



*Reihenbau von He 111 P und He 115 in Rostock-Marienehe 1940. Die He 111 P wurde nur bei Dornier in Wismar und Heinkel in Rostock gebaut. Hier lief der Reihenbau parallel zur He 115. Die NA+IT (Wnr. 2921) ist eine He 111 P-2.*

## Bau der Heinkel He 111 in Deutschland bis 1945

von Dr. Volker Koos (ADL)

09.2016 durchgesehene Fassung der Erstveröffentlichung in Jet & Prop 2/2010

Die Heinkel He 111 als eines der Standardbombenflugzeuge der Luftwaffe wurde zehn Jahre lang von 1934 bis 1944 von der Mutterfirma und einer Reihe von Lizenznehmern gebaut. Angesichts dieses langen Produktionszeitraums und der großen Anzahl von beinahe 8000 gebauten Maschinen, ist die Vielzahl von oft widersprüchlichen und teils unsinnigen Literaturangaben, die zu diesem allseits bekannten Flugzeug von Fachautoren und ihrer zahlreichen Abschreiberschaft im Laufe der Jahre veröffentlicht wurde, erstaunlich<sup>1</sup>. Allen gemeinsam ist, dass fehlende Originalangaben immer wieder durch Vermutungen und abgeschriebene, ungeprüfte Angaben von Voraufordern ersetzt sind. Um den Wahrheitsgehalt dieser Angaben kümmert sich niemand, da eine Klärung mit umfangreichen Recherchen und Aufwand verbunden wäre. Für diese oberflächliche und nur „auf Masse bedachte“ Schreibweise tragen die Verlage eine gewisse Mitverantwortung, da wegen der geringen Absatzzahlen und niedrigen Autorenhonorare eine auf Gelderwerb gerichtete Autorentätigkeit kritikloses Abschreiben verlangt.

Hier soll der Versuch gemacht werden, eine dem heutigen Wissensstand entsprechende, möglichst genaue und dokumentierte Übersicht über die Fertigung der He 111, als nur einen Aspekt der Geschichte dieses Flugzeugs, zu erstellen. Dabei werden trotz aller Sorgfalt einige Fragen, wegen immer noch fehlender Originaldokumente oder gar Widersprüchen darin, unbeantwortet bleiben müssen.

### Versuchsmuster und Vorserie

1932, noch während des Baus des Prototyps des Schnellverkehrsflugzeugs Heinkel He 70, bestellte das Reichsverkehrsministerium in Absprache mit dem geheimen Fliegerreferat der Reichswehr drei Versuchsmuster einer zweimotorigen Weiterentwicklung, die als Schnellbomber und Verkehrsflugzeug für zehn Passagiere ausgelegt werden sollte. Dabei hatten die militärischen Belange Vorrang, denn im Mobilmachungsfall mußten auch die Passagierflugzeuge kurzfristig mit vorbereiteten Rüstsätzen für den Militäreinsatz umgebaut werden können. Von diesen drei Versuchsmustern waren die V-1 und

V-3 als Bomber und nur die V-2 als Zivilflugzeug ausgelegt. Nach den Erstflügen am 17. November 1934 (He 111 V-1, Wnr. 713, D-ADAP), im Mai 1935 (V-2, Wnr. 715, D-ALIX) und Juli 1935 (V-3, Wnr. 714, D-ALES) wurden die Versuchsflugzeuge auf der Erprobungsstelle Rechlin nachgeflogen und erprobt. Noch im Dezember 1935 flog als vierter Prototyp die Werknummer 1968 (D-AHAO), als zweite Maschine für die Lufthansa (DLH). Sie hatte erstmals einen Ganzmetallflügel und sollte so auch der Erprobung dieser Tragfläche für die nachfolgenden Maschinen dienen. Die He 111 V-4 wurde am 10. Januar 1936 öffentlich vorgestellt. Die weitverbreitete Darstellung, die He 111 sei als Verkehrsflugzeug entwickelt und erst später zum Bomber umgerüstet worden, ist eine Fabel, wie aus dem hier geschilderten Ablauf ersichtlich.



*He 111 V2, D-ALIX, die auf den Namen Rostock getauft wurde, hatte noch den ersten stoffbespannten Flügel.*

Als Ergebnis der E-Stellen-Erprobung und der ab 16. Januar 1936 laufenden Streckenerprobung der D-ALIX im Zubringerdienst der Südatlantikstrecke der DLH wurden die ersten Aufträge auf eine Vorserie an Heinkel Marienehe vergeben.

