



*Nach einem langen Zwischenspiel in den Ausstellungsräumen des Airbus-Werks Hamburg-Finkenwerder fand der Nachbau der allerersten Focke-Wulf A 16 im Frühjahr 2011 seinen endgültigen Standort im Deutschen Technik-Museum Berlin. Zum Zeitpunkt der Fotoaufnahme befand sich die Maschine mitten im Aufbau, die Abgasrohre des Siemens-Sternmotors sind noch mit Schutztüten umhüllt und vor den Fahrwerksrädern liegen Umzugsdecken.*

## Focke-Wulf A 16 – der Urahn des „Condor“

von Günter Frost (ADL)

09.2016 überarbeitete und erweiterte Fassung der Erstveröffentlichungen in LUFTFAHRT INTERNATIONAL 3 + 6 /1983 sowie in der JET+PROP-Typenchronik Nr. 1, Zweibrücken 1996 (ISBN 3-925480-18-8)

### Teil 2: Im Dienst beim Regionalluftverkehr

#### Aufgabenteilung im Luftverkehr

Die regionalen Fluggesellschaften erfüllten eine wichtige Funktion im deutschen Luftverkehr: Während Aerolloyd, Junkers-Luftverkehr und ab 1926 Luft Hansa die internationalen Strecken beflogen und innerhalb Deutschlands die Verbindung zwischen den wichtigen Städten und Industriegebieten herstellten, lag die Domäne der Regionalgesellschaften innerhalb der Länder bzw. Provinzen, in der sie angesiedelt waren. Sie verbanden Orte lokaler Bedeutung miteinander, führten Zubringerdienste für die großen Strecken durch, betrieben in den Sommermonaten Ausflugsverkehre, veranstalteten Flugtage und waren Werbeträger für Luftverkehr im allgemeinen.

Die „goldene Zeit“ der Regionalgesellschaften waren die Jahre 1924 bis 1926; danach verloren sie zunehmend an Bedeutung. Während die DLH vom Reich subventioniert wurde, erhielten die kleinen Gesellschaften kaum solche Unterstützung, denn die Gemeinden und Städte waren nur selten finanzkräftig genug, um Zuschüsse zahlen zu können.

Einige der regionalen Gesellschaften mußten recht bald wieder ihre Pforten schließen. Andere lehnten sich an die DLH an, übertrugen ihr die Betriebsführung und fungierten nur noch als Gebietsvertreter für die Lufthansa. Einigen wenigen gelang es, selbständig bis in die dreißiger Jahre zu überleben.

Im Zeitraum 1925 bis 1928 stand die Focke-Wulf A 16 im Dienst folgender Regionalfluggesellschaften:

- Badische Luftverkehrs-GmbH, Karlsruhe; 1926 aufgegangen in: Badisch-Pfälzische Luft Hansa AG, Mannheim/Karlsruhe.
- Bremer Luftverkehr GmbH, Bremen; 1925 umfirmiert in: Norddeutsche Luftverkehr GmbH, Bremen; 1926 umgewandelt in eine Aktiengesellschaft.
- Essener Luftverkehrsgesellschaft „ELUG“, Essen; 1926 umfirmiert in: Gelsenkirchen-Essener Luftverkehrs-GmbH „GELUG“, Essen.
- Flugverkehr Halle AG, Halle/Saale.
- Luftverkehrs AG Niedersachsen, Hannover.
- Luftverkehr Osnabrück GmbH, Osnabrück.
- Luftverkehr Unterweser AG, Wesermünde-Geestemünde.
- Luftverkehrs AG Westfalen (WELU), Dortmund.
- Westerländische Luftverkehrs-GmbH, Westerland/Sylt.
- Luftverkehrsgesellschaft Wilhelmshaven-Rüstringen mbH, Wilhelmshaven.



**FOCKE-WULF**

Schulflugzeuge  
Sportflugzeuge

**Verkehrsflugzeuge**

Fliegerschule

\*

**Focke-Wulf Flugzeugbau A.G.**  
Bremen

**Focke-Wulf-Flugzeuge** stehen in Diensten  
nachfolgender Firmen:

**Badische Luftverkehr G. m. b. H., Karlsruhe/Baden,**  
2 Flugzeuge unseres Typs A 16 a für den regelmäßigen Streckendienst Karlsruhe –  
Frankfurt und Karlsruhe – Stuttgart.

**Bremer Luftverkehr, G. m. b. H., Bremen,**  
3 Flugzeuge unseres Typs A 16 für Passagier- und Bedarfsflüge, sowie für den  
regelmäßigen Streckendienst zwischen Bremen und den Nordseebädern.

**Deutscher Aero Lloyd A. G., Staaken bei Berlin,**  
1 Flugzeug unseres Typs A 16 für Passagier- und Rundflüge, sowie als Zubringer-  
flugzeug nach den Hauptverkehrslinien.

**Deutsche Verkehrsfliegerschule G. m. b. H., Staaken  
bei Berlin,** 3 Flugzeuge unseres Typs A 16 für die Schulung der jungen  
Verkehrsfleger.

**Essener Luftverkehrsgesellschaft „Elug“, Essen,**  
1 Flugzeug unseres Typs A 16 a für Bedarfs-, Reklame- und Rundflüge.

**Flugverkehr Halle A. G., Halle a. S.,** 1 Flugzeug unseres Typs  
A 16 a für Passagier- und Rundflüge, sowie als Zubringerflugzeug nach den Gebirgs-  
kurorten.

**Junkers Luftverkehr A. G., Dessau,** 2 Flugzeuge unseres Typs  
A 16 b mit Junkers-Motor für Passagier- und Rundflüge, sowie für den Nordsee-  
bäderdienst.

**Luftfahrt G. m. b. H., Halberstadt,** 1 Flugzeug unseres Typs S 1 für  
Schulzwecke, sowie für Passagierflüge.

**Luftverkehr Osnabrück G. m. b. H., Osnabrück,** 2 Flugzeuge  
unseres Typs A 16 a für Bedarfs- und Rundflüge, sowie für den Verkehr mit den  
Nordseebädern.

**Luftverkehr Unterweser A. G., Wesermünde,** 1 Flugzeug  
unseres Typs A 16 a für Passagier- und Rundflüge, sowie für Bedarfs- und Reklameflüge.

**Süddeutscher Automobil- u. Flugzeugvertrieb „Süd-  
autoflug“ G. m. b. H., München,** 1 Flugzeug unseres Typs A 16 d  
mit 120 PS. Mercedes-Motor für Passagier- und Reklameflüge, sowie als Zubringer-  
flugzeug nach den Gebirgskurorten.

Focke-Wulf-Werbebrochure, Stand Ende 1925. Der darin genannte Verkauf einer A 16 d an die „Südautoflug“ kam nicht zustande.

## BALUG

Die im Dezember 1924 gegründete Badische Luftverkehrsgesellschaft erhielt im April 1925 ihre beiden A 16 a:

WNr.	Zulassung	Name
5	D-548	„Baden“
6	D-553	„Rheintal“

Die Maschinen starteten am 17.4. zum Überführungsflug von Bremen nach Karlsruhe und trafen dort am 19.4. ein. Beide kamen ab dem 1. Mai 1925 auf den Zubringerlinien Karlsruhe - Stuttgart und Karlsruhe - Frankfurt/Main zum planmäßigen Verkehrseinsatz. Reklame- und Rundflüge ergänzten das Streckenprogramm.

Im zweiten Halbjahr 1925 zog man die beiden Focke-Wulf-Flugzeuge aber wieder aus dem planmäßigen Streckendienst heraus, weil bei voller Sitzplatzbelegung die Zuladungsmöglichkeit unzureichend war und weil die Maschine sich nicht eignete, bei jedem Wetter das Gebirge zu überfliegen. Deshalb verwendete man die A 16 in der Folgezeit nur noch zu Reklame- und Rundflügen.

Ab Sommer 1926, nach Gründung der Badisch-Pfälzischen Luft Hansa, übertrug man die Betriebsführung für die badischen Strecken der DLH. Die beiden A 16-Maschinen wurden zu diesem Zweck an die Luft Hansa verchartert. Ende 1926 ging die D-548 in das Eigentum der Luft Hansa über. Der Verbleib der D-553 war bisher nicht zu ermitteln. Es scheint, daß sie bereits 1926 ausgeschieden ist. Denn sie ging nicht zum Jahresende 1926 in DLH-Eigentum über (wie ihre Schwestermaschine D-548) und tauchte auch 1927 nicht mehr im Einsatz auf, weder bei der Luft Hansa noch im Dienst der Badisch-Pfälzischen Luft Hansa.



**(links):** Die D-548 (A 16 a/ WNr. 5) war 1925 bei der BALUG im Einsatz. Das Foto ist vor der Halle des Flugplatzes Karlsruhe aufgenommen.

**(unten):** Flugzeughelfer Theodor Krist posiert mit zwei Fluggästen vor der Maschine.



Als zweite A 16 a setzte die BALUG die D-553 (WNr.6) auf ihren Zubringerstrecken ein. Flugplatz Karlsruhe, 1925.



Flugplatz Stuttgart Böblingen 1925. Am Boden sind eine Dornier Komet III und zwei Junkers F 13 zu erkennen. In der Luft schwebt eine weitere F 13 ein, außerdem kreist die Focke-Wulf A 16 a D-553 über dem Geschehen. Ob es sich um ein echtes Bild handelt oder eine geschickte Retusche, muß offenbleiben. In jedem Fall wurde es als Postkarte 1926 offiziell am Flugplatz verkauft.

Die Obrigkeit wacht: Vor der D-553 haben sich Flugzeugführer Theodor Krist, ein Polizeibeamter mit Pickelhaube und drei Monteure in Positur gestellt.



## BRELUG/NOLUG/NOLAG

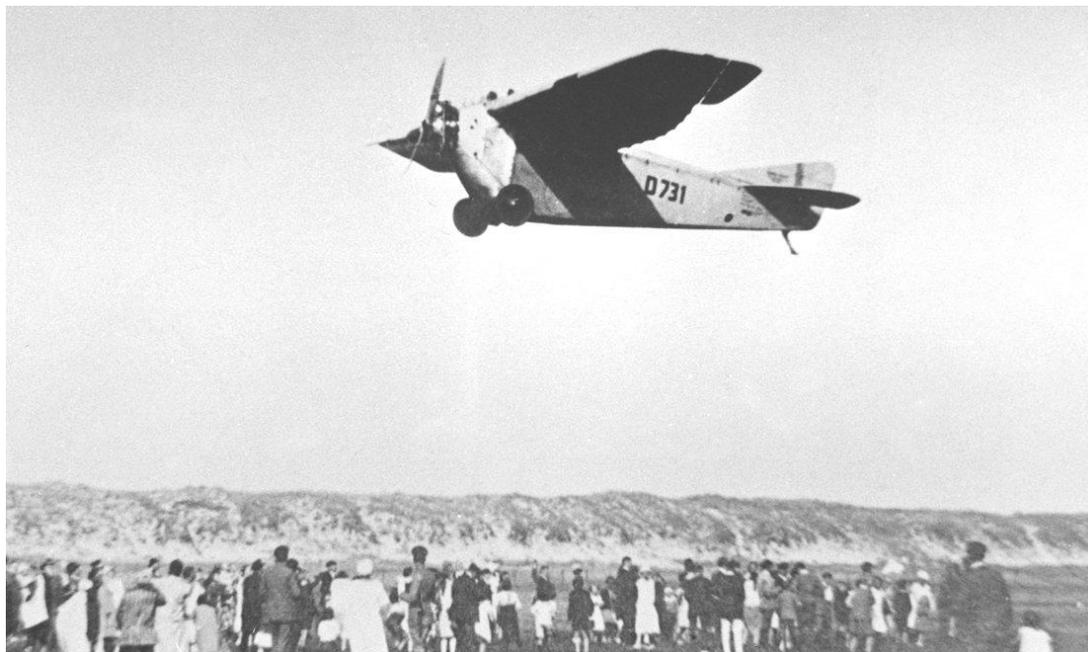
Die Bremer/Norddeutsche Luftverkehr GmbH betrieb mit ihren drei A 16 einen ausgesprochenen Bäderverkehr. 1925 kam noch eine A 16 b der Junkers-Luftverkehrs A.G. hinzu, im Rahmen der Zusammenarbeit mit dem Junkers-Nordseebäderdienst. Dieser Maschinenpark, bestehend aus:

WNr.	Zulassung	Name
2	D-437	„Bremen“
4	D-508/D-647	„Hansa“
8	D-659	„Borkum“
9	D-731	„Weser“

beflog 1925 planmäßig folgende Strecken:

- Bremen - Wangerooge – Norderney
- Bremen - Borkum
- Bremen - Wangerooge - Norderney - Borkum.

