



*Eine Do 18 D, bereits mit Kreuzerbug aber noch ohne verbreiterte Flossenstummel, nach Umbau des B-Standes auf HDL 151/1 mit MG 151/20.*

## 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 3: Anhänge

#### Fertigungsprogramm und Beschaffungskosten

Wie sich die insgesamt gebauten 163 Serienflugzeuge zeitlich und zahlenmäßig auf die beiden beteiligten Firmen Dornier und Weserflug verteilen, zeigt die folgende Tabelle:

| Jahr            | 1937 |    | 1938 |    | 1939 |    | 1940 |    |
|-----------------|------|----|------|----|------|----|------|----|
| Hersteller      | Do   | We | Do   | We | Do   | We | Do   | We |
| Januar          | -    | -  | 1    | -  | -    | 7  | -    | -  |
| Februar         | -    | -  | 2    | -  | 2    | 4  | -    | -  |
| März            | -    | -  | 1    | -  | -    | -  | -    | 8  |
| April           | -    | -  | 2    | 1  | -    | -  | -    | 17 |
| Mai             | 1    | -  | 4    | 1  | -    | -  | -    | 8  |
| Juni            | 2    | -  | 3    | 1  | -    | 1  | -    | 7  |
| Juli            | 4    | -  | 1    | 4  | -    | 7  | -    | 5  |
| August          | 6    | -  | 3    | 5  | -    | 4  | -    | 4  |
| September       | -    | -  | -    | 6  | -    | 3  | -    | -  |
| Oktober         | 5    | -  | -    | 6  | -    | 5  | -    | -  |
| November        | 2    | -  | -    | 3  | -    | 9  | -    | -  |
| Dezember        | 2    | -  | -    | 3  | -    | 3  | -    | -  |
| Summe           | 22   | 0  | 17   | 30 | 2    | 43 | 0    | 49 |
| Gesamt pro Jahr | 22   |    | 47   |    | 45   |    | 49   |    |

Als Werknummern sind für die Serien verwendet worden:

| Fertigung Dornier |                  |          | Fertigung Weser |                                 |          |
|-------------------|------------------|----------|-----------------|---------------------------------|----------|
| D-0               | 664-670          | 7 Stück  | D-3             | V801-V840                       | 40 Stück |
| D-1               | 771-716          | 6 Stück  | G               | V841-V900, V921 + wahrsch. V922 | 62 Stück |
| D-2               | 717-726          | 10 Stück | H               | V901-V920                       | 20 Stück |
| D-3               | 727-740, 787+790 | 16 Stück |                 |                                 |          |
| H                 | 788+789          | 2 Stück  |                 |                                 |          |

Zusammen mit den sieben V-Flugzeugen sind demnach insgesamt 170 Flugboote Do 18 gebaut worden, davon 48 bei Dornier und 122 bei Weser Flugzeugbau.

Bezogen auf die Fa. Dornier errechnete sich folgender Beschaffungsaufwand:

| Leistung                                                                                    | Aufwand je Stück | (Zwischen-) Summen |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------|
| Entwicklung und Fertigung des ersten Wal-Flugbootes Do 18 A (V1) in Dural mit Duralleitwerk | 465.900.- RM     |                    |
| Fertigung des zweiten Wal-Flugbootes Do 18 C in Hydronalium mit Duralleitwerk               | 235.170.- RM     |                    |
| Fertigung des Hydronaliumleitwerks für Do 18 C                                              | 28.898.- RM      |                    |
| Zwischensumme                                                                               |                  | 729.968.- RM       |
| Umbau V2 auf Jumo 205 C                                                                     | 67.600.- RM      |                    |
| Beschaffung von Verstell-Luftschauben für Do 18 V2 und V4                                   | 73.469.- RM      |                    |
| Blechbeplankung des Tragwerks für V2                                                        | 58.300.- RM      |                    |
| Zwischensumme                                                                               |                  | 199.369.- RM       |
| Nachträglich ermittelte Mehrkosten für Entwicklung und Bau V1                               | 669.890.- RM     |                    |
| für Bau und Änderungen an V2                                                                | 99.650.- RM      |                    |
| Zwischensumme                                                                               |                  | 769.540.- RM       |
| Beschaffungskosten der Versuchsflugzeuge V3 bis V6 (geschätzt)                              | 330.000.- RM     | 1.320.000.- RM     |
| Beschaffungskosten des Versuchsflugzeugs V7 (geschätzt)                                     | 350.000.- RM     | 350.000.- RM       |
| Kosten der Serie D-0 (7 Stück)                                                              | 326.800.- RM     | 2.267.600.- RM     |
| Kosten der Serien D-1 bis D-3 (27 Stück)                                                    | 237.600.- RM     | 6.415.200.- RM     |
| (5 Stück)                                                                                   | 222.300.- RM     | 1.111.500.- RM     |
| Kosten von 2 Do 18 H                                                                        | 222.300.- RM     | 444.600.- RM       |
| Gesamtbeschaffungsaufwand für Do 18 aus Dornier-Lieferung                                   |                  | 13.607.777.- RM    |

Für die von der Firma Weser-Flugzeugbau gelieferten Flugzeuge des Musters Do 18 hatte der Auftraggeber RLM folgende Summen zu bezahlen:

| Leistung                                                | Aufwand je Stück | (Zwischen-) Summen |
|---------------------------------------------------------|------------------|--------------------|
| Serienbau Ausführung D-3 (40 Stück)                     | 328.500.- RM     | 13.140.000.- RM    |
| Serienbau Ausführung G (62 Stück)                       | 272.000.- RM     | 16.864.000.- RM    |
| Serienbau Ausführung H (20 Stück)                       | 244.000.- RM     | 4.880.000.- RM     |
| Gesamtbeschaffungsaufwand für Do 18 aus Weser-Lieferung |                  | 34.884.000.- RM    |

Für das gesamte Programm waren demnach rund 48.500.000,- RM zur Beschaffung der insgesamt 170 Flugzeuge erforderlich. Nicht eingerechnet sind allerdings die Kosten der notwendigen Ersatzteile, der Änderungsaufträge, wie z.B. auf nachträglichen Einbau von Drehtürmen HD 151/1 anstelle des Rumpfrückendrehkranzes D 30 mit MG 15 oder der Umbau von G Flugzeugen für Seenotzwecke, und der Aufwand für Wartung und Reparaturen. Alle diese zuletzt aufgeführten Arbeiten wurden bei Weser durchgeführt.

