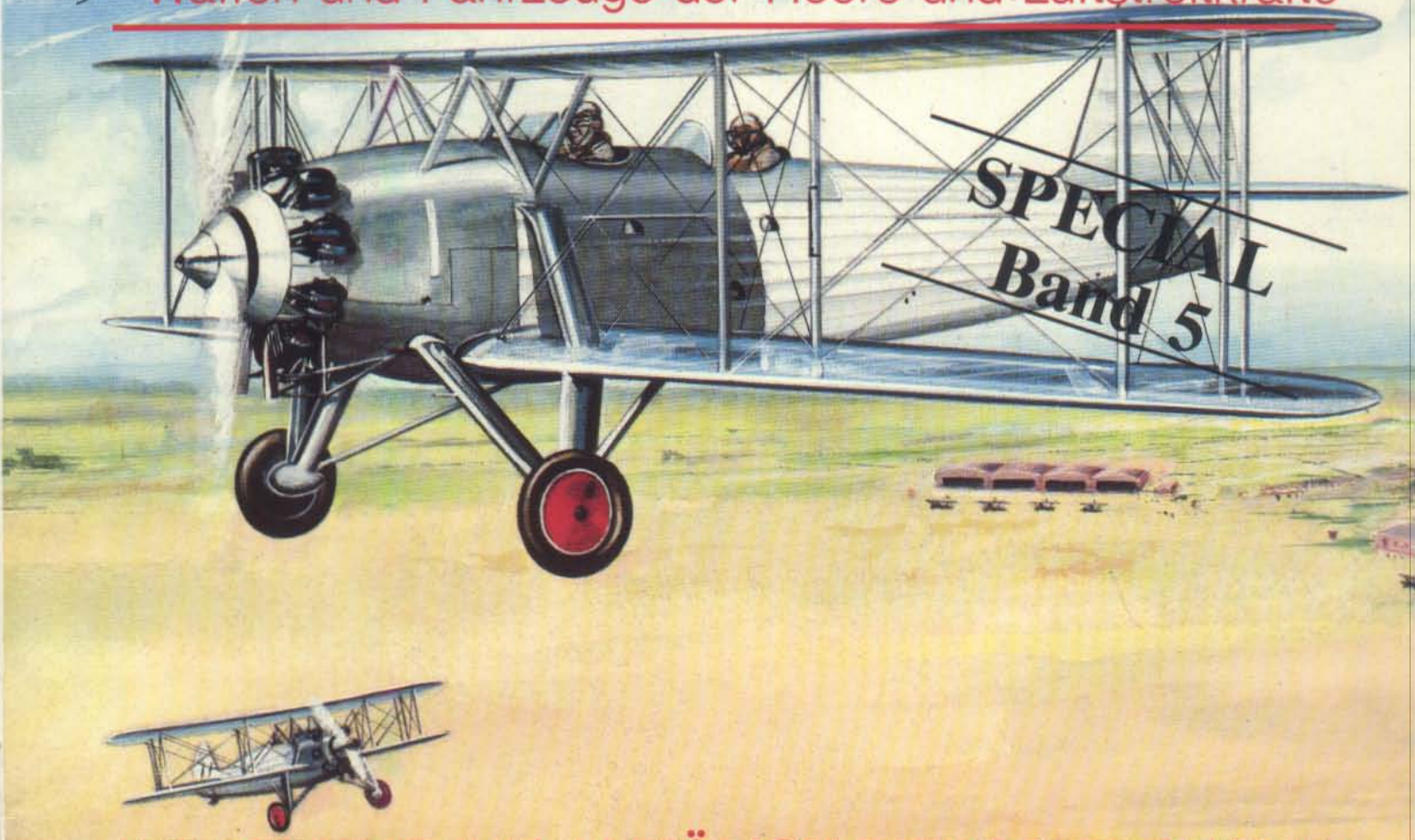
Sandini Archiv

Waffen-Arsenal SPECIAL Band 5

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte

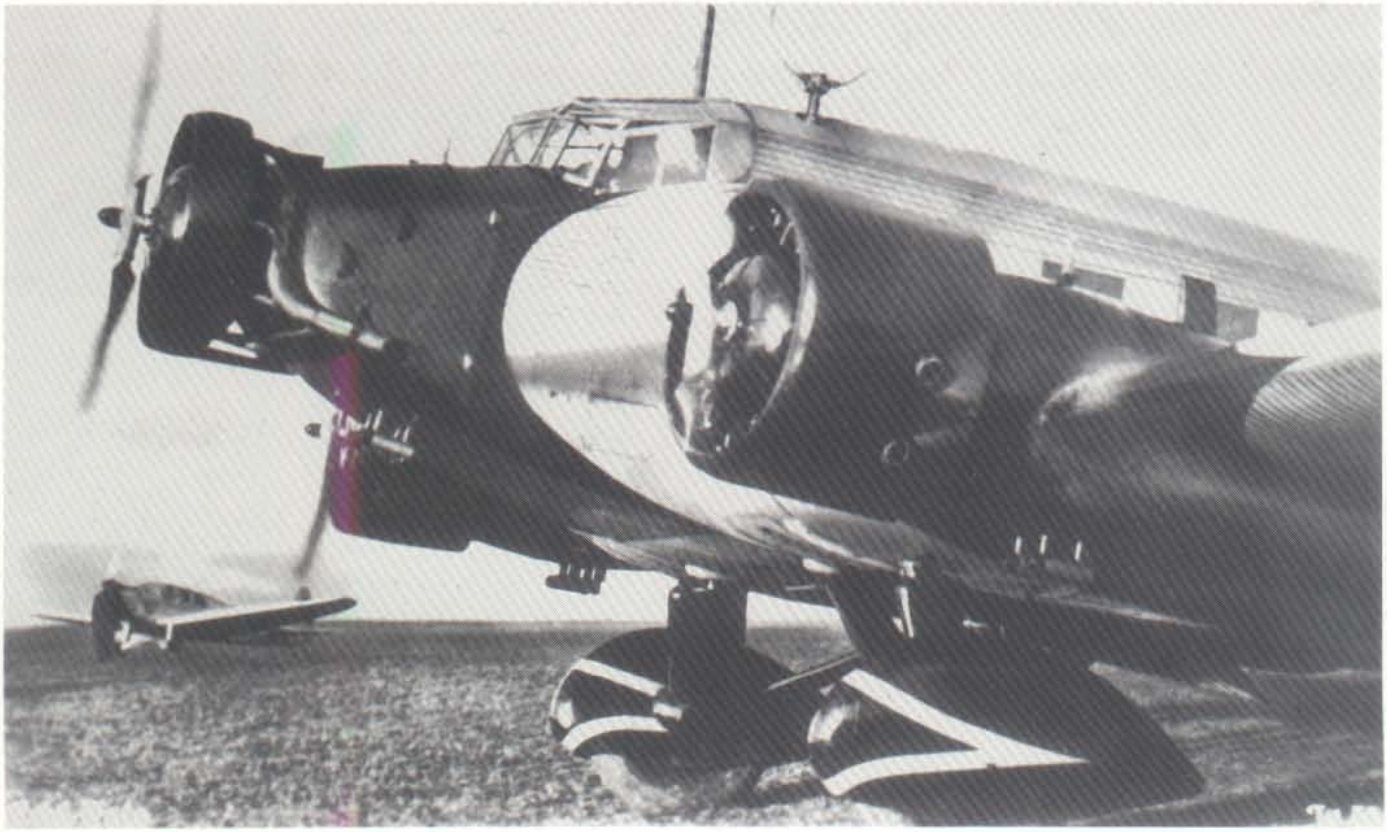


DIE GEHEIMEN ANFÄNGE DER LUFTWAFFE 1920 - 1935

Joachim Dressel und Manfred Griehl

PODZUN-PALLAS

Sandini Archiv



Oben: Das Behelfskampfflugzeug Ju 52/3m "K" (g3e) fand sich in großen Stückzahlen bei der Luftwaffe. Hinter dem Fahrwerk ist der C-Stand sichtbar.