Vor Beginn des planmäßigen Luftverkehrs hielt sich die D-437 am 23. und 24. März 1925 in Hamburg-Fuhlsbüttel auf, um dort Vertretern der Provinz Schleswig-Holstein vorgeführt zu werden.



Für die Badegäste auf den Ostfriesischen Inseln waren in den 1920er Jahren Start und Landung eines Verkehrsflugzeugs immer wieder ein interessantes Erlebnis. Abflug der A 16 D-731 vom Inselflugplatz Borkum.

Beim regelmäßigen Verkehrseinsatz im Nordseeküstengebiet kam es mehrfach zu Landeunfällen durch Windböen, die stets mit einem Überschlag der Maschine endeten:

17.5.1925	Flugplatz Bremen	D-437, Flugzeugführer Andreae
3.7.1925	Flugplatz Norderney	D-647, Flugzeugführer Friedrich
30.7.1925	Flugplatz Norderney	D-437, Flugzeugführer Friedrich.

Zum Glück verliefen diese Unfälle für Insassen und Flugzeug fast immer glimpflich ab. Aber sie verbesserten nicht gerade den Ruf der Fluggesellschaft und bedeuteten stets einen Ausfall der Maschine für einen oder mehrere Tage.

Die Böenempfindlichkeit am Boden bzw. in Bodennähe ist bereits kurz im Kapitel „Deutscher Rundflug 1925“ angesprochen worden, und zwar anlässlich des Unfalls der D-671. Es handelte sich um einen unvermeidlichen Nachteil der A 16-Auslegung:

- große Flügelfläche
- niedrige Flächenbelastung
- hoher Kastenrumpf
- schmalspuriges Fahrwerk.

Neben diesen Unfällen bei der Landung auf regulären Flugplätzen kam es auch zu unvorhergesehenen Notlandungen auf freier Strecke. So wurde z.B. die D-437 am 29.6.25 durch eine Motorstörung gezwungen, bei Wehnen (westl. Oldenburg) heruntergehen; infolge ungünstigen Geländes endete die Aktion mit einem Überschlag. Am 23.7.25 mußte dieselbe Maschine 3 km nordwestlich des Bremer Flugplatzes notlanden, weil das Benzin ausgegangen war ! Zum Glück verlief die Landung glatt. Nach Heranschaffen von Treibstoff konnte der Weiterflug angetreten werden.

Einige Wochen nach Beginn der Badesaison erlitt die D-731 einen Orkanshaden auf dem Flugplatz Wangerooge, an dem allerdings die Zellenauslegung der A 16 keine Schuld trug. Die Flugwache der Insel berichtete über den Vorfall:

*„Am 10.8.25 mußte das planmäßige Flugzeug Focke-Wulf D-731 der Norddeutschen Luftverkehr GmbH seinen Flug in Wangerooge wegen Gewitter abbrechen. Das Flugzeug befand sich auf dem Fluge von Norderney über Wangerooge nach Bremen.*

*Da in Wangerooge keine Halle vorhanden ist, mußte die Maschine an die Erde festgepflockt werden. Während des Gewitters erhob sich ein heftiger Sturm, welcher die Maschine von den Pflocken losriß und hochschleuderte. Die Maschine überschlug sich in der Luft und wurde dann etwa 20 m weiter auf den Rücken geschleudert.*

*Der Rumpf ist hinter der Kabine abgedreht, sowie beide Flächen und der Propeller sind beschädigt worden. Der Motor ist unbeschädigt geblieben.“*

Nachdem Sachverständige der Versicherungsgesellschaft den Bruch besichtigt hatten, meldete die Flugwache Wangerooge unter dem Datum 24.9.1925, daß die Maschine abmontiert und zur Reparatur nach Bremen verladen worden sei. Die Wiederherstellung dauerte bis mindestens Mitte November, denn per 20.11.1925 meldete die Polizeiflugwache Bremen, daß eine Neuzulassung der D-731 beantragt sei. Damit dürfte klar sein, daß die D-731 im Jahr 1925 nicht mehr zum Verkehrseinsatz kam.



*Sturmschaden an der A 16, D 731, auf dem Flugplatz Wangerooge am 10. August 1925.*

Als letztes Ereignis der Flugsaison 1925 ist eine Bruchlandung auf dem Bremer Flugplatz überliefert. Chefpilot Cornelius Edzard war am 30. Oktober 1925 mit der D-437 zu einem Rundflug gestartet, als kurz nach dem Abheben der Motor seinen Dienst verweigerte. Das Aufsetzen der Maschine geschah aufgrund des abrupten Fahrtverlustes recht unsanft, sodaß die Zelle leichte Beschädigungen erlitt.



*Hoher Besuch am 30.11.1925 bei der BRELUG: Unter dem Flügel der D-647 „Hansa“ hat sich Herzog Carl Eduard von Sachsen-Coburg-Gotha aufgestellt (Mitte), links von ihm Chefpilot Cornelius Edzard (mit Fliegerhaube) und Dr. Werner Naumann, der kaufmännische Leiter der Focke-Wulf Flugzeugbau AG.*

1926 bestand der Flugzeugpark der NOLAG nur noch aus zwei Maschinen:

WNR.	Zulassung	Name
2	D-437	„Bremen“
9	D-731	„Weser“

Die D-647 brachte man im Laufe des Jahres in die neugegründete Luft Hansa ein und die D-659 war über die Fusion Junkers-Luftverkehr/Aerolloyd ebenfalls bei der DLH „gelandet“. Entsprechend dem verkleinerten Flugzeugpark schränkte die NOLAG ihren Inseldienst auf zwei Linien ein:

No. 52            Bremen - Wangerooge  
 No. 53            Bremen - Norderney - Borkum

und flog dafür zusätzlich die Strecke No.54 (Bremen - Hamburg), allerdings nicht während der Saisonmonate Juni, Juli und August. Der NOLAG-Park war in diesem Jahr insgesamt 745 Stunden in der Luft, legte dabei 89.480 Flugkilometer zurück und beförderte 1076 Passagiere sowie 6687 kg Fracht.



*Die A 16 D-731 im Seebädereinsatz für die NOLAG 1926. Das Foto ist auf Borkum entstanden, in der Mitte (mit Schirmmütze und Pfeife) steht Graf Luckner, der berühmte Hilfskreuzerkapitän des ersten Weltkriegs. Er kam regelmäßig jedes Jahr nach Borkum. Auf dem Bild hat ein eifriger Fotolaborant versucht, die Aufschrift „Berliner Lokal-Anzeiger“ an der Maschine unkenntlich zu machen. Ein Blick auf das Foto auf der nächsten Seite zeigt aber, daß die Beschriftung in Wirklichkeit nach wie vor an der D-731 prangte.*



(Foto: Heimatmuseum Dykhus auf Borkum, via Dr. H. Zühlke)

Im Gegensatz zum Vorjahr kam es in der Flugsaison 1926 zu keinem einzigen Landeunfall durch Windböen. Die Akten der Luftüberwachungsstellen verzeichnen lediglich eine Reihe von Notlandungen, die alle recht harmlos verliefen. Stets war eine Motorstörung die Ursache:

06.08.26	D-437	1 km südl. Flugplatz Bremen, Flugzeugführer Cornelius Edzard
14.08.26	D-731	auf Juist
22.09.26	D-731	bei Zeven
23.09.26	D-437	bei Apensen (Raum Buxtehude)
23.09.26	D-731	bei Hamburg
18.10.26	D-437	auf dem Flugplatz Altona-Bahrenfeld.

Nach der Winterpause 1926/27 führte die NOLAG vom 14. März bis 2. April 1927 mit der D-731 einen Propagandaflug für die Nordseeinsel Borkum durch. Ab Mai/Juni 1927 übertrug man die Betriebsführung der Luft Hansa, zugleich wurden beide Focke-Wulf-Maschinen formell an die DLH verchartert. Die NOLAG blieb aber Eigentümer der Flugzeuge.



In der Zeit vom 14. März bis 2. April 1927 machte die D-731, WNr. 9, auf einem Propagandaflug durch West- und Mitteldeutschland Werbung für die Insel Borkum.

Im Juni 1927, anlässlich einer Betriebsinspektion bei der DLH, wurde als Standort der D-437 Hannover und für die D-731 Goslar festgehalten. Im September 1927 befanden sich beide Maschinen in Berlin, wobei die D-437 ohne Motor war. Am 9.11.27 traf die D-731 bei Focke-Wulf zur Winterüberholung ein. Sie verblieb in Bremen bis zum Frühjahr 1928.

1928 verkaufte man die D-437 nach Hamburg an die Fliegerhorst Nordmark GmbH. Ende 1929 folgte die D-731, neuer Eigentümer wurde die Luftreklame GmbH, Hamburg.



Die A 16 D-437 im Seebädereinsatz bei der NOLAG 1927

## Luftverkehr Osnabrück

Die 1925 entstandene Luftverkehr Osnabrück GmbH (LOG) besaß zwei Focke-Wulf A 16 a

WNr.	Zulassung	Name
11	D-747	„Osnabrück 1“
12	D-804	„Osnabrück 2“

Die erste Maschine wurde am 1.8.1925 geliefert und kam ab 12. August auf der Seebäderstrecke Osnabrück - Bremen - Wangerooze zum planmäßigen Einsatz. Als Flugzeugführer fungierte Ing. Reinhold Tiling, der Chefpilot der LOG. Die zweite Focke-Wulf absolvierte im Zeitraum 28.9. - 7.10.25 ihre Abnahmeflüge in Bremen und traf am 8. Oktober in Osnabrück ein, leider zu spät für die Badesaison 1925.



*Vor der Flugzeughalle in Osnabrück rahmen die beiden A 16 a der Luftverkehr Osnabrück GmbH, Kennzeichen D-747 und D-804, einen Albatros-Doppeldecker Typ B II ein, welcher vermutlich der Sportflug GmbH gehört.*

Am 11.10.25 veranstaltete die LOG einen Flugtag auf dem Platz Osnabrück-Netterheide, während dem beide Maschinen feierlich auf die Namen „Osnabrück 1“ (D-747) und „Osnabrück 2“ (D-804) getauft wurden. Zwar trug die D-747 ihren Namen bereits seit 11. August in großen Lettern am Rumpf, aber das tat dem Anlaß der Feier keinen Abbruch.

Nach dem Ende der Badesaison 1925 nahmen die beiden Focke-Wulf-Flugzeuge an diversen Flugveranstaltungen teil, gesteuert von den Osnabrücker Piloten Reinhold Tiling und Max Fick.

