



Der Verkehrs-„Wal“ war durch die großzügige Kabinenverglasung im vorderen Rumpfbereich sowie den nach hinten verlegten Führerraum gut von der Militärausführung zu unterscheiden. Als Antrieb kamen überwiegend Rolls-Royce „Eagle“-Motoren zum Einbau. (Slg. Koos)

Das Flugboot Dornier „Wal“ (Do J)

Von Günter Frost (ADL)

Erstveröffentlichung 03.2013 im ADL-Internetportal

Teil 2: Der „Wal“ für den Passagierverkehr

Die ersten Verkehrsflugboote gehen nach Südamerika

Im Juni 1924, also nahezu zwei Jahre nach dem Jungfernflug des Dornier „Wal“ in der Militärausführung, erhielt DMB die erste Bestellung über zwei Maschinen in der Passagierversion. Auftraggeber war das Condor-Syndikat in Berlin, ein frischgebildetes Konsortium aus Deutschem Aero Lloyd (DAL) und Kreisen in Kolumbien, die der dortigen Fluggesellschaft SCADTA nahestanden (vertreten durch die SCADTA-Direktoren Hammer und von Bauer) sowie den beiden Hamburger Handelshäusern Schlubach, Thieme & Co und Hermann Stoltz. Die Geschäftsführung des Condor Syndikats übernahm Fritz Hammer, der in Personalunion weiterhin seine leitende Funktion bei der SCADTA ausübte. Ziel des Konsortiums war die verkehrsmäßige Erprobung des Dornier-Wals in den amerikanischen Tropen und die Ausbildung von entsprechendem Personal. Die gesammelten Erfahrungen sollten später in eine noch zu gründende Fluggesellschaft in Südamerika eingebracht werden.

Die Baupläne für den „Verkehrs-Wal“ lagen in Form der Konstruktionsunterlagen des Musters Gs II praktisch fertig in der Schublade. Es bedurfte lediglich einer Anpassung an die beim Militär-Wal vorgenommenen Verbesserungen und die inzwischen gesammelten Einsatzerfahrungen.

Die Fertigung der beiden Maschinen begann am 27. Juni 1924 und lief unter den Werknummern 34 und 35. Als Antrieb kamen je zwei Rolls-Royce „Eagle IX“-Motoren (360/395 PS) zum Einbau. Die Werknummer 34 wurde am 17.10.1924 fertiggestellt, führte einen Tag später ihren Jungfernflug durch und erhielt die Zulassung I-DOOR. Werknummer 35 startete am 25. November zu ihrem Erstflug und bekam das Kennzeichen I-DALG zugeteilt; sie wurde am 18.12.1924 in Genua nach Kolumbien verschifft und traf am 15.1.1925 in Barranquilla ein (Hauptbasis der SCADTA). Der erste „Wal“ hätte zu diesem Zeitpunkt schon längst in Kolumbien sein sollten, ging aber wegen eines am 29.10.1924 erlittenen Unfalls erst am 11.1.1925 auf die Reise. Er wurde in Curacao entladen, dort im Freihafen der Antilleninsel montiert und am 20. Februar eingeflogen. Anschließend überführte man ihn auf dem Luftweg nach Barranquilla.

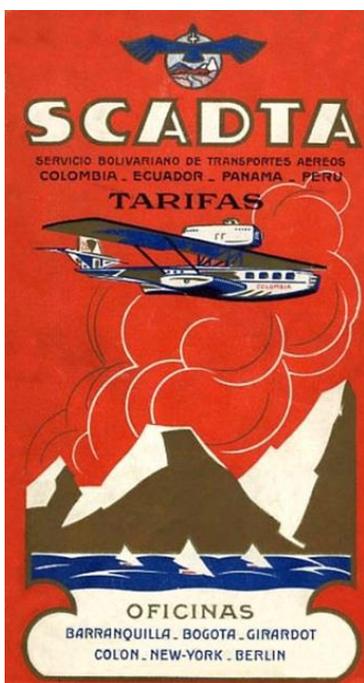


(links):

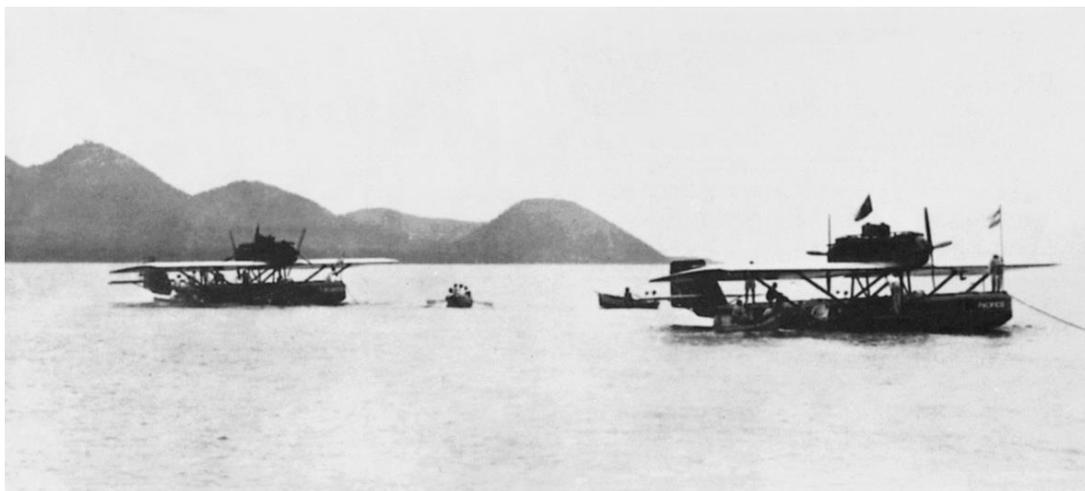
Der erste Verkehrs-„Wal“ trug die Werknummer 34, sein Jungfernflug fand am 17.10.1924 statt. Kurze Zeit später bekam er die Zulassung I-DOOR. Im Januar 1925 wurde das Flugboot von Genua aus nach Lateinamerika verschifft. In Kolumbien erhielt es den Namen „Atlantico“ und das neue Kennzeichen A-19.

(unten):

Feierliche Taufe des Dornier „Wal“ Werknummer 35 am 2. August 1925 in Barranquilla (Hauptbasis der deutsch-kolumbianischen Fluggesellschaft SCADTA) auf den Namen „Pacífico“. Zugleich erhielt er die kolumbianische Zulassung A-20.



Die beiden „Wale“ absolvierten in den folgenden Monaten ein ausgedehntes Probeflugprogramm, um Erfahrungen zu sammeln für eine bestmögliche Tropenanpassung der Maschinen. Außerdem wurden Rundflüge durchgeführt, vornehmlich in Gegenden, die vom Luftverkehr bisher völlig unberührt waren. Am 2. August 1925 wurden die beiden „Wale“ in Barranquilla feierlich auf die Namen „Atlantico“ und „Pacífico“ getauft und erhielten die kolumbianischen Zulassungen A-19 und A-20.



Am 10. August 1925 starteten die beiden Flugboote „Atlantico“ und „Pacífico“ in Barranquilla (Kolumbien) zu einer sechsmonatigen Strecken- und Verkehrserkundung in die zentralamerikanischen Staaten. Das Bild zeigt die Maschinen während einer Zwischenlandung auf dem Managua-See in Nicaragua.