Unten: Die Go 145 konnte als zweisitziges militärisches Übungsflugzeug mit einem MG 15 im Drehkranz armiert werden.

Sandini Archiv

24,80

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte

WAFFEN-ARSENAL

SPECIAL Band 5

Die Ju T 23 "Heuschrecke" (hier die D-485, WerkNr. 442) diente auch als Versuchsmaschine mit einem 80 PS LeRhone - Umlaufmotor.

DIE GEHEIMEN ANFÄNGE DER LUFTWAFFE 1920 - 1935

Joachim Dressel und Manfred Griehl

PODZUN-PALLAS-VERLAG - 6360 Friedberg/H.3 (Dorheim)

Sandini Archiv

Als Behelfsjagdflugzeug wurde die Ju K 53 (R 53) in Schweden erprobt. 21 Maschinen gingen an China, je ein Flugzeug an die Türkei und an Japan.

QUELLENVERZEICHNIS

- J. Dressel/M. Griehl, "Flugzeuge und Luftschiffe der deutschen Marine 1910 bis 1945", Friedberg 1992
- R. Kosin, "Die Entwicklung der deutschen Jagdflugzeuge", Koblenz 1990
- J. Roeder, "Bombenflugzeuge und Aufklärer", Koblenz 1990
- H. Stützer, "Die deutschen Militärflugzeuge", Herford 1984
- K.-H. Völker, "Dokumente und Dokumentarfotos zur Geschichte der deutschen Luftwaffe 1919 – 1939, Stuttgart 1968
- Archiv Verfasser

© Copyright, 1993
Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, beim PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH,
Markt 9, 6360 Friedberg/H. 3 (Dorheim)
Tel.: 06031/3131 + 3160, Fax: 06031/62969

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Das WAFFEN-ARSENAL
Gesamtredaktion: Horst Scheibert

Technische Herstellung: Satz und Druck
Heinz Nickel, 6600 Saarbrücken

ISBN 3-7909-0461-9

Vertrieb:
Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Markt 9, Postfach 3 14
6360 Friedberg 3 (Dorheim)
Telefon: 06031/3131 + 3160
Telefax: 06031/62969

Alleinvertrieb
für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
Niederalm 300
Telefon: 06246/3721

Verkaufspreis für Deutschland: 24,80 DM; Österreich: 199 Schilling; Schweiz 24,80 sfr.
Für den österreichischen Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Hain, Industriehof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

BILDNACHWEIS

Archiv D. Herwig
Archiv W. Radinger
Archiv F. Müller-Romminger
Deutscher Aeroclub e. V.
Deutsche Lufthansa AG
Flughafen Frankfurt/Main
Archiv Arens
Sammlung Borzutzki
Sammlung Bekker
Sammlung A. Riediger
Sammlung F. Selinger
Archiv Verfasser

TITELBILD
Flugplatz Lipezk in Rußland, ab 1924 der Reichswehr zur Verfügung stand. Oben eine He 50; auf dem Platz eine Do P

Sandini Archiv

DIE GEHEIMEN ANFÄNGE DER DEUTSCHEN LUFTWAFFE 1920 - 1935

Der Vertrag von Versailles (28. Juni 1919) setzte den ersten deutschen Luftstreitkräften ein Ende.
Am 8. Mai 1920 wurde offiziell die Auflösung der fliegenden Verbände durch den neuen Chef der Heeresleitung, General v. Seeckt, bekanntgegeben. Überwacht wurde die Ablieferung aller militärischen Geräte durch die Interalliierte Militärkontrollkommission (IMKK), für die Luftfahrtfragen war außerdem die Interalliierte Luftfahrtüberwachungskommission (ILuK) zuständig, die am 5. Mai 1922 durch das Luftgarantiekomitee ersetzt wurde. Auf deutscher Seite wurde die Luftfriedenskommission unter Major Wagenführ gebildet, welche mit der IMKK zusammenarbeiten und deren Maßnahmen prüfen sollte.
Während der Unruhen 1919 (Spartakisten-Aufstände) wurden erste Polizeifliegerstaffeln gegründet. Im November 1920 verbot jedoch die Botschafterkonferenz, Flugzeuge in Polizeiformationen einzusetzen.
Dies wurde Ende 1921 nochmals bekräftigt, und durch das Londoner Ultimatum vom 5. Mai 1921 mußten auch die letzten mit Motorflugzeugen ausgerüsteten Fliegerkräfte aufgelöst werden.
In Deutschland war nun lediglich noch Segelflug erlaubt. Ein erster Wettbewerb dieser Art fand im August 1920 auf der Röhn statt. Viele ehemalige und aktive Offiziere nutzten dort die Möglichkeit, ihre fliegerischen Kenntnisse aufzufrischen.
Inzwischen hatte sich beim Stab der Heeresleitung der Reichswehr die Kenntnis durchgesetzt, daß eine Armee ohne eigene Luftstreitkräfte nicht effektiv eingesetzt werden könne. Allein zur Sicherung der Grenzen Deutschlands schien eine Luftwaffe geboten. So richtete die Marine im Februar 1920 ein Fliegerreferat unter der Leitung von Kplt. Faber ein. Das Heer folgte am 1. März des gleichen Jahres mit der Einrichtung des Referats "Flugtechnik" in der "Inspektion für Waffen und Gerät" (InWG) und des Referats "Fremdes Flugwesen" im Truppenamt des Heeres in der Abteilung "Fremde Heere" (T3). Noch im gleichen Jahr erhielten die Infanteriedivisionen des Heeres Fliegerreferenten unter der Tarnbezeichnung "Referenten z.b.V.". Die Beschäftigung mit Fliegerfragen verlief in den ersten Jahren nach 1920 rein theoretisch, denn die strenge Kontrolle der ILuK ließ keine fliegerische Betätigung zu. In Denkschriften und durch Vorträge versuchte man jedoch, den Gedanken an die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Fliegertruppe wachzuhalten.
Am 5. Februar 1922 begann die dreimonatige Sperrfrist, in welcher in Deutschland keine Flugzeuge, Flugmotoren oder Teile davon hergestellt oder eingeführt werden durften. Die Botschaftskonferenz beschloß Mitte April 1922 die sogenannten "Begriffsbestimmungen". Danach mußten in Deutschland produzierte Luftfahrzeuge nachfolgende Höchstgrenzen einhalten:

Geschwindigkeit:	170 km/h
Reichweite	300 km
Flugdauer:	2,5 h
Nutzlast:	600 kg
Gipfelhöhe:	4000 m

Die Flugzeuge durften nicht gepanzert oder bewaffnet sein. Durch diese Verbote hofften die Alliierten gleichzeitig eine getarnte Entwicklung von Zivilflugzeugen als Militärmaschinen zu verhindern. Außerdem wollte man hierdurch die deutsche Luftfahrtindustrie als internationalen Konkurrenten ausschalten.
Einige deutsche Firmen wichen diesem Verbot aus, indem sie im Ausland Zweigwerke gründeten. Dornier baute in der Schweiz und Italien, Junkers in Schweden und der Sowjetunion, Rohrbach in Dänemark. Die Firma Caspar aus Travemünde fertigte, unter ständigem Versteckspiel mit der alliierten Luftfahrtgarantiekommission, von Ernst Heinkel konstruierte U-Boot-Flugzeuge für die USA und Japan so-

Die Heinkel HD 36 war ein zweisitziges Schulflugzeug mit Daimler D III - Triebwerk. Der Doppeldecker erreichte eine Geschwindigkeit von etwa 130 km/h.

Sandini Archiv

Die Aufnahme dieser Junkers Ju T 19 entstand am 1.12.1923. Mehrere dieser robusten Übungsflugzeuge wurden gebaut.

Unten: Eine Junkers T 19 (später: T 26) kurz nach der Auslieferung.