Im Frühjahr 1926, vor dem Anlaufen der Badesaison, führten die LOG-Flugzeuge Rund- und Gelegenheitsflüge durch und nahmen an verschiedenen Flugtagen teil, wie z.B. die D-804 unter Flugzeugführer Fick am 5.4. in Osnabrück oder die D-747 am 9.5. in Lübeck, Pilot Giesemann.

*Ihre erste Focke-Wulf A 16 a erhielt die Luftverkehr Osnabrück GmbH am 1.8.1925. Das Flugzeug mit der Werknummer 11 bekam die Zulassung D-747 und den Namen „Osnabrück 1“.*



*Als zweite Maschine traf am 29.9.25 beim Luftverkehr Osnabrück die Werknummer 12 ein. Sie erhielt die Zulassung D-804 und den Namen „Osnabrück 2“. (Landesbildstelle Berlin)*

Zu Beginn des Sommers 1926 gab die LOG ihren Flugzeugpark an die frischgegründete NILU ab und übertrug auch die Betriebsführung der niedersächsischen Gesellschaft. Allerdings hatte die NILU zunächst wenig Freude an den Osnabrücker Flugzeugen, denn beide Maschinen befanden sich in Reparatur. Flugzeugführer Max Fick war nämlich das „Kunststück“ gelungen, D-804 und D-747 am gleichen Tage nacheinander „außer Gefecht“ zu setzen.

Man schrieb den 12.Mai 1926, als kurz nach dem Start in Osnabrück der Motor der D-804 „verreckte“ (hinterher stellte man fest, daß die Hauptelektrode einer Zündkerze gebrochen war). Da das Flugzeug erst 50 m Höhe erreicht hatte, blieb Pilot Fick keine Zeit, einen geeigneten Notlandeplatz zu suchen. Er mußte auf unebenem Gelände 2 km südlich des Flugplatzes heruntergehen und konnte nicht verhindern, daß die Maschine beim Ausrollen auf den Kopf ging. Propeller, Motorvorbau und Fahrgestell wurden arg in Mitleidenschaft gezogen. Personen kamen offenbar nicht zu Schaden.

*Startunfall der D-804 in Osnabrück jenseits der Platzgrenze am 12.5.1926, Flugzeugführer war Max Fick.*



Max Fick stieg kurzerhand auf die D-747 um, in der Absicht, den geplanten Flug Osnabrück - Wesermünde nun mit dieser Maschine durchzuführen. Die A 16 kam auch gut bis in die Gegend von Holßel (Kreis Lehe), als plötzlich der Motor an Touren verlor und den Piloten zur Notlandung zwang. Das Wetter war alles andere als heiter; während Fick ausschwebte, ging gerade ein kräftiger Regenschauer nieder. Die Landung erfolgte bei starkem Seitenwind auf einem weichem Acker. Das Flugzeug überschlug sich nach wenigen Metern Rollstrecke und begrub den Piloten unter sich. Landarbeitern, die Augenzeuge des Vorfalls gewesen waren, gelang es, den zum Glück nur leicht verletzten Fick aus seiner unangenehmen Lage zu befreien. Der mitfliegende Passagier wurde zwar in der Kabine unsanft herumgeschleudert, kam aber mit dem Schrecken davon. Die Maschine hatte stärker gelitten: u.a. waren die Kurbelwelle verbogen und das Seitenruder abgerissen.

Die Reparatur erfolgte beim Herstellerwerk Focke-Wulf. Da der Motor ohnehin ersetzt werden mußte, tauschte man ihn gegen den stärkeren Mercedes D II aus und rüstete die Maschine damit zur Version A 16 d um. Am 28.8.26 wurde die reparierte Maschine in Bremen wiedereingeflogen.

## LUWAG

Die Luftverkehr Unterweser A.G. wurde 1925 gegründet und beschaffte sich als erstes Flugzeug die D-671/WNr.10, die nach erfolgter Reparatur (s. Abschnitt über den Deutschen Rundflug) bei Focke-Wulf zum Verkauf gestanden hatte. Die Maschine wurde auf den Namen „Wesermünde“ getauft und diente der LUWAG 1925 überwiegend zu Rund- und Gelegenheitsflügen. Am 25.7.1925 beschädigte sich die D-671 bei der Landung in Wesermünde den linken Außenflügel. Ein starker Seitenwind drückte sie in den Wald am Platzrand, ohne daß der Pilot etwas dagegen unternehmen konnte.

Im Sommer 1926 nahm die Gesellschaft einen regelrechten Streckendienst auf, nachdem sie ihren Flugzeugpark auf drei Focke-Wulf-Kabineneindecker erweitert hatte:

WNr.	Zulassung	Name
10	D-671	„Wesermünde“
24	D-895	„Bremerhaven“
26	D-959	„Geestemünde“

Die D-895 wurde am 2.6.26 geliefert, die D-959 am 21.7.26. Von ihrem Heimathafen Wesermünde/Bremerhaven aus flog die LUWAG folgende Orte an:

- Hamburg
- Bremen
- Wangerooe - Norderney - Borkum.

Davon wurde nur die Linie Wesermünde - Hamburg planmäßig bedient (Strecke Nr.49 des Reichsluftkursbuchs), die beiden anderen Linien waren reine Bedarfsstrecken. Im Zeitraum Februar bis September 1926 führte die LUWAG insgesamt 638 Streckenflüge aus, ihre Focke-Wulf-Maschinen legten dabei 43.305 Flugkilometer zurück und beförderten 971 Fluggäste sowie 11.060 kg Fracht und Post. Außerdem wurden auf 135 Rund- und Sonderflügen weitere 335 Passagiere befördert.



*Die frisch gegründete Luftverkehr Unterweser A.G. erwarb im Juli 1925 als erstes Flugzeug die A 16 a D-671.*

*Das rechteckige Drahtgestell auf der Motorhaube diente dem Flugzeugführer als Peilhilfe zur Erkennung der Fluglage. Der Führerraum befand sich nämlich so weit vorne, daß der Pilot nur den Propeller vor sich hatte, aber so gut wie nichts von der Maschine, das ihm hätte Anhaltspunkte liefern können.*

*(Slg. VFW / DA Bremen)*



*Die D-671 im Seebäderverkehr auf einer der ostfriesischen Inseln, bestaunt von den Badegästen. Das Flugzeug trägt auf dem Foto bereits seinen Namen „Wesermünde“.*

Ein solcher regelmäßiger Verkehr lief natürlich nicht ganz störungsfrei ab. Die D-671, gerade frisch umgerüstet zur A 16 d, mußte am 2.5.26 nahe dem Flugplatz Bremen notlanden und erlitt dabei Radbruch. Weitere Schäden waren zum Glück nicht zu verzeichnen. Benzinmangel zwang am 9.8.26 die D-959 zur Notlandung bei Isen (Oldenburg), offenbar ohne jede Beschädigung.

Nicht so glimpflich verlief einen Tag später, am 10. August die Notlandung der D-671, unterwegs auf dem Flug von Bremerhaven nach Bremen. Flugzeugführer Otto Kindervater mußte einen Kilometer östlich Offenwarden (an der Unterweser) herunter, weil der Motor nicht mehr mitmachte. Die Reparatur schien zu gelingen, denn beim Abbremsen lief das Triebwerk einwandfrei. Während des Starts von der Notlandestelle streikte der „Bock“ jedoch erneut, und Kindervater mußte in sehr ungünstigem Gelände aufsetzen. Dabei gingen Fahrgestell und Propeller zu Bruch, der Staudruckmesser wurde abgerissen.

Am 9.9.26 um 16 Uhr startete Flugzeugführer Hans Schmidt mit der D-895 in Hamburg-Fuhlsbüttel zum Flug nach Bremerhaven. Starker Regen und Nebel zwangen ihn aber nach kurzer Zeit zur Notlandung auf dem Altonaer Flugplatz Bahrenfeld. Als das Wetter gegen 17 Uhr noch keine Besserung zeigte, entschloß sich Schmidt, nach Fuhlsbüttel zurückzufliegen, weil es in Bahrenfeld keine Unterstellmöglichkeit für die Maschine gab. Beim Anwerfen des Motors erlitt ein freiwilliger Helfer erhebliche Verletzungen durch Propellerschlag. Laut Aussage des Piloten war der Mann nach dem Durchdrehen der Luftschaube auf das Zeichen „Frei!“ von der Maschine zurückgetreten, als der Motor dann ansprang, jedoch direkt in den Propeller hineingelaufen. Mit komplizierten Oberarm- und Unterschenkelbrüchen wurde der Helfer ins Krankenhaus gebracht.

*Die A 16 d trug die Zulassung D-895 und erhielt den Namen „Bremerhaven“. Das Foto zeigt die Maschine an den offenen Hallentoren der Focke-Wulf Werke. Am 2.6.1926 wurde sie an die LUWAG abgeliefert.*



Am 15.9.26 mußte die D-959 kurz nach dem Start in Fuhlsbüttel wegen einer Vergaserstörung bei Niendorf (heute Stadtteil von Hamburg) notlanden. Beim Ausrollen auf dem unebenen Gelände stellte sich die Maschine auf den Kopf. Da die Zelle keinerlei Schäden erlitt, konnte die D-959 am nächsten Tag nach Beseitigung der Störung zum Flughafen Hamburg zurückfliegen.

Neben dem regelmäßigen Luftverkehrseinsatz führten die Maschinen der LUWAG auch Rundflüge aus und nahmen an Flugtagen teil. Am 12.6.26 erschien die D-671 auf einem Flugtag in Travemünde, Pilot war Otto Kindervater. Am darauffolgenden Tag fand ein großer Flugtag in Bremerhaven statt, unter Mitwirkung der D-671 und D-895. Letztere Maschine wurde bei dieser Gelegenheit offiziell auf den Namen „Bremerhaven“ getauft.

Am 27. Juni nahm die D-895 erneut an einem Bremerhavener Flugtag teil, wobei sie unter anderem zum Absetzen von Fallschirmspringern diente. Den zur Überwachung eingeteilten Luftpolizisten fiel auf, daß der Motor der D-895 schlecht lief - nicht gerade ein Qualitätsbeweis für ein knapp vier Wochen altes Aggregat!

Ab 12.9.1926 war die D-895 für mehrere Tage in Hannover stationiert. Pilot Kindervater führte in der Umgegend der Leinestadt Propagandaflüge durch.



*Die A 16 d, WNr. 26, übernahm die Luftverkehr Unterweser A.G. am 21. Juli 1926. Sie erhielt die Zulassung D-959 und den Namen „Geestemünde“.*

Auch die D-671 schwärmte im September 1926 aus: sie war ab 17.9. im Kölner Raum zu finden, mit Hans Schmidt als Pilot. Am 19.9. beteiligte sich die LUWAG-Maschine an einem Flugtag in Bonn, wobei Schmidt und Kindervater sich die „Luftkutsch“-Arbeit teilten. Als letztes Ereignis dieser Flugsaison ist ein Flugtag in Blankensee (bei Lübeck) am 26.9.1926 zu verzeichnen, an dem die D-671 teilnahm.

1927 führte die LUWAG keinen eigenen Luftverkehr mehr durch. Sie hatte die Betriebsführung und ihren Flugzeugpark auf die Luftverkehrs A.G. Niedersachsen (NILU) übertragen.