Acht Tage später starteten Fritz Hammer und Friedrich Freiherr von Buddenbrock mit den beiden Flugbooten auf dem Rio Magdalena zu einer auf sechs Monate angelegten Strecken- und Verkehrserkundung in die zentralamerikanischen Staaten – kurz als „Centroflug“ bezeichnet. Dabei folgten sie zunächst dem Verlauf der Karibik-Küste, längere Zwischenaufenthalte wurden in Panama, Costa Rica und Nicaragua eingelegt. Beim Weiterflug von Nicaragua nach Honduras, El Salvador und Guatemala wechselte man von der Karibischen Seite zur Pazifikküste. In Guatemala hielten sich die beiden Flugboote insgesamt vierzehn Tage auf, anschließend überquerten sie erneut die mittelamerikanische Landbrücke und besuchten Mexiko. Am 19. September 1925 ging es nach Kuba, wo die Reise eine mehrwöchige Unterbrechung erfuhr, während die Expeditionsleitung in den USA über eine Verkehrskonzession verhandelte. Von Havanna aus wurden schließlich einige Besuchsflüge entlang der Südspitze Floridas bis zu den Bahamas durchgeführt, mit Zwischenstopps in Miami, Palm Beach und Key West.

Der „Centroflug“ fand in der mittel- und südamerikanischen Presse großen Widerhall.

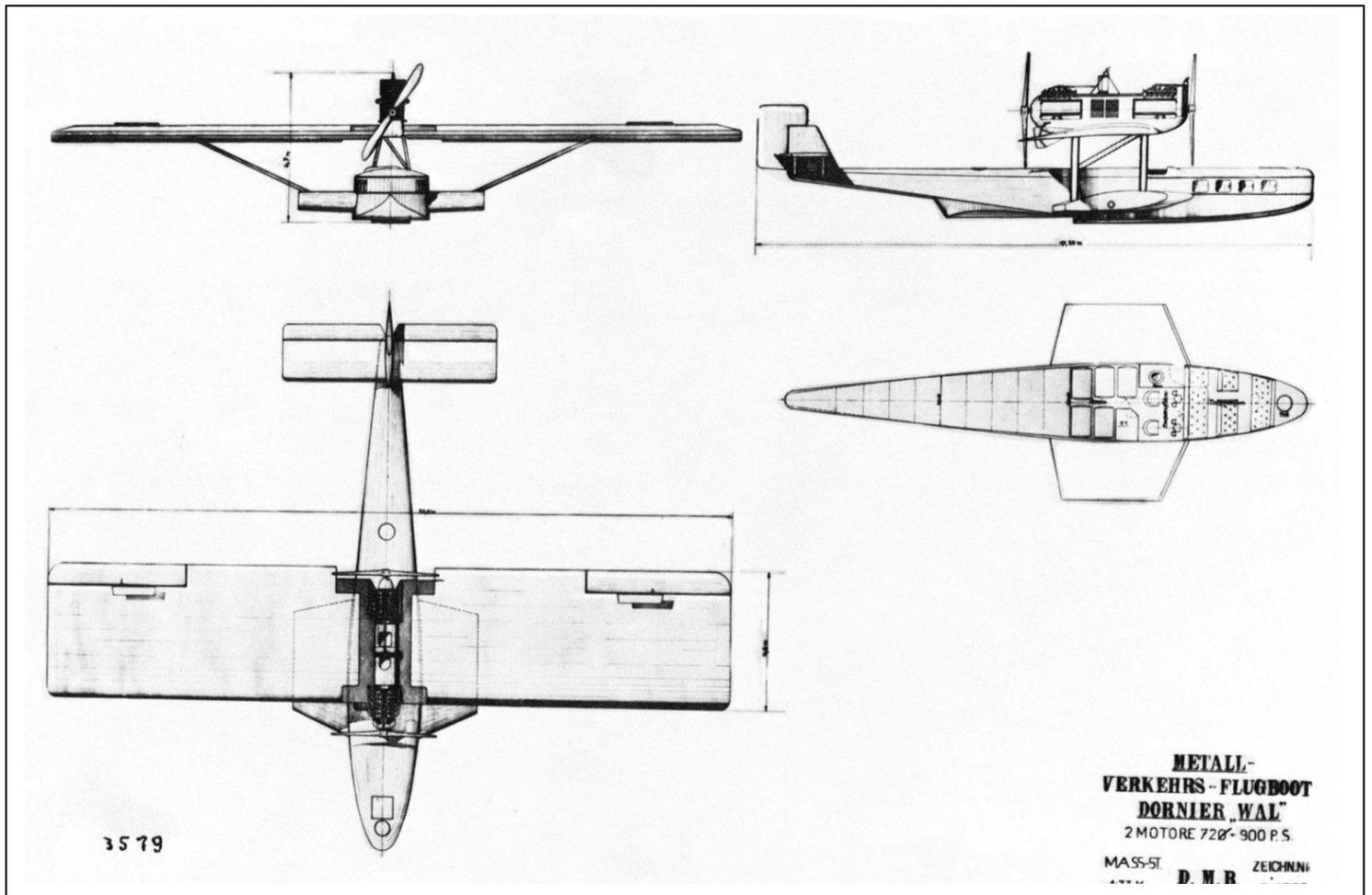
Im November 1926 führte die „Atlantico“ (inzwischen mit deutscher Zulassung D-1012 und der DLH als Eigentümer) den sog. „Luther-Flug“ von Buenos Aires nach Rio de Janeiro durch. An Bord der Maschine befand sich als Gast Reichskanzler a.D. Dr. Hans Luther, der die deutschen Luftverkehrsinteressen in Südamerika maßgeblich unterstützte.



Ein weiterer Flug, den ein „Verkehrs-Wal“ im November 1926 in Südamerika durchführte, erzeugte ein ähnlich großes Medienecho, nämlich der sog. „Luther-Flug“: Es handelte sich wieder um die „Atlantico“ (inzwischen mit der deutschen Zulassung D-1012 und der DLH als Eigentümer), die mit Reichskanzler a.D. Dr. Hans Luther an Bord von Buenos Aires nach Rio de Janeiro flog. Dr. Luther, ein überzeugter Anhänger und Förderer der Verkehrsfluffahrt, befand sich auf einer längeren Südamerikareise und nutzte gern das Angebot des Condor-Syndikats zum Mitflug, während die Gesellschafter des Syndikats sich einen hochwillkommenen Werbeeffekt für die Einrichtung eines regelmäßigen Luftverkehrs versprachen. Am 17. November 1926 startete die Maschine unter Führung von Fritz Hammer in Buenos Aires. Der Flug führte über Montevideo, Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre, Florianópolis, São Francisco do Sul und Santos nach Rio de Janeiro, die Gesamtstrecke betrug knapp 2.300 km. Vor allem die deutschstämmige Bevölkerung in Brasilien bereitete dem Politiker und der Besatzung einen begeisterten Empfang. Am 27.11.1926 in Rio de Janeiro angekommen, nahm Dr. Luther Gespräche mit dem brasilianischen Verkehrsminister Dr. Victor Konder auf, um die Erteilung von Lizenzen für den Linienflugverkehr zu unterstützen. Der Minister folgte am Neujahrstag 1927 der von Dr. Luther überbrachten Einladung zu einem Flug mit „Atlantico“, der ihn von der Baía de Guanabara in seine Heimatstadt Florianópolis führte. Die Erteilung der Konzession folgte alsbald.