Diese bestand aus sieben Maschinen (Wnr. 1432-1438). Alle Vorserienmaschinen erhielten V-Nummern, wobei die Zählweise nicht regelmäßig war. Die Werknummer 1438 (He 111 V-13) mit BMW VI D-Motoren blieb die einzige He 111 A-0. Die anderen sechs Maschinen waren anfangs als He 111 B-0 mit unterschiedlichen Ausführungen des Daimler-Benz DB 600 ausgerüstet. Dabei diente die Werknummer 1436 als Versuchsmuster der Führungsflugzeugvariante He 111 D mit verstärkter Funkausrüstung. Die He 111 B-0 hatten folgende V-Nummern: 1432 (V-11), 1433 (V-15), 1434 (V-6), 1435 (V-12), 1436 (V-14) und 1437 (V-10). Diese Angaben sind den vierteljährlichen Flugzeugentwicklungsprogrammen des Technischen Amtes (LC II) entnommen. Diese Versuchsmuster und weitere aus der mit der Werknummer 1439 beginnenden Serienfertigung (He 111 B-1) dienten je nach Einsatz verschiedener Motoren, Aufbau der Tragflächen und des Führersitzes, Ausrüstung mit verschiedenen Bewaffnungsvarianten u. ä. als Musterflugzeuge für die unterschiedlichen Versionen, die ab 1936 bei Heinkel und mehreren Lizenznehmern in Serie gefertigt wurden. Es gab deshalb keine weiteren Vorserienmaschinen, die in der Literatur wiederholt auftauchen, also He 111 E-0, F-0, P-0 usw.

## Bauzahlen der Serienflugzeuge He 111

Die systematische Aufarbeitung und der Vergleich der Werknummernfolgen der Ernst Heinkel-Flugzeugwerke Rostock-Marienehe (EHF) mit denen der He 111-Lizenznehmer zeigt unterschiedliche Verfahrensweisen bei der Vergabe der He 111-Werknummern durch das RLM.

Während bei EHF die He 111-Blöcke in die fortlaufende Folge anderer Typen eingepaßt wurden, verwendeten die Norddeutschen Dornier-Werke (NDW) in Wismar und die Arado-Flugzeugwerke in Brandenburg (AFW) Werknummern, die beim Mutterhersteller Heinkel mit anderen Typen belegt waren. Die dabei in geringer Zahl auftretenden Überschneidungen waren unerheblich, wie bei den in Marienehe für China gefertigten He 111 A oder wurden bei AFW durch das Vorsetzen einer Null vor die normale vierstellige Werknummer herausgehoben. Dadurch, dass diese Null im Schriftverkehr, bei Verlustmeldungen o. ä., manchmal unberücksichtigt blieb, können allerdings Schwierigkeiten bei den heutigen Recherchen auftreten.



*Die Norddeutschen Dornier-Werke in Wismar begannen 1936 als erster Lizenznehmer ebenfalls den Bau der He 111 B. Hier ist die He 111 B-1 (Wnr. 1517) im Einsatz beim KG 26. Sie war am 27. April 1938 in Wismar eingeflogen worden.*

Die Hersteller HWO (Heinkel-Flugzeugwerke Oranienburg) und ATG in Leipzig bekamen Werknummernblöcke ab 5000 zugewiesen, die zu diesem Zeitpunkt bei Heinkel noch nicht erreicht worden waren. Eine weitere Ausnahme bildeten die Junkers-Werke, die ihre in Bernburg gebauten He 111 E mit siebenstelligen Werknummern belegten, die mit 111 begannen, also 111.0001 bis 111.00402.

## Nachweislich gebaute Grundvarianten der He 111

### He 111 A

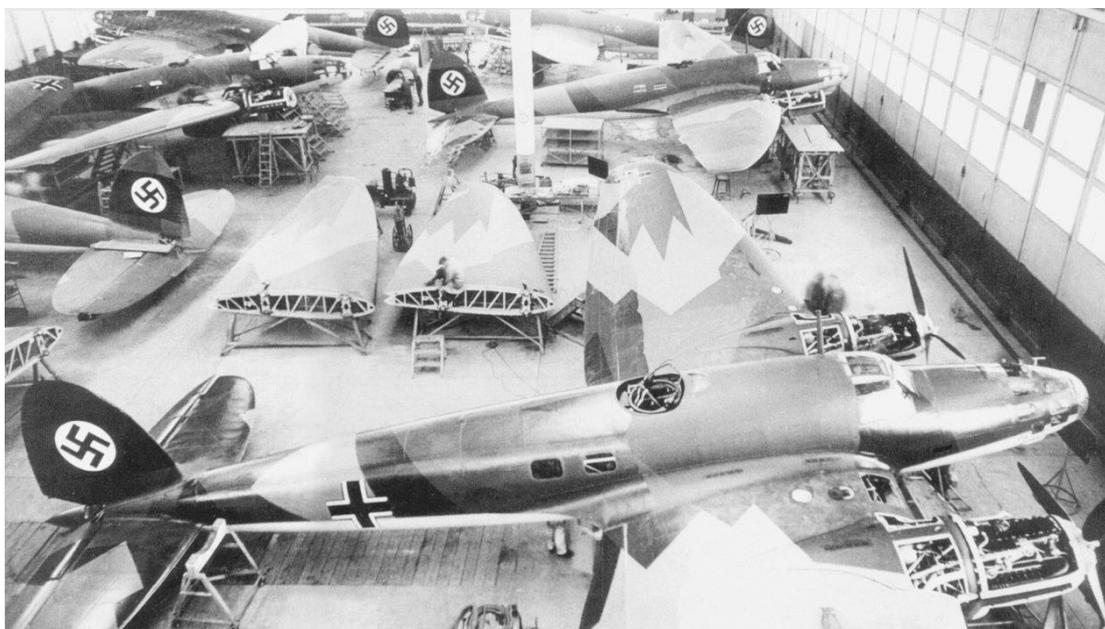
Neben der bereits erwähnten He 111 A-0 (Wnr. 1438) gab es keine weiteren Maschinen dieser mit BMW VI D-Motoren ausgerüsteten Militärvariante für die Luftwaffe, da diese mit den Leistungen des Modells unzufrieden war. Heinkel konnte jedoch sechs dieser untermotorisierten He 111 A nach China verkaufen. Da es sich dabei nicht um einen RLM-Auftrag handelte sind die Werknummern dieser Flugzeuge nur schwer ermittelbar. Wahrscheinlich waren es die 1004 bis 1008 und 1011, für die sich He 111-Flüge in Rostock-Marienehe nachweisen lassen, obwohl der Werknummernblock 994 bis 1123 ansonsten dort für He 51 benutzt wurde<sup>3</sup>.