## NILU

Im Frühjahr 1926 wurde in Hannover die Luftverkehrs A.G. Niedersachsen als Dachgesellschaft für die gesamte Provinz Niedersachsen gegründet, u.a. waren auch der Luftverkehr Osnabrück und die LUWAG an ihr beteiligt. Die Osnabrücker übertrugen bereits Mitte 1926 die Betriebsführung auf die hannoversche Gesellschaft, ihre beiden Focke-Wulf-Eindecker bildeten zusammen mit einer neubeschafften A 16 d den Erstbestand der NILU:

WNr.	Zulassung	Name
11	D-747	„Osnabrück 1“
12	D-804	„Osnabrück 2“
25	D-916	„Niedersachsen I“

Die NILU-Hauptlinie ging im Jahre 1926 quer durch Niedersachsen und berührte die Plätze Hildesheim, Hannover, Osnabrück, Emden, Norderney und Borkum. Wie bei allen Regionalgesellschaften üblich, führten die NILU-Flugzeuge neben dem Streckendienst auch zahllose Rundflüge durch und wirkten auf Flugveranstaltungen mit.

Die D-747 nahm am 5.9.26 an einem Flugtag in Paderborn teil (zusammen mit der D-804), Pilot war Hermann Zimmer. Einen guten Monat später wurde die Maschine während eines Rundflugs über Osnabrück zur Notlandung gezwungen. Man schrieb den 23.10.26, Flugzeugführer Zimmer befand sich kurz nach dem Start vom Osnabrücker Platz mitten im Steigflug, als die Motordrehzahl nachließ. Zimmer versuchte, auf den Flugplatz zurückzukurven, aber das gelang nicht mehr, weil die Maschine zu schnell an Höhe verlor. Beim Aufsetzen auf einem Saatfeld sanken beide Räder bis zu den Achsen im weichen Ackerboden ein. Unvermeidliche Folge war ein Kopfstand der D-747. Zum Glück blieben die 3 Passagiere und der Pilot unverletzt. An der Flugzeugzelle entstand leichter Schaden: Propeller gebrochen, Motorhaube eingedrückt, rechte Halbachse verbogen.



*Die A 16 d WNr. 25 wurde im Juni 1926 an die NILU geliefert, sie bekam die Zulassung D-916 und trug den Namen "Niedersachsen I".  
(Fotos Dau)*

Auch die D-804 mußte „Federn lassen“. Zwar ging eine Notlandung bei Schiffdorf am 7.7.26 noch glatt über die Bühne, und auch den Flugtag am 5.9.26 in Paderborn absolvierte Pilot Hans von Gössel ohne Probleme, aber einen Tag später „erwischte“ es die D-804 dann: von Gössel verlor am 6.9.1926 beim Flug Osnabrück - Norderney infolge Schlechtwetters und mangelnder Sicht die Orientierung und mußte bei Almelo (nordwestlich von Enschede in Holland) notlanden. Als das Wetter sich gebessert hatte, startete v. Gössel zum Weiterflug. Kurz nach dem Abheben wurde die D-804 durch eine Fallböe auf einen Baum gedrückt und streifte anschließend einen Zaunpfahl. Dem Piloten gelang es trotzdem, die Maschine ohne weitere Blessuren zu Boden zu bringen. Bei der Überprüfung des Schadenumfangs stellte sich heraus, daß lediglich drei Spannten gebrochen waren. Mit entsprechender Vorsicht konnte die D-804 ihren Flug fortsetzen.



*Am 22.7.1926 warfen starke Windböen die D-916 bei der Landung in Norderney auf den Rücken. Wie auf dem Foto gut erkennbar, brach der Rumpf zwischen Führersitz und Kabine durch. Zum Glück befanden sich keine Passagiere an Bord. Die Maschine wurde trotz des "Genickbruchs" wiederaufgebaut und flog noch bis zum Beginn der dreißiger Jahre im Dienst der NILU.*



Die am 28.6.1926 frisch gelieferte D-916 erhielt schon knapp einen Monat später ihre ersten Blessuren: Flugzeugführer Hermann Zimmer hatte am 22. Juli gerade in Norderney aufgesetzt, als mehrere starke Böen über den Platz fegten und die D-916 glatt aus der Bahn warfen. Das Flugzeug ging rechts über Kopf und blieb auf dem Rücken liegen. Der Rumpf brach zwischen Führersitz und Kabine durch, außerdem entstanden Beschädigungen am rechten Flügel, am Motorvorbau und am Leitwerk. Passagiere befanden sich zum Glück nicht an Bord.

1927 übertrug auch die LUWAG ihren Flugbetrieb auf die Niedersachsen. Dadurch verdoppelte sich die NILU-Flotte auf immerhin sechs Focke-Wulf A 16 d:

WNr.	Zulassung	Name
10	D-671	„Wesermünde“
11	D-747	„Osnabrück 1“
12	D-804	„Osnabrück 2“
24	D-895	„Bremerhaven“
25	D-916	„Niedersachsen I“
26	D-959	„Geestemünde“

Die NILU beflog 1927 in eigener Regie nur noch die Linie Hannover - Osnabrück. Vier von ihren A 16 waren während des Sommerhalbjahres an die DLH verchartert (D-671, D-747, D-895 und D-959). Einzelheiten darüber sind im Kapitel „Im Streckenverkehr der Luft Hansa“ nachzulesen. In NILU-Diensten verblieben die D-804 und D-916.



*Flugzeugführer Karl F. Roeder mit der D-895 über Osnabrück*

*(Slg. VFW / DA Bremen)*

Die D-916 nahm am 22.5.27 an einem Flugtag in Bochum teil, der jedoch wegen schlechten Wetters vorzeitig endete. Am 29. Mai folgte ein Flugtag in Herford, und am 16.6.27 wurde die Bochumer Veranstaltung wiederholt. Pilot der D-916 war in allen Fällen Karl Friedrich Roeder. Die D-804 durfte sich am Ende der Flugsaison noch als Schaustück präsentieren: Sie stand vom 23.11. bis 2.12.27 auf einer Luftfahrtausstellung in Osnabrück.

1928 fand der gesamte Flugbetrieb unter Luft Hansa-Flagge statt. Die NILU-Maschinen trugen DLH-Bemalung und erhielten neue Namen. Ab 1929 wurden die niedersächsischen A 16 von der Luft Hansa nicht mehr im regulären Streckenverkehr eingesetzt, sondern dienten nur noch zu Rund- und Schauflügen. Einige Maschinen gab die DLH wieder an die NILU zurück. Dazu gehörte die D-895, die am 3.6.29 unter niedersächsischer Flagge auf einem Flugtag in Soest auftauchte, gesteuert von dem NILU-Flugzeugführer Walter Dau.



*Bahnverladung der A 16 d-Zelle D-804, das Tragdeck ist abgenommen und wird separat verstaут. Am Rumpfbug trägt die Maschine den Schriftzug „NILU“.*

1930 kam es ein letztes Mal zum Einsatz des Typs A 16 im Linienverkehr: Auf Veranlassung der NILU wurde im Sommerhalbjahr die Strecke 201 (Hannover - Hildesheim) mit den kleinen Focke-Wulf-Eindeckern befliegen. Hier standen u.a. die D-895 und die D-916 im Einsatz. Die Maschinen trugen keine Lufthansa-Bemalung mehr, und von der D-916 ist bekannt, daß sie wieder den Namen „Niedersachsen I“ führte.

Die D-916 hatte nach der Winterüberholung bei Focke-Wulf in Bremen am 23.4.30 dort ihren DVL-Abnahmeflug absolviert, unter der Führung von Chefpilot Cornelius Edzard. Im Streckendienst Hannover - Hildesheim mußte Flugzeugführer Dau am 17. Juli wegen defekten Querruders eine Notlandung vornehmen, die zum Glück glatt verlief. Genau einen Monat später, am 17.8.30, nahm Dau mit der D-916 an einem Flugtag in Goslar teil.

1931/32 musterte die NILU ihren Flugzeugpark endgültig aus. Die Löschung der Zulassungen in der Luftfahrzeugrolle erfolgte im Frühjahr 1932. Der Verbleib der 6 Focke-Wulf-Eindecker ist unbekannt. Nur von der D-916 weiß man, daß sie zur Akaflieg Hannover ging. Die Maschine diente den Studenten zu Platzflügen, mußte aber nach kurzer Zeit wegen Pleuelstangenbruchs endgültig stillgelegt werden.

## Westerländische Luftverkehrsgesellschaft

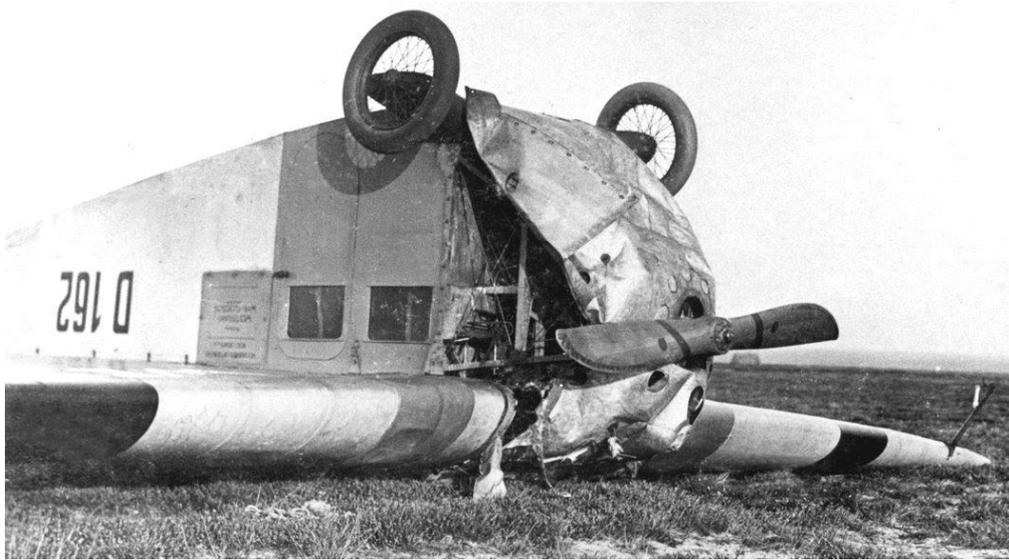
Die Sylter Gesellschaft wurde im August 1925 gegründet und nahm im Frühjahr 1926 den Dienst auf der Strecke Westerland - Wyk - Flensburg auf. Zum Einsatz kam, neben einigen älteren Maschinen, die frisch erworbene A 16 a, WNr.19. Das Flugzeug hatte bereits bei Focke-Wulf die Zulassung D-162 erhalten und wurde am 16.2.26 von Bremen nach Hamburg überführt. Nach Erneuerung der Zulassung traf die D-162 am 17. März 1926 auf Sylt ein. Einige Tage später erfolgte die feierliche Taufe auf den Namen „Westerland“.

*Überführung der frisch erworbenen A 16 a D-162 vom Herstellerwerk in Bremen nach Westerland auf Sylt. Ganz rechts in Fliegerkombi steht der Pilot Karl Friedrich Roeder.*



Die Bodenverhältnisse auf dem Flugplatz Westerland-Friesenhain waren damals recht miserabel, sodaß die Maschine Ende April mit anderer Bereifung ausgerüstet wurde, die speziell für schlechte Platzverhältnisse ausgelegt war.