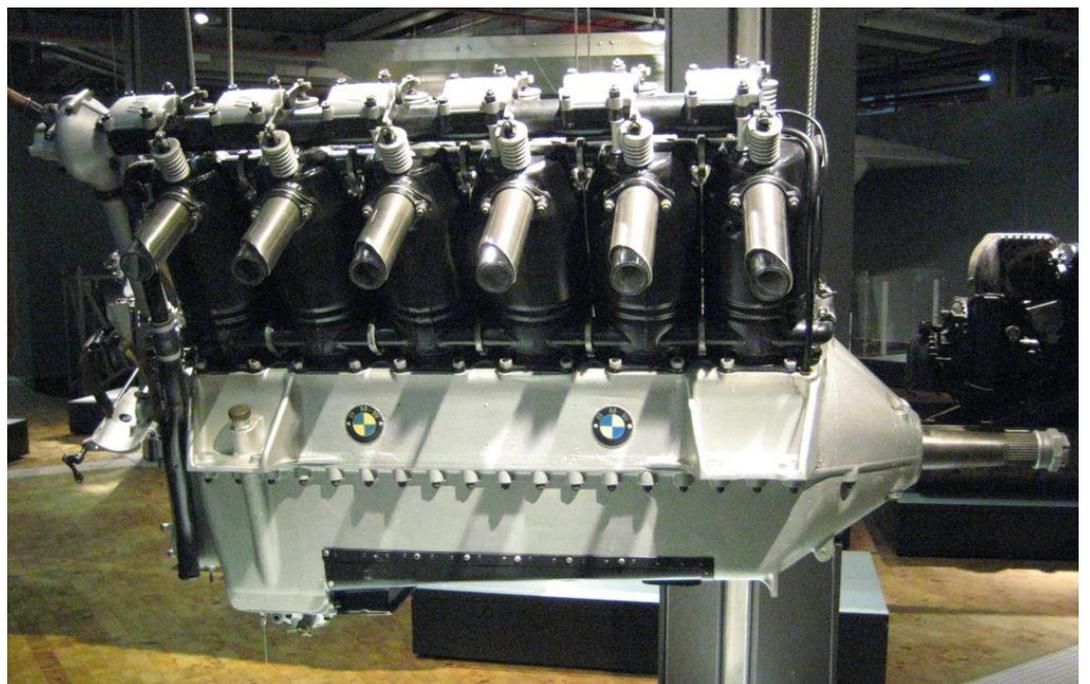


Der Dornier Wal „Atlantico“ wurde im September 1927 an die brasilianische Fluggesellschaft VARIG verkauft und erhielt das neue Kennzeichen P-BAAA.



Ab 1927 wurde in viele „Wale“ der neuentwickelte Zwölfzylindermotor BMW VI eingebaut. Das Triebwerk leistete in der Verkehrsausführung 450/600 PS (330/440 kW). Spätere Versionen des BMW VI mit höherer Verdichtung kamen bis auf 500/800 PS (368/588 kW)

(Foto Wikimedia)



Im deutschen Luftverkehr

Im Juni 1925 eröffnete die Deutsche Aerolloyd AG (DAL) die 600 km lange Ostseestrecke Danzig - Stockholm als erste deutsche „Übersee“-Verbindung, und zwar in Betriebsgemeinschaft mit der Nordiska Flygrederiet (schwedische Tochtergesellschaft des DAL). Für den Einsatz auf dieser Linie hatte der DAL vier Flugboote des Typs „Wal“ bei Dornier bestellt (Werknummern 41 – 44) und war damit der zweite Kunde für die Verkehrsversion.

Den ersten „Wal“ mit der Zulassung I-DAAR überführte Flugkapitän Rudolf Cramer von Clausbruch am 17.5.1925 vom Dornier-Zweigwerk CMASA in Marina di Pisa auf dem Luftweg nach Danzig. Am 19. Mai fand der erste Streckenerprobungsflug von Danzig nach Stockholm statt, gefolgt von mehreren Versuchsflügen zwischen Stockholm und Helsingfors. Am 5. Juni 1925 wurde die Strecke offiziell eröffnet, den Erstflug führte von Clausbruch mit der I-DAAR von Stockholm nach Danzig durch.



Der DAL begann im Sommer 1925 damit, Dornier „Wale“ auf seiner Ostsee-Strecke Danzig – Stockholm einzusetzen. Die Maschinen mußten mit italienischen Kennzeichen fliegen, weil die alliierten Begriffsbestimmungen sie als Kriegsflugzeug einstufte. Im Bild die Werknummer 41 mit der Zulassung I-DAAR.

(Slg. Ott)

Der zweite Dornier „Wal“, Kennzeichen I-DIAR, wurde am 8.6.1925 von Marina di Pisa nach Danzig überflogen, als dritter folgte die I-DAIR am 19. Juli. Das letzte der bestellten Flugboote, Kennzeichen I-DIIR, gelangte nicht mehr in den Einsatz auf der Strecke Danzig - Stockholm, weil es erst nach Beendigung der Sommerflugsaison eintraf. Bis zur Betriebseinstellung am 30. September 1925 legten die drei „Wale“ 179 Flüge von und nach Danzig über die Ostsee zurück, mit sehr hoher Regelmäßigkeit und ohne nennenswerte Zwischenfälle.



Der Dornier „Wal“ I-DAIR (Werknummer 43) im Einsatz für den DAL auf der Ostsee im Sommer 1925.

(Slg. Koos)

Alle vier Maschinen behielten 1925 ihre italienischen Zulassungen und gehörten formal der Nordiska Flygrederiet in Göteborg, weil sie wegen ihrer Motorstärke und ihrer Flugleistungen nicht den schon erwähnten „Begriffsbestimmungen“ für Zivilflugzeuge entsprachen und damit in Deutschland verboten waren. Eine angebliche Beteiligung der Reichsmarine an den Kosten des Flugbootbetriebes ließ sich bisher nicht nachweisen. Zweifellos hatte die deutsche Marine ein großes Interesse an den Einsatzerfahrungen über See, aber wenn tatsächlich Zahlungen erfolgten, dann nur gut getarnt über den Etat des RVM.

In einen „Wal“ wurde im Juli 1925 versuchsweise eine Funkanlage der Telefunken GmbH eingebaut, um die Reichweite und die Verständigungsqualität im praktischen Flugbetrieb über See zu erproben. Obwohl die Antennenleistung des Flugzeugsenders nur 300 Watt betrug, konnte in der Luft eine telegraphische Verbindung bis zu 600 km Entfernung und eine Sprechfunkverständigung über 200 km Distanz erreicht werden. Im Falle einer Notlandung auf See ließ sich eine Notantenne aufrichten, die eine Reichweite von 150 km (telegraphisch) bzw. 50 km (Sprechfunk) ermöglichte.

Die vier „Wale“ wurden zu Jahresbeginn 1926 vom DAL in die frisch gegründete Deutsche Luft Hansa AG (DLH) eingebracht. Im Juli 1926, nach Fortfall der „Begriffsbestimmungen“ für Zivilflugzeuge, erhielten sie die deutschen Zulassungen D-861 bis D-864. Die Maschinen kamen während des Sommerhalbjahrs wieder auf der Ostsee zum Einsatz, und zwar auf der Strecke Stettin – Kalmar – Stockholm. In den Monaten Juli und August 1926 befliegen sie außerdem die Seebäderlinie Bremerhaven – Helgoland.



Die vom DAL in die Luft Hansa eingebrachten vier Dornier „Wale“ konnten erst im Mai 1926, nach Abschluß der sog. Pariser Vereinbarungen im Luftverkehr, offiziell in Deutschland zugelassen werden. Die I-DAAR (Werknummer 41) flog künftig mit dem Kennzeichen D-861.