*Eine der sechs für China gebauten He 111A-Bomber mit der chinesischen Abnahmekommission in Rostock-Marienehe 1936.*

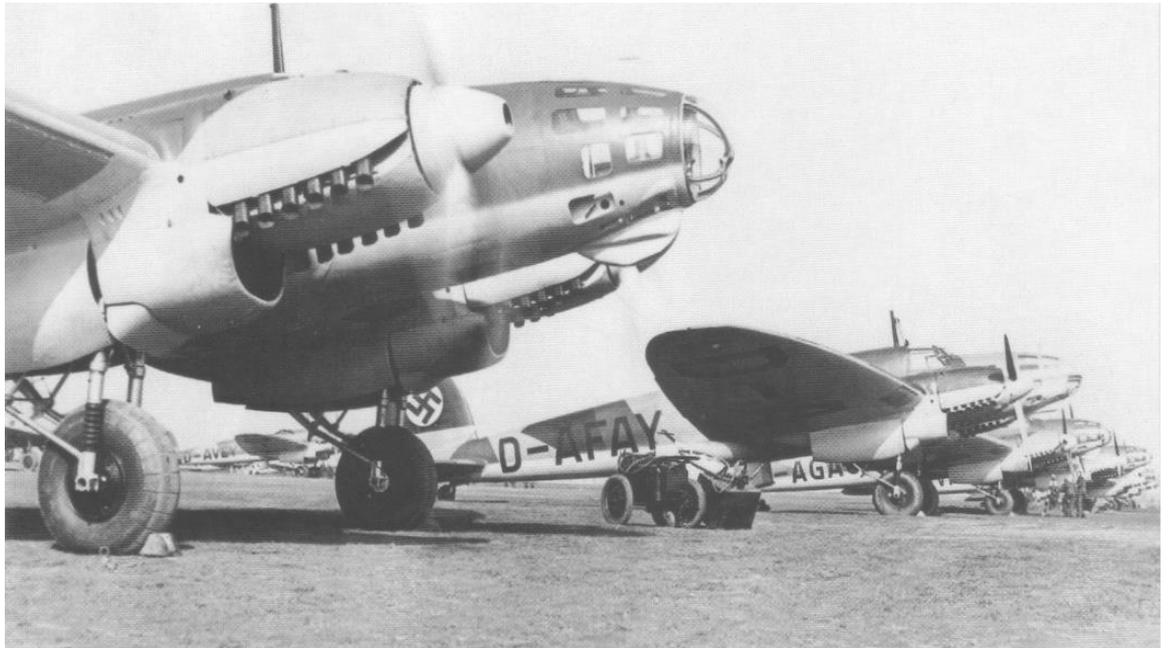
### He 111 B

Die Fertigung dieser beiden Bombervarianten der He 111 (B-1 und B-2) begann 1936 bei EHF in Rostock und NDW in Wismar. Insgesamt wurden 413 He 111 B gebaut, 130 in elf Baulosen bei Heinkel (Wnr. 1439-1456, 1557-1558, 1651-1667, 1801-1813, 2177-2216, 2304-2343) und 283 bei NDW (Wnr. 1003-1265, 1500-1519).



*Reihenbau der He 111 B in Wismar, erkennbar an den elliptischen Flächenvorderkanten und den DB 600-Triebwerken.*

Einige der ab 1936 in Rostock bei EHF gefertigten Bomber He 111 B nach ihrer Fertigstellung auf dem Platz in Marienehe.



