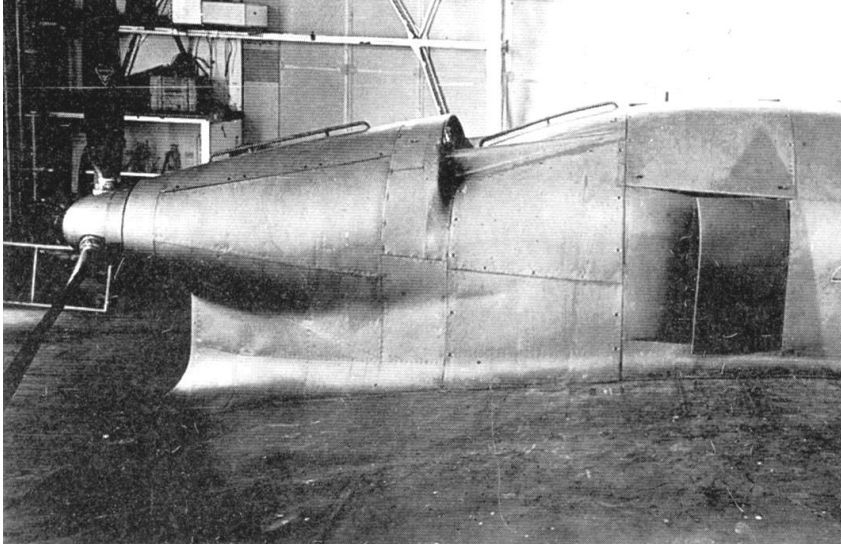
Die benötigte Kühlluft wurde durch eine Öffnung auf der Oberseite der Gondel kurz hinter dem Motor angesaugt, umgelenkt und vom Lüfterrad durch den Zylinderstern nach vorne gefördert. Vor dem Motor trat sie durch seitlich angeordnete, mit Hilfe von Verstellklappen veränderliche Öffnungen wieder ins Freie aus.

Um zu verhindern, daß die vom vorderen Motor stammende erwärmte Kühlluft für den hinteren Motor wieder angesaugt werden konnte, wurde auch sie – nicht wie sonst bei Sternmotoren auf dem ganzen Umfang – nur an den beiden Seiten durch dort angeordnete, ebenfalls mit Verstellklappen versehene Öffnungen abgeführt.



Nach einer Einbaubesprechung bei Dornier am 13. Dezember 1938, bei der vor allem der Kühllufthaushalt behandelt wurde, und deren Ergebnisse zu einem Gemeinschaftsbericht von Aerodynamischer und Einbauabteilung führten [43], mußte BMW den Fernwellenantrieb nochmals umkonstruieren, was sich bis März 1939 hinzog.

Auch das Kühlgebläse erforderte mehrfache Änderungen. Einen ausreichenden Kühlluftdurchsatz zu erzielen, erwies sich schwieriger als zunächst erwartet. Erhöhung der Zahl der Schaufeln am Lüfterrad und Anordnung von verschiedenen Leitblechen ergaben schließlich eine auch für den kritischsten Betriebsfall, den Vollgas-Einmotorenflug mit dem hinteren Motor allein, ausreichende Kühlleistung. Dafür mußten allerdings rund 40 PS oder etwa 5 % der Motorleistung aufgewendet werden.



(oben): Zur Kühlluftversorgung des hinteren Motors wird die Luft hinten oben aufgefangen, in die Gegenrichtung umgelenkt und durch ein Lüfterrad nach vorne durch den Zylinderstern gedrückt, wo sie – nach erneuter Umlenkung – durch die seitlichen Klappenöffnungen austritt.



(unten): Wechsel der Fernantriebswelle am hinteren Motor der Do 18 L.

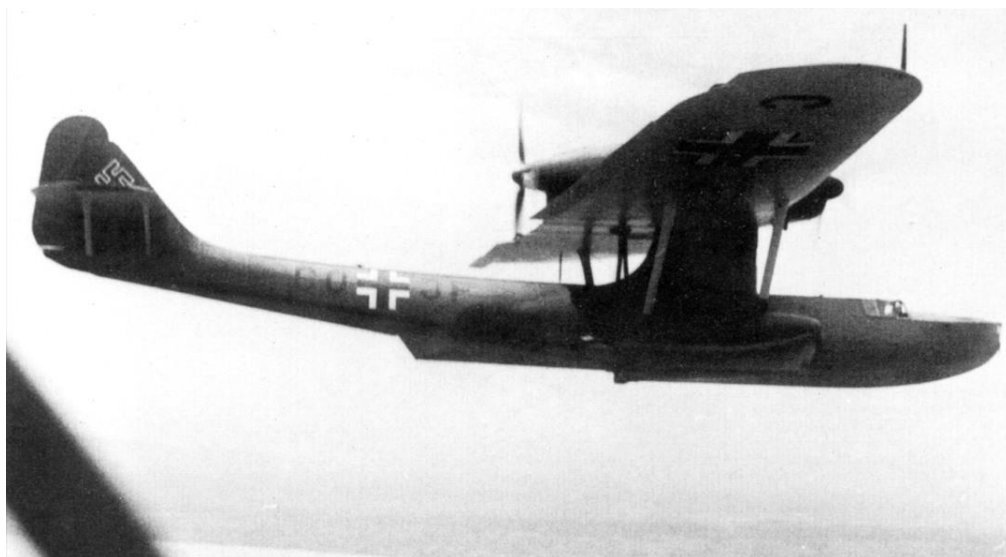
Erst im Juli 1939 konnte nach Klärung aller mit der neuen Triebwerksanlage zusammenhängenden Fragen mit dem Einbau in das Flugzeug begonnen werden. Gleichzeitig oder bereits vorher scheint an dem Flugboot auch der scharfkantige sogenannte Kreuzerbug angebaut worden zu sein, welcher den Bugraum bis zum Spant 3 veränderte.