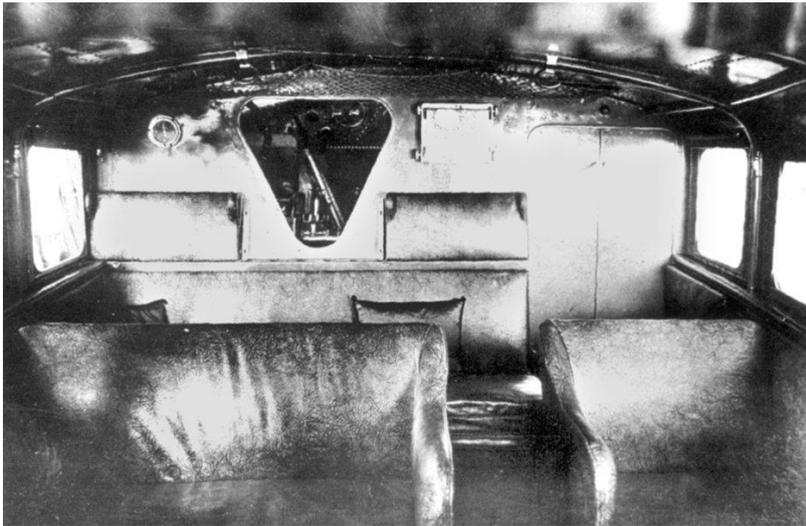
*Fluggäste sind mit einem Boot zur D-861 gebracht worden und klettern nun in die Kabine hinunter. Der Einstieg befand sich oben auf dem Bug des Flugboots, war relativ eng und mit einem steilen Niedergang versehen.
(Bundesarchiv)*

An diesem Streckeneinsatz änderte sich in den beiden Folgejahren nichts. Hinzu kam in der Flugsaison 1927 eine Zweigverbindung von Kalmar nach Danzig, und außerdem wurde die neue Linie Stettin – Kopenhagen – Göteborg – Oslo eröffnet. 1928 bot die DLH neben Stettin auch den Wasserflughafen Lübeck-Travemünde als Start- und Zielpunkt für die Verbindungen nach Stockholm und Oslo an. Auf der der Oslo-Linie kamen neben den „Walen“ auch die größeren Dornier „Superwale“ zum Einsatz.

1927 kam es zum ersten schwerwiegenden Unfall mit einem DLH-„Wal“: Die D-863 unter Führung von Josef Kaspar erlitt am 24.9.1927 kurz nach dem Start in Stettin einen Propellerbruch. Die Maschine mußte umkehren und auf dem Dammschen See notlanden. Alles verlief glatt, aber dann wurde Bordmonteur Harder, auf dem Deck des „Wals“ laufend, von einem der sich im Leerlauf drehenden Propeller erfaßt, über Bord geschleudert und ertrank.

In der Winterpause 1927/28 rüstete die DLH zwei „Wale“ von den Rolls-Royce-Reihenmotoren auf die stärkeren Neunzylinder-Sternmotoren Gnome & Rhône „Jupiter“ (480/520 PS) um. Es handelte sich um die D-862 und D-864, deren Typenbezeichnung sich dadurch von Do J Ras in Do J Gas änderte.

(rechts):
Das Innere der „Wal“-Kabine mit Blickrichtung zum Bug. Gut zu erkennen sind die heruntergeklappten Stufen des Niedergangs an der vorderen Querwand. Darüber in der Kabinendecke befindet sich die Einstiegs Luke.



(links):
Die „Wal“-Kabine in der Blickrichtung zum Heck. Das geöffnete dreieckige Luk gibt die Sicht auf den sich anschließenden Pilotenstand und Besatzungsraum frei. Dieses Luk blieb im Normalfall während des gesamten Fluges verschlossen.

(rechts):
Die DLH rüstete den „Wal“ D-862 im Winter 1927/28 von seinen bisherigen Rolls-Royce „Eagle“-Triebwerken auf die stärkeren Sternmotoren Gnome & Rhône „Jupiter 9Ac“ (450/480 PS, 330/350 kW) um. Zugleich erhielt die Passagierkabine neue, runde Fenster.

(Slg. Kössler)



(links):
Die D-864 wurde schon im Herbst 1927 auf die stärkeren Gnome & Rhône „Jupiter“-Sternmotoren umgerüstet. Im Oktober 1927 erfolgte ihre Wiederezulassung mit dieser geänderten Triebwerksanlage.

Im Sommer 1928 wuchs die „Wal“-Flotte der DLH auf insgesamt 6 Maschinen: Frisch ab Werk Marina di Pisa wurden die beiden Flugboote D-1397 und D-1488 (Werknummern 105 und 107) geliefert. 1929 kamen drei weitere werksneue „Wale“ hinzu, nämlich die Werknummern 108, 109 und 110 (D-1626, D-1647 und D-1648). Alle neuen Flugboote besaßen als Antrieb die leistungsstärkeren Zwölfzylinder-Reihenmotoren BMW VI (450/600 PS).



(oben):
Die D-1488 (Wnr. 107) trug bei der Luft Hansa den Namen „Hamburg“. Das mit BMW VI-Motoren ausgerüstete Flugboot wurde zum Jahreswechsel 1929/30 von Deutschland nach Brasilien verschifft. Beim Syndicato Condor erhielt es die Zulassung P-BALA und den Namen „Olinda“.
(Slg. Ott)

(oben + rechts):
Am 10. Juni 1929 lief Flugkapitän Karl Kuring mit dem DLH-Wal „Lübeck“ (Werknummer 105, Kennzeichen D-1397) in den Schären vor Göteborg auf Grund. Nach Abpumpen des Treibstoffs und mit auflaufendem Wasser kam die Maschine wieder frei. Allerdings trug der Bootsboden etliche Beulen und Schrammen davon und die Rumpfstruktur wurde deformiert. Die Höhe des Schadens bezifferte die DLH auf rund 20% des Versicherungswertes der „Lübeck“.

1930 erhielt das Flugboot übrigens den neuen Namen „Kiel“ – weil die größere Rohrbach „Romar“ ab Herbst 1929 als „Lübeck“ flog.



In der Sommersaison 1929 und 1930 (jeweils Mai bis Ende August) wurden alle neun DLH-„Wale“ auf den Ostseestrecken Stettin – Kalmar – Stockholm und Travemünde – Kopenhagen – Göteborg – Oslo eingesetzt. Allerdings standen 1930 drei Maschinen weniger zur Verfügung, weil die D-861 und D-863 im Winter 1929/30 an die DVS abgegeben worden waren und die D-864 unter Führung von Flugkapitän Karl Kuring auf See verlorenging: Das Flugboot mußte am 7.7.1930 vor der Insel Bornholm wegen Motorausfall notlanden, ein Schlepp in den sicheren Hafen gelang nicht mehr wegen eines heraufziehenden Orkans, die manövrierunfähige

Maschine geriet in Seenot und sank schließlich. Das Bergungsschiff konnte nur Kuring und seinen Bordmechaniker sowie einen schwedischen Passagier aus den sturmgepeitschten Wogen retten, der Funker und vier weitere Fluggäste ertranken.

Auch in den Jahren 1932 und 1933 waren die verbliebenen Dornier „Wale“ während der Sommersaison (Mai bis Ende August) auf den schon genannten Ostseestrecken im Einsatz, allerdings mit abnehmender Tendenz. Von 1934 an verwendete die DLH stattdessen die Junkers Ju 52/3m.



Der Lufthansa-Wal „Helgoland“ (Werknummer 110, Kennzeichen D-1648) wird bei recht ungemütlichen Wetter für den nächsten Flug fertiggemacht.

(rechts):

Diese Aufnahme der D-1397 „Kiel“ muß im Jahr 1933 entstanden sein. Das zeigt zum einen die Hakenkreuzflagge, welche alle deutschen Zivillflugzeuge ab Juli 1933 auf der Backbordseite des Seitenleitwerks führen mußten; andererseits kann es nicht später als 1933 gewesen sein, weil die Maschine im Jahr 1934 keine Betriebsstunden mehr aufwies – sprich: bereits stillgelegt war.

Wie das Foto erkennen läßt, hatte die D-1397 zu dieser Zeit keine Vierblatt-Holzpropeller mehr, sondern dreiflüglige Verstellpropeller aus Metall.

(Slg. Kössler)



Im italienischen Luftverkehr

In Italien kamen 18 Dornier „Wale“ bei der SANA (S.A. Navigazione Aerea, Genua) und 13 Exemplare bei der SAAEI (S.A. Aero Espresso Italiano, Rom) zum Einsatz, also insgesamt 31 Maschinen. Damit betrieb Italien weltweit die größte Flotte von Verkehrs-Walen. Ihr Einsatzgebiet umfaßte den gesamten Mittelmeer-Raum bis nach Spanien, Griechenland, der Türkei und Nordafrika.