### He 111 C

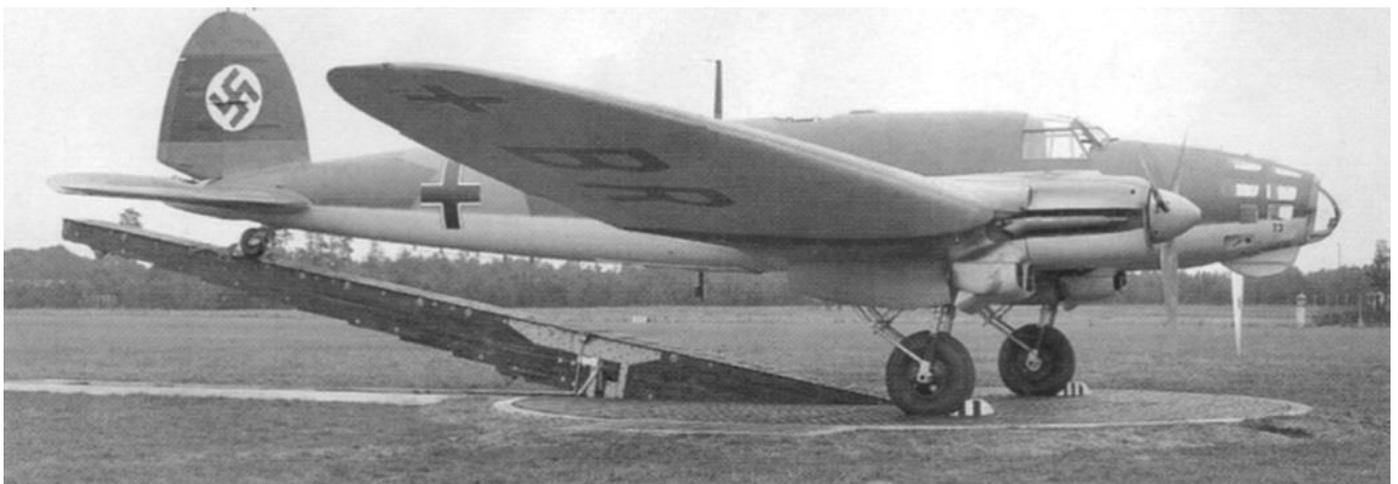
Sechs dieser auf der Basis der He 111 V2 entwickelten zehnsitzigen Verkehrsflugzeuge mit BMW VI-Motoren (Wnr. 1828-1833) lieferte Heinkel aus Rostock an die Lufthansa.

### He 111 D

Nachdem das Führungsflugzeug He 111 D in Gestalt des V-Musters He 111 V-14 ein Einzelstück geblieben war, wurden später 30 He 111 D mit verstärkter Funkausrüstung aus der He 111 P abgeleitet und in deren Werknummernfolge eingestreut (Wnr. 2101-2120, 2425-2427, 2445, 2447, 2449, 2451, 2453, 2455, 2457).

### He 111 E

Die He 111 E entstand in insgesamt 210 Exemplaren bei NDW (80 Stück, Wnr. 1266-1281, 1297-1360), AFW (50 Stück, Wnr. 1282-1296, 2380-2381, 02382-02396, 2397-2413, 02414), ATG (40 Stück, Wnr. 5201-5240) und Junkers in Brandenburg (40 Stück, Wnr. 111.0001-0040).



Eine bei Arado in Brandenburg gebaute He 111 E auf der Kompensierscheibe. Die Zahl „13“ am Bug spricht für die Werknummer 2413. Unter dem Flügel ist das für Arado Brandenburg stehende Überführungskennzeichen BR zu sehen.

### He 111 F

EHF in Rostock war der einzige Produzent dieser Version, von der man 45 Stück (Werknummern 2344-2367, 2382-2392, 2414-2423) baute.

## He 111 G

War die Bezeichnung der zweiten für die Lufthansa bei EHF gebauten Variante, die in zwei Exemplaren (Wnr. 2534-2535) geliefert wurde.



*Die erste der beiden in Rostock gebauten He 111 G (Wnr. 2534) trug bei der Lufthansa den Flottennamen „Halle“. Dieses Muster hatte zwar noch BMW VI-Motoren aber bereits den neuen Metallflügel mit gerader Vorderkante.*

## He 111 H

Die He 111 H hatten die neue Vollsichtkanzel und Jumo 211-Motoren. Als Neubauf Flugzeug wurden neun Grundvarianten gebaut. Das waren 136 He 111 H-1, von denen Arado 21 (Wnr. 02314-02320, 02415-02428), ATG 20 (Wnr. 5241-5260) und HWO 95 (Wnr. 5095-5149, 5401-5440) lieferten.



*In Brandenburg wurde die He 111 zeitweise parallel zum eigenen Muster Ar 96 gebaut. Die mit Kreide aufgetragene Werknummer 3165 verrät, dass es sich um He 111 H-3 handelt.*

Die zweite Ausführung He 111 H-2 entstand bei AFW (182 Stück, Wnr. 02321-02338, 02429-02438, 02611-02650, 2697-2790, 3137-3156), ATG (140, Wnr. 5261-5399, 5601) und HWO (180, Wnr. 5441-5600, 6799-6818) in insgesamt 502 Exemplaren. Ebenfalls bei den Lizenznehmern wurden anschließend 504 He 111 H-3 hergestellt. Diese Zahl teilt sich in 196 bei Arado (3157-3352), 126 bei ATG (5602-5727) und 182 bei HWO (6819-7000) entstandene Maschinen. Nicht im Luftwaffen-Auftrag baute Heinkel in Rostock eingeschoben in die H-5-Fertigung noch 32 He 111 H-3 für Rumänien (Wnr. 3701-3732).



*Heinkel baute in Rostock 32 He 111 H-3 für Rumänien. Die Werknummer 3730 trug das abwaschbare Überführungskennzeichen D-AYWQ.*

Damit endeten Bau und Lieferung von He 111 H durch Lizenznehmer, da das RLM diese und weitere Produzenten zum Bau der Junkers Ju 88 verpflichtete. Bis dahin ergibt sich eine Zahl von rund 2900 gebauten He 111. Beginnend mit der Version H-5 wurde die He 111 nur noch bei EHF in Rostock gebaut, wobei die genauen Bauzahlen durch den Verlust von Unterlagen und widersprüchliche erhaltene Statistiken schwer mit letzter Sicherheit ermittelt werden können.