Der Erstflug der Do 18 L, immer noch mit dem zivilen Kennzeichen D-ANHR fand am 21. November 1939 auf dem Bodensee statt. Die Flugerprobung und erste Leistungsmessungen schlossen sich an.

Wieder einen Monat später, im Januar 1940, wurde die Fernwelle mit Kühlgebläse und Leitapparat nach einer Gesamtbetriebszeit von 16:19 Stunden zur Untersuchung ausgebaut. Während am Leitapparat 25 eingerissene Schaufeln gefunden wurden, waren die anderen Teile alle einwandfrei.

Über die weitere Erprobung bei Dornier, jetzt mit Tarnanstrich und dem Stammkennzeichen CO+JF, bis zur Ablieferung des Flugzeugs zur Mustererprobung bei der E- Stelle Travemünde im Juni/Juli 1941 (!) ist lediglich ein Versuchsbericht erhalten geblieben [44], dessen zusammenfassende Schlußbetrachtung mit Ausnahme des Abschnitts über die Kühlung insgesamt negativ ausgefallen ist. Außerdem taucht das Flugzeug in der Zeit zwischen dem 28. Juni und dem 4. September 1941 mehrfach in Wochenberichten der E-Stelle auf [45]. Im letzten davon heißt es dann, daß „das Flugzeug wegen schlechter Flugeigenschaften und schlechtem Triebwerkseinbau (Brandgefahr infolge mangelhafter Ausführung der Abgasanlage und hoher Temperaturen im Motorraum) von der Mustererprobung abgesetzt“ worden sei.

Hier fliegt die Do 18 L schon mit dem Stammkennzeichen CO+JF und trägt einen Tarnanstrich. Erst 1941 wird sie zur Erprobung an die E-Stelle Travemünde übergeführt.



Die überaus lange Dauer der Entwicklung, des Umbaus und der Erprobung der Do 18 L – von Mitte 1938 bis Sept. 1941, also mehr als 3 Jahre – läßt erkennen, daß man der Do 18 allgemein (und dieser Version besonders) keine Dringlichkeit mehr zubilligt hat. Das Interesse daran beim RLM ist offensichtlich nach dem Erscheinen der BV 138 mit ihren besseren Leistungen im Einsatz und erst recht mit dem Verfügbarwerden der Do 24 aus niederländischer Fertigung nicht mehr vorhanden gewesen.

Nach dem Abbruch der E-Stellenerprobung erscheint das Flugzeug nur noch einmal in einer Bemerkung im C-Amts-Programm V-Muster vom 1. Juli 1941. Dort heißt es, daß die W.Nr. 734 in Peenemünde zum „Bootsumbau für Transportzwecke“ sei. Was dann damit geschah, ist nicht bekannt. Vermutlich wurde sie verschrottet.

Serienfertigung bei Dornier und Weser-Flugzeugbau

Unter welchem Zeitdruck die Entwicklung und anschließend, oder besser gesagt daneben, die Fertigung der Do 18 für die Luftwaffe abliefen, ist bereits mehrmals erwähnt worden. So dringend war der Bedarf für ein Fernaufklärungsflugzeug der Seeflieger, als Ersatz für den doch schon recht betagten Wal, daß sogar schwerwiegende Mängel, wie die ebenfalls schon erwähnte Unmöglichkeit eines Einmotorenfluges hingenommen wurden und daß die Freigabe der Nullserie schon erfolgte, bevor das erste militärische Flugzeug, die V2, auch nur seinen ersten Flug gemacht hatte.

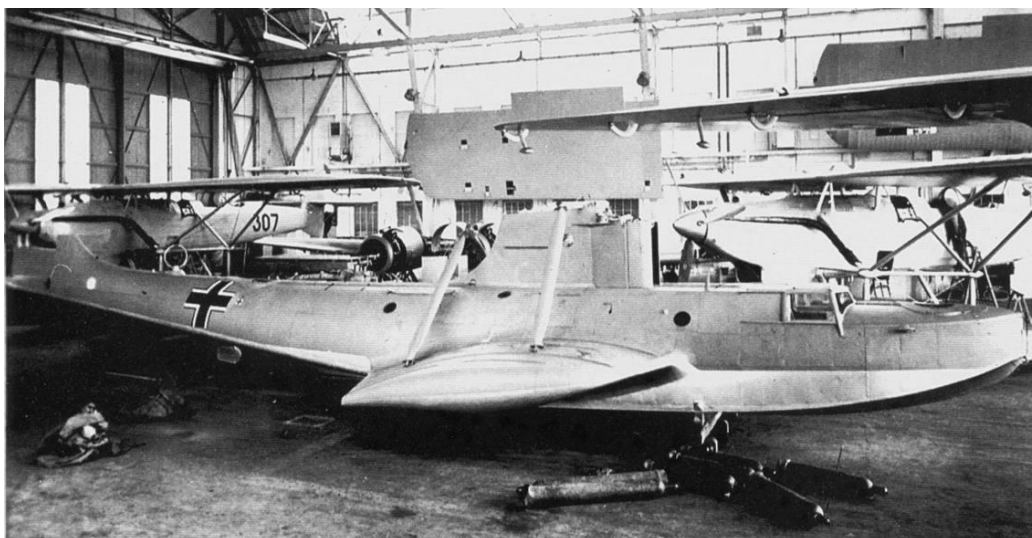
Und diese Nullserie lief in Manzell auch bereits an, bevor in Travemünde an V2 und V4 die negativen Feststellungen gemacht wurden, die eigentlich zum sofortigen Anhalten dieser Fertigung hätten führen müssen. Das geschah aber nicht, die notwendigen Änderungen wurden noch nicht einmal dann in die Serienfertigung eingeschleust, als Weser (WFG) als Lizenznehmer in das Bauprogramm einbezogen wurde.