## Bekannt gewordene Zivilkennzeichen von Do 18

| Kennz. | Wnr. | DLH-Name | Ausführung   | Bemerkung                                                                |
|--------|------|----------|--------------|--------------------------------------------------------------------------|
| D-AHIS | 253  | Monsun   | Do 18 A(V1)  | zerstört 2.11.1935                                                       |
| D-ADIR | 254  |          | Do 18 C (V2) | später DA+NF                                                             |
| D-AROS | 255  | Pampero  | Do 18 E (V6) | verm. i. Südatlantik i.d. Nacht v.30.9./1.10.1938                        |
| D-ABYM | 661  | Aeolus   | Do 18 E (V3) | Verlust am 31.7.1937                                                     |
| D-AHOM | 662  |          | Do 18 C (V4) | Muster D-0, jedoch doppeltes Seitenleitwerk                              |
| D-ARUN | 663  | Zephir   | Do 18 E (V5) |                                                                          |
| D-AANE | 677  | Zyklon   | Do 18 F (V7) | später NK+NU (FFS C17 Pütnitz)                                           |
| D-AJII | 664  |          | Do 18 D-0    | später TJ+HN (E-St. Travemünde)                                          |
| D-AMIU | 665  |          | Do 18 D-0    |                                                                          |
| D-AVIE | 667  |          | Do18 D-0     | später KB+HT (FFS C17 Pütnitz)                                           |
| D-ASYA | 668  |          | Do 18 D-0    |                                                                          |
| D-AJYO | 670  |          | Do 18 D-0    | später CO+JE, 13.1.43 70% Fl.w.sch.Parow                                 |
| D-ATEY | 713  |          | Do 18 D-1    |                                                                          |
| D-AJIU | 727  |          | Do 18 D-3    | Musterumbau auf Doppelsteuer (H)                                         |
| D-ANHR | 734  |          | Do 18 W(L)   | Weltrekordflugzeug, Umbau auf BMW 132 M, 1941 BMW 132 N                  |
| D-AGRT | V802 |          | Do 18 D-3    | Weser-Fertigung                                                          |
| D-ADBA | V841 |          | Do 18 G      | Muster für G, gebaut bei Weser, später TJ+HP (E-St. Travemünde)          |
| D-ADFG | V901 |          | Do18H        | 1. Serienflugzeug H aus Weser-Fertigung, später TJ+HQ (E-St. Travemünde) |

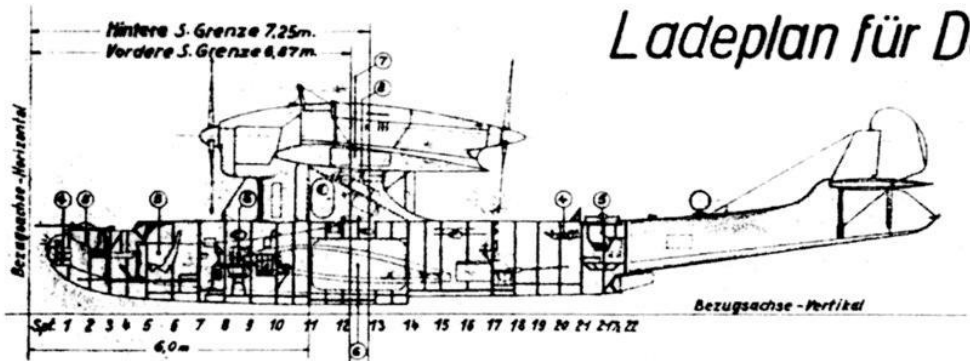
## Verluste von Do 18 bei den Verbänden und den Schulen

| Datum    | Muster    | W.Nr. | Kennz. | Verband          | Verlustursache |
|----------|-----------|-------|--------|------------------|----------------|
| 17.02.39 | Do 18 D-2 | 719   | 60+E52 | K.A.St.2.(F)/506 | Absturz        |
| 23.07.39 | Do 18     |       | M2+DK  | 2./106           | Absturz        |
| 23.07.39 | Do 18     |       |        | 2./406           | Vermißt        |
| 03.09.39 | Do 18     |       | M2+FK  | 2./106           | Vermißt        |
| 07.09.39 | Do 18     |       |        | 2./606           | Absturz        |
| 13.09.39 | Do 18 D-2 | 718   | M2+LK  | 2./106           | Bruchlandung   |
| 13.09.39 | Do 18     |       | M2+EK  | 2./106           | Gekentert      |