Die SANA eröffnete im April 1926 die Linie Genua – Rom (Ostia) – Neapel – Palermo. In den Folgejahren wurde diese Strecke weiterbetrieben. 1928 kamen zwei neue Linien hinzu, die ihren Ausgangspunkt jeweils in Rom (Ostia) hatten: Einmal in nördlicher Richtung die Verbindung nach Genua – Marseille – Barcelona und gen Süden eine Linie nach Tripolis (Lybien), mit Zwischenlandungen in Neapel und Syrakus, später auch noch in Malta. 1930 wurde die Nordlinie von Barcelona bis nach Gibraltar verlängert, um italienischen Schnelldampfern von und nach Nordamerika Post abzunehmen bzw. nachzubringen. Der SANA-Flugzeugpark umfaßte zum Jahresende 1928 insgesamt 7 Wale, dazu kamen 4 Superwale. 1930 war der Bestand der Gesellschaft auf 12 Wale angewachsen.

Die SAAEI begann im Mai 1927 ihren regelmäßigen Flugbetrieb auf der Strecke Rom – Brindisi – Athen – Konstantinopel, und zwar ausschließlich mit Dornier „Wal“-Flugbooten. Bis März 1929 vergrößerte sich der Flugzeugpark der Gesellschaft auf insgesamt 9 Wale. 1930 eröffnete die SAAEI eine weitere Linie, und zwar von Brindisi über Athen und Syros (Kykladen-Gruppe) nach Rhodos.

SANA und SAAEI gingen 1934 in der staatlichen Einheitsgesellschaft Ala Littoria auf.



(links):

Das Wal-Flugboot I-AZDI (Werknummer 101) wird auf großen, schwimmfähigen Metallrädern ins Wasser gerollt. Die im November 1927 an die italienische Fluggesellschaft S.A. Navigazione Aerea (SANA) gelieferte Maschine trug die Flottennummer „VIII“. Wie alle nach 1926 für die SANA gebauten „Wale“ war sie mit Piaggio „Jupiter“-Sternmotoren ausgerüstet.

(rechts):

Auch die I-AZDZ (Werknummer 111) besaß Piaggio „Jupiter“-Motoren, allerdings solche mit Getriebe – gut zu erkennen an dem hervorstehenden Getriebegehäuse und den großen Vierblatt-Propellern (die oben gezeigte I-AZDI besaß dagegen zweiflüglige Luftschrauben). Die Fenster der Passagierkabine waren nicht rechteckig, sondern rund. Das Flugboot wurde im Januar 1930 an die SANA geliefert und bekam die Flottennummer „X“ zugeteilt.



(oben):

Firmenemblem der SANA

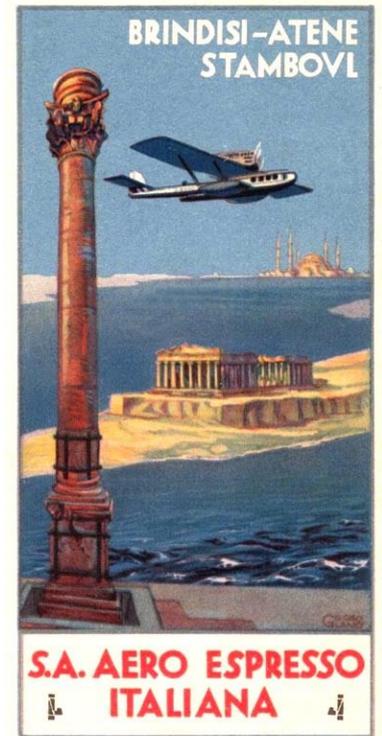
(links):

Der Dornier „Wal“ mit der Werknummer 113 erhielt seine Zulassung I-AZEB im Juni 1930. Er trug bei der SANA die Flottennummer „XII“.

(rechts):

Im Gegensatz zur SANA verwendete die Fluggesellschaft S.A. Aero Espresso Italiano (SAAEI) ausschließlich flüssigkeitsgekühlte Reihenmotoren in ihren „Walen“. In der Werknummer 72 waren zwei Isotta-Fraschini „Asso 500“-Triebwerke (500 PS/370 kW) eingebaut. Das Flugboot wurde im April 1927 als I-AZDA zugelassen und bekam die SAAEI-Flottennummer „2“ zugeteilt.





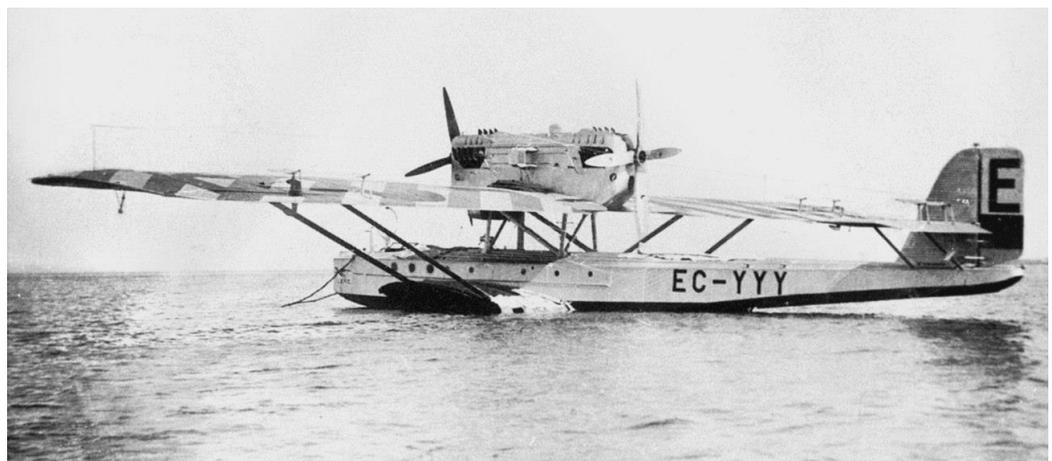
Der „Wal“ Werknummer 49 wurde im November 1925 fertiggestellt und für die CMASA als I-DEAR zugelassen. Zum Antrieb dienen zwei Piaggio „Jupiter IV“-Sternmotoren (400 PS). Das Flugzeug wurde zunächst für Versuche mit Funkanlagen verwendet. In Notfällen konnte ein solcher Antennenmast aufgerichtet werden, um die Reichweite zu erhöhen. Im Juli 1926 ging die I-DEAR an die Fluggesellschaft SANA.

Einsatz im Luftverkehr anderer Länder

Die Verkehrsausführung des Flugboots fand im Zeitraum 1925 – 1936 in vier weiteren Ländern im planmäßigen Luftverkehr Verwendung, und zwar:

- in Spanien 2 „Wale“ bei der LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas, Madrid) auf Verbindungen vom spanischen Festland zur Insel Mallorca sowie möglicherweise 1 Maschine von der – allerdings recht kurzlebigen – Compañía Aérea del Mediterráneo S.A.,
- in Kolumbien 1 „Wal“ bei der SCADTA (Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, Barranquilla) auf der Strecke nach Panama und entlang der Pazifikküste Kolumbiens bis nach Ecuador – abgesehen von den bereits erwähnten Erkundungsflügen mit den beiden Walen „Atlantico“ und „Pacífico“ in den Jahren 1925 und 1926,
- in Brasilien insgesamt 5 Stück bei der Sindicato Condor Ltda., Rio de Janeiro, und 1 Maschine bei der VARIG (S.A. Empresa de Viação Aérea Rio Grandense), Porto Alegre, entlang der brasilianischen Atlantikküste von Rio de Janeiro bis Natal sowie im Südamerika-Dampfer-Postdienst von Natal weiter zur brasilianischen Insel Fernando de Noronha,
- in Japan mindestens 4 „Wal“-Flugboote bei der japanischen Fluggesellschaft Nihon Koku Yuso K.K., Tokio, auf einer Inlandsverbindung zwischen den japanischen Hauptinseln Honshu und Kyushu sowie einer Strecke nach China.