Eine solche Erweiterung war von Anfang an geplant gewesen, weil das doch sehr beengte Dornier-Stammwerk in Manzell auf keinen Fall für den Großserienbau geeignet war. Es sollte daher lediglich mit der Entwicklung und dem Musterbau sowie bestenfalls mit der Fertigung von Nullserien beschäftigt werden, wie es ja auch hier bei der Do 18 der Fall war.



Die D-AJII war das Musterflugzeug der sieben Flugzeuge umfassenden D-0 Serie. Im Gegensatz zu den E-Flugzeugen münden die Abgasrohre nicht mehr direkt ins Freie. Innerhalb des Kennzeichens ist Platz für das später einzusetzende Balkenkreuz gelassen.

Die erwähnten Änderungen fanden somit erst Eingang in die Serie, nachdem wahrscheinlich nicht viel weniger als etwa 70 Flugzeuge, davon 41 bei Dornier (ohne die V-Maschinen) für die Luftwaffe abgenommen worden waren. Es war wohl schon Ende 1938 oder Anfang 1939, als bei Weser einige der letzten Do 18 D-3 und dann ab Juni alle folgenden Flugboote der Ausführungen G und H den bereits 1937 von der E-Stelle geforderten scharfen Bug und die verbreiterten Flossens-tummeln erhielten. Auch bei Dornier haben neben der V2 und der Do 18 L noch zumindest die zwei dort gebauten Flug-boote der Ausführung H die beiden Änderungen bekommen, wie das nachfolgende Foto zeigt.



Dieser Do 18-Rumpf weist bereits alle Merkmale der Ausführung G auf, wie Kreuzerbug und verbreiterte Flossens-tummel. Da aber bei Dornier in Manzell kein Flugzeug dieser Ausführung gebaut wurde, müsste es sich um eine der beiden dort entstandenen Do 18 H handeln. Hinten sieht man Do 22 für Jugoslawien, dazwischen das Tragwerk einer Do 24, vermutlich der V4.

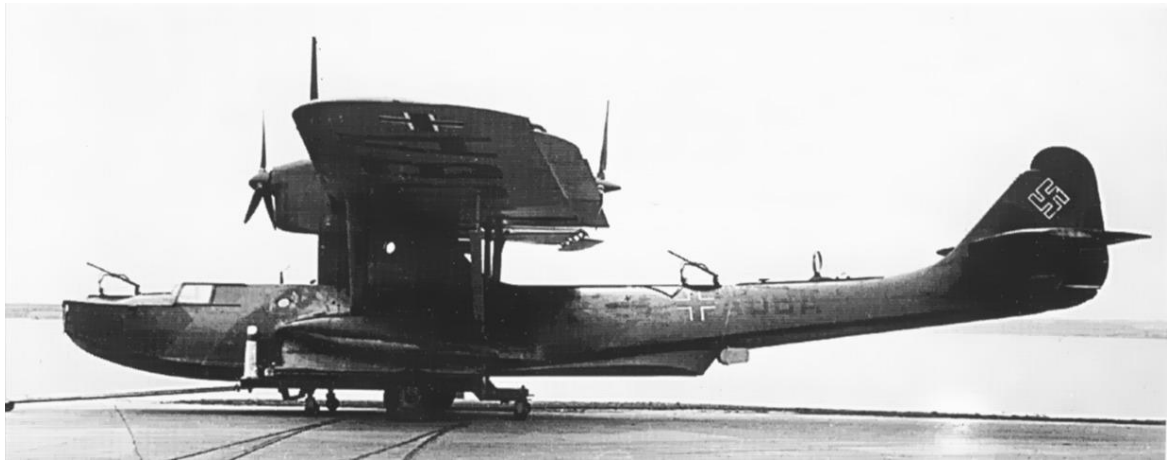
Das Musterflugzeug für die Ausführung G, die W.Nr. V841, Kennzeichen D-ADBA bzw. WL-ADBA (beide Formen sind durch Fotos belegt!), scheint bereits im Januar oder Februar 1939 zusammen mit den letzten D-3 bei Weser fertiggestellt, jedoch anscheinend erst im Juli zur Erprobung nach Travemünde übergeführt worden zu sein.



(links, unten und nächste Seite oben):

Drei Fotos des Musterflugzeugs der Ausführung G, D-ADBA, W.Nr. V841, das etwa im Frühjahr 1939 bei Weser gebaut wurde, worauf auch das WL im Kennzeichen hindeutet. Es ist vermutlich das erste Flugzeug mit Tarnanstrich gewesen.





Von der Ausführung G wurden ab Sommer 1939 noch weitere 61 Flugboote ausgeliefert, dazu 20 H (Doppelsteuer-Schulflugzeuge), bis auch bei Weser im August 1940 das Kapitel Do 18 zu Ende ging.

Dornier hatte mit der Ablieferung von zwei Flugzeugen der Ausführung H schon im Februar 1939 die Fertigung von Do 18 eingestellt.

In einem Dokument der E-Stelle Travemünde vom 4. Oktober 1939 taucht noch eine weitere Baureihenbezeichnung auf, nämlich Do 18 J. Danach war das Flugzeug Do 18 D-3, W.Nr. 727, D-AJIU, zu dieser Zeit bei WFG, wo es mit der Dringlichkeit I als Musterflugzeug von D auf J umgebaut werden sollte. Als Erprobungsaufgabe wird dazu „Musterumbau auf Doppelsteuerung“ genannt.