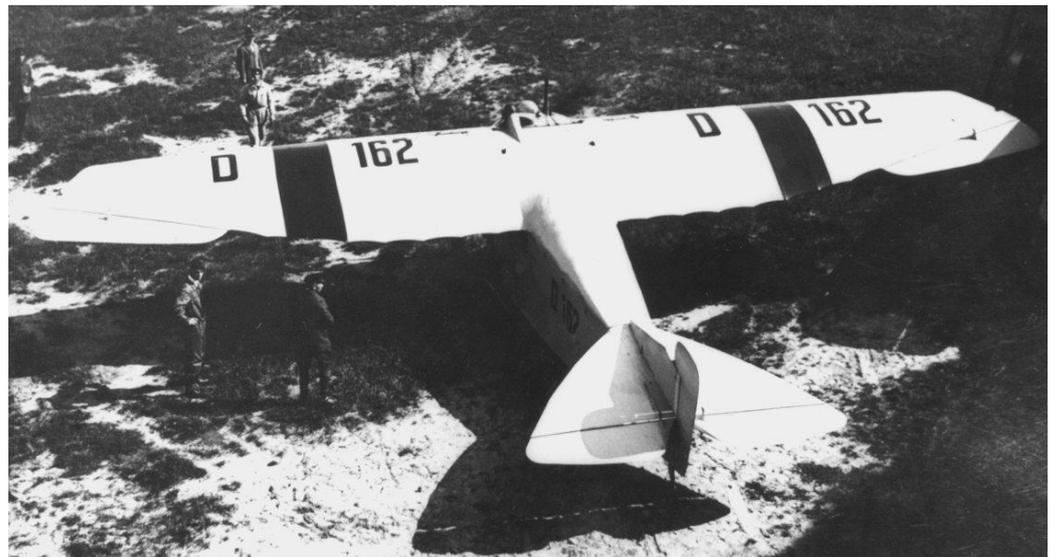
Am 26.8.1926 erlitt die D-162 einen Unfall bei der Landung in Westerland. Sie kam von Wyk (Föhr) und hatte gerade auf dem Flugplatz Friesenhain aufgesetzt, als eine heftige Windböe sie erfaßte, aus der Landerichtung warf und zum Überschlag brachte. Pilot Fritz Neuhaus, der die Maschine stellvertretend für Karl Friedrich Roeder flog, brach sich drei Finger der rechten Hand. Dieser Unfall gab übrigens letzte Veranlassung für die Luft Hansa und eine Reihe anderer Gesellschaften, ihre A 16 mit einem stabilen Überrollbügel auszustatten, um den Piloten in seiner hohen Sitzposition besser zu schützen.



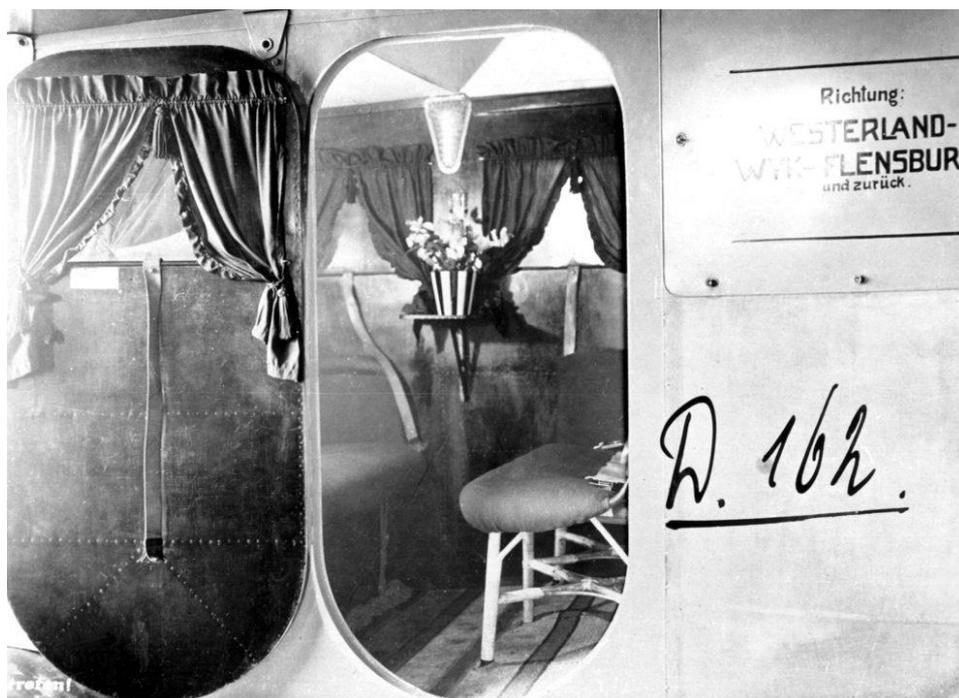
Am 26. August 1926 „baute“ Flugzeugführer Fritz Neuhaus diesen Überschlag mit der D-162 in Westerland-Friesenhain

Die Bodenverhältnisse auf dem Flugplatz Westerland-Friesenhain waren recht miserabel, weil es sich um ehemaliges Dünen Gelände handelte. Deshalb wurde die D-162 im April 1926 mit spezieller Bereifung für schlechte Platzverhältnisse ausgerüstet.

(Slg. Vocke/ADL)



Trotz aller Bemühungen war das erzielte Betriebsergebnis so schlecht, daß die Westeländer Gesellschaft im Winter 1926/27 ihre Pforten schließen mußte. Die D-162 ging Ende 1927 in das Eigentum der frischbackenen Luftverkehrs-GmbH Wilhelmshaven-Rüstringen über.



Blick in das gemütlich eingerichtete Passagierabteil der A 16 a D-162, aufgenommen 1926 bei der Westeländischen Luftverkehrsgesellschaft.

(Slg. VFW/DA Bremen)

## LUWIR

Die Luftverkehrsgesellschaft Wilhelmshaven-Rüstringen wurde im Herbst 1927 gegründet und erwarb Ende des Jahres die ehemalige Westerland D-162. Das Flugzeug wurde bei Focke-Wulf generalüberholt und zum Typ A 16 d umgerüstet. Am 10.4.28 erfolgte in Bremen der erste Werkstattflug nach Abschluß des Umbaus. Am 16. Mai 1928 brachte Pilot Pius Wagner die D-162 von Bremen nach Wilhelmshaven. Dort fand am nächsten Tag die feierliche Verkehrseröffnung der LUWIR statt, und dabei durfte das einzige betriebsfähige Flugzeug natürlich nicht fehlen !

Die LUWIR führte keinen echten Streckendienst durch, sondern flog von Wilhelmshaven aus nach Bedarf alle ostfriesischen Inseln sowie Bremen, Bremerhaven und Hamburg an.



*Die A 16 d D-162 stand nach einer Generalüberholung ab Mai 1928 im Verkehrseinsatz bei der Luftverkehrsgesellschaft Wilhelmshaven-Rüstringen. Bei dem Herrn in Fliegerkombi, mit Fliegerhaube und -brille handelt es sich vermutlich um den in LUWIR-Diensten stehenden Flugzeugführer Pius Wagner.*



*Das „Dasein“ der D-162 endete nach einem Fehlstart an einem andert-halb Meter hohen Erdwall. Insel Langeoog, 14. Juni 1929.  
(Slg. VFW / DA Bremen)*

Am 14. Juni 1929 erlitt die D-162 bei einem Fehlstart so schwere Schäden, daß man auf einen Wiederaufbau verzichtete: Flugzeugführer Wilhelm Tönsing wollte mit vier Passagieren von Langeoog aus zu einem Inselrundflug starten, kam aber bei dem herrschenden schwachen Wind nur mühsam vom Boden frei. Die Maschine streifte mit den Rädern und dem Sporn eine Telefonleitung jenseits der Platzgrenze, sackte durch und prallte mit laufendem Motor auf einen anderthalb Meter hohen Erdwall. Der Pilot und zwei Passagiere erlitten erhebliche Verletzungen. Die „Nachrichten für Luftfahrer“ buchten den Verlust der D-162 übrigens erst mit erheblicher Verspätung aus, nämlich im März 1932.

Im Juni 1930 setzte die LUWIR kurzzeitig eine andere Focke-Wulf A 16 ein, und zwar die D-731 (WNr. 9). Das Flugzeug war von der Luftreklame GmbH Hamburg gechartert worden, um einen Bedarfsluftverkehr zu den dänischen Nordseeinseln auszuführen. Im Juli 1930 ging die D-731 wieder an die Hamburger Gesellschaft zurück.

## ELUG/GELUG

Die im Herbst 1925 entstandene Essener Luftverkehrsgesellschaft ELUG (ab April 1926: Gelsenkirchen-Essener Luftverkehrs GmbH GELUG) betrieb vom Flugplatz Gelsenkirchen-Rotthausen aus einen reinen Bedarfsflugverkehr. Sie erwarb als Erstausrüstung bei Focke-Wulf die A 16 a, WNr. 16. Das Flugzeug wurde am 4.12.1925 unter der Zulassung D-136 in die Luftfahrzeugrolle eingetragen und vermutlich auf den Namen „Essen“ getauft.

Am 4.3.1926 startete Flugzeugführer Kurt Vogel mit zwei Passagieren zu einem Sonderflug nach München. Kurz hinter dem Flugplatz Gelsenkirchen mußte die Maschine aus Witterungsgründen notlanden. Die Gelsenkirchener Zeitung berichtete am folgenden Tag:

*„Gestern morgen gegen 9 Uhr ist im Stadtteil Heßler, neben der Heßlerstraße, ein Verkehrsflugzeug der „Essener Luftverkehrsgesellschaft“ niedergegangen. Es wurde, wie man uns mitteilt, offenbar durch den herrschenden sturmartigen Wind niedergedrückt und zu einer Notlandung gezwungen. Sobald die Räder des Untergestells den weichen Erdboden berührten, überschlug sich der Apparat.*

*Als die inzwischen alarmierte Feuerwehr erschien, hatten die Insassen, der Pilot und zwei Passagiere, die Kabine bereits verlassen. Der Pilot hatte leichte Quetschungen erlitten, ein Passagier ungefährliche Verletzungen am Kopf. Das Flugzeug war wenig beschädigt.“*

Die Reparatur der demolierten Zelle erfolgte bei den Focke-Wulf-Werken in Bremen. Am 20.4.1926 absolvierte die wiederhergestellte D-136 ihren ersten Werkstattflug, und am 28. April überführte man sie zurück nach Gelsenkirchen.

Leider währte die Freude nur kurz, schon zwei Tage später wurde dem Flugzeug endgültig der Garaus gemacht ! Flugzeugführer Hans Schmidt sollte am Nachmittag des 30. April 1926 vom Platz Gelsenkirchen einen Fotoflug mit Passagieren unternehmen. Der Start endete mit einem Absturz der D-136, nähere Einzelheiten fehlen leider.

Die GELUG stellte kurze Zeit später ihren Betrieb ein.



*Am Nachmittag des 30. April 1926 stürzte die A 16 a D-136 der Gelsenkirchen-Essener Luftverkehrs GmbH kurz nach Start vom Platz Gelsenkirchen ab und erlitt Totalbruch. Details zu dem Unfallhergang fehlen leider.*

## Flugverkehr Halle

Die hallesche Gesellschaft, im Frühjahr 1925 gegründet, betrieb keinen regelmäßigen Linienverkehr, sondern führte Zubringerflüge nach den Kurorten des Erzgebirges sowie Rund- und Gelegenheitsflüge durch. Als Erstausrüstung beschaffte man im Sommer 1925 die Focke-Wulf A 16 a, Werknummer 14.

Das Flugzeug wurde in der ersten Augushälfte fertiggestellt. Bei einem Probeflug am 11.8.25 in Bremen gab es gleich „Bruch“: Pilot Wilhelm Kranz hatte die nagelneue Maschine, die noch keine Zulassung trug, nach dem Start überzogen. Infolge des rapiden Fahrtverlustes sackte sie durch und „bumste“ ziemlich unsanft auf die Graspiste am Platzrand. Die Schäden waren zum Glück nicht ernster Natur, sodaß die Auslieferung sich nur kurzzeitig verzögerte.

Die Maschine erhielt die Zulassung D-763 und wurde, in Halle angekommen, auf den Namen „Nietleben“ getauft (Nietleben war der Flugplatz der Stadt Halle).