Sandini Archiv

wie Seeflugzeuge für Schweden. Ernst Heinkel machte sich schließlich selbständig und gründete am 1. Dezember 1922 ein eigenes Werk.
Der am 16. April 1922 zwischen Deutschland und der UdSSR abgeschlossene Vertrag von Rapallo intensivierte neben den allgemeinen Handelsbeziehungen auch die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Luftfahrt.
Am 1. Januar 1923 erhielt das Deutsche Reich seine Lufthoheit zurück. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten die Alliierten das uneingeschränkte Recht in Deutschland zu landen oder das Staatsgebiet zu überfliegen. Im gleichen Jahr gab Hptm. Student, Leiter des Referats Flugtechnik in der InWG, unter größter Geheimhaltung, Aufträge zur Entwicklung von Militärmaschinen an die deutsche Luftfahrtindustrie.

Albatros: Fernaufklärer, Jagdzweisitzer
Arado: Jagdeinsitzer
Heinkel: Nahaufklärer, Schulflugzeug

Ein Jahr später erhielt BMW den Auftrag zur Entwicklung eines Flugmotors mit hoher Dauerleistung.
Unter der Führung des Chefs des Truppenamtes, General Hasse, besuchte eine Kommission des Reichswehrministeriums (RWM) die UdSSR, um über rüstungswirtschaftliche Zusammenarbeit zu verhandeln. Als Ergebnis der Verhandlungen wurde der Reichswehr der Flugplatz Lipezk zur Verfügung gestellt. Später kamen noch je ein Übungsgelände für den Panzer- und den Gaskampf hinzu. Der Marine wurde ein See- und Landflughafen in Odessa angeboten. Sie lehnte ab, ließ aber später fliegendes Personal in Lipezk ausbilden und dort Flugzeuge erproben. Im Anschluß an die Gespräche richtete das RWM eine Verbindungsstelle in Moskau, die "Zentrale Moskau" (ZMo) (Leitung Oberst a. D. Thomsen), ein, die unabhängig zur deutschen Botschaft, die Verbindung zu russischen Behörden und militärischen Dienststellen aufrecht erhielt. Die ZMo unterstand bis 1928 direkt dem Chef der Heeresleitung, später wurde sie der "Abteilung Fremde Heere" unterstellt.
Die Marine führte zur selben Zeit einen zweiten Fliegerlehrgang durch, der jährlich widerholt wurde. Im Laufe des Jahres wurde das Fliegerreferat der Marineleitung personell verstärkt und in Referat A III umbenannt. Auch die Stationskommandos in Kiel (Ostsee) und Wilhelmshaven (Nordsee) erhielten Luftfahrtreferenten. Ebenso wurde der Fliegerstab der Heeresabteilung, das Referat TA(L). 1924 aufgestockt. Die Fliegerstäbe von Heer und Marine bildeten später die Keimzelle für die Luftwaffenführung. Während der ersten Jahre fand keine gemeinsame Planung zwischen Heer und Marine statt. Es wurden lediglich temporär Erfahrungen ausgetauscht.
Bereits 1924 begann der Aufbau in Lipezk, Gebäude wurden errichtet und Personal, Waffen, Munition, Geräte sowie Flugzeuge mußten unter äußerster Geheimhaltung nach Rußland überführt werden. Die fliegerische Erstausbildung fand seit der Ruhrkrise 1923 bei privaten Sportfliegerschulen in Deutschland statt. Die Ausbildung wurde durch Referenten z. b. V. der Wehrkreise überwacht. Eine Ausweitung der Ausbildung erfolgte Anfang 1924 durch die Bildung der äußerlich zivilen Sportflug GmbH, deren Gesellschafter das Reichswehrministerium war. Insgesamt wurden zehn Flugschulen in sieben Wehrkreisen unterhalten.

Es konnte aber nur auf Flugzeugen geschult werden, die den Begriffsbestimmungen entsprachen. Daher war nur der Erwerb des Flugzeugführerscheins A1, A2 und B1 möglich. Eine Schulung auf mehrmotorigen, schwereren Flugzeugen (B2 und C) mußte vorerst unterbleiben.

Als weitere Ausbildungsstätte wurde am 1. April 1925 die Deutsche Verkehrsfliegerschule (DVS) in Berlin-Staaken gegründet. Offiziell diente sie zur Pilotenausbildung für zivile Luftverkehrsgesellschaften.
Die Marine begann 1924 ebenfalls mit der Fliegerausbildung. Hier stand die Firma Aerosport in Warnemünde zur Verfügung. Gleichzeitig wurde die Severa gegründet, offiziell ein ziviler Dienstleistungsbetrieb für Transportflüge. Eigentümer war die Reichsmarine. Die Severa führte Lufttransporte durch, schleppte Luftzielscheiben für die Marineflak, bildete Seebeobachter, Funker und Bordmonteure aus und übernahm die Weiterbildung der Flugzeugführer (See). Die Verwaltung der Firma saß in Berlin, die Operationszentren befanden sich in Kiel-Holtenau und auf Norderney.
Zusätzlich erfolgte die Ausbildung von Seeflugzeugführern für den Luftverkehr und die Marine bei der DVS, welche hierzu den Seeflughafen List auf Sylt übernommen und ausgebaut hatte.
Ab 1925 erhielt die "Luftschutzgruppe" im Heer die Bezeichnung T2 III(L) und wurde als Zentrale für allgemeine Luftfahrtangelegenheiten der Organisationsabteilung TA (T2) unterstellt. Dem IMKK blieb aber diese Aktivität nicht verborgen. Am 4. Juni 1925 wurde die Auflösung des "neuen Großen Generalstabs" (die Heeresleitung) und der Luftschutzgruppe T2 III(L) verlangt. Die Gruppe wurde in den alten Zustand als Fliegerreferat im Truppenamt TA(L) zurückgeführt. Dieser Vorfall gab Anlaß, die Geheimhaltung zu überprüfen und zu verbessern.
Im selben Jahr wurde die "Begriffsbestimmung" geändert. Die Nutzlast der in Deutschland gebauten Flugzeuge wurde auf 900 kg, die Höchstgeschwindigkeit auf 190 km/h begrenzt. Die Gipfelhöhe blieb unverändert bei 4000 m.

Die Ju A 35, eine verbesserte Ausführung der A-20, wurde um 1927 zu Lichtbildflügen verwandt.

Sandini Archiv

Diese Albatross L 76A (WerkNr. 10101) gehörte im Februar 1928 zur DVL e.V. in Berlin-Adlershof.
Unten: Als Übungsflugzeug wurde 1930 diese Raab-Katzenstein RK IIa (D-1309, WerkNr. 063) eingesetzt.

Sandini Archiv

Im Sommer 1925 begann die Ausbildung in Lipezk. Bis 1933 wurden 120 Jagdflieger geschult, welche den Kader für die Jagdfliegerschulen in Deutschand darstellten. Das Personal des Flugzentrums Lipezk bestand aus einem Stamm von 60 bis 70 Mann, dazu kamen im Sommer zehn Jagdflugschüler, 30 Beobachterschüler und 50 bis 100 Angehörige der Erprobungskommandos. Höchster Personalbestand waren 300 Mann im Sommer 1931. Insgesamt 220 Mann fliegendes Personal wurden bis 1933 ausgebildet.

Ebenfalls 1925 wurde die Erprobungsstelle Rechlin am großen Müritzsee in Mecklenburg zur Erprobung neuer Flugzeuge eingerichtet. Ihre Tarnbezeichnung lautete "Erprobungsstelle Rechlin des Reichsverbandes der deutschen Luftfahrtindustrie". In Rechlin erfolgte nur die Erprobung neuer Flugzeugmuster. Die Waffenerprobung und Testflüge zur Einsatztauglichkeit mußten aus Gründen der Geheimhaltung weiterhin in Lipezk durchgeführt werden. Die Flugzeuge und deren Ausrüstung wurden wie bislang per Schiff oder als Postflugzeug getarnt nach Rußland überführt.