Bei der spanischen Fluggesellschaft Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE) war um 1935 die EC-YYY im Einsatz. Es handelte sich um einen Lizenzbau der spanischen CASA (dortige Werknummer 19?). Das Flugboot war mit Motoren des Typs Napier „Lion V“ ausgerüstet. Interessant sind die schräg gestreiften Flügeloberseiten (gelb/rot?).





Der Wal „Atlantico“ P-BAAA (Werknummer 34) befand sich ab 1927 im Einsatz bei der brasilianischen Fluggesellschaft VARIG. Im Hintergrund die Junkers F 13 „Blumenau“ P-BAGA (Werknummer 644). Das Foto muß vor 1932 entstanden sein, weil in diesem Jahr die Umstellung auf das neue Nationalitätskennzeichen „PP“ für Brasilien erfolgte. Die P-BAAA wurde auf die neue Zulassung PP-CAA umgezeichnet.

(rechts):
Dornier „Wal“ P-BAAA „Atlantico“ der S.A. Empresa de Viação Aérea Rio Grandense (VARIG), Werknummer 34. Die Motorgondeln und das Seitenleitwerk waren in den ersten Jahren hellgrau gestrichen.

(VARIG)



(oben):
Gepäckanhänger des Syndicato Condor Ltda.

(oben + rechts):
1930 gab die Luft Hansa ihren „Wal“ D-1488 (Werknummer 107) nach Brasilien an das Syndicato Condor Ltda. ab. Die Maschine erhielt das neue Kennzeichen P-BALA und den Namen „Olinda“. Die Fotos zeigen das Flugboot 1930 im Postzubringerdienst zu den Schnelldampfern der Reederei Hamburg-Süd. Vor der Insel Fernando de Noronha im Südatlantik hat die P-BALA sich gerade mit der „Monte Rosa“ getroffen.





(links):

Der „Wal“ mit der Werknummer 59 wurde im Herbst 1926 in zerlegtem Zustand von Genua nach Japan verschifft. Den Zusammenbau übernahm die Firma Kawasaki, die schon seit mehreren Jahren mit Dornier zusammenarbeitete und auch eine Baulizenz für den „Wal“ erworben hatte. Im Juni 1927 wurde das Flugboot als J-BAAE für den japanischen Luftfahrtkonzern Nippon Koku KK zugelassen. Auf dem Foto ist die Maschine bereits mit BMW VI-Motoren ausgerüstet, die Kawasaki in Lizenz herstellte.

(rechts):

Die Identität des Dornier „Wals“ J-COGI ließ sich trotz intensiver Nachforschungen bisher nicht eindeutig ermitteln. Es könnte sein, daß es sich um eine kurzfristige Zulassung der Werknummer 59 im Frühjahr 1927 handelt und die Maschine dann im Juni 1927 als J-BAAE in das neue japanische Register eingetragen wurde. Möglich wäre aber auch, daß J-COGI eine spätere Umregistrierung der eben genannten J-BAAE war, und zwar für den Einsatz in Korea (J-C war im zweiten japanischen Register die Kennung für alle im Luftverkehr über Korea verwendeten Flugzeuge).



(links):

Bei der J-BCDO handelte es sich um einen modifizierten Dornier „Wal“, den die Firma Kawasaki 1930 aus Einzelteilen zusammengesetzt hatte, welche von CMASA/Dornier nach Japan geliefert worden waren. Er trug die Werknummer 9 und war mit Kawasaki-BMW VI-Motoren ausgerüstet. Auf den ersten Blick wirkte die Maschine wie eine Mischung aus den „Wal“-Typen J I und J II.

Die J-BCDO wurde im November 1930 an die japanische Fluggesellschaft Nihon Koku Yuso KK geliefert und erhielt dort den Namen „Shirato“ (weiße Taube).

Die Luft Hansa auf dem Weg nach Südamerika

Juni/Juli 1928: Ein „Wal“ der Deutschen Luft Hansa unternahm einen Fernflug, der ebenfalls internationale Beachtung fand. Es handelte sich um die D-1443 „Lübeck“ (Wnr. 106, 2 x BMW VI je 500/600 PS), die eine Verkehrserkundung zu den Kanarischen Inseln durchführte, als Vorbereitung für den geplanten Postflugdienst über den Südatlantik. Pilot der Maschine war Flugkapitän Joseph Kaspar, außerdem nahm Hans Schiller, Leiter der Abteilung Seeflugdienst der DLH, an dem Flug teil. Der Start erfolgte am 28. Juni 1928 in Marina di Pisa, als erstes Etappenziel war Cartagena vorgesehen. Wegen starker Gegenwinde (bis zu Windstärke 10) mußte aber außerplanmäßig in Barcelona zwischengelandet werden, um dort aufzutanken. Am 29.6. ging es von Cartagena

nach Cádiz. Da der Weiterflug ab hier aus politischen Gründen unter spanischer Flagge erfolgte (offiziell hatte die spanische Fluggesellschaft Iberia, damals Tochtergesellschaft der DLH, das Flugzeug gechartert), mußte die „Lübeck“ auf spanische Hoheitsabzeichen umgestrichen werden und bekam die Zulassung M-CAEA. Da die Iberia nicht über Seeflugzeugführer verfügte, übernahm der spanische Militärpilot Comandante Ricardo Bruguete das Steuer des Flugboots. Am 5. Juli 1928 waren die Vorbereitungen für den Überseeflug abgeschlossen, so daß am nächsten Morgen um 5.30 Uhr der Start Richtung Kanarische Inseln erfolgen konnte. Der Flug verlief glatt und ohne Probleme, die Landung in der Gando-Bucht bei Las Palmas erfolgte um 12.30 Uhr, genau nach sieben Stunden. Für die Vertreter von Behörden und militärischen Stellen vor Ort wurden mehrere Rundflüge durchgeführt. Außerdem machte die Besatzung einige Erkundungsflüge über den Kanarischen Inseln, um geeignete Notlandeplätze ausfindig zu machen.

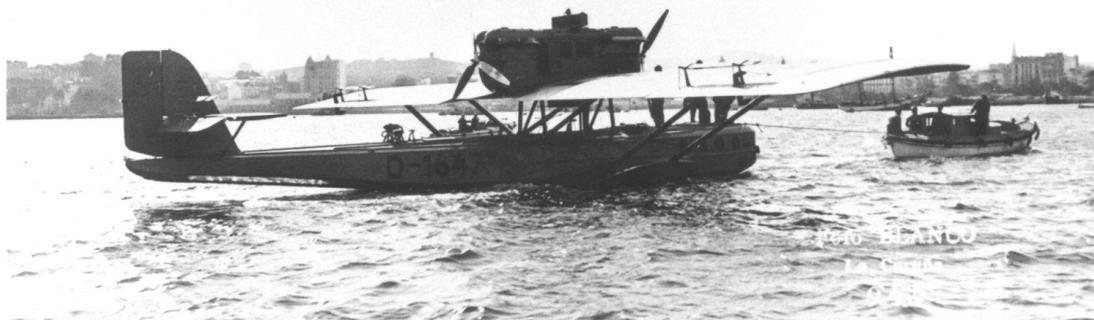
Am 12. Juli trat der Lufthansa-„Wal“ den Rückflug an, allerdings nicht direkt von Las Palmas nach Cádiz, weil durch den vorherrschenden Nordost-Passat auf diesem Kurs zu viel Gegenwind zu erwarten war. Statt dessen ging es Richtung Osten bis zur afrikanischen Küste und dann die Küstenlinie entlang über Mogador - Casablanca - Larache, um diese Häfen zugleich auf ihre Nutzbarkeit für Flugboote wie den „Wal“ zu überprüfen. In Casablanca wurde zur Betriebsstoffübernahme zwischengelandet. Am Abend des Folgetages landete die Maschine wieder in Cádiz. Dort waren erneut einige Tage Aufenthalt vorgesehen, denn das Flugboot mußte jetzt wieder von spanischer auf deutsche Zulassung umgezeichnet werden. Am 16. Juli 1928 ging es dann von Cádiz nach Lissabon, am übernächsten Tag flog die Maschine bis La Coruña und am 18.7. weiter nach Southampton. Die sonst so gefürchtete Biscaya war glatt wie ein Spiegel, so daß es auf dem Flug keine Probleme gab. Nach drei Stunden Aufenthalt in Southampton erfolgte der Weiterflug nach Norderney. Tags darauf ging es über den Nord-Ostsee-Kanal und Kiel zum Seeflughafen Lübeck-Travemünde. Hier endete der Streckenerkundungsflug nach einer Gesamtflugzeit von 48 Std. 58 min. und insgesamt 7.500 zurückgelegten Kilometern.