Der Schluß, daß es sich somit bei den Flugzeugen, die mit dieser Bezeichnung ab Juli 1941 in den Verlustmeldungen zu finden sind, um für den Schulbetrieb umgebaute frühere D-Flugzeuge handeln dürfte, ist zwar naheliegend, aber keineswegs sehr wahrscheinlich. Die 4 Flugzeuge Do 18 J, welche zwischen dem 31. Juli und dem 31. Oktober 1941 als verloren gemeldet worden sind (siehe Tabelle „Verluste von Do 18“ in Teil 3), gehörten einmal alle zu Einsatzeinheiten (drei davon zur 3./906) und hatten dazu Werknummern, die sie als ursprüngliche G-Flugzeuge ausweisen.

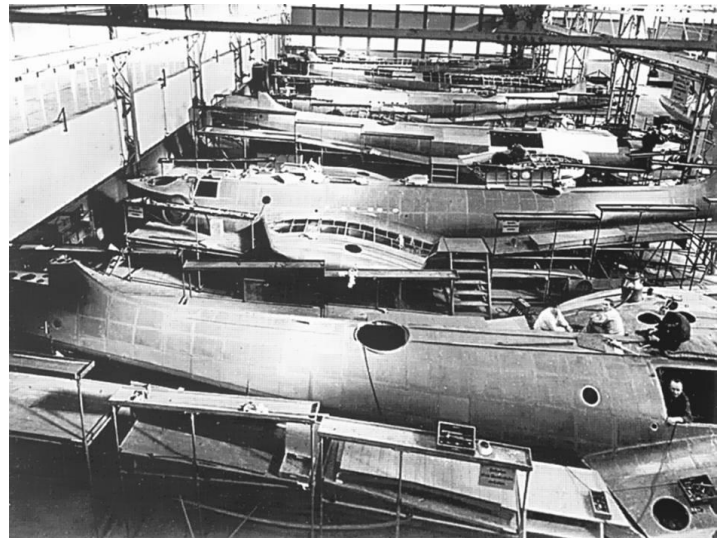
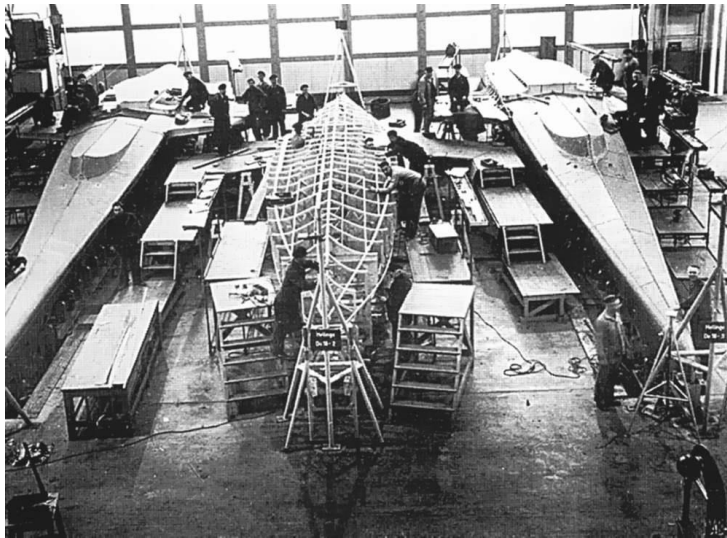
Ebensowenig spricht für die Annahme, daß es sich dabei um eine Verstärkung der Bewaffnung handeln könnte, die bei den letzten G-Flugzeugen (vermutlich ab W.Nr. V867) sowieso schon auf insgesamt 1 MG 151/20 in HDL 151 auf dem Rumpfrücken, 1 MG 131 (vorn) und 4 MG 15 (eines im hinteren rechten Fenster des Führerraums, eines in der linken Rumpfwand zwischen Spant 8 und 9 und je eines in den Rumpfsseiten zwischen Spant 18 und 19) vergrößert worden war. Es muß also vorerst offen bleiben, was die Ausführung Do 18 J von den vorhergehenden unterschieden hat.

Neben der bereits erwähnten D-AJIU, an der der Umbau zum ersten Mal vorgenommen wurde, übergab Weser das Flugzeug V867 RZ+AD als Muster der Änderung von G auf J an die E-Stelle Travemünde.

Dagegen dürfte es sich bei der gelegentlich in der Literatur zu findenden „Do 18 N“, angeblich die „Seenotausführung“, wohl nur um einen der kühnen Schlüsse handeln, den jemand irgendwann gezogen hat. Diese Bezeichnung ist nämlich mit keinem einzigen Dokument zu belegen.



Eine Reihe fertiger Do 18 G bei Weser (Werk Einwarden), vermutlich aufgenommen kurz nach Kriegsbeginn, wie man aus der Tarnung der Gebäude schließen kann. Die Verbreiterung der Flossenstummel um 30 cm nach außen ist hier gut zu erkennen.