Am wahrscheinlichsten sind bisher folgende Angaben: Nach 560 etwa von Juli 1940 bis April 1941 ausgelieferten He 111 H-5 (Wnr. 3501-3700, 3733-4092, davon einige als He 111 H-8 mit Ballonabweiser ausgerüstet) stellte man in Rostock die Taktstrassen auf die He 111 H-6 um.



*Einige der bei Heinkel gebauten He 111 H-5 wurden mit starren Sperrballonabweisern als He 111 H-8 ausgeliefert.*

Beginnend mit Wnr. 4093 verließen 1775 Maschinen dieser Unterversion (bekannte Werknummernblöcke: 4093-4998, 7001-7229, 7315-7903) das Werk von April 1941 bis September 1942. Damit erreichte die H-6 die höchste Stückzahl aller gebauten Varianten der Heinkel He 111. Von Oktober bis Dezember 1942 baute EHF dann noch 50 He 111 H-14 (Wnr. 7905-7954).



*Die He 111 H-6 erreichte die größte Stückzahl aller gebauten He 111-Versionen. Die KI+XO (Wnr. 4107) wurde im April 1941 gebaut.*

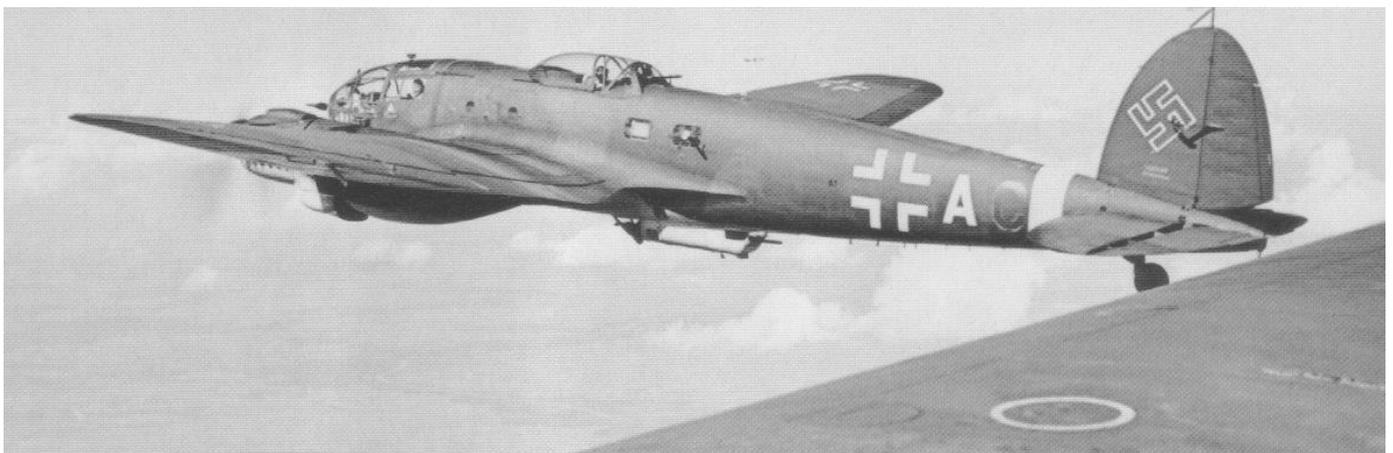
Die weiteren Stückzahlen sind schwerer zu ermitteln, da einerseits die erhalten gebliebenen Lieferzahlen verschiedener Originalquellen voneinander abweichen und auch die zu ermittelnden Werknummern aus Flugbüchern, Verlustlisten u. ä. noch unvollständig sind. Erschwert wird deren Ermittlung durch Lücken in der Werknummernfolge, die einerseits auf aus Geheimhaltungsgründen eingefügten Sprüngen und wohl auch auf während der Fertigung eingetretene Verluste durch Bombenschäden beruhen.

*EHF baute vom Oktober 1942 bis Juli 1943 die He 111 H-11. Hier die Werknummer 7960 (CI+IE), deren Erstflug am 20.10.1942 stattfand.*



Von Oktober 1942 bis Juli 1943 lief in Rostock-Marienehe der Bau der He 111 H-11. Davon entstanden etwa 480 Maschinen. Deren Werknummern lagen in den Blöcken 7955-8155, 8356-8455 und in den ab März 1943 neu eingeführten 6-stelligen Folgen. Dabei hatten die He 111 H-11 Werknummern, die mit den Ziffern 110 begannen, also 110xxx. Bekannt sind bisher Werknummern im Bereich 110012 bis 110439.

Ab Dezember 1942 begann die Auslieferung der He 111 H-16, die im Dezember des Folgejahres endete. Die Zahl der gelieferten Maschinen lag in der Größenordnung von etwa 1100 bis 1200 Stück. Die Werknummern gehörten in die Blöcke 8156-8355 und weitere sechsstelligen Nummern mit den Anfangsziffern 160, 161 und 162.



*Diese He 111 H-16 mit dem Verbandskennzeichen A1+AC des Stabs der II./KG 53 war im Mai 1943 von EHF ausgeliefert worden.*

Die letzte Serienversion war die He 111 H-20, die von Dezember 1943 bis zur Einstellung des He 111-Baus im September 1944 in Marienehe gefertigt wurde. Die Bauzahl betrug etwa 770 Stück (Werknummernblöcke 700xxx und 701 xxx)<sup>3</sup>.