| Datum    | Muster    | W.Nr. | Kennz. | Verband        | Verlustursache  |
|----------|-----------|-------|--------|----------------|-----------------|
| 25.09.39 | Do 18     |       |        | F.d.Luft West  | Feindeinwirkung |
| 26.09.39 | Do 18 D-3 | 731   | M7+YK  | 2./506         | Abschuß         |
| 08.10.39 | Do 18 D-3 | 732   | M7+UK  | 2./506         | Abschuß         |
| 09.10.39 | Do 18     |       | S4+FK  | 2./406         | Notlandung      |
| 09.10.39 | Do18      |       | S4+JK  | 2./406         | Notlandung      |
| 17.10.39 | Do 18 D-3 | V809  | 8L+DK  | 2./606         | Abschuß         |
| 10.11.39 | Do 18 D-3 | V804  | K6+DL  | 3./406         | Abschuß         |
| 18.11.39 | Do 18     |       |        | 1./406         | Abschuß         |
| 21.11.39 | Do 18     |       | K6+KK  | 2./406         | Absturz         |
| 22.11.39 | Do 18     |       | M2+AK  | 2./106         | Vermißt         |
| 29.11.39 | Do 18 D-3 | V807  | K6+FK  | 2./406         | Absturz         |
| 29.11.39 | Do 18     |       | K6+DK  | 2./406         | Abschuß         |
| 29.11.39 | Do 18     |       | K6+KH  | 1./406         | Interniert      |
| 29.11.39 | Do 18     |       | K6+KH  | 1./406         | Interniert      |
| 29.11.39 | Do 18     |       | K6+FH  | 1./406         | Interniert      |
| 29.11.39 | Do 18     |       | K6+GK  | 2./406         | Interniert      |
| 29.11.39 | Do 18     |       |        | F.d. Luft West | Unfall          |
| 29.11.39 | Do 18     |       |        | F.d. Luft West | Unfall          |
| 30.11.39 | Do 18 G   | V842  |        | 1./406         | Zusammenstoß    |
| 30.11.39 | Do 18 D-2 | 722   |        | 1./406         | Zusammenstoß    |
| 27.12.39 | Do 18     |       | 8L+CK  | 2./906         | Abschuß         |
| 28.03.40 | Do 18     |       | M2+GK  | 2./106         | Notlandung      |
| 28.03.40 | Do 18     |       |        | 2./606         | Absturz         |
| 29.03.40 | Do 18     |       |        | 2./906         | Notlandung      |
| 09.04.40 | Do 18     |       |        | 2./906         | Unfall          |
| 09.04.40 | Do 18     |       | K6+HL  | 3./406         | Abschuß         |
| 10.04.40 | Do 18     |       | 8L+CK  | 2./906         | Überschlag      |
| 11.04.40 | Do 18     |       | 8L+EK  | 2./906         | Abschuß         |
| 11.04.40 | Do 18     |       | M2+IK  | 2./106         | Notlandung      |
| 17.04.40 | Do 18     |       | M2+KK  | 2./106         | Notlandung      |
| 17.04.40 | Do 18     |       | K6+FH  | 1./406         | Abschuß         |
| 25.04.40 | Do 18     |       | K6+DK  | 2./406         | Abschuß         |
| 09.05.40 | Do 18     |       | M2+EK  | 2./106         | Abschuß         |
| 11.06.40 | Do 18 D-3 | V819  | 8L+HK  | 2./906         | Absturz         |
| 15.07.40 | Do 18     |       |        | 2./406         | Feindeinwirkung |
| 25.07.40 | Do 18     |       |        | 2./406         |                 |
| 25.07.40 | Do 18     |       |        | 2./406         |                 |
| 29.07.40 | Do 18     |       |        | 2./106         | Absturz         |

| Datum    | Muster    | W.Nr. | Kennz. | Verband                 | Verlustursache  |
|----------|-----------|-------|--------|-------------------------|-----------------|
| 02.09.40 | Do 18 G   | V868  | K6+DL  | 3./406                  | Abschuß         |
| 04.09.40 | Do 18 D3  | V829  | KB+HS  | Fl.Erg.Gr.(See) Kamp    | Unfall          |
| 05.09.40 | Do 18 G   | V874  | K6+KL  | 3./406                  | Notlandung      |
| 15.09.40 | Do 18 D-3 | V810  | K6+FL  | 3./406                  | Unfall          |
| 26.09.40 | Do 18 G   | V881  | M2+EK  | 2./106                  | Absturz         |
| 28.09.40 | Do 18 G   | V884  | K6+IK  | 2./406                  | Unfall          |
| 01.10.40 | Do 18 D-3 | V824  | K6+IL  | 3./406                  | Unfall          |
| 11.10.40 | Do 18 G   | V848  | K6+LK  | 2./406                  | Unfall          |
| 20.10.40 | Do 18 D-3 | V801  |        | 1./406                  | Feindeinwirkung |
| 18.11.40 | Do 18 D-3 | V813  |        | 1./406                  | Feindeinwirkung |
| 19.11.40 | Do 18     |       |        | Fl.Waff.sch.(See) Parow | Unfall          |
| 01.12.40 | Do 18 D-0 | 669   |        | Fl.Erg.G.(See) Kamp     | Unfall          |
| 30.12.40 | Do 18 G   | V894  |        | 2./406                  | Wetter          |
| 31.03.41 | Do 18 G   | V858  |        | 3./406                  | Unfall          |
| 02.04.41 | Do 18 G   | V861  |        | 2./406                  | Unfall          |
| 07.04.41 | Do 18 D-1 | 712   |        | Gr.Kampffl.sch.5        | Unfall          |
| 13.06.41 | Do 18 G   | V890  | 8L+CL  | 3./906                  | Feindeinwirkung |
| 18.07.41 | Do 18 D-3 | V839  | TX+HS  | Gr.Kampffl.sch.5        | Absturz         |
| 25.07.41 | Do 18 H   | V913  | RW+AT  | FFS(C)17 Pütznitz       | Absturz         |
| 31.07.41 | Do 18 J   | V870  | 8L+BL  | 3./906                  | Vermißt         |
| 04.08.41 | Do 18 D-3 | 728   | CC+VA  | S.A.Gr. 125             | Feindeinwirkung |
| 09.08.41 | Do 18 J   | V869  | K6+AL  | 3./406                  | Vermißt         |
| 15.08.41 | Do 18 H   | V920  | RX+AA  | FFS (C)17 Pütznitz      | Absturz         |
| 03.09.41 | Do 18 J   | V898  | 8L+HL  | 3./906                  | Abschuß         |
| 05.09.41 | Do 18 H   | V903  | BV+HG  | FFS (C) 6 Kolberg       | Unfall          |
| 14.10.41 | Do 18 D-3 | V811  |        | Fl.Erg.Gr.(See) Kamp    | Unfall          |
| 31.10.41 | Do 18 J   | V872  | 8L+CL  | 3./906                  | Notlandung      |
| 07.11.41 | Do 18G    | V865  | RZ+AB  | Fl.Erg.Gr.(See) Kamp    | Unfall          |
| 13.05.42 | Do 18 G   | V873  | RZ+AJ  | Fl.h.Kdtr. List         | Unfall          |
| 18.05.42 | Do 18 H   | V910  | RW+AQ  | FFS (C)17 Pütznitz      | Unfall          |
| 02.07.42 | Do 18 D-0 | 666   |        | Gr.Kampffl.sch.5        | Absturz         |
| 27.07.42 | Do 18 D-3 | V816  | BA+UR  | FFS (C)17 Pütznitz      | Absturz         |
| 12.10.42 | Do 18 D-3 | 726   | SD+IK  | Fl.Waff.sch.(See) Parow | Zusammenstoß    |
| 12.10.42 | Do 18 H   | 788   | PF+AV  | Fl.Waff.sch.(See) Parow | Zusammenstoß    |
| 24.11.42 | Do 18 D-3 | 736   | CO+UZ  | FFS (C)17 Pütznitz      | Absturz         |
| 10.12.42 | Do 18 V2  | 254   | DA+NF  | Fl.Waff.sch.(See) Parow | Absturz         |
| 03.01.43 | Do 18 D-3 | 733   |        | Fl.Waff.sch.(See) Parow | Unfall          |
| 10.01.43 | Do 18 G   | V847  |        | 2. S.N.St.Cherbourg     | Absturz         |