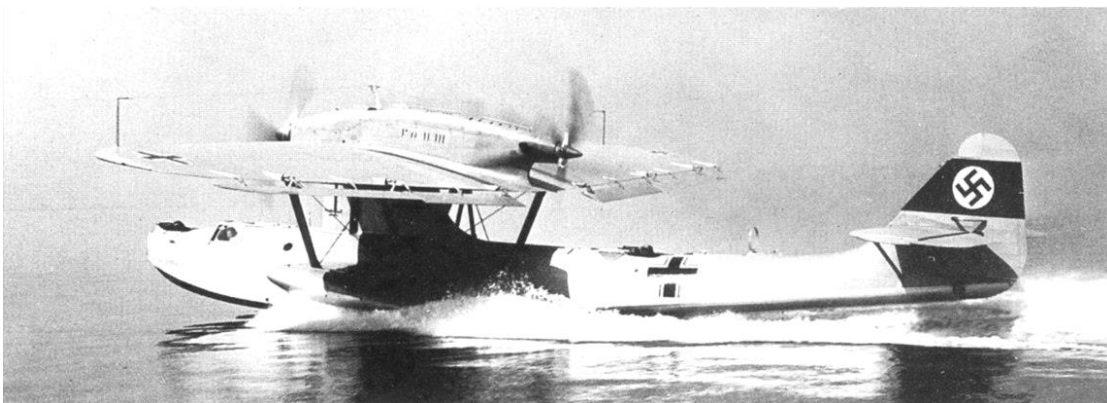
Zwei Fotos aus der Fertigung von Do 18 bei Weser. Während auf dem Bild links die Form der Rumpfunterseite von D-3 Flugzeugen mit den ab dieser Ausführung doppelten Wasserrudern zu sehen ist, handelt es sich beim Foto rechts um Rümpfe der Ausführung G in verschiedenen Baustadien.

Die Do 18 bei der Truppe

Aufschluß über die Überlegungen, welche auf militärischer Seite zum Entwicklungs- und Beschaffungsauftrag Do 18 geführt hatten, gibt ein Vortrag, den der damalige Inspekteur der Seeflieger (Lln.8) und Berater des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, Oberst Joachim Coeler, am 9. November 1937 vor dem Oberkommando der Kriegsmarine gehalten hat. Das Thema lautete „Entwicklungsstand des Materials der Seeluftstreitkräfte“ [46].

Man muß sich daran erinnern, daß zu diesem Zeitpunkt die Erprobung der Do 18 V4 gerade 3 Monate abgeschlossen war und daß die Firma Dornier sowohl die 7 D-0 Flugzeuge als auch die 6 der Ausführung D-1 bereits ausgeliefert hatte und die Fertigung der 10 Do 18 D-2 in vollem Gang war.

Oberst Coeler wies einleitend darauf hin, daß die z.Zt. bei der Truppe befindlichen und die im Laufe des Jahres 1938 neu erscheinenden Flugzeuge nach taktischen Forderungen des OKM gebaut worden wären, deren geistige Planung noch in die Jahre 1927 bis 1932 fiel. Sie seien konstruiert und gebaut auf Grund der in diesen Jahren mit den Vorgängern gewonnenen Erfahrungen.



Eine Do 18 der Ausführung D beim Start vor Manzell. Das markante Dröhnen ihrer Dieselmotoren war kilometerweit über den ganzen Bodensee zu hören.

Diese Flugzeuge, von denen er insbesondere den Nahaufklärer He 60 und das Mehrzweckflugzeug He 59 erwähnte, hätten sich bei der Truppe, eigentlich wider Erwarten, verhältnismäßig gut bewährt, obwohl sie zum Zeitpunkt der Aufstellung der Luftwaffe schon als überholt zu betrachten gewesen wären. Der „Wal“ hingegen, als Fernaufklärer, hätte diese Erfolge infolge technischer Mängel, die hauptsächlich in Wartungsschwierigkeiten ihre Ursache hatten, nicht für sich verbuchen können.

Obwohl dieses Flugzeug seit den 20er Jahren bei mehreren Nationen verwendet worden war, große Erfolge als Verkehrsflugzeug erzielt habe und allmählich durch konstruktive Verbesserungen ein verhältnismäßig seefähiger Typ geworden wäre, hätte es doch im Truppendienst erhebliche Probleme gezeigt. So seien die Schwierigkeiten, welche die Tandemanordnung der Motoren mit sich brachte, bekannt. Außerdem hätte sich gezeigt, daß die Reichweite durch den Einbau militärischer Zuladung wesentlich verringert sei. Vor allem aber wären die Flugeigenschaften des Wals so mittelmäßig und seine Stabilität um die Querachse so gering, daß der Blindflug nur für Flugzeugführer mit großer Erfahrung möglich sei.

Die Streckenflüge der Lufthansa im Süd- und Nordatlantik, der Verkehr der Flugzeuge zwischen den Erdteilen fast ohne Notlandungen, seien kein Maßstab für die Luftwaffe. Die Lufthansa verfüge über ausgezeichnetes fliegendes Personal und ebenso hervorragendes technisches Personal, das in der Behandlung von Flugzeugen und Motoren nicht zu übertreffen sei.

Dagegen handele es sich bei der Luftwaffe um kurz ausgebildete Flugzeugführer und Beobachter, wozu die entsprechend seiner Dienstzeit nur geringen Erfahrungen des technischen Personals kämen. So wäre der Wal mit den gleichen Motoren wie bei der Luftwaffe seit vielen Jahren ohne nennenswerte Beanstandungen bei der Lufthansa in Betrieb. Dagegen sei das Flugzeug bei den Seeluftstreitkräften infolge laufender technischer Mängel und wegen der bereits erwähnten fliegerischen Probleme als nicht frontverwendungsfähig zu bezeichnen.

Bei der Überführung von Manzell nach Travemünde mußte der Flugzeugführer Niessen nach Ausfall eines Motors diese harmlos ausgegangene Notlandung machen.