Am 6. Januar 1926 schlossen sich die beiden größten deutschen Luftverkehrsgesellschaften, der Deutsche Aero Lloyd und der Junkers Luftverkehr zur Deutschen Lufthansa (DLH) zusammen. Sie spielte später eine bedeutende Rolle in der militärischen Planungsarbeit, da die Anlagen, Bodenorganisation und die Flugzeuge den Grundstock für eine Behelfsluftwaffe im Mobilmachungsfall darstellten. Flugzeugbestand und Anlagen der DVS und Sportflug GmbH waren hierzu nur bedingt brauchbar. Der Pilotennachwuchs für die Lufthansa wurde fast vollständig durch die DVS gedeckt.

Das Pariser Luftfahrtabkommen vom 21. Mai 1926 führte zur Aufhebung der "Begriffsbestimmung", der Industrie wurde sogar der Bau von Flugzeugen mit den Merkmalen von Jagdmaschinen erlaubt. Die Reichsregierung durfte dafür aber nicht mehr den Luftsport finanziell unterstützen. Dadurch hörte die Sportflug GmbH auf zu existieren. Einen Teil der Einrichtungen übernahm die DVS. Die Militärluftfahrt blieb auch weiterhin verboten. Jedoch durften 60 Heeres- und 12 Marineoffiziere auf eigene Kosten die Sportfliegerei betreiben oder erlernen. Ab 1926 war es möglich, jährlich sechs Reichswehrangehörige zu Piloten auszubilden. Ab 1931 war die Anzahl auf drei begrenzt. Dies reichte nicht einmal aus, die Ausfälle durch Pensionierung, Krankheit oder Flugunfähigkeit zu ersetzen. So beschloß die Luftfahrtabteilung im Reichsverkehrsministerium im Einklang mit dem Reichswehrministerium jährlich 40 Offizieranwärter vor Eintritt in die Reichswehr auf der Fliegerschule Schleißheim der DVS den B 2-Schein absolvieren zu lassen. Davon wurden zehn als Jagdfliegerschüler für ein halbes Jahr nach Lipezk kommandiert.

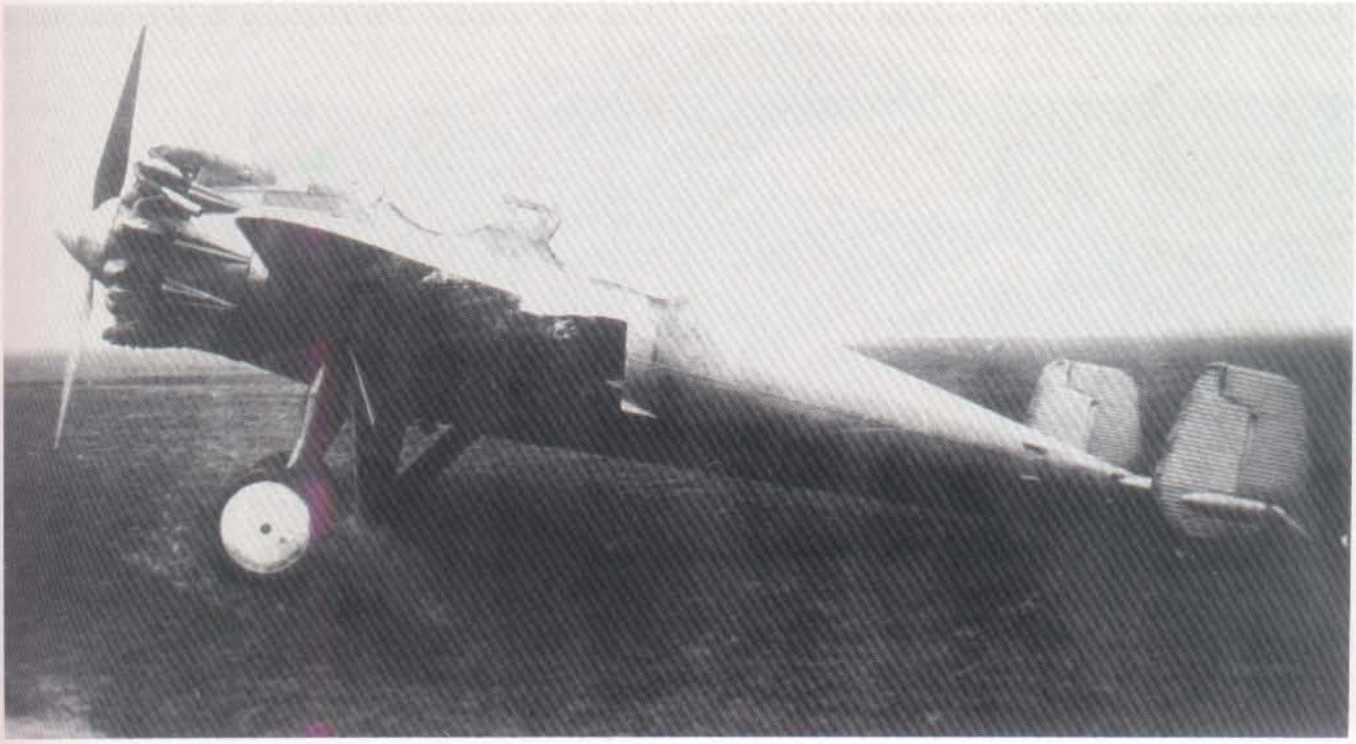
Im Februar 1927 endete die Tätigkeit der IMKK. Am 1. April 1927 konnte wieder eine Luftschutzgruppe mit der Bezeichnung T 2V(L) in die Organisationsabteilung des Truppenamtes eingegliedert werden. Zum gleichen Zeitpunkt wurde die "Luftfahrt GmbH" gegründet, welche nun die Arbeit der "Sportflug GmbH" übernahm und der DVS die Schule in Schleißheim zur Ausbildung von Militärfliegern (Land) angegliedert. Die Marine bildete Seeflieger auf ihren Schulen in List und Warnemünde aus. Einige Seeflieger wurden in Lipezk als Jagdflieger ausgebildet. Anfängerschulung und Wiederholungskurse fanden in Böglingen und Würzburg durch die "Luftfahrt GmbH" statt. An der Ausbildung und fliegerischen Weiterbildung der Seeoffiziere war auch die "Sever" beteiligt.

Innerhalb der Artillerieregimenter erhielten einzelne Batterien unter Tarnung eine Flugabwehrausbildung. Verantwortlich hierfür war der Ausbildungsstab (Asta) 3 in der Inspektion der Artillerie (In 4).

Erste Entwürfe für einen "Aufstellungsplan einer Kriegswehrmacht" (A-Plan) wurden bereits im Juni 1927 im Truppenamt vorgelegt. Hierbei war ein gemeinsamer Oberbefehl für Heer und Marine vorgesehen, doch beide Truppenteile stellten ihren eigenen A-Plan auf.

Inzwischen begann das fliegertechnische Entwicklungsreferat im Heereswaffenamt unter Hauptmann Student "Technische Forderungen" für die Flugzeugbeschaffung auszuarbeiten. Diese orientierten sich am jeweiligen Stand der

Ab 1931 flog bei Junkers die bei der Firma A. B. Flygindustrie gebaute Ju A 48 unter der Bezeichnung K 47 als "Kurierflugzeug".



Sandini Archiv

Taktik und operativen Zielsetzung und wurden deshalb häufig geändert. Dadurch ergab sich eine Vielzahl von zu entwickelnden Flugzeugtypen. Die erste Typenreihe umfaßte:

- Heimatjagdeinsitzer ("Heitag")
- Erkundungsflugzeug für Divisionsnahaufklärungsstaffeln (Erkudista")
- Nachtjagd- und Erkundungsflugzeug ("Najaku")
- Erkundungsflugzeug für mittlere und große Entfernung sowie mittlerer Bomber ("Erkunigros")

Arado entwickelte darauf die Jagdeinsitzer SD I, SD II und SD III, Heinkel die HD 37. Albatros baute die Nahaufklärer ("Erkudista") L 76, L 77 und L 78. Für den Nachtjäger und Fernaufklärer zeichneten die Bayerischen Flugzeugwerke mit der M 22 und Heinkel mit der HD 41 verantwortlich. Die Maschinen wurden in Rechlin getestet und gingen dann zur Waffenerprobung und taktischen Beurteilung nach Lipezk. Anschließend übernahm die DVS die Maschinen. Ein Serienbau fand jedoch nicht statt.