| Datum    | Muster    | W.Nr. | Kennz. | Verband                 | Verlustursache |
|----------|-----------|-------|--------|-------------------------|----------------|
| 13.01.43 | Do 18 D-0 | 670   |        | Fl.Waff.sch.(See) Parow | Unfall         |
| 24.01.43 | Do 18 D-3 | 739   | SD+YL  | Fl.Waff.sch.(See) Parow | Absturz        |
| 24.04.43 | Do 18 D-3 | 740   | CO+YB  | Fl.Waff.sch.(See) Parow | Unfall         |
| 05.07.43 | Do 18 G   | V862  |        | Luftnachr.sch. 6        | Unfall         |
| 24.08.43 | Do 18 D-3 | V805  | NE+UT  | Fl.Waff.sch.(See) Parow | Absturz        |
| 30.08.43 | Do 18 D-3 | V820  | CO+VA  | Fl.Waff.sch.(See) Parow | Absturz        |
| 30.09.43 | Do 18 D-2 | 720   | PG+AB  | Fl.Waff.sch.(See) Parow | Unfall         |
| 27.04.44 | Do 18 D-3 | 740   |        | Kampfbeob.sch.4         | Unfall         |
| 28.04.44 | Do 18 D-0 | 668   |        | Kampfbeob.sch.4         | Unfall         |
| 02.05.44 | Do 18 H   | V912  | RW+AS  | FFS (B)27 Pütznitz      | Unfall         |
| 19.05.44 | Do 18 G   | V900  |        | FFS (B)27 Pütznitz      | Tiefangriff    |
| 19.05.44 | Do 18 G   | V921  |        | FFS (B)27 Pütznitz      | Tiefangriff    |
| 19.05.44 | Do 18 H   | 789   | PZ+NI  | FFS (B)27 Pütznitz      | Tiefangriff    |



## Ladeplan für Do18-V4

Werk Nr: 662

**Bemerkungen:**

1. Dieser Ladeplan hat nur Gültigkeit für das seinem Verwendungszweck entsprechend vollständig ausgerüstete Flugzeug. (Siehe Beladevorschrift.) Fehlende Teile sind anhand der Beladevorschrift durch entsprechenden Ballast zu ersetzen.

2. Als Luftschrauben sind 3 Hölzerne V.D.M.-Verstellerschrauben mit 250 kg Gesamtgewicht eingesetzt. Bei Verwendung von 2 Einstellschrauben mit ca. 150 kg Ges. Gewicht kann die Gesamtlast um 100 kg erhöht werden. (Siehe Bemerkung 5.)

3. Die Besatzung besteht stets aus 4 Mann an folgenden Plätzen:

| Bei Start u. Landung:   |              | in Gefechtsstellung: |                |
|-------------------------|--------------|----------------------|----------------|
| Führer an Spant 5+6     | an Spant 5+6 | an Spant 5+6         | an Spant 1+3   |
| Kommandant an Spant 5+6 |              |                      | an Spant 8+10  |
| Funker an Spant 9+10    |              |                      | an Spant 21+22 |
| Schütze an Spant 6+7    |              |                      |                |

4. Das höchstzulässige Fluggewicht beträgt:

|                          |                           |
|--------------------------|---------------------------|
| für Wasserstart: 8500 kg | für Katapultstart 9500 kg |
|--------------------------|---------------------------|

5. Soll für Katapultstart das höchstzul. Fluggewicht von 9500 kg durch weitere Zuladung erreicht werden, so sind die zusätzlichen Lasten so unterzubringen, daß dieselben sich um Sp. 12 ausgleichen.

| Lfd.Nr.                    | Bezeichnung            | Wasserstart:       |                     | Katapultstart:     |                     |
|----------------------------|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|
|                            |                        | 4 Mann<br>je 70 kg | 4 Mann<br>je 100 kg | 4 Mann<br>je 70 kg | 4 Mann<br>je 100 kg |
| 1                          | Leergewicht            | kg 6290            | 6290                | 6290               | 6290                |
| 2                          | Zusätzliche Ausrüstung | kg 475             | 475                 | 475                | 475                 |
| 3                          | Rüstgewicht            | kg 6765            | 6765                | 6765               | 6765                |
| 4                          | M.G. Munition          | kg 0+50            | 0+50                | 0+50               | 0+50                |
| 5                          | Besatzung              | kg 70+280          | 100+400             | 70+280             | 100+400             |
| 6                          | Kraftstoff             | kg 0+1210          | 0+1100              | 0+1900             | 1900                |
| 7                          | Schmierstoff           | kg 0+35            | 0+85                | 0+145              | 145                 |
| 8                          | Bombenlast 2x C50      | kg 0+100           | 0+100               | 0+100              | 100                 |
| 9                          | Fluggewicht            | kg 8500            | 8500                | 9240               | 9360                |
| Stabil in allen Flugfällen |                        |                    |                     |                    |                     |
|                            | Kraftstoff 0,85        | Ltr 0+1425         | 0+1300              | 0+2230             | 0+2230              |
|                            | Schmierstoff 0,90      | Ltr 0+105          | 0+95                | 0+160              | 0+160               |