*Die A 16 a D-763, aufgenommen bei einer Zwischenlandung auf dem Flugplatz Magdeburg 1926.*

Am 25. Oktober 1925 erlitt das Flugzeug erneut Beschädigungen, als Flugzeugführer Hermann Zimmer in der Nähe von Halle notlanden mußte, weil der Motor streikte.

Im Frühjahr 1927 wurde die D-763 bei Focke-Wulf in Bremen zur A 16 d umgerüstet. Das Einfliegen fand im Zeitraum 23.6. bis 9.8.27 statt.

Im Herbst 1929 gab man die Maschine beim Neukauf einer Raab-Katzenstein „Schwalbe“ bei Ra-Ka in Zahlung.

*Der Flugzeugbau Raab-Katzenstein nahm die A 16 d D-763 im Herbst 1929 für den Neukauf einer Kl 1 „Schwalbe“ in Zahlung. Nach Grundüberholung bot er die Focke-Wulf-Maschine zum Kauf aus zweiter Hand an.*

*(Slg. Ott/ADL)*



## WELU

Die Luftverkehrs A.G. Westfalen wurde im Mai 1925 in Dortmund gegründet und betrieb zunächst keinen eigenen Luftverkehr, sondern stützte sich auf DAL und DLH. Erst 1927 beschaffte die Gesellschaft sich eine A 16 d, Werknummer 33, D-1129 „Dortmund“. Flugzeugführer Fritz unternahm mit der Maschine von Dortmund-Brakel aus Rundflüge; auch bei verschiedenen Flugtagen im westdeutschen Raum war die D-1129 zu Gast. Ein Betriebsversuch als „Lufttaxe“ (Vermietung nach Kilometer tariff) mußte nach kurzer Zeit wieder eingestellt werden, weil es an der nötigen Rentabilität mangelte. Statt dessen führte die WELU während der Sommermonate Zeitungstransporte für den Scherl-Verlag („Berliner Tageblatt“) in die Nordseebäder durch.



**(oben und rechts):**

Die WELU setzte ihre A 16 d D-1129/WNr.33 zeitweilig als Lufttaxe ein. Die Maschine trug während dieser Zeit am Bug außer ihrem Namen „Dortmund“ noch die Aufschrift „Luft Droschke No.1“, später geändert in „Lufttaxe No.1“.



Dortmund, 5.6.1928:  
(li.) Ernst Fastenrath,  
(M.) Frau Fastenrath,  
(re.) Ilse Fastenrath,  
die in Köln fliegen lern-  
te, 1934 ihren Piloten-  
schein erhielt und mit  
19 Jahren bei den  
Olympischen Spielen  
1936 den 3. Platz im  
Kunstflugwettbewerb  
der Damen errang.  
(Slg. Szigeti)

Dem Flugzeug war kein langes Dasein beschieden, es endete 1928 in Tempelhof mit einem regelrechten „Genickbruch“. Gegen Mittag des 4. Juli 1928 war von Nordwesten her eine mächtige Gewitterfront aufgezogen. Sie hatte um 13.30 h das Zentrum Berlins erreicht und wurde von plötzlich auftretenden orkanartigen Böen begleitet. Welche Verwüstungen das Unwetter im Flughafen Tempelhof anrichtete, meldete die Tempelhof-Mariendorfer Zeitung am nächsten Tag:

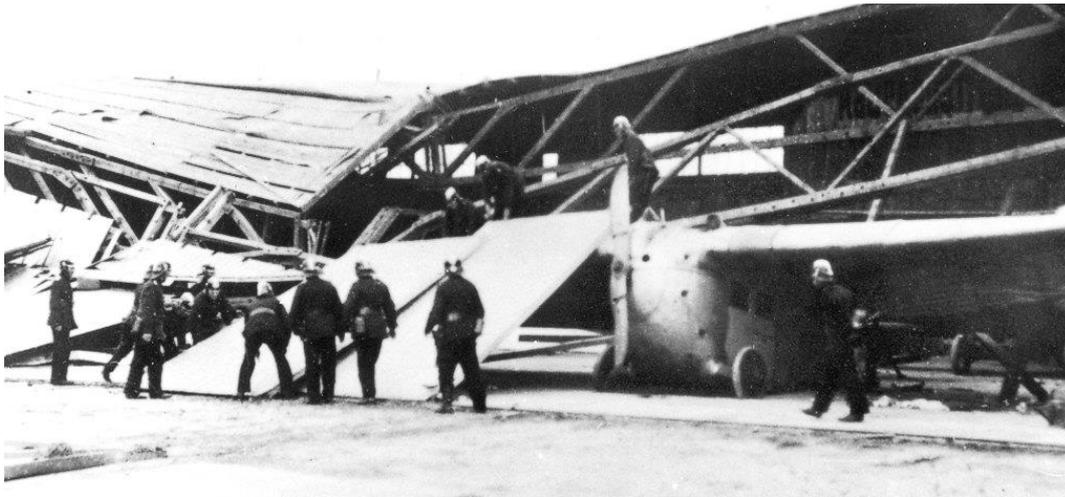
*„Als das Unwetter einsetzte, wurden sofort die auf dem Rollfeld stehenden zahlreichen Maschinen der Lufthansa mit starken Kabeln verankert und alles verfügbare Personal an die Flugzeuge zum Halten kommandiert. Trotzdem riß der Orkan eine achtsitzige Focke-Wulf „Möve“ mitsamt der Haltemannschaft in die Höhe. Während den Monteuren nichts passierte, wurde die Maschine rücklings auf eine dahinter stehende Junkers A 20 geworfen.*

*Im gleichen Augenblick ertönte von der Neuköllner Seite des Flughafens das Krachen und Prasseln einstürzender Holzteile: Der Sturm hatte das Dach einer an der Ostseite des Platzes stehenden hölzernen Flugzeughalle älteren Baudatums mit furchtbarer Gewalt in die Höhe gerissen und die niederstürzende Dachkonstruktion zerstörte einen Teil der Hallenwände und die in dem Hangar stehenden Maschinen.“*

In dieser eingestürzten Halle hatte sich auch die D-1129 befunden. Das Berliner Tageblatt berichtete in seiner Ausgabe vom 5.7.1928 nähere Einzelheiten über das Ende der WELU-Maschine:

*Nach halbstündiger angestrengter Arbeit hatten sich die Feuerwehrleute, von oben her vordringend, mit ihren Äxten einen Weg durch das Dach der eingestürzten Holzhalle gebahnt, der das Unglück, das der Sturm angerichtet hat, überblicken ließ. Die Holzhalle, übrigens eines der ältesten Gebäude, das auf dem Flugplatz steht, ist wie von einem gewaltigen Hammerschlag zertrümmert worden. Der Sturm hat das niederstürzende Dach mit solcher Gewalt auf die in der Mitte der Halle stehende Focke-Wulf D.1129, ein ausrangiertes Passagierflugzeug, geschlagen, daß die Maschine etwa 30 Zentimeter tief in das Erdreich eindrang..."*

Die Bezeichnung „ausrangiertes Passagierflugzeug“ läßt darauf schließen, daß die D-1129 schon seit längerer Zeit in Tempelhof abgestellt war. Wirtschaftlich ging es der WELU 1928 alles andere als rosig, und so war es nur zu verständlich, daß der Aufsichtsrat eine Reparatur ablehnte – zumal ein von Focke-Wulf eingeholter Kostenanschlag zeigte, daß der Aufwand erheblich gewesen wäre.



*Orkanböen brachten am 4. Juli 1928 eine an der Ostseite des Tempelhofer Feldes stehende Flugzeughalle zum Einsturz. Unter den Trümmern wurde u.a. die A 16 d D-1129 der WELU begraben.*



## Im Streckenverkehr der LUFT HANSA

Die DLH als Nachfolger von Aerolloyd und Junkers Luftverkehr verfügte in ihrem ersten Betriebsjahr (1926) über einen Park von vier eigenen A 16:

WNr.	Zulassung	Name
3	D-467	„Westerland“
4	D-647	„Hansa“
7	D-814	„Wangerooge“
8	D-659	„Borkum“

Hinzu traten während der Sommermonate zwei A 16 von der Badisch-Pfälzischen Luft Hansa (WNr. 5/ D-548 „Baden“ und WNr. 6/ D-553 „Rheintal“).

Die Maschinen wurden auf den Linien

Hannover - Osnabrück - Norderney – Borkum  
Flensburg - Westerland

verwendet. Von den DLH-eigenen A 16 wies nur die D-467 eine größere Anzahl von Flugstunden auf (nämlich 30 h), weil sie als einzige Maschine zu Beginn der Flugsaison 1926 bereits zum Typ A 16 c umgerüstet war. Die restlichen drei Focke-Wulf-Eindecker kamen 1926 kaum zum Einsatz. Dementsprechend lag die Jahreskilometerleistung des A 16-Parks mit 2.924 km äußerst niedrig.

Das gleiche galt auch für die Unfallquote. Es ist nur ein einziger Schaden für das Jahr 1926 aktenkundig: Flugzeugführer Hermann Veith produzierte mit der D-467 am 8.7.26 bei Landung auf dem Flugplatz Münster einen Überschlag. Die Zelle erlitt nur leichte Beschädigungen, verletzt wurde zum Glück niemand.



*Überschlag der A 16 c D-467 am 8. Juli 1926 bei der Landung auf dem Flugplatz Münster.*



*Im ersten Betriebsjahr der Luft Hansa (1926) kamen die beiden A 16 b D-659 und D-814 kaum zum Einsatz.*



*Auf dem Flughafen Bremen stehen zum Start des Sommerluftverkehrs 1926 nicht nur die beiden Luft Hansa-Maschinen D-175 (Fokker F II) und D-814 (Focke-Wulf A 16 b), sondern auch drei weitere Focke-Wulf A 16 (D-731, D-437 und D-916) in Paradeaufstellung.*

Ende 1926 ging die badisch-pfälzische D-548 in das Eigentum der Luft Hansa über. Damit umfaßte der DLH-Park insgesamt fünf eigene A 16.

1927 sah der A 16-Einsatz schon besser aus: Alle fünf DLH-Maschinen waren inzwischen zur c-Version umgerüstet bzw. wurden bis zum Sommer mit der Umrüstung fertig. Sie erreichten zusammen 115 Flugstunden und kamen auf eine Jahreskilometerleistung von 53.691 km. Zu diesen fünf Maschinen gesellten sich im Sommerhalbjahr 1927 sechs weitere A 16, die NOLAG und NILU an die Luft Hansa verchartert hatten. Es handelte sich um D-437, D-671, D-731, D-747, D-895 und D-959.

Die 11 Maschinen beflogen folgende Linien:

- 105 Magdeburg - Braunschweig - Hannover
- 106 Hannover - Hildesheim - Goslar
- 107 Hannover - Hildesheim - Braunschweig
- 108 Braunschweig - Goslar - Wernigerode - Quedlinburg - Halle
- 125 Hamburg - Bremerhaven - Wangerooge - Norderney - Borkum.

Leider lag die Schadensquote der A 16 im Jahr 1927 reichlich hoch: Die Lufthansa-Unfallstatistik weist für die Focke-Wulf-Maschinen sechs schwere Unfälle auf – bei nur 115 h Gesamtbetriebszeit ! Leichtere Schäden und Notlandungen sind dabei noch nicht mitgezählt.

Den Anfang machte die D-647. Flugzeugführer Karl-Georg Witt „produzierte“ am 4.3.27 auf dem Flugplatz Bremen einen Fehlstart, der mit einem Kopfstand der Maschine endete. Der Schaden war zum Glück gering.