Ab 1928 erfolgte auch in Lipezk die technische Flugerprobung. Am 1. Oktober des gleichen Jahres nahm die See-Flugzeug-Erprobungsstelle der Marine in Travemünde ("Erprobungsstelle Travemünde des Reichsverbandes der deutschen Luftfahrtindustrie") ihre Arbeit auf. Im Verlauf der Erprobungen sollte insbesondere Heinkel sehr brauchbare Seeflugzeuge entwickeln. Außerdem legte die Marine Wert auf katapultfähige Bordflugzeuge.

Sehr erfolgreich war die Marine auch in der Entwicklung der Funkentelegrafie in Zusammenarbeit mit den Firmen Lorenz und Telefunken. Es entstanden moderne Bordfunkgeräte und Peilverfahren für den Flugsicherungsdienst.

Inzwischen begannen auch auf dem russischen Flugplatz Woronesch Beobachterlehrgänge. Hierbei wurde auch die Feuerleitung aus der Luft für die Artillerie geübt.

Am 1. Oktober 1929 übernahm der Inspekteur der Waffenschule, Generalmajor Ritter, die Gruppe T 2V(L), war damit gleichzeitig Inspekteur der Luftwaffe und unterstand unmittelbar dem Chef der Heeresleitung.

Die Haushaltsjahre 1929 bis 1933 umfaßten nun eine zweite Rüstungsperiode. Aus den Entfernungen des A-Planes und der ersten "Technischen Forderungen" entwickelte das Truppenamt nun Vorgaben für:

- einen Nahaufklärer
- einen Fernaufklärer
- einen Jagdeinsitzer und
- einen Nachtbomber

Erst mit einiger Verspätung wurde ein Bomber in das Programm aufgenommen, weil das Truppenamt diese Flugzeugart anfangs als Angriffswaffe empfand. Erst ein Wandel im Denken, daß Verteidigung nur möglich ist, sofern die Kriegsindustrie, Flugplätze und Truppenansammlungen des Feindes vernichtet werden, führte Ende 1929 zur Ausschreibung für einen Bomber. Die technische Referate der Fliegergruppe in der Marineleitung (BSx) vergaben zunächst die Aufträge an die Industrie in eigener Regie. Erst ab Oktober 1929 kam es zum Erfahrungsaustausch zwischen Heer und Marine, um Doppelentwicklungen zu vermeiden. Zu dieser Zeit änderte sich auch die Bezeichnung BSx in "Luftschutzgruppe" (LS).

Das Programm für den A-Plan forderte Anfang 1930 die Aufstellung von 13 Aufklärungsstaffeln, sechs Jagdstaffeln und drei Nachtbomberstaffeln mit 150 Frontflugzeugen und 50 Reserveflugzeugen.

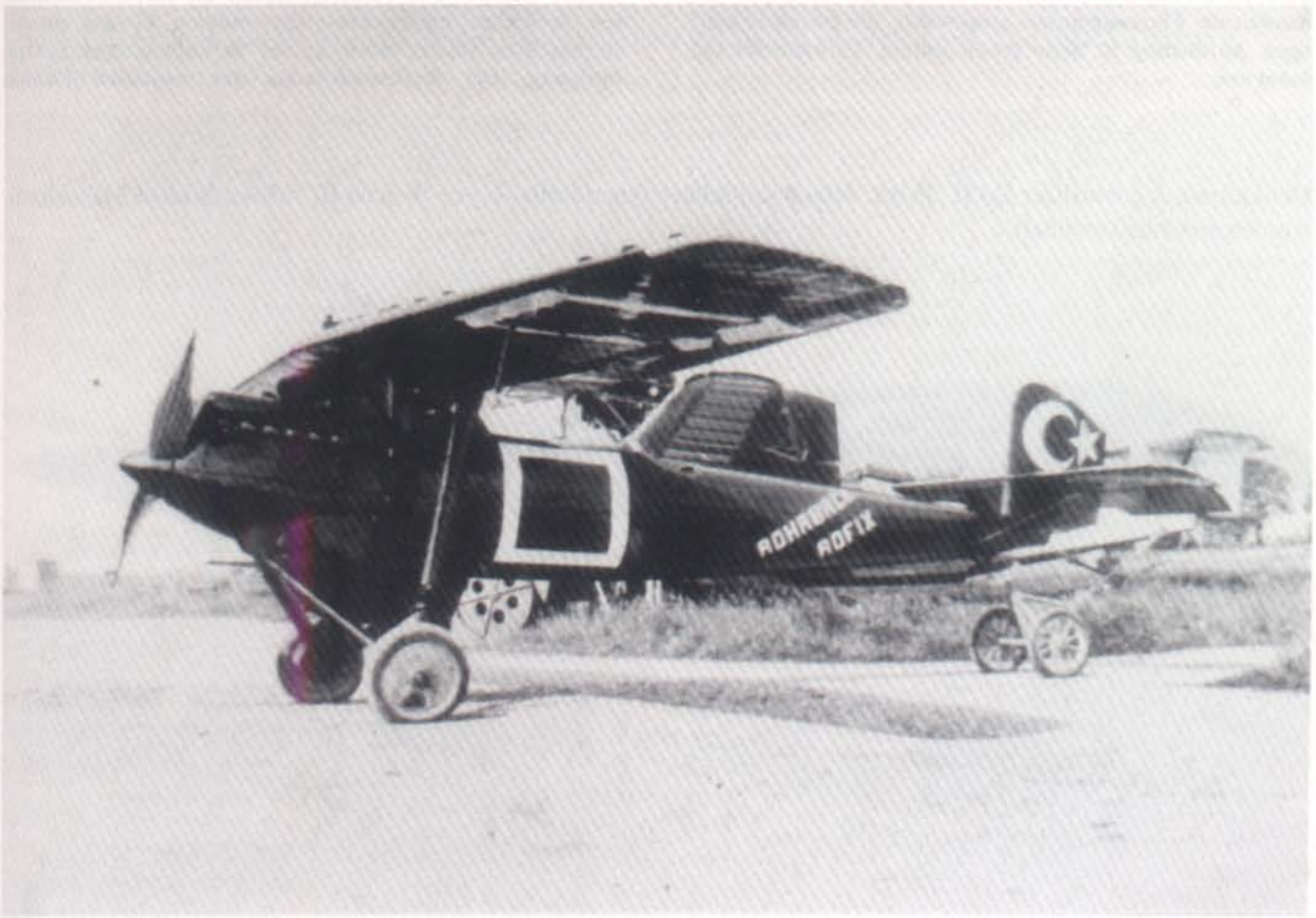
Am 19. Mai 1930 legte der Stabschef des Inspekteurs der Waffenschulen und der Luftwaffe den Entwurf für die Fliegerrüstung der Jahre 1931 und 1932 sowie der 3. Rüstungsperiode 1933 bis 1937 vor. Es sollte die geplante Anzahl von 22 Staffeln nicht überschritten werden, sondern vielmehr die personelle und technische Rüstung ausgebaut und die technische Entwicklung vorangetrieben werden. Auch in der 3. Rüstungsperiode war kein Ausbau an zusätzlichen Einheiten vorgesehen, jedoch sollten die 22 Staffeln mit modernstem Gerät ausgerüstet werden. Für den Aufbau einer Friedensluftwaffe sollten 120 Heeres- und eine entsprechende Anzahl Marineflugzeuge zur Verfügung stehen. Für den Kriegsfall ging man von einem monatlichen Verlust von 50 % aus. Um diesen Verlust aufzufangen, sollte eine Materialreserve von 80 – 100 Flugzeugen zur Verfügung stehen. Spätestens sechs Monate nach Kriegsbeginn mußte die Industrie in der Lage sein, monatlich 300 Flugzeuge für Heer und Marine

Ein früher Jagdeinsitzer des Typs Heinkel HD 37, der bereits 1928 eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 310 km/h erreichte.