Druck: 1. Aufl. 1944

Druck: 2. Aufl. 1944

Druck: 3. Aufl. 1944

Druck: 4. Aufl. 1944

Druck: 5. Aufl. 1944

Druck: 6. Aufl. 1944

Druck: 7. Aufl. 1944

Druck: 8. Aufl. 1944

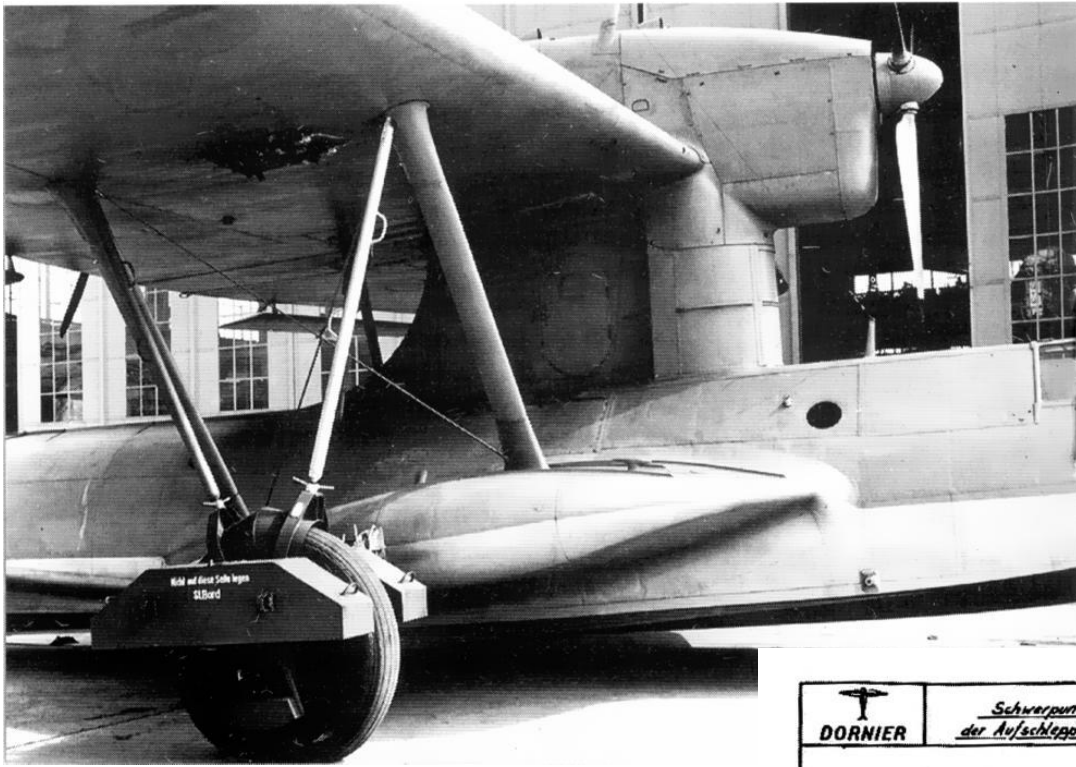
Druck: 9. Aufl. 1944

Druck: 10. Aufl. 1944

8-18 V4 00-800

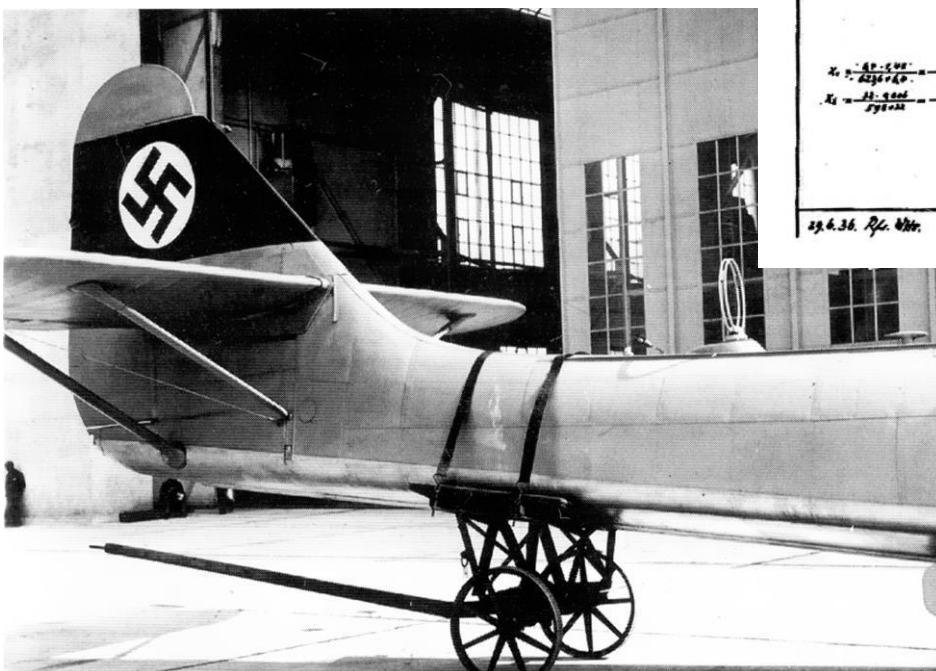
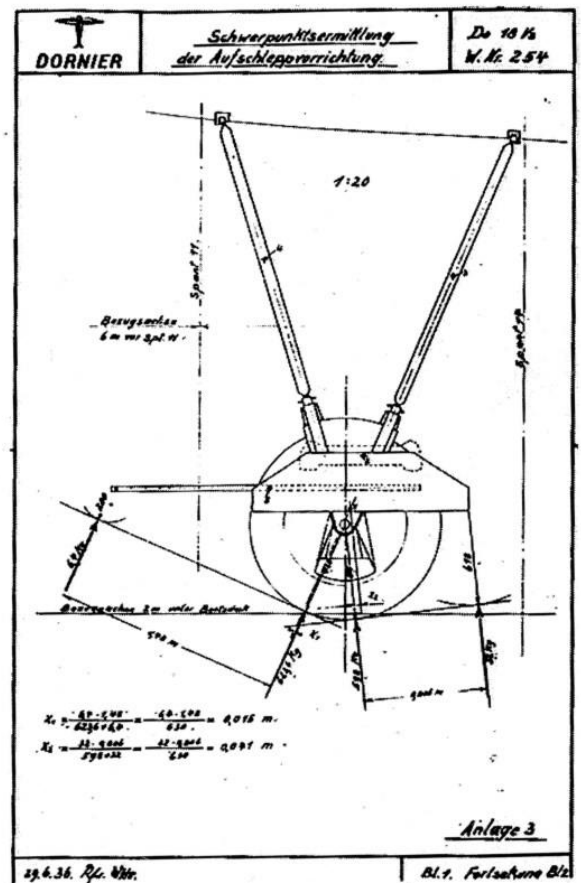
T 101 am 21.10.44