März/April 1930: Die DLH führte einen weiteren Erkundungsflug zu den Kanarischen Inseln durch, und zwar mit dem „Wal“ D-1647 „Bremerhaven“ (Wnr. 109, 2 x BMW VI je 500/640 PS). Pilot war Flugkapitän Fritz Kießner, die Expeditionsleitung hatte Otto Bertram. Der Flug begann am 25. März in Travemünde und führte über Southampton, La Coruña und Cádiz bis nach Las Palmas und Los Cristianos (auf Teneriffa). Am 8.4.1930 ging es von den Kanarischen Inseln zur afrikanischen Westküste nach Villa Cisneros (heute: Dajla oder Dakhla) und Angra de Cintra, beide im heutigen Staat Westsahara gelegen und damals zu Spanien gehörig. Am 10. April erfolgte der Rückflug nach Las Palmas und am 15.4. startete die D-1647 von dort zurück nach Travemünde. Die gesamte Flugstrecke betrug rund 8.000 km.

(rechts):

Glückliche Rückkehr des DLH-Wals „Lübeck“ (D-1443, Werknummer 106) am 19.7.1928 nach Travemünde von dem ersten Verkehrserkundungsflug zu den Kanarischen Inseln.

Vor dem Flugboot stehen von links nach rechts: Fahrenbruch, Flugkapitän Joseph Kaspar, Otto Bertram (Leiter des DLH-Seeflugwesens), Hans Schiller (DLH-Bezirksleiter), unbekannt, Tiede, Kapitän Ernst (Navigationausbilder), Bordmechaniker Rebertrost, Dr. Rudolf Grosse (Staatsrat beim Lübecker Senat).



(links):

Den dritten Verkehrserkundungsflug zu den Kanarischen Inseln führte der Dornier „Wal“ D-1647 „Bremerhaven“ durch. Pilot war Flugkapitän Fritz Kießner, die Expeditionsleitung hatte wieder Otto Bertram. Das Bild zeigt die D-1647 bei der Ankunft im spanischen La Coruña am 25.3.1930.

Dornier „Wal“ (Verkehr) in Deutschland und Südamerika

Werknummer, Typ	Zulassung	Triebwerk	Bemerkungen
34	I-DOOR A-19 D-1012 P-BAAA PP-CAA	R-R „Eagle IX“	10.24: Condor Syndikat 08.25: in Charter bei SCADTA, Name „Atlantico“ 10.26: DLH „Atlantico“ 09.27: VARIG „Atlantico“ 07.30: Sindicato Condor Ltda. „Atlantico“ 10.33 als „verschrottet“ gestrichen.
35	I-DALG A-20	R-R „Eagle IX“	11.24: Condor Syndikat 08.25: in Charter bei SCADTA, Name „Pacífico“ † 18.03.27 bei Cabo San Roman (Halbinsel Paraguaná/Venezuela).
41 [Do J Ras]	I-DAAR D-861	R-R „Eagle IX“	05.25: Nordiska Flygrederiet (DAL) 05.26: DLH „Hai“ 11.29: DVS 10.31: als „untergegangen“ in der LFR gestrichen.
42 [Do J Ras] Do J Gas	I-DIAR D-862	R-R „Eagle IX“ G&R „Jupiter 9A“	06.25: Nordiska Flygrederiet (DAL) 05.26: DLH „Sägefisch“ ab ca. 04.28 Umbau in Do J Gas, 06.28 wieder zugelassen 03.33: Zulassung zurückgezogen und verschrottet.
43 [Do J Ras]	I-DAIR D-863	R-R „Eagle IX“	06.25: Nordiska Flygrederiet (DAL) 05.26: DLH „Thunfisch“ 11.29: DVS † 09.10.30 bei einem Schleppmanöver gekentert und gesunken
44 [Do J Ras] Do J Gas	I-DIIR D-864	R-R „Eagle IX“ G&R „Jupiter 9Ak“	07.25: Nordiska Flygrederiet (DAL) 05.26: DLH „Hecht“ ab 10.27 Umbau in Do J Gas, 06.28 neu zugelassen † 07.07.30 in der Ostsee SW Bornholm, in der LFR erst 03.32 gelöscht.
81	I-AZDD C-28	BMW VI	07.27: CMASA 08.27: verschifft nach Kolumbien 1927/28: SCADTA „Colombia“ 10.32: Kolumbianische Luftwaffe.
82	I-AZDF D-1196 P-BADA	BMW VI	07.27: CMASA 09.27: DLH 12.27: Sindicato Condor „Bartolomeu de Guzmão“ 01.28: brasilianische Zulassung † 11.02.28 vor Santos (ausgebrannt beim Tanken).
83	I-AZDE D-1213 P-BACA	BMW VI	08.27: CMASA 09.27: DLH 12.27: Sindicato Condor „Santos Dumont“ 01.28: brasilianische Zulassung † 03.12.28 in der Bucht von Guanabara (Absturz).
105 Do J Bas	I-AZDP D-1397	BMW VI	05.28: CMASA 06.28: DLH „Lübeck“, später „Kiel“ 1934: abgestellt 09.35: verschrottet.
106 Do J Bas	I-AZDQ M-CAEA D-1443 P-BAIA PP-CAI	BMW VI	06.28: CMASA 07.28: IBERIA 08.28: DLH „Lübeck“ 10.28: Sindicato Condor „Guanabara“ 12.34: außer Dienst gestellt 1935 verschrottet.

Werknummer, Typ	Zulassung	Triebwerk	Bemerkungen
107 Do J Bas	I-AZDR D-1488 P-BALA PP-CAL	BMW VI	09.28: DLH „Hamburg“ 02.30: Sindicato Condor „Olinda“ † 12.09.31 vor Natal (beim Start Dampferwrack gerammt).
108 Do J Bas	I-AZDS D-1626 P-BAMA D-1626 D-ARIP	BMW VI	03.29: CMASA 05.29: DLH „Flensburg“ 02.30: Sindicato Condor „Jangadeiro“ 07.31: DLH „Flensburg“ 01.35: DVS, FFS Travemünde 08.35: nach Bruchlandung verschrottet.
109 Do J Bas	I-AZDT D-1647	BMW VI	04.29: CMASA 06.29: DLH „Bremerhaven“ 1934 in Travemünde abgestellt 09.35: verschrottet.
110 Do J Bas	I-AZDU D-1648 D-APYL	BMW VI	05.29: CMASA 06.29: DLH „Helgoland“ 1934 in Travemünde abgestellt 01.35: DVS.