Als nächstes Flugzeug war die D-747 dran, mit der Pilot Hermann Zimmer am 24.4.1927 die Strecke 105 beflog. Zwischen Braunschweig und Magdeburg begann der Motor zu streiken und zwang Zimmer in der Nähe von Neuwaldensleben zu einer Notlandung. In reichlich ungünstigem Gelände ließ sich ein Bruch nicht vermeiden. Glücklicherweise wurde niemand verletzt, aber die Schäden an der Maschine machten immerhin 49 % ihres Versicherungswertes aus.



*Überschlag der D-747 bei der Notlandung in der Nähe von Neuwaldensleben am 4.4.1927, Pilot war Hermann Zimmer.*



Fünf Tage später hatte Zimmer erneut Pech, dieses Mal auf Strecke 107 mit der D-814. In Braunschweig mußte er wegen Motorstörung notlanden, wobei die Zelle einige Beschädigungen erlitt (16 % Schadenshöhe). Menschen kamen nicht zu Schaden.

Am 10.5.1927 erwischte es Flugzeugführer Hans von Gössel, unterwegs auf Strecke 105 mit der D-467. Durch Wettereinfluß (vermutlich eine Sturmböe) ging die Maschine auf dem Flugplatz Hannover zu Bruch. Wiederum wurde niemand verletzt, aber der Schaden an der D-467 war mit 26 % ihres Versicherungswertes nicht gerade unbeträchtlich.



*Am 10.5.1927 ging die D-467 auf dem Flugplatz Hannover-Vahrenwald zu Bruch, und zwar durch Wettereinfluß (vermutlich eine Sturmböe)*



Ohne Schaden ging die Notlandung aus, welche die D-959 in der Morgenfrühe des 25.5.27 bei Schenefeld (heute Vorort von Hamburg) machte. Sie befand sich auf dem Flug von Bremerhaven nach Hamburg und wurde, das Ziel schon im Blickfeld, durch eine Magnetstörung zum Hinuntergehen gezwungen. Die Landung erfolgte auf unebenem Gelände; unmittelbar vor einem Drahtzaun kam die D-959 zum Stehen (Radbremesen gab es damals noch nicht !). Nach erfolgter Reparatur konnte die Maschine am Nachmittag zum Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel starten. Der Rückflug nach Bremerhaven klappte planmäßig. Am nächsten Morgen zeigten sich aber erneut Magnetstörungen, sodaß der Streckenflug nach Hamburg gestrichen werden mußte. Solche kleineren Störungen an den zum Teil schon betagten Mercedes-Motoren waren leider an der Tagesordnung.



*Im Sommer 1927 befand sich die A 16 d D-959 im Luft Hansa-Einsatz, weil die NILU einen Teil ihrer Flugzeuge – darunter auch die D-959 – in dieser Zeit an die DLH verchartert hatte.*

Am 20.6.1927 hatte Pilot von Gössel, eingeteilt auf Strecke 108, die D-731 gerade in Goslar gelandet und abgestellt, als eine kräftige Böe die Maschine wie einen Spielball hochhob und über die linke Fläche auf den Rücken warf. Glücklicherweise waren keine Passagiere an Bord, der Pilot blieb unverletzt, und der Schaden an der Zelle war gering (3 % laut DLH-Unfallstatistik).

Schlimmer „erwischte“ es die gleiche Maschine gut zwei Wochen später, nämlich am 6.7.1927: Flugzeugführer Johannes Schröter befand sich mitten im Anflug auf Goslar, als Abwinde von den Bergen sowie zwei starke Fallböen die Maschine westlich Hahndorf glatt auf den Boden drückten – obwohl Schröter sofort Vollgas gab ! Die Schadenshöhe betrug immerhin 33 % des Versicherungswertes, und die Luftpolizei vermerkte unter „Unfallursachen“: „Der Motor ist zu schwach, der Flugzeugtyp zu böenempfindlich.“ Tatsächlich besaß die D-731 als einzige A 16 im Lufthansa-Einsatz noch den 75 PS-Siemensmotor, alle anderen Maschinen waren mittlerweile auf den 108/125 PS Siemens umgerüstet worden.



*Auch die A 16 D-731 der NOLAG befand sich Sommer 1927 im DLH-Einsatz.*



*Im Seebäderverkehr unter Luft Hansa-Flagge 1927: die A 16 d D-895 der LUWAG. Rechts von der Maschine (mit Knickerbocker-Hosen) steht Flugzeugführer Karl Friedrich Roeder.*



*Besonders wichtig war an der Nordseeküste das sichere Vertäuen des Flugzeugs bei längeren Aufenthalten, weil die A 16 den mitunter heftigen Windböen eine große Angriffsfläche bot. (Stadtarchiv Norderney via VFW)*

*Die Flugzeugführer Walter Dau und Karl Friedrich Roeder haben vor der A 16 d D-895 Aufstellung bezogen. Am Propeller des Flugzeugs hängt ein Lorbeerkrantz, der Anlaß für die Bekrönung ist leider nicht überliefert. (Foto Dau)*



Im Jahr 1928 lagen die Verhältnisse ähnlich wie 1927: Die DLH setzte fünf eigene A 16 ein und charterte von NILU alle sechs A 16 d hinzu: D-671, D-747, D-804, D-895, D-916 und D-959. Ob auch die NOLAG-Maschine D-731 wieder unter Luft-hansa-Flagge verkehrte, ist nicht bekannt. Die Focke-Wulf-Eindecker bedienten 1928 folgende Strecken:

98	Hannover - Osnabrück
105	Hannover - Magdeburg
106	Hannover - Braunschweig
122	Magdeburg - Halle/Leipzig
125	Hamburg - Wesermünde/Bremerhaven - Wangerooge - Norderney
158	Cottbus - Halle/Leipzig.

Die Maschinen waren insgesamt 381 Stunden in der Luft und die Jahreskilometerleistung verbesserte sich auf 73.936 km. Dieser Wert entsprach zwar nur 0,7 % der Jahresleistung des gesamten DLH-Flugzeugparks, war aber für die kleinen Focke-Wulf-Maschinen recht beachtlich. Sie flogen ja nur während der Sommermonate und bedienten ausschließlich kurze Strecken, auf denen nicht viel Kilometer zu sammeln waren. Die Regelmäßigkeit (= Verhältnis zwischen vorgesehen und tatsächlich durchgeführten Flügen), mit der die A 16 ihren Dienst verrichteten, betrug im Schnitt etwa 95 % und bedeutete bei DLH normales Mittelmaß. Die Ausnutzung der Kabinenplätze war mit durchschnittlich 25 % allerdings ausgesprochen schlecht. Offenbar mangelte es den Strecken, auf denen die A 16 verkehrte, am nötigen Passagieraufkommen.



*Im Sommerluftverkehr 1928 flogen auch alle gecharterten Maschinen in voller DLH-Bemalung, wie hier die D-747 der NILU. Oben beim Einsatz auf der Strecke Hannover - Osnabrück mit Flugzeugführer Werner Cyrus am Steuer, unten im Seebäderverkehr auf Borkum.*



Im Jahre 1928 ereigneten sich eine Reihe von Notlandungen und „Brüchen“, davon allein drei spektakuläre Unfälle, welche auf die Böen-Empfindlichkeit der A 16 zurückzuführen waren.

Den Anfang machte am 23.4.28 die D-747, die in der Nähe von Quetzen (Kreis Minden) wegen Vergaserbrand notlanden mußte. Nähere Einzelheiten fehlen leider, aber offenbar gelang es dem Piloten, die Flammen zu löschen, denn in der DLH-Statistik taucht dieser Unfall nicht auf (die DLH-Unfallstatistik enthielt nur Schadensfälle, die 3 % des Versicherungswertes der betreffenden Maschine überstiegen).

Am 27.4.1928 führte Karl Friedrich Roeder mit der D-916 in Hannover den fälligen DVL-Abnahmeflug durch. Als er nach der vorgeschriebenen halben Stunde wieder landete, packte eine plötzliche Windböe das ausrollende Flugzeug und drückte es auf die linke Fläche. Ein Überschlag war die unausweichliche Folge.



*Überschlag von Flugzeugführer Karl Friedrich Roeder am 27.4.1928 in Hannover durch eine Windböe bei der Landung vom DVL-Abnahmeflug.*



Die Polizeiflugwache Hannover gab folgenden Bericht über den Hergang des Unfalls:

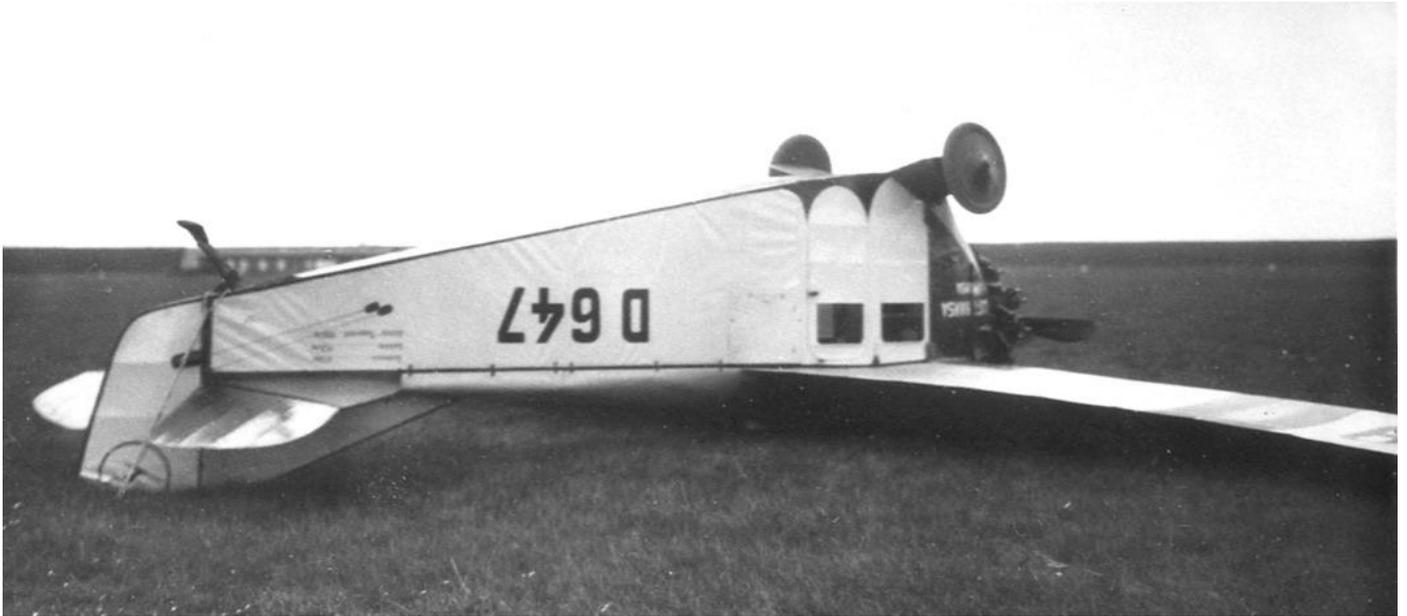
*„Am 27.04.28, 09.05 Uhr, startete der Flugzeugführer Roeder mit dem grundüberholten Flugzeug Focke-Wulf A16 d, Werk-Nr. 26, ohne Zulassung, Eigentümer und Halter: Luftverkehrs AG Niedersachsen in Hannover, in Gegenwart des Vertreters der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt in Adlershof, Naunappe, zu dem für die Nachprüfung erforderlichen Halbstunden-Abnahmeflug. Als Ballast wurde 180 kg Sand in 4 Säcken mitgeführt. 2 Säcke wurden im Gepäcknetz hinter der Kabine und 2 Säcke in der Kabine ordnungsgemäß befestigt.*