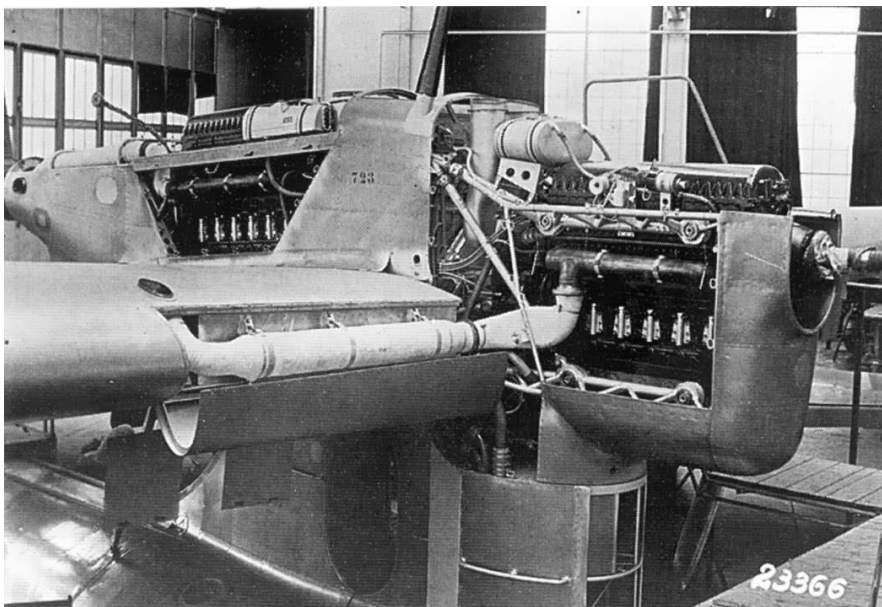




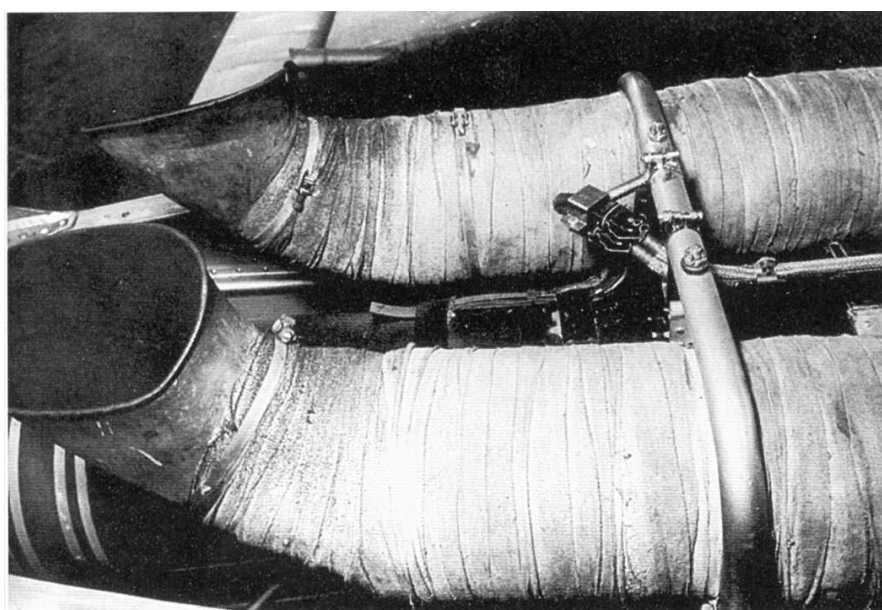
**(oben und rechts):** Zum Bewegen des Flugboots an Land diente eine sogenannte Aufschleppvorrichtung, die im Wasser angebaut wurde. Auf dem Foto ist die Vorrichtung an einer Do 18 D-3 angebracht, die Skizze zeigt den konstruktiven Aufbau und die Abmessungen.

**(unten):** Zur Aufschleppvorrichtung gehörte auch ein Heckwagen, der mit Spanngurten am Rumpfheck fixiert wurde.



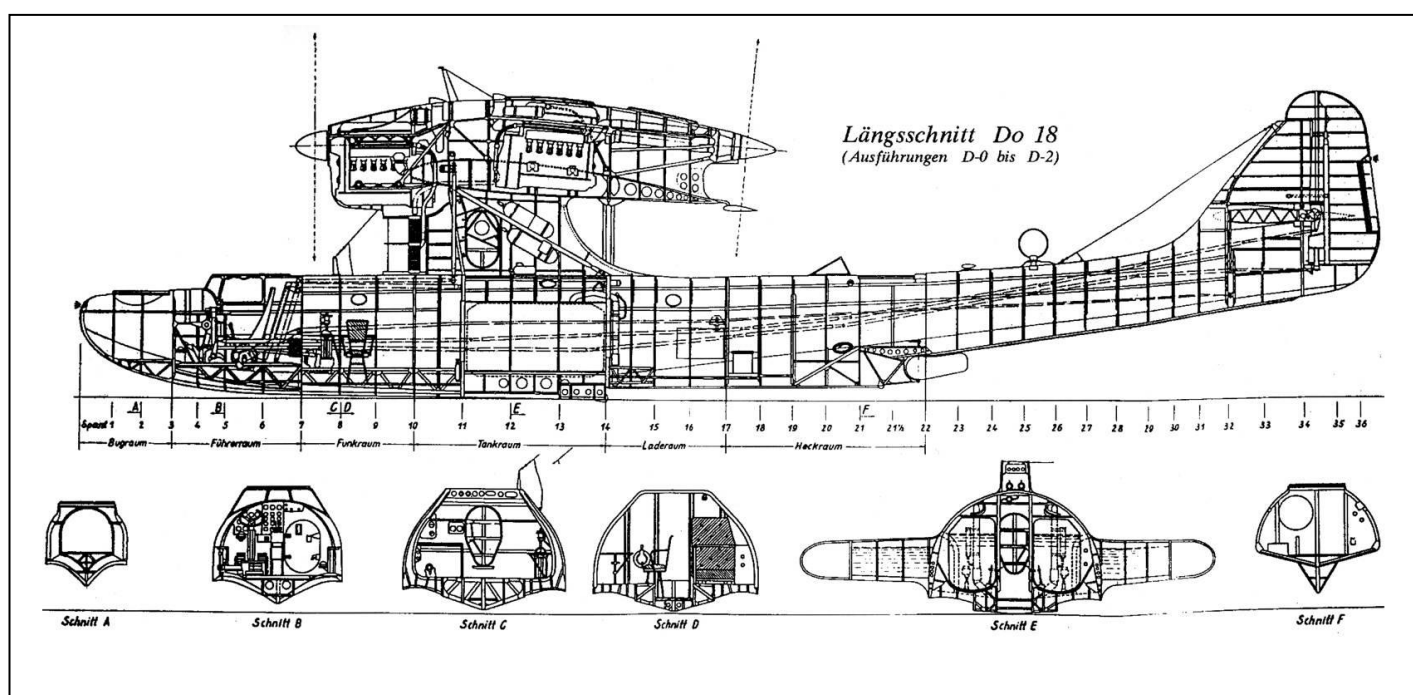


**(oberes Foto):** Die Abgase des vorderen Motors wurden ab der D-0 mit Hilfe von Rohren durch die Flügel Nase bis außerhalb des Luftschraubenkreises geführt.