Sandini Archiv

Als See-Jagdeinsitzer flog die HD 38d (hier die D-2386), die mit Fahrwerks-Ausrüstung auf etwa 260 km/h kam.

Unten: Die Rohrbach RIX "Rofix", ein Jagdeinsitzer wurde 1926 bei Kopenhagen erprobt. Am 15.07.1927 stürzte Paul Bäumer mit der Maschine ab.



Sandini Archiv

zu liefern. Die späteren Ereignisse zeigten, daß diese Vorgaben doch sehr an der Realität vorbeigingen.
Am 21. November 1930 hob die Reichsregierung entgegen den Bestimmungen des Versailler Vertrages das Verbot, Flugzeuge einzulagern, auf. Damit bot sich die Möglichkeit, einen geheimen Bestand an Militärflugzeugen aufzubauen und einen beschränkten Serienbau zu beginnen.
Die geheime Fliegerliste der Reichswehr umfaßte 168 Piloten im November 1930 im aktiven Dienst. Unter Berücksichtigung der Mobilisierung von Personal aus der DVS und Luftfahrt GmbH sowie zivilem Flugpersonal aus Lipezk konnte ein Personalbestand von 300 Heeres- und 40 Marinefliegern gemeldet werden.
Ende 1930 begann der Aufbau der "Reklamestaffeln". Bis zu diesem Zeitpunkt besaß die Fliegertruppe noch keine Verbände, und die Flugzeuge gehörten, Lipezk ausgenommen, der Lufthansa, privaten Fliegerschulen oder der Industrie. Offiziell waren die "Reklamestaffeln" Teil der Luftfahrt GmbH und hatten nach außen die Aufgabe, Luftreklame für Privatfirmen und anderes zu fliegen. Ihre wirkliche Arbeit bestand in der Fliegerdarstellung für Übungen des Heeres. Die Piloten waren ehemalige Schüler der Jagdlehrstaffel Lipezk, die Beobachter inaktive und aktive Offiziere der Reichswehr. Am 20. Januar 1931 erließ der Chef des Truppenamtes den Befehl, die Reklamestaffeln bei Bedarf als Luftkurierdienst zu verwenden. Je eine Reklamestaffel stand in den Wehrkreisen I, II und VII zur Verfügung. Jede der Staffeln bestand aus vier Leichtflugzeugen des Typs Albatros L 82, Arado S I, S III, SC I und SC II. Diese Reklamestaffeln bildeten die Keimzelle der späteren Jagdgeschwader.
Im Jahre 1931 erreichte die Flugzeugerprobung in Lipezk ihren höchsten Stand. Ebenso verdoppelte sich das Erprobungskommando von 50 – 100 Mann auf 200 Ingenieure, Monteure und Soldaten. Als Ergebnis der Erprobung wurden die Flugzeugmuster ausgewählt, die bei einer künftigen Aufrüstung in Serie gehen sollten. Es handelte sich dabei um:

- die He 45, Fernaufklärer und Tagbomber
- die He 46, Nahaufklärer
- die He 49/51, Arado Ar 64, Ar 65 Jagdeinsitzer
- Dornier Do 11, Bomber und Fernaufklärer

Der Jagdzweisitzer Junkers K 47 und die Nahaufklärer Focke-Wulf Fw 39 und Fw 40 wurden als ungeeignet und zu teuer aus dem Rüstungsprogramm gestrichen. Daneben erfolgte eine Einsatz-, Waffen und Bombenabwurferprobung in Lipezk. Die Beobachterschulung konnte 1931 zur neuen, von der DVS errichteten, Fliegerschule in Braunschweig verlegt werden.
Eine Planstudie vom Februar 1932 forderte bis 1938 den Aufbau von sechs Fernaufklärungsstaffeln mit 54 Front- und 18 Parkflugzeugen, 14 Nahaufklärungsstaffeln mit 126 Front- und 42 Reserveflugzeugen, 18 Jagdstaffeln (6 Geschwader) mit 162 Front- und 18 Ersatzflugzeugen sowie 42 Bomberstaffeln (14 Geschwader) mit 378 Front- und 126 Reserveflugzeugen. Damit umfaßte die Planung einen Bestand von 1056 Flugzeugen bis 1938. Gleichzeitig wurde die Wichtigkeit einer Bombenwaffe unterstrichen, um im Verteidigungsfall die Flugplätze im Feindesland zu zerstören. So ging die Heeresleitung davon aus. daß die schweren französischen Bomber mit einer Bewaffnung von neun MGs, einer Zuladung von 1000 kg Abwurfwaffen und einer Reichweite von 2000 km nicht mehr mit Jagdflugzeugen abgewehrt werden konnten, sondern am Boden zerstört werden müßten.
Die für die dritte Rüstungsperiode erarbeitete Planstudie hätte sich jedoch nur bei einer wirtschaftlich gesunden, personell stark besetzten und leistungsfähigen Luftfahrtindustrie realisieren lassen. Aber die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise und mangelnde Kapazität sorgten für umfangreiche Schwierigkeiten. Nur zwei Flugzeugwerke, Heinkel und Junkers, waren für einen beschränkten Serienbau eingerichtet, die anderen Firmen produzierten ihre Muster noch immer in aufwendiger Einzelfertigung. Die Werkstoffvorräte der einzelnen Firmen

Der Dornier Jagdeinsitzer Do H "Falke" erhielt schließlich einen Rolls-Royce "Falcon III"-Motor. Einige Maschinen wurden an Chile veräußert.

Sandini Archiv

Der Übungsjagdeinsitzer He 74 war eine Parallel-Entwicklung zur Ar 76 und zur Hs 121. Acht Maschinen wurden gebaut.

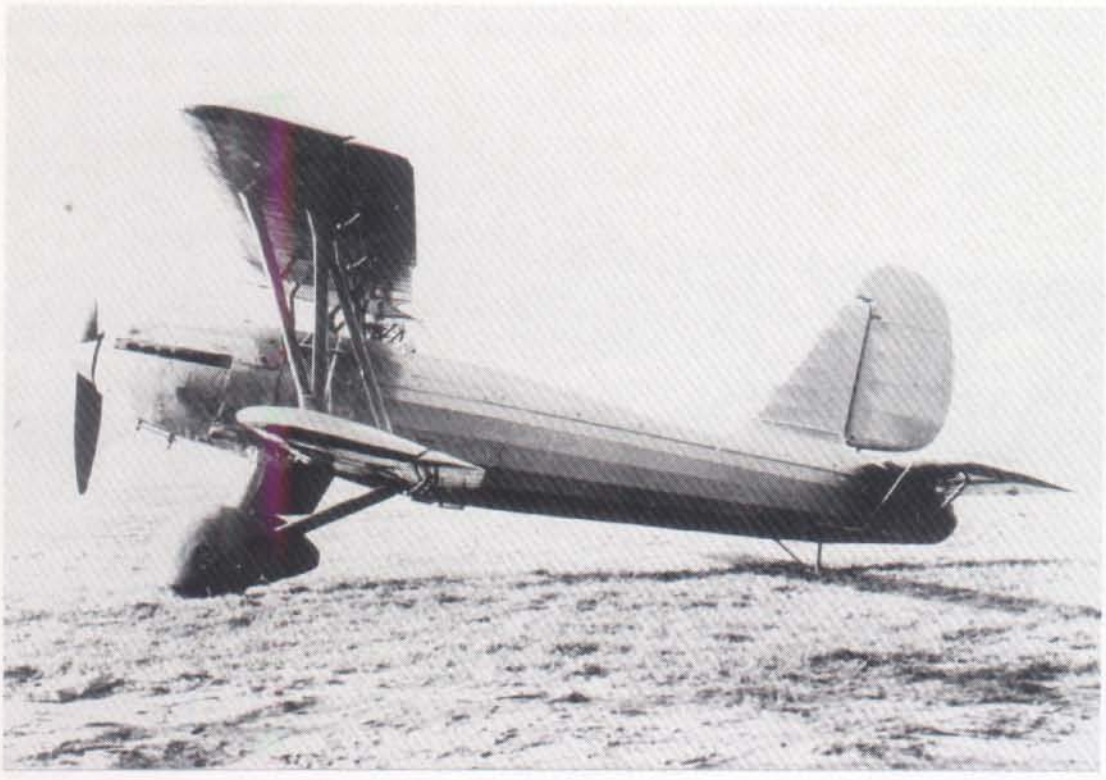
Unten: Die Ar 76 A galt als leistungsfähiger Übungseinsitzer mit As 10C-3 - Triebwerk. Die D-IRAS wurde in Rechlin erprobt.