## He 111 J

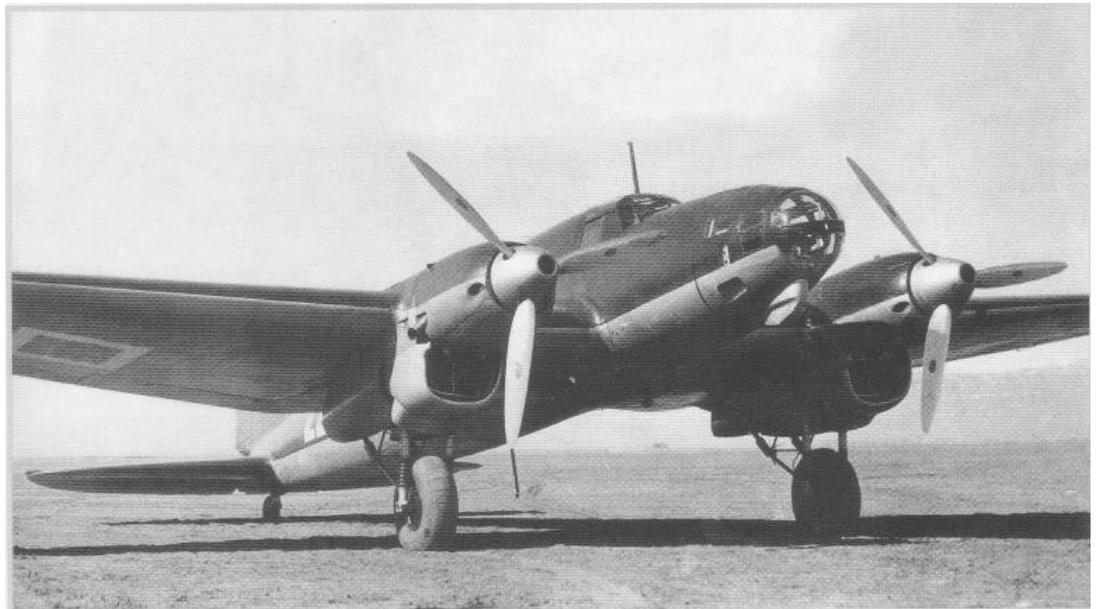
Die bis auf die Motoren der He 111 F entsprechende He 111 J wurde nur bei HWO in Oranienburg gebaut. Von den insgesamt entstandenen 144 Maschinen erhielt die Luftwaffe 120 Stück (Wnr. 5001-5003, 5005-5010, 5016-5017, 5036-5094, 5150-5199), weitere 24 (Wnr. 5004, 5011-5015, 5018-5035) wurden in die Türkei geliefert. Die Literaturangaben, dass es sich bei den in die Türkei gegangenen Maschinen um He 111 F gehandelt habe, sind zwar immer wieder abgeschrieben, aber nie geprüft worden. Da diese Flugzeuge Daimler-Benz DB 600-Motoren hatten und aus der Oranienburger Fertigung stammen, hätte man eigentlich auf den Fehler kommen können.



Die He 111 J wurden ausschließlich im Heinkel-Werk Oranienburg (HWO) gebaut. Hier Maschinen der Kampfgruppe 806 (Verbandskennzeichen M7).

Die Türkei erhielt 24 He 111 J, die, wie die bei EHF gebauten He 111 F, gerade Flächenvorderkanten, aber statt der Jumo 211-Motoren zum Antrieb DB 600 hatten.

(Foto: THK)



## He 111 L

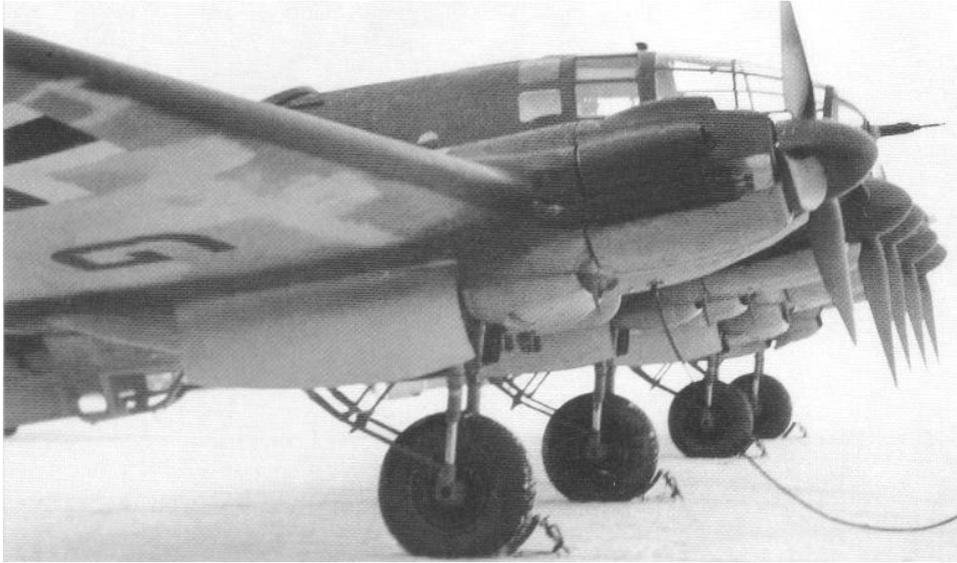
Zwei dieser mit luftgekühlten BMW 132-Motoren ausgerüsteten Maschinen erhielt die Lufthansa aus der EHF-Fertigung (Wnr. 1884-1885).