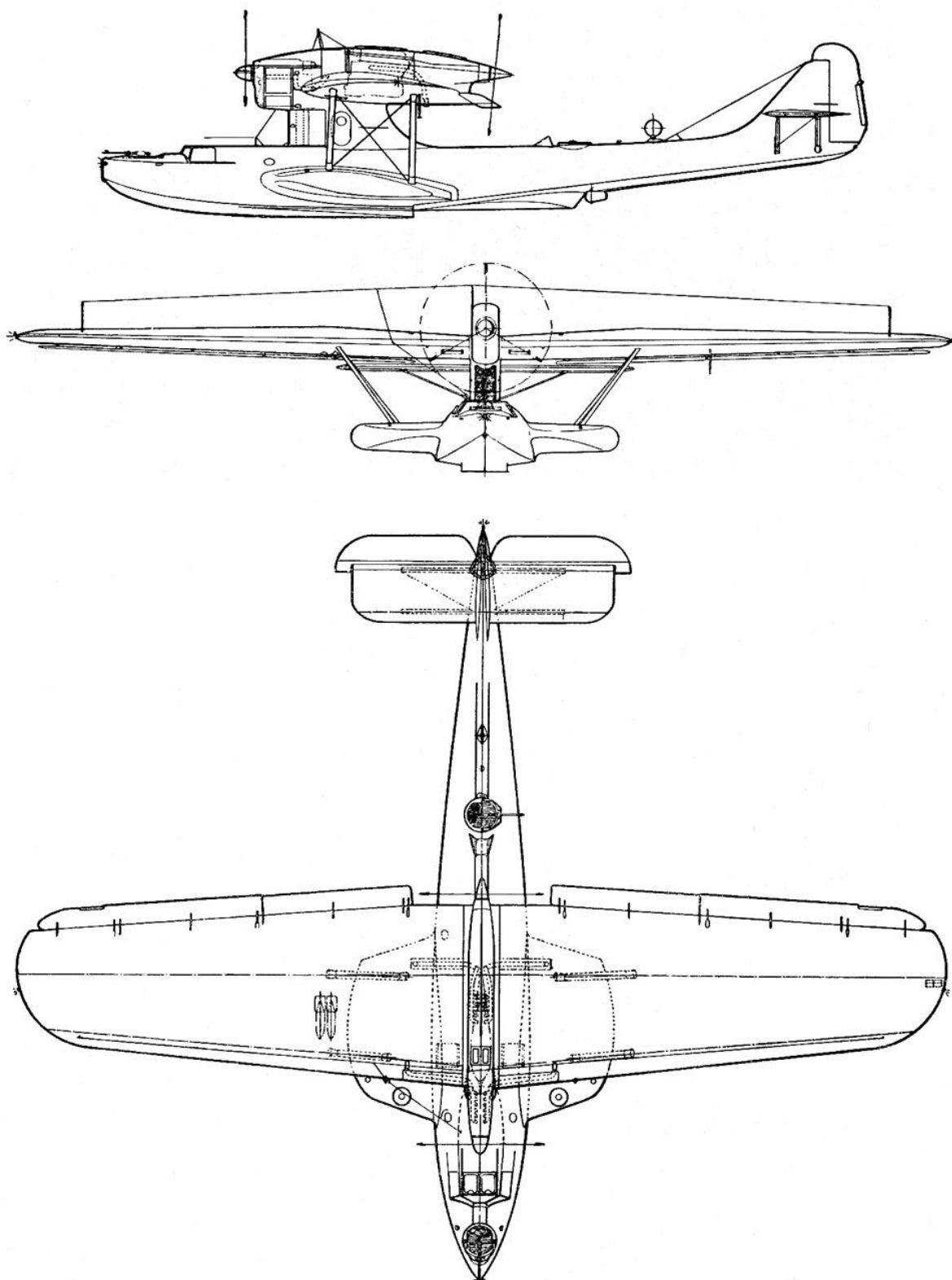


**(unteres Foto):** Beim hinteren Motor wurden die Abgase durch dick isolierte Leitungen nach hinten geleitet und erst kurz vor der Luftschraube nach oben freigesetzt. Den Austritt verlegte man später an die Seiten (wie auf dem oberen Foto am linken Bildrand gerade noch sichtbar).

Die nahezu gleiche Anordnung wurde dann auch an den Flugbooten des Typs Do 26 verwendet.







**Dornier Do 18 G (noch ohne Drehturm)**

## Quellenverzeichnis

Die im Text enthaltenen Nummern in eckigen Klammern beziehen sich auf die hier aufgeführten Dokumente. Deren Herkunft geben die Abkürzungen AD (Archiv Dornier/EADS), AM (Archiv Mohr), AT (TU Braunschweig) und BA (Bundesarchiv Freiburg) wieder.