Sandini Archiv

reichten zunächst für höchstens sechs Flugzeuge aus. Wichtige Rohmaterialien mußten aus dem Ausland importiert werden. Alle Flugzeugfirmen zusammen konnten bei Doppelschichtarbeit im Verteidigungsfall frühestens im neunten Monat monatlich 100 einmotorige Flugzeuge herstellen.

Dazu kam, daß Junkers permanent in einer schwierigen finanziellen Lage war und außerdem bis dato noch kein Junkers-Flugzeug von der Reichswehr übernommen worden war. Ebenso unsicher zeigte sich die finanzielle Lage der Firma Dornier, welche 1932 mit 700.000,-- RM subventioniert wurde.
Heinkel hatte für das Heer die Aufklärer He 45 und He 46, für die Marine den Jagdeinsitzer He 38, das Mehrzweck-Seeflugzeug He 59 und den Bordaufklärer He 60 sowie für Heer, Marine und DVS das Schulflugzeug He 63, entwickelt. Für 1932 baute die Firma kleinere Serien (zehn He 45, fünf He 38, zwei He 59 und zwei He 63) und war daher wirtschaftlich relativ abgesichert.
Bei Arado stimmte die Bilanz. Die Firma entwickelte und baute die Jagdeinsitzer Ar 64 und Ar 65, wovon 1932 zusammen acht und 1933 insgesamt 17 Maschinen an das Heer geliefert werden sollten.
Die Firma Focke-Wulf hatte für das Heer die Aufklärer Fw 39 und Fw 40 und für die Marine die W 7 entwickelt, konnte sich aber wegen mangelnder Erfahrung vorerst noch nicht durchsetzen. Inzwischen hatte man mit den Albatros-Werken fusioniert, die in den früheren Jahren die geringste Entwicklungsfirma der Reichswehr darstellte. Noch 1931 hatte Albatros den gut beurteilten Jagdeinsitzer Al 84 herausgebracht. Die Firma Focke-Wulf/Albatros besaß für 1932/33 einen Nachbauauftrag über zwölf Ar 64 und eine He 45. Für den A-Fall waren die Albatros-Werksanlagen in Johannisthal, die nicht mehr ausgelastet waren, von großer Bedeutung.
Die Klemm-Flugzeugwerke waren im Verteidigungsfall nur zweitrangig, da sie lediglich Leichtflugzeuge herstellten.

Die Motorenfirmen Argus, BMW, Junkers und Siemens besaßen zwar moderne Werkseinrichtungen, konnten aber im A-Fall frühestens nach einem halben Jahr monatlich 160 Flugmotoren produzieren, wovon aber nur 100 für Frontflugzeuge geeignet waren, die übrigen waren lediglich für Schulflugzeuge verwendbar.
Nach dem A-Plan sollte die Industrie spätestens nach einem halben Jahr 300 Flugzeuge monatlich liefern. Dies war allerdings unter den 1932 gegebenen Verhältnissen unmöglich. Die Industrie brauchte weitaus größere Finanzhilfen als bisher.
Der A-Plan ging von einem Angriff auf das deutsche Reich aus. Erst zu Beginn dieses Falles konnte mit der Ausrüstung und Aufstellung neuer Verbände von Panzern und Luftstreitkräften begonnen werden. Dies ließ sich aber nur unter größten Schwierigkeiten bewerkstelligen. Deshalb forderte die Reichsregierung den Aufbau eines genügend starken "Friedensheeres" zur Abschreckung ausländischer Mächte.
Eine im Reichswehrministerium durchgeführte Besprechung, Mitte Juli 1932, führte am 28. Juli des gleichen Jahres unter anderem zu einer Ratifizierung der "Aufstellung der Luftstreitkräfte im Rahmen des neuen Friedensheeres" durch den Chef des Truppenamtes, Generalleutnant Adam. Der Personalbestand sollte 630 Offiziere und 4000 Unteroffiziere und Soldaten betragen. Vom 1. April 1933 an sollten zunächst Flak- und Scheinwerferbatterien, im Haushaltsjahr 1933/34 Ausbildungsverbände, 1934/35 der Stab eines Brigadekommandos mit insgesamt vier Aufklärungs- und zwei Jagdstaffeln; im darauffolgenden Doppeljahr weitere vier Aufklärungs- und zwei Jagdstaffeln sowie ein Jagdgeschwaderstab gebildet werden. Im Haushaltsjahr 1936/37 sollten dann zusätzlich zehn Staffeln entstehen, dazu der Stab für ein Bombergeschwader. Der Flugzeugbestand für die 22 vorgesehenen Staffeln der "Friedensluftwaffe" hätte 200 Maschinen plus 30 Reserveflugzeuge betragen.
Am 23. Januar 1933 wurden die geforderten Ausbildungsvorhaben durch den Chef der Heeresleitung genehmigt und der Fliegerausbildung äußerste Priorität eingeräumt.



Die Ar 67 mit Rolls-Royce "Kestrel VI" (600 PS) ging nicht in Serie. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei ca. 330 km/h.

Sandini Archiv

Nach der Machtergreifung Hitlers wurde mit Wirkung vom 30. Januar 1933 die Dienststelle eines Reichskommissars der Luftfahrt geschaffen. Der Reichsluftfahrtkommissar – Hauptmann a. D. Hermann Göring – übernahm die Aufgaben des Verkehrsministers, soweit sie die Luftfahrt betrafen, und die des Reichsinnenministers, soweit es den Luftschutz anging.

Am 21. Februar unterschrieb der neue Reichswehrminister, General von Blomberg, die "Weisung für die Organisation des Luftschutzamtes". Sie bestimmten die direkte Unterstellung des Chefs des Luftschutzamtes unter den Reichswehrminister. Die Chefs der Heeres- und Marineleitung hatten in grundsätzlichen Fragen Mitspracherecht, soweit es ihre Luftstreitkräfte betraf. Die Mittel des Heeres und der Marine für die militärische Luftfahrt gingen an die Verwaltung des Luftschutzamtes. Dies waren die ersten Schritte hin zu einer eigenständigen Luftwaffe ohne Beteiligung von Heer und Marine. Letztere verloren dann im Laufe der nächsten Jahre auch ihre eigenen fliegenden Verbände und den Einfluß auf den taktischen Einsatz der Luftwaffe (siehe hierzu auch: Waffenarsenal-Sonderband S-23 "Flugzeuge und Luftschiffe der deutschen Marine 1910 – 1941"). Hitler und Göring waren sich damit einig, welch wichtiges Machtinstrument eine starke Luftwaffe darstellte.

Durch einen Kabinettbeschluß der Reichsregierung vom 9. Februar 1933 wurde eine beschleunigte Aufstellung der Friedensfliegerverbände bestimmt. Sie sollte bereits am 31. März 1936 beendet sein. Am 10. April erließ der Chef der Heeresleitung die endgültige Weisung für die Vorbereitung zur Schaffung einer Friedensfliegertruppe. Zuvor, am 1. April wurde der Organisationsplan des Luftschutzamtes (LS-Amt) in Kraft gesetzt. Damit unterstanden die fliegertechnischen Abteilungen der Marine und des Heeres dem LS-Amt. Dazu gehörten auch die Fliegeraußenstellen von Heer und Marine. Dies waren die "Fertigungs GmbH", die E-Stellen Staaken, Rechlin und Travemünde, die Bildabteilung des RWM, die Reklamestaffeln Staaken, Königsberg und Nürnberg, die Fliegerschule Lipezk, der Auswertetrupp Döberitz und die als DVS-Schulen getarnten Flieger- und Beobachterschulen Schleißheim, Braunschweig und Warnemünde.