## He 111 P

Die He 111 P hatte wie die He 111 H die neue Vollsichtglaskanzel, aber Daimler-Benz DB 601-Motoren. Neu gebaut wurden nur die Versionen P-1 und P-2. Insgesamt 95 He 111 P-1 entstanden, bei EHF (75 Stück, Wnr. 2393-2396, 2424, 2428, 2429-2444, 2446, 2448, 2450, 2452, 2454, 2456, 2458-2504) und NDW (20 Stück, Wnr. 1361-1380). Größere Fertigungszahlen erreichte die He 111 P-2, von der in Rostock 471 (Wnr. 1985-1994, 2121-2169, 2217, 2505-2519, 2580-2694, 2791-3000, 3064-3126, 3353-3360) und in Wismar 288 (Wnr. 1381-1431, 1457-1499, 1520-1555, 1560-1650, 1668-1734), insgesamt also 759 Stück, die Werkhallen verließen. Einige der Rostocker He 111 P wurden als He 111 D Führungsflugzeuge (siehe dort) ausgeliefert.

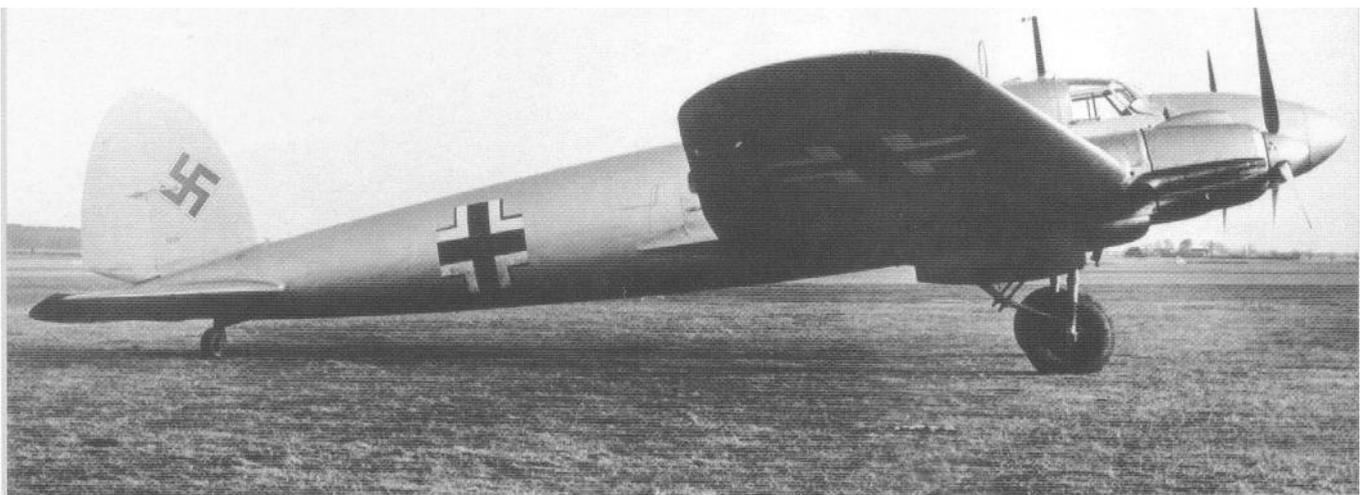
## Durch Umbau entstandene Varianten der He 111

Die vorstehend genannten Muster stellen die Hauptversionen der Heinkel He 111 dar. Alle anderen sind nachträgliche Umbauten und Umrüstungen, meist als Schulflugzeuge mit Doppelsteuerung, mit geänderter Bewaffnung oder Tankanlage. Dazu zählen beispielsweise die He 111 H-4, P-3, P-5, P-9 und P-10 und andere Varianten, die hier im Rahmen der Neubaufassung nicht näher betrachtet werden sollen. Die Umbauten erfolgten in Reparatur- und Umbauwerken, teils auch in den Reparaturabteilungen der ehemaligen Herstellern selbst. Einige weitere Versionen wurden projektiert, nur als Versuchsflugzeuge umgebaut oder sogar in geringer Stückzahl im Heinkel-Stammwerk Rostock gefertigt. Zu den bekanntesten zählt der als Schleppflugzeug für große Lastensegler entwickelte „Zwilling“ He 111 Z. Davon wurden in Rostock insgesamt 12 Stück (Wnr. 2695-2706) aus jeweils zwei aus der He 111 P-Fertigung stammenden Rümpfen gebaut, die durch ein gerades Flügelmittelstück mit einem fünften Motor Jumo 211 verbunden wurden.