|    |                                                                                                               |    |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1  | Denkschrift der Fa. Dornier Metallbauten vom 12.2.1933                                                        | AD |
| 2  | Angebot vom 10.3.1933 auf Weiterentwicklung des Dornier- Wal-Flugboots an RKL                                 | AD |
| 3  | Berichte der AVA Göttingen, Lieferung I Seite 63                                                              | AT |
| 4  | Auftrag des RLM/C 10359/33 H.1 vom 7.8.1933                                                                   | AD |
| 5  | Protokoll über d. Besprechung am 9.5.1933 vom 10.5.1933                                                       | AD |
| 6  | Protokoll Nr.1004 über die Besprechung betr. Projektausführung Do 18 C und Attrappenbesichtigung am 24.5.1933 | AD |
| 7  | Protokoll Nr. Do 18/-/1006 vom 22.6.1933                                                                      | AD |
| 8  | Schreiben von DMB an RLM/LC/Pr 1 vom 10.10.1933                                                               | AD |
| 9  | Auftragsbestätigung von DMB an RLM/LC vom 30.8.1933                                                           | AD |
| 10 | Protokoll über Triebwerksbesichtigung V2 vom 22.2.1935                                                        | AD |
| 11 | Schreiben RLM/LC Nr. 7524 vom 7.11.1934 und Vermerk 90358 Au/Sbg vom 9.11.1933                                | AD |
| 12 | Vorbescheid RLM/LC III/1a vom 19.2.1935 (RL3/477)                                                             | BA |
| 13 | Vermerk von RLM/LC 3 la Sch./Bo. vom 19.2.1935                                                                | AD |
| 14 | Reisebericht Lucht vom 10.4. 1935 (LC II 1 Nr. 6414/35 g.Kdos)                                                | AM |
| 15 | Übernahmeurkunde Do 18 V1 vom 19.9 1935                                                                       | AD |
| 16 | DLH-Bericht über Unfall Do 18 V1 vom 19.9.1935                                                                | AD |
| 17 | Anlage zur Übernahmeurkunde Do 18 V2 Nr. 399 vom 4.9.1935 und Flugbuch Bordmonteur Adolf Birsner              | AD |
| 18 | RLM-Schreiben LC Nr. 111589/35 erwähnt in [17]                                                                | AD |
| 19 | Bericht der E-Stelle Travemünde Nr.2473/36 geh.v.28.10.1936                                                   | BA |
| 20 | Bericht der E-Stelle Travemünde Nr.2538/36 geh.v.10.11.1936                                                   | BA |
| 21 | Entwicklungsprogramm RLM/LC Nr.2495/35 g.Kdos vom 1.2.1935                                                    | BA |
| 22 | dito vom 8.5.1935 Nr. 7650/35 g.Kdos                                                                          | BA |
| 23 | dito vom 8.7.1935 Nr. 10109/35 g.Kdos                                                                         | BA |
| 24 | dito vom 1.11.1935 Nr. 12591/35 g.Kdos                                                                        | BA |
| 25 | dito vom 1.1.1936 Nr. 13616/35 g.Kdos                                                                         | BA |
| 26 | dito vom 1.4.1936 Nr. 250/36 1 z.b.V. g.Kdos                                                                  | BA |
| 27 | dito vom 1.7.1936 Nr. 870/36 1 z.b.V. g.Kdos                                                                  | BA |
| 28 | dito vom 1.10.1936 Nr. 1380/36 1 z.b.V. g.Kdos                                                                | BA |
| 29 | dito vom 1.4.1937 Nr. 5198/37 1a g.Kdos                                                                       | BA |
| 30 | dito vom 1.10.1937 Nr. 1588/37 1a g.Kdos                                                                      | BA |
| 31 | Flugbuch Bordmonteur Karl Ege                                                                                 | AD |
| 32 | Bericht über die Seeprüfungen in Ost- und Nordsee mit Do 18 V4 der E-Stelle Travemünde vom 10.8.1937          | BA |
| 33 | Protokoll über interne Besprechung DMB TLv-908 vom 22.7.1935                                                  | AD |

|    |                                                                                                                   |        |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 34 | Protokoll Nr. 1043 vom 10.1.1936 (Arbeiten an Do 18 V2 bis V5)                                                    | AD     |
| 35 | Bericht der E-Stelle Travemünde Nr. 133 vom 12.6.1936 über das Nachfliegen der Eigenschaften Do 18 V3 (für DLH)   | AD     |
| 36 | Übernahmeprotokolle Do 18 V6 und V7 vom 15.3. bzw. 28.6.1937                                                      | AD     |
| 37 | Aufstellung Unterschiede zwischen Do 18 V5 und Do 18/6, Az.A. 101-La/Le. vom 12.3.1937                            | AD     |
| 38 | Bericht der E-Stelle Travemünde vom 4.3.1937                                                                      | BA     |
| 39 | Protokoll Reise Oberstlt.Junck zu BFW, Dornier und Fieseier, Az.LC II Nr. 1042/37 geh. vom 17.7.1937              | AM     |
| 40 | Schreiben der Dornier-Werke GmbH an RLM vom 22.4.1939                                                             | AM     |
| 41 | Bericht Nr. 5/38 der BMW Flugmotorenbau GmbH über die Tätigkeit der Entwicklungsabteilung (Entwicklung Fernwelle) | AM     |
| 42 | dito Nr. 9/38 zu RLM-Auftrag Nr. 42/8 IIIa/38 vom 30.9.1938                                                       | AM     |
| 43 | dito Nr.12/38 (Gemeinschaftsbericht Aerodyn.u.Einbauabt.)                                                         | AM     |
| 44 | Versuchsbericht Dornier Nr. 2332 vom 30.10.1940 über Flugleistungen Do 18 L-W.Nr.734 mit BMW 132 M Motoren        | AM     |
| 45 | Wochenberichte der E-Stelle Travemünde f.27.-36.Woche 1941                                                        | AM     |
| 46 | Vortrag von Oberst Coeler (OKM B.Nr.A I L 1109/37 g.Kdos vom 15.11.1937                                           | AM     |
| 47 | Verwendungsrichtlinien (taktische Forderungen) für Seefernaufklärer (LC II 1 Nr. 4925/35, II 1d g.Kdos)           | AM     |
| 48 | Bericht der E-Stelle Travemünde vom 15.10.1937 (Gesamtvergleich Ha 138-Do 24)                                     | BA     |
| 49 | Verlustlisten der Verbände und Schulen, 6.Abt.Gen.qu.m.                                                           | BA     |
| 50 | Wochenberichte der E-Stelle Travemünde zwischen dem 26.8. und dem 22.12.1944                                      | BA     |
| 51 | Flugbuch Bordfunker Hans Schröder, E-Stelle Travemünde                                                            | privat |

## Illustrationen

Alle Abbildungen, soweit in der Bildlegende nicht anders angegeben, entstammen den Sammlungen von Karl Kössler und Theodor Mohr (beide ADL).

## Danksagung

Die Verfasser danken den Herren Dipl.-Ing. Hans Kinzler und Günther Ott für die Durchsicht des Manuskripts und für wesentliche Hinweise und Ergänzungen sowie Herrn Helmut Rosenboom für Bilder und Daten.