Insgesamt betrachtete Oberst Coeler den Entwicklungsstand der Seeluftstreitkräfte im Vergleich zu dem der Luftstreitkräfte Land als veraltet. Im Jahre 1933 wäre eine Neuentwicklung sämtlicher Seeflugzeugmuster ein Gebot der Stunde gewesen. Es hätte aber geraume Zeit gebraucht, bis sich aus der militärischen Verwendung der alten Seeflugzeugtypen die notwendigen Erfahrungen und Erkenntnisse für die Aufstellung moderner taktischer und technischer Forderungen ergeben hätten. So wären diese erst im Januar 1935 in ihrer endgültigen Form dem Technischen Amt vorgelegt worden [47]. Entwicklungsarbeit hatte das Amt bis dahin somit nur aufgrund vorläufiger Angaben leisten und Projekte anlaufen lassen können.

So war auch für die Aufgaben des Seefernaufklärers die Entwicklung eines neuen Musters in Auftrag gegeben gewesen. Das Resultat sei die Do 18, die gegenüber dem Wal wesentlich verbesserte Flugeigenschaften und bessere Flugleistungen aufweisen konnte. Dieses Flugzeug sei aber von vornherein nur als Behelfs-Seefernaufklärer eingeplant und sollte nach Erscheinen des neuen und leistungstärkeren Seefernaufklärers Ha 138 wieder von den Seefliegerverbänden abgezogen und den Flugzeugführerschulen (See) zugewiesen werden. Daher müßten die Nachteile, welche die Do 18 mit sich bringt, in Kauf genommen werden.

Dazu gehört vor allem die schlechte Bewaffnung von nur einem MG nach hinten (Anm.d.Verf.: Erstaunlicherweise erwähnt der Vortragende den wohl größten Nachteil, oder besser gesagt Mangel, überhaupt nicht, nämlich die fehlende Einmotoren-Flugfähigkeit!).

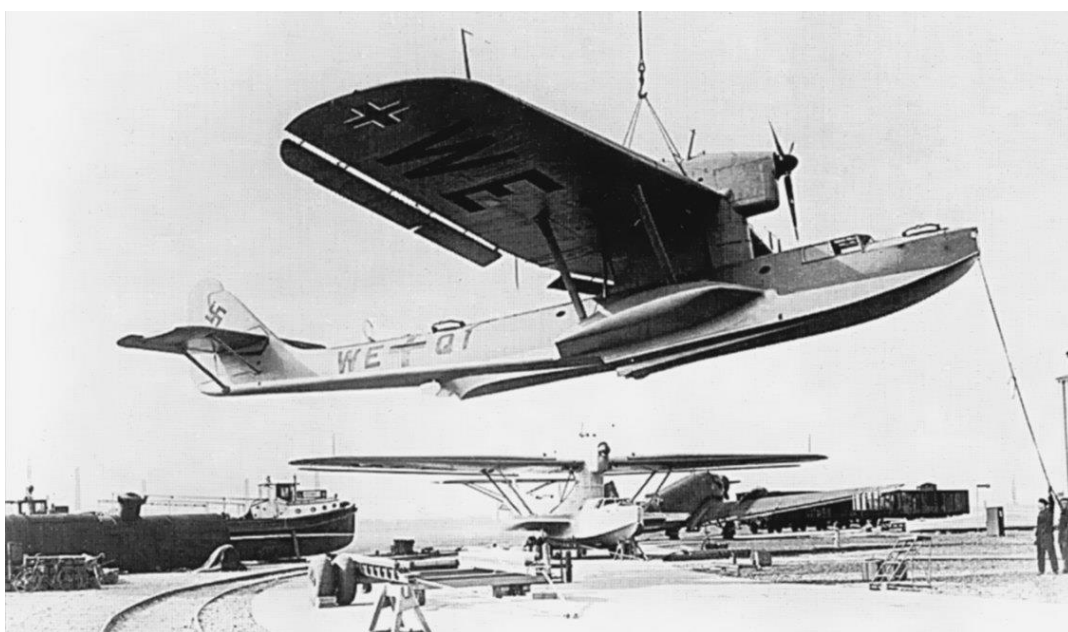
Als Begründung für die unverhältnismäßig lange Zeit, welche die Entwicklung des Fernaufklärers beansprucht habe, obgleich er als vordringlich galt, nannte Oberst Coeler

1. die außerordentliche Belastung der Fa. Dornier durch die Arbeiten an der Fertigstellung und Serienreifmachung der Do 17 und die aus politischen Gründen notwendige Bevorzugung des holländischen Auftrags für die Do 24 und
2. Rückschläge bei der Ha 138, die sich aus der Anwendung einer neuartigen Konstruktion ergeben hatten, deren sorgfältige Überprüfung im Windkanal mit den Ergebnissen in der Praxis nicht übereingestimmt hätte.

Die Einführung der Do 18 bei der Truppe sei aber bereits im Gange. Sie verlief jedoch bisher infolge Platz- und Personalmangels bei der Baufirma sehr schleppend. Durch Anlaufen des Lizenzbaus bei der Weser-Flugzeugbau GmbH würde die Auffüllung der Front aber beschleunigt.

Im weiteren Verlauf seines Vortrags ging Oberst Coeler noch ausführlich auf die beiden gegenüber der Do 18 dann als voll verwendbar anzusehenden Flugboote Ha 138 und Do 24 ein, wobei bereits eine gewisse Tendenz zugunsten der Hamburger Entwicklung zu erkennen war, die ja dann schließlich von der E-Stelle Travemünde auch als das besser geeignete der beiden Projekte beurteilt und für die Beschaffung vorgeschlagen wurde [48].