Verwendete Abkürzungen:

DVS	Deutsche Verkehrsflieger-Schule GmbH
FFS	Flugzeugführerschule
G&R	Gnome & Rhône
IBERIA	Spanische Fluggesellschaft
LFR	(Deutsche) Luftfahrzeugrolle
R-R	Rolls-Royce
SCADTA	Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, Barranquilla (Kolumbien)
VARIG	S.A. Empresa de Viação Aérea Rio Grandense, Porto Alegre (Brasilien)

Dornier „Wal“ Cabina in Italien

Werknummer	Zulassung	Triebwerk	Bemerkungen
47	I-DAUR	R-R „Eagle IX“ Piaggio „Jupiter IV“	02.26: SANA, Flotten-Nr. I 1930: Umbau auf „Jupiter“-Sternmotoren 12.33: verschrottet
48	I-DAER	R-R „Eagle IX“	04.26: SANA, Flotten-Nr. II 07.28: zerstört } welcher Verbleib † 03.01.30 verschollen im Mittelmeerraum } ist der richtige?
49	I-DEAR	R-R „Eagle IX“ Piaggio „Jupiter VIII“	07.26: SANA, Flotten-Nr. III 30.01.30 beschädigt bei Capri (Wiederaufbau als Wnr. 144?) 08.30: Wiederzulassung für SANA, mit „Jupiter VIII“-Triebwerken 06.34: Ministero dell'Aeronautica, Rom 10.34: in die Verwaltung der Regia Aeronautica übernommen

Werknummer	Zulassung	Triebwerk	Bemerkungen
50	I-DOAR	(Piaggio?) „Jupiter IV“ Piaggio „Jupiter VIII“	07.26: SANA, Flotten-Nr. IV 1930: Umrüstung auf „Jupiter VIII“-Sternmotoren 05.34: verschrottet
58	I-DAOK	R-R „Eagle IX“ Piaggio „Jupiter IV“	01.27: SANA, Flotten-Nr. V 1930: Umbau auf „Jupiter IV“-Triebwerke 06.34: Ministero dell'Aeronautica, Rom 10.34: in die Verwaltung der Regia Aeronautica übernommen
68	I-AYZY	Piaggio „Jupiter IV“, Piaggio „Jupiter VIII“	02.27: SANA, Flotten-Nr. VI >06.33: Umrüstung auf „Jupiter VIII“-Triebwerke 06.34: Ministero dell'Aeronautica, Rom 10.34: in die Verwaltung der Regia Aeronautica übernommen
70	I-AYZZ	Piaggio „Jupiter IV“	01.27: SANA, Flotten-Nr. VII 09.1928: verbrannt
72	I-AZAA	I-F „Asso 500“	05.27: SAAEI, [Flotten-Nr. 1?] 08.34: Ministero dell'Aeronautica, Rom 10.34: in die Verwaltung der Regia Aeronautica übernommen
73	I-AZDA	I-F „Asso“	04.27: SAAEI, Flotten-Nr. 2 † 25.01.29 bei Korfu (brennend abgestürzt)
79	I-AZDB	I-F „Asso“	05.27: SAAEI, Flotten-Nr. 3 † 24.12.29 bei Andros/Ägäis (Absturz beim Flug Istanbul - Athen)
80	I-AZDC	I-F „Asso 500“	05.27: SAAEI, Flotten-Nr. 4 08.34: Ministero dell'Aeronautica, Rom 10.34: in die Verwaltung der Regia Aeronautica übernommen
84	I-AZDG	I-F „Asso 500“	08.27: SAAEI, [Flotten-Nr. 5?] 1935: Regia Aeronautica
85	I-AZDH	I-F „Asso“	09.27: SAAEI, Flotten-Nr. 6 † 10.06.30 im Hafen Mytilene auf Lesbos (zerstört durch Feuer)
101	I-AZDI	Piaggio „Jupiter IV“	11.27: SANA, Flotten-Nr. VIII 12.33: verschrottet
102	I-AZDL	Piaggio „Jupiter IV“ Piaggio „Jupiter VIII“	10.27: SANA, Flotten-Nr. IX 10.27: Umbau auf „Jupiter VIII“-Sternmotoren † 03.11.32 verschollen im Mittelmeerraum auf dem Flug Sizilien – Tripolis
103	I-AZDM	I-F „Asso“	02.28: SAAEI, [Flotten-Nr. 7?] 08.34: Ministero dell'Aeronautica, Rom 05.35: gestrichen
104	I-AZDN	I-F „Asso“	02.28: SAAEI, [Flotten-Nr. 8?] 1935: Ministero dell'Aeronautica, Rom 03.40: verschrottet
111	I-AZDZ	Piaggio „Jupiter VIII“	01.30: SANA, Flotten-Nr. X 06.34: Ministero dell'Aeronautica, Rom 10.34: in die Verwaltung der Regia Aeronautica übernommen
112	I-AZEA	Piaggio „Jupiter VIII“	03.30: SANA, Flotten-Nr. XI † 16.02.32 nahe Malta (Notwasserung nach Motorbrand, ~verschrottet)
113	I-AZEB	Piaggio „Jupiter VIII“	06.30: SANA, Flotten-Nr. XII 06.34: Ministero dell'Aeronautica, Rom 10.34: in die Verwaltung der Regia Aeronautica übernommen

Werknummer	Zulassung	Triebwerk	Bemerkungen
114	I-AZEC	Piaggio „Jupiter VIII“	06.30: SANA, Flotten-Nr. XIV 06.34: Ministero dell'Aeronautica, Rom 09/10.34: in die Verwaltung der Regia Aeronautica übernommen
125	I-AZDO	I-F „Asso“	04.28: SAAEI, Flotten-Nr. 9 08.34: Ministero dell'Aeronautica, Rom 10.34: in die Verwaltung der Regia Aeronautica übernommen
126	I-AZED	Piaggio „Jupiter VIII“	01.30: SANA 12.31 – 01.32: Erprobung von Fiat A 22R-Triebwerken (560 PS). 06.34: Ministero dell'Aeronautica, Rom 10.34: in die Verwaltung der Regia Aeronautica übernommen
139	I-AZDP	I-F „Asso“	10.31: SAAEI
140	I-AZDQ	Piaggio „Jupiter VIII“	01.32: SANA
144	I-DEAR		angeblich Wiederaufbau aus Wnr. 49 [Im Aircraft International Register 1931, 1932 und 1934 wird die I-DEAR durchgängig unter der Wnr. 49 geführt! Evtl. handelte es sich bei der 144 nur um eine CMASA-interne Neunummerierung, die nicht amtlich wurde]
146	I-CITO	FIAT A 22R	1930 – 1932 benutzt von Italo Balbo 06.32: SANA † 25.05.33 beim Étang de Berre (Absturz)
147	I-AZEE	FIAT A 22R	05.31: SAAEI, Flotten-Nr. 2 † 18.07.33 Ägäisches Meer (verschollen auf der Strecke Piräus – Rhodos)
149	I-AZEG	I-F „Asso 500 RI“	06.32: SAAEI, Flotten-Nr. 3 08.34: Ministro dell'Aeronautica 10.34: in die Verwaltung der Regia Aeronautica übernommen
255 Typ: M.F. 5	I-AZEF	FIAT A 24R	04.33: CMASA 04.33: Ministero dell'Aeronautica, Rom 06.34: SAM 09/10.34: in die Verwaltung der Regia Aeronautica übernommen
256 Typ: M.F. 5	I-AZER	FIAT A 24R	09.33: SANA 06.34: Ministero dell'Aeronautica, Rom 09/10.34: in die Verwaltung der Regia Aeronautica übernommen

Verwendete Abkürzungen:

Ala Littoria	Ala Littoria S.A., italienische Einheitsgesellschaft
I-F	Isotta-Fraschini
R-R	Rolls-Royce
Regia Aeronautica Italiana	Italienische Luftwaffe
SAAEI	S.A. Aero Espresso Italiano, Rom
SAM	Società Aerea Mediterranea, Rom.
SANA	S.A. Navigazione Aerea, Genua