Am 27. April 1933 verfügte der Reichspräsident die Bildung eines Reichsluftfahrtministeriums (RLM), das allerdings dem "Reichsverteidigungsminister und Befehlshaber der gesamten Wehrmacht" unterstellt wurde. Nun ließ sich die Verbindung von RLM und Luftwaffe nicht mehr verhindern. Am 10. Mai 1933 befahl dann der Reichsverteidigungsminister, General von Blomberg, das LS-Amt mit Wirkung vom 15. Mai in das RLM zu überführen. Der Aufbau der Luftwaffe als dritter Wehrmachtsteil war nun, trotz der Proteste seitens der Marine- und Heeresführung, nicht mehr aufzuhalten.

Im Sommer 1933 wurde das Luftrüstungsprogramm bedeutend erweitert. Geplant waren:

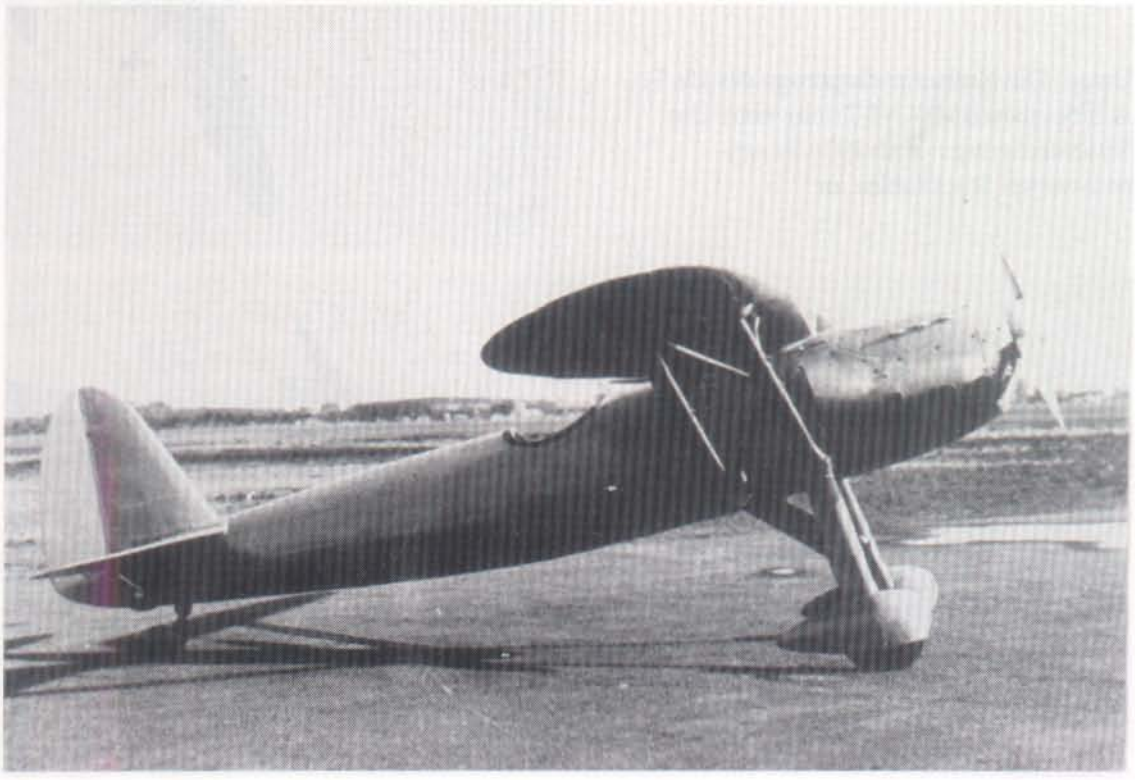
zwei Jagdgeschwader (sechs Staffeln),
neun Bombergeschwader (27 Staffeln),
fünf Fernaufklärungsstaffeln und
sieben Nahaufklärungsstaffeln.

Als Seefliegerverbände sollten aufgestellt werden:

eine Jagdstaffel,
eine Mehrzweckstaffel,
zwei Aufklärungsstaffeln,
eine Behelfsstaffel
und eingelagert: Material für eine Fernaufklärungsstaffel.

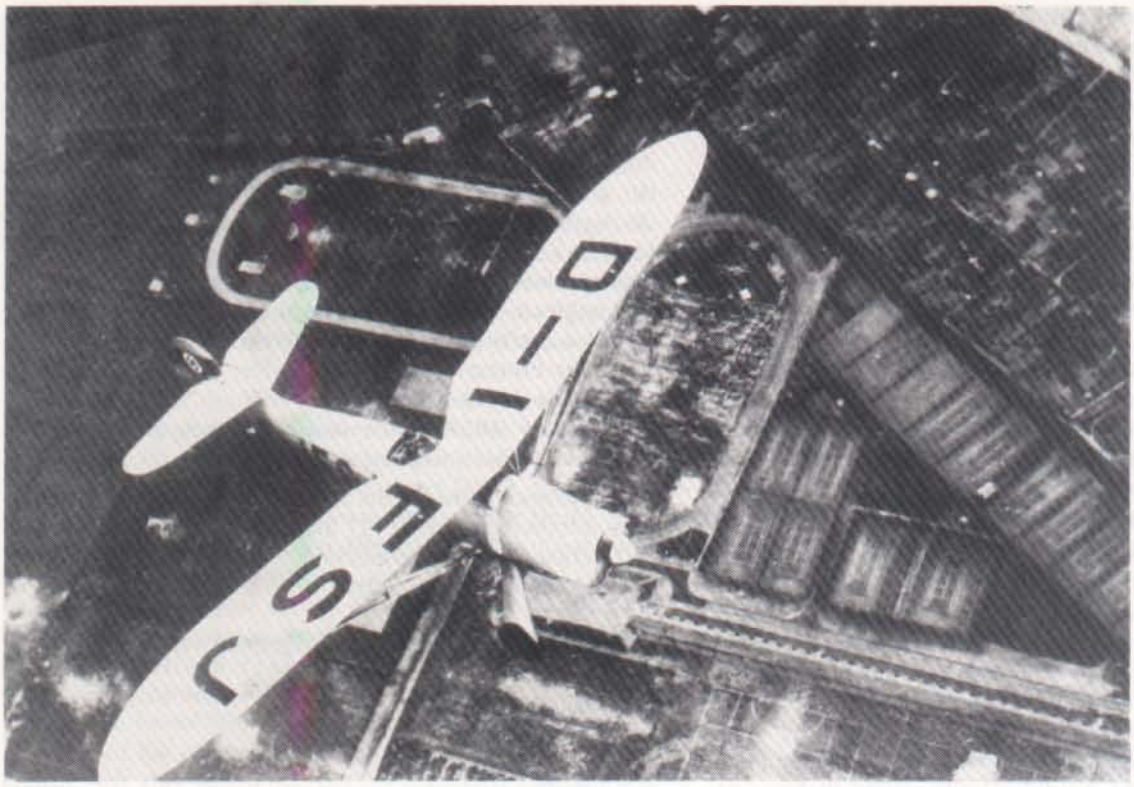
Von den Bomberverbänden sollten fünf Staffeln aus den Beständen der Lufthansa behelfsmäßig aufgestellt werden. Die Marine sollte außer der bestehenden Jagdstaffel mit He 38-Doppeldecker keine Jagd- oder Bomberverbände erhalten.

Die Aufstellung sollte mit größtmöglicher Tarnung unter Ausnutzung der zivilen Einrichtungen der DVS, Luftfahrt GmbH und der Lufthansa erfolgen, an denen die aufgestellten Verbände angegliedert wurden. Es wurde ein kleiner Kader von Fachkräften gebildet. Dieses Stammpersonal wurde