Die von Oberst Coeler erwähnte, bereits anlaufende Einführung bei der Truppe verlief aber auch noch aus anderen Gründen langsam. Einmal war es sicher die vollkommene Aufgabe der Fertigung bei Dornier in Manzell wegen anderer, dringenderer Aufgaben, so daß nur noch Weser ab September 1938 lieferte (siehe Tabelle „Fertigung von Do 18“ in Teil 3). Zum anderen aber waren es Beschaffungsschwierigkeiten bei den Fernwellen, welche sich auf jeden Fall im Laufe des Jahres 1939 ausgewirkt hätten bis hin zum Stillstand der Fertigung.



Zwei Flugzeuge aus der Fertigung bei Weser, welche die 1938 während einer gewissen Zeit verwendeten „hauseigenen“ Kennzeichen mit WE zeigen. Bei beiden handelt es sich offensichtlich noch um D-3, obwohl sie bereits den Kreuzerbug haben.

Die Luftwaffeninspektion 8 (Seeflieger) erließ daraufhin eine Anweisung, die Wellen von Do 18 D Flugzeugen (Bruch-, Reparatur- und Grundüberholungsmaschinen) sowie von Do 18 bei den Schulen auszubauen, um sie für die Neubauflugzeuge verwenden zu können. Als Ersatz für die Schulen sollten so lange „Wale“ dienen, die bei der DLH-Werft Travemünde herzurichten waren.

Außerdem wurde ein Terminplan zur vorübergehenden Stilllegung von 26 älteren Do 18 für die Zeit von Sept. 1939 bis April 1940 ausgearbeitet. Dazu wurden die Liefertermine bei den Wellenherstellern, den Deutschen Edelstahlwerken und Junkers Flugmotorenwerke, drastisch gekürzt.

LC gelang es dann doch noch, die Anlieferung der Wellen sicherzustellen und größere Auswirkungen auf den planmäßigen Ablauf der Flugzeuglieferungen zu verhindern. Die geplanten Notmaßnahmen konnten größtenteils wieder fallen gelassen werden.

Die Ausstattung der jeweils zweiten Staffeln (Fernaufklärungsstaffeln) der Küstenfliegergruppen 106, 306, 406, 506 und 606 und etwas später der 3./906 mit der Do 18 bzw. der Austausch der bereits bei diesen Einheiten geflogenen Do 18 D gegen solche der Baureihe G, konnte also mehr oder weniger planmäßig vor sich gehen.

Bis zum Eintreffen des Nachfolgemusters, dessen Bezeichnung inzwischen von Ha 138 in BV 138 geändert worden war, sollte noch mehr als ein Jahr vergehen, während welcher Zeit die Do 18 die Hauptlast der Fernaufklärung über See zu tragen hatten und dafür wegen ihrer doch recht geringen Geschwindigkeit, der von Oberst Coeler schon als größte Schwäche genannten unzureichenden Bewaffnung, aber auch wegen technischer Störungen an den Motoren und an der Fernwelle viele Verluste zu verzeichnen hatte. Darüber wird weiter hinten berichtet.

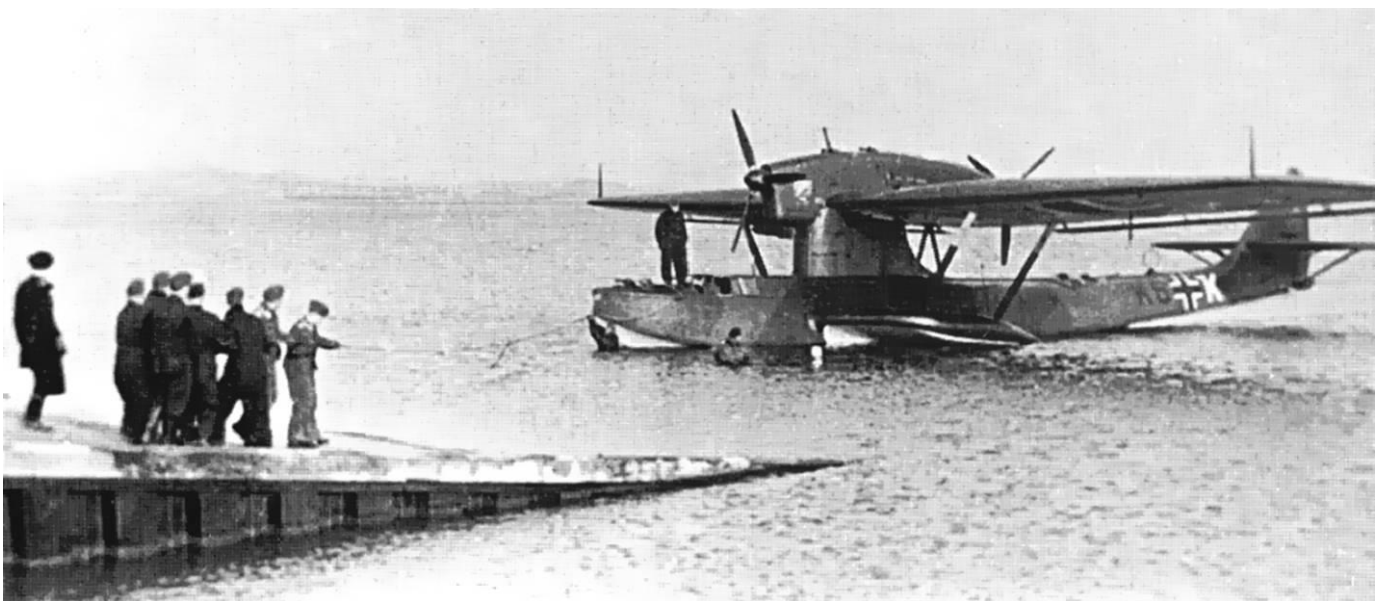
Nach und nach wurden dann die Do 18 aus dem Frontdienst herausgezogen und – wie ursprünglich geplant – den Schulen übergeben. Doch einige von ihnen blieben im Frontdienst – bis zum Ende des Krieges.