*Eine der zwölf durch Zusammenbau von je zwei He 111 entstandenen „Zwillinge“ He 111 Z, die 1942 bei Heinkel in Rostock gebaut wurden.*

Aus der normalen Werknummernfolge fallend und deshalb schwerer zu identifizieren sind einige bei Kriegsbeginn in fortgeschrittenem Bauzustand befindliche für die Türkei bestimmte zivile He 111. Die fünf bestellten Maschinen wurden dann von Februar bis April 1940 unter der für „Türkei zivil“ stehenden Versionsbezeichnung He 111 Tz für Stabsflüge von der Luftwaffe übernommen.



*Eine der für die Türkei gebauten zivilen He 111 Tz (Wnr. 3225) nach der Übernahme durch die Luftwaffe, wo sie dann das Stammkennzeichen PF+UN erhielt.*

Diese und andere für den Vertrieb vorgesehene Flugzeuge machen die Bestimmung der genauen He 111-Bauzahl schwierig. Dazu kommt, dass im Krieg Maschinen aus Luftwaffenbeständen an verbündete Staaten übergeben wurden, was nicht immer von den sogenannten „Vertriebsflugzeugen“ zu trennen ist, die auf Privatrechnung von Heinkel verkauft wurden. Durch den Krieg verschobene Prioritäten führten zum Beispiel dazu, dass von ursprünglich für den Export nach Ungarn vorgesehenen 20 He 111 P-2 (Wnr. 3109-3128) nur zwei, werksintern als He 111 U bezeichnete Maschinen (Wnr. 3127-3128), ausgeliefert wurden. Spätere Lieferungen an Ungarn kamen dann aus Luftwaffenbeständen.

## Gesamtzahl aller in Deutschland gebauten He 111

Die Gesamtzahl der bis Kriegsende bei Heinkel und den Lizenznehmern in Deutschland gebauten He 111 ergibt sich so zu rund 7700 Stück.

Genauer erscheinende Angaben sind oft zweifelhaft, da sie aus Quellen stammen, deren benutzte Datenbasis nicht klar oder auch falsch interpretiert ist. So findet man in dem bereits genannten Buch <sup>(1)</sup> über die He 111 die Angabe, es wären 1939 insgesamt 452 He 111 gebaut worden. Dabei stellt dies nur die Zahl der seit Kriegsbeginn also im Zeitraum September bis Dezember 1939 gelieferten He 111 dar, wenn man sich an die Angaben aus <sup>4A)</sup> hält. Die unter <sup>(4)</sup> angegebenen Hauptquellen für die Flugzeugfertigung zeigen bei genauer Untersuchung Abweichungen untereinander bei der Zahl der jährlichen und monatlichen Auslieferungszahlen, es treten Additionsfehler auf, die dann fortgeführt werden und auch der Vergleich mit den teilweise erhaltenen monatlichen GL-Beschaffungsmeldungen führt nicht immer zur Übereinstimmung der Angaben.

Eine weitere Kontroll- und Abgleichmöglichkeit ergibt sich aus den in den offiziellen Flugzeuglieferprogrammen zu findenden Lieferzahlen bis zu den dortigen Stichtagen.



*In Rostock-Marienehe wurden im Juli 1940 diese He 111 H-5 an die Luftwaffe ausgeliefert. Wie zu sehen, trug die Werknummer 3511 das Stammkennzeichen GD+KA.*

## Danksagung

Für die zur Verfügung gestellten Fotos danke ich Peter Petrick und den türkischen Luftstreitkräften (THK).

## Anmerkungen

1) Exemplarisch finden sich in dem 1997 im Motorbuch-Verlag erschienenen Buch „Heinkel He 111“ von Manfred Griehl nicht nur zwei um fast ein Jahr differierende Erstflugdaten der He 111 – die beide falsch sind – sondern neben weiteren Ungereimtheiten auch eine Werknummernliste mit Produktionsorten, die zweifellos in das Reich der Fabel gehört.

2) Hauptquelle der hier aufgelisteten Werknummern und deren Zuordnung zu den Herstellern in Versionen der He 111 bis zur H-3 ist eine leider nicht komplett erhaltene originale „Ausführungs-Übersicht He 111“ aus dem Archiv des Verfassers. Ergänzungen dazu aus den polnischen Monatsmeldungen der Wirtschaftsabteilung des Aufklärungsdienstes der Landesarmee, Anhang 46 zur Meldung 1/44

3) Als weitere wesentliche Quelle diente die Auswertung zahlreicher Flugbücher von Einfliegern, Überführungsfliegern und Bordwarten der beteiligten Hersteller-, Reparatur- und Umbauwerke, weiterhin Reparatur-, Störungs- und Verlustmeldungen.

4) Zur Verfolgung der monatlichen Fertigungszahlen wurden folgende Hauptquellen benutzt:

4A) „Produktionszahlen seit dem 1.9.39“ vom 8.7.1945, verfaßt von Gen.Major Schulz bei der Dienststelle des Chefs d. Generalstabs der Luftwaffe

4B) The United States Strategic Bombing Survey (USSBS), Aircraft Division Report, Exhibit III-B

4C) Flugzeug Fertigung 1934-1945, GL/C B 21, enthaltend die Bauzahlen der He 111 bis Dezember 1940

4D) GL-Beschaffungsmeldungen Januar bis November 1941 und weitere

## Illustrationen

Alle Abbildungen, soweit in der Bildlegende nicht anders angegeben, stammen aus der Sammlung Dr. Volker Koos / ADL.