*Nach einer Flugdauer von 42 Minuten landete Roeder. Die Landung erfolgte bei starkem, böigem Ostwind, Stärke 9, in der Richtung West-Ost. Nach der gut ausgeführten Landung drehte Roeder das Flugzeug nach Norden bei, um zur Flugzeughalle zu rollen. Durch diese Drehung bekam das Flugzeug von rechts starken Seitenwind. Das Flugzeug hatte bereits 100 m gerollt, als eine Böe, die nach Aufzeichnung des Anemographen der Flugwetterwarte 16 m/sec betrug, unter den rechten Tragflügel faßte und das Flugzeug auf die linke Tragflügelspitze stellte. Hierdurch drehte sich das Flugzeug um 180 Grad nach links und überschlug sich langsam.*

*Durch den Überschlag traten folgende Beschädigungen ein: Luftschraube zersplittert, Motorspant auf der linken Seite an zwei Stellen gebrochen, linke Motorvorbauzugstrebe vom Motorspant 2 zum Rumpfspant 1 geknickt, Auspufftopf zusammengedrückt, Kabinenvorderwand in rechter oberer Ecke am Beschlag zersplittert, Kabinendecke ausgebrochen, oberes Seitenruderlager aus der Kielflosse ausgebrochen, Rumpfindleiste vom unteren Seitenruderlager ab nach unten weggebrochen, Seitenruderoberteil weggebrochen.*

*Der Unfall ist einwandfrei auf die starken böigen Winde zurückzuführen. Den Führer trifft keine Schuld. Personen wurden bei dem Unfall nicht verletzt.“*

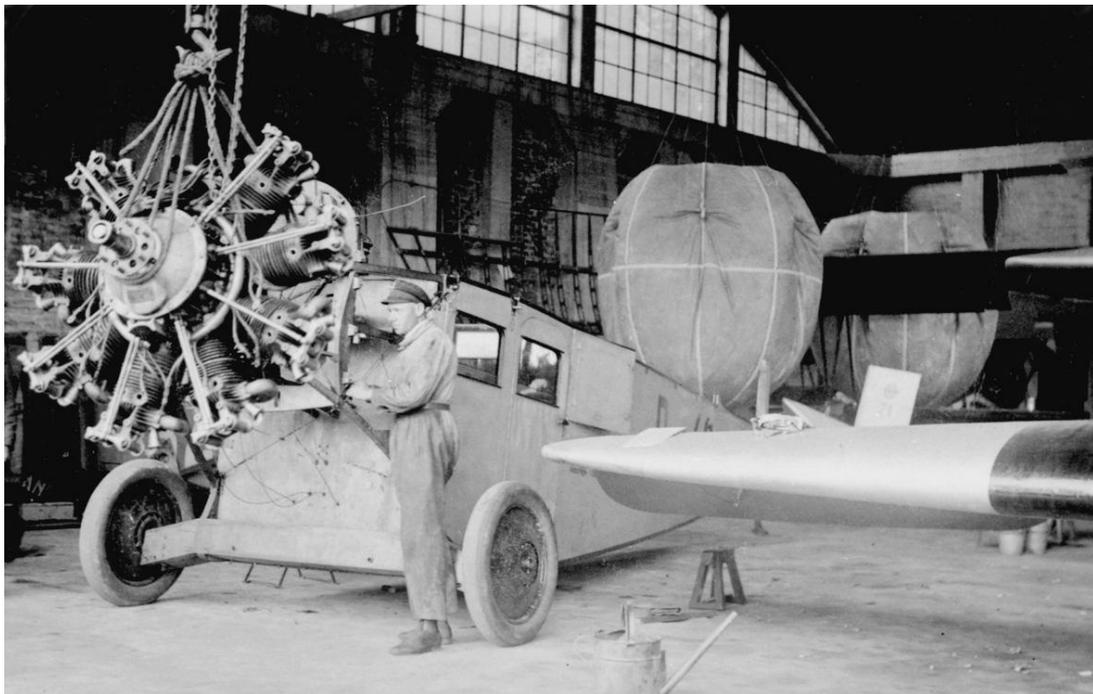
In ähnlicher Weise erging es Flugzeugführer Josef Hettrich am Abend des 7. Mai 1928: Auf Strecke 125 von Hamburg kommend, setzte er gerade zur Landung in Bremerhaven auf, als eine starke Böe die D-647 erfaßte und sie auf den Rücken warf. Hettrich wurde verletzt, den Fluggästen passierte zum Glück nichts, die Maschine erlitt Beschädigungen in Höhe von 10 % ihres Versicherungswertes.



*Überschlag der D-647 am 7.5.1928 bei der Landung in Bremerhaven, verursacht durch eine heftige Windböe.*

Einen guten Monat später, am 12. Juni 1928, war Hettrich mit der D-814 auf Strecke 122 (Halle/Leipzig - Magdeburg - Hannover) unterwegs. In Hannover angekommen, hatte die Maschine gerade den Boden berührt, als eine plötzliche Gewitterböe sie auf den Rücken warf. Pilot und Passagiere blieben unverletzt, die D-814 erlitt einen Schaden von 21 %. Obwohl sich eine Reparatur durchaus gelohnt hätte, wurde das Flugzeug nicht wieder aufgebaut.

Diese drei Unfälle trugen zur Entscheidung der Luft Hansa bei, die A 16 baldmöglichst auszumustern. Bereits in der Betriebsstatistik 1929 wiesen die kleinen Focke-Wulf-Eindecker keine Kilometerleistung und keine Flugstunden mehr auf. Zwei Maschinen gab man noch im Laufe des Jahres ab (die D-467 ging an den Sturmvogel e.V., die D-647 wurde an die Luftreklame GmbH verkauft). Dadurch reduzierte sich der A 16-Park der DLH zum Jahresende 1929 auf zwei A 16 (D-548 und D-659). Diese beiden Flugzeuge gingen 1930 in das Eigentum des Flugdienstes Breslau W. Przibilla über, sodaß in der Luft-hansa-Inventur per 31.12.1930 keine A 16 mehr auftauchen. Der Eigentümerwechsel der D-659 wurde übrigens erst mit einem Jahr Verspätung in den „Nachrichten für Luftfahrer“ veröffentlicht.



*Nach einer Notlandung bei Lübbecke am 22. Juni 1928 wurde die DLH-eigene A 16 c D-548 abgebaut, nach Osnabrück verladen und dort wiederaufgerüstet. Der durchgehende Fahrgestellkasten ist auf dem Bild gut zu erkennen. (Foto Dau)*

Zum Schluß dieses Abschnitts einige Hinweise zur Namensgebung und Bemalung: Mit wenigen Ausnahmen waren alle Focke-Wulf A 16 bei der DLH nach Nordsee-Inseln oder bekannten Nordsee-Badeorten benannt. Das galt nicht nur für die Lufthansa-eigenen Maschinen, sondern betraf auch die gecharterten A 16.

Werk-Nr.	Zulassung	Name	Eigentümer
2	D-437	Föhr	NOLAG
3	D-467	Westerland	DLH
7	D-814	Wangerooge	DLH
8	D-659	Borkum	DLH
9	D-731	Sylt	NOLAG
10	D-671	List	NILU
11	D-747	Norderney	NILU
12	D-804	~Juist	NILU
24	D-895	Wyk	NILU
26	D-959	Büsum	NILU

Nur einige wenige Maschinen wichen von dieser Regel ab:

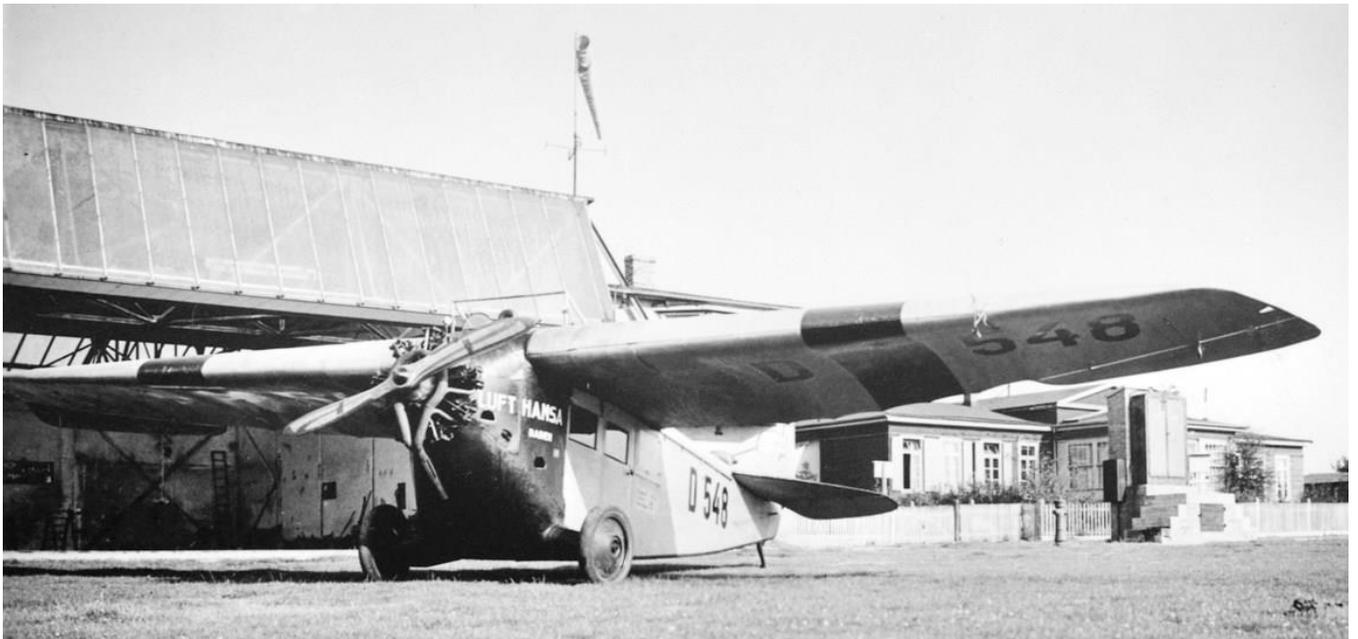
Werk-Nr.	Zulassung	Name	Eigentümer
4	D-647	Hansa	DLH (ex NOLUG)
5	D-548	Baden	DLH (ex BALUG)
6	D-553	Rheintal	BALUG
25	D-916	Hannover	NILU

Hier hatte die Luft Hansa offenbar die Namensgebung der Voreigner bzw. Vercharterer übernommen, möglicherweise auf besonderen Wunsch der abgebenden Stellen.

Alle im DLH-Streckenverkehr eingesetzten A 16 (eigene und gecharterte) hatten als typische Lufthansa-Bemalung ein helles Grau über die gesamte Zelle. Nur die Motorpartie sowie die Kanten von Rumpf und Leitwerk waren in schwarz gehalten. Am Bug trugen die Maschinen den Schriftzug „LUFT HANSA“ und den zugeteilten Namen, beides in weißen Lettern.



*Die Lufthansa-eigene D-659/WNr. 8 nach Umbau zur A 16 c im Streckendienst der DLH. Auffallend ist der große Über-schlagbügel, mit dem die Luft Hansa ihre A 16 ausrüstete, um die Piloten für den Fall der Fälle besser zu schützen.*



*Die D-548 / WNr. 5, eine ehemalige A 16 a, wurde 1927 von der DLH zur c-Version umgerüstet.  
Zwischenlandung in Braunschweig, 1928. (Foto Dau)*



*In der Halle des Flughafens Braunschweig haben sich vor dem Leitwerk der A 16 d D-959 aufgestellt: Flugzeugführer Walter Dau, DLH-Flugleiter von Salomon und Monteur Kauerauf. (Foto Dau)*