Eine Do 18 G in Schleswig, Juni 1945. Es ist eines der wenigen mit FuG 200 „Hohentwiel“ zur Schiffssuche ausgerüsteten Flugzeuge dieses Musters, die in der Ostsee Jagd auf sowjetische U-Boote machen sollten. Die Antennen sind an den Flügelnasen jeweils etwa 80 cm von den Flügelstielen nach innen befestigt. Im Hintergrund sind Do 24 und He 115 zu erkennen. (Foto: Björn Halgrimson)

So wurden z.B. noch gegen Ende des Jahres 1944 mindestens vier Do 18 mit Schiffsuchgeräten (FuG 200 Hohentwiel) ausgerüstet, um in der Ostsee Jagd auf sowjetische U-Boote zu machen (siehe Foto oben). Der Mustereinbau an der ersten davon, der W.Nr.V879, RZ+AP, wurde in der Zeit vom 1. bis 14.9.1944 bei der E-Stelle Travemünde vorgenommen. Im entsprechenden Bericht [50] wird auch der Grund für diese Wiederheranziehung zum Frontdienst genannt. Es war die Kraftstofflage, welche es nicht gestattete, die ursprünglich dafür vorgesehene Do 24 zu verwenden. Dieselöl war offensichtlich noch leichter zu bekommen als Ottokraftstoff.

Aus demselben Grund wurde angeordnet, die weiteren Flugzeuge beim Fliegerführer Ostsee in Pillau nach den von der E-Stelle erstellten Einbauunterlagen zu ändern, um den Kraftstoff für die Überführung nach Travemünde zu sparen. Dieser Plan scheint aber wieder aufgegeben und stattdessen Aalborg als Umbaustation gewählt worden zu sein. Auf jeden Fall wurde in der vorletzten Dezemberwoche 1944 dort „das erste Flugzeug der Nachbauserie“ abgenommen, wie es im Bericht heißt. Dieses Flugzeug (W.Nr.V915, RW+AV) und eine zweite und dritte, ebenfalls noch in Travemünde selbst umgebaute Do 18 (W.Nr.V919, RW+AZ und V853, CO+VY) [51] kamen anschließend, wie vorgesehen, auch zum Einsatz. Wieder andere sind beim Seenotdienst eingesetzt worden [49].



Eine Do 18 der Kü.Fl.Gr. 1./406 wird an Land gezogen.

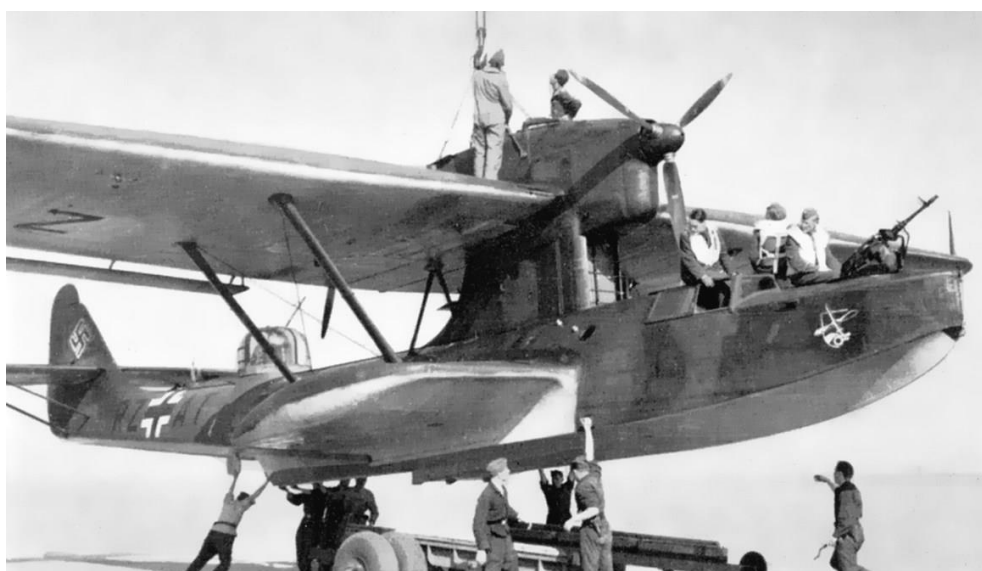
(Slg. Schmitt)

Wenn auch die Flugboote des Musters Do 18 mit Ausnahme des Langstrecken-Weltrekords und der Nordatlantik-Erprobung 1936 kaum mit besonders herausragenden Erfolgen glänzen können, so haben sie doch in den wenigen Jahren, in denen sie im Einsatz waren, sowohl im zivilen als auch im militärischen Bereich ebenso wie die mit ihnen fliegenden Besatzungen ihr Bestes gegeben und ein Stück Luftfahrtgeschichte mitgeschrieben. Leider hat kein einziges dieser formschönen Flugboote das Ende des Krieges überdauert.



Do 18 D der 2. / KüFlGr. 406, versehen mit der Vorkriegskennzeichnung 60+A42. Demnach muß das Foto 1938/39 entstanden sein.

Do 18 G einer unbekannten Seeflieger-Einheit. Die Maschine trägt noch ihr Stammkennzeichen RZ+AT.



Diese Do 18 G gehörte zur 2. / KüFlGr. 406, wie die Kennung „M2“ vor dem Balkenkreuz und das „K“ als letzter Buchstabe des Kennzeichens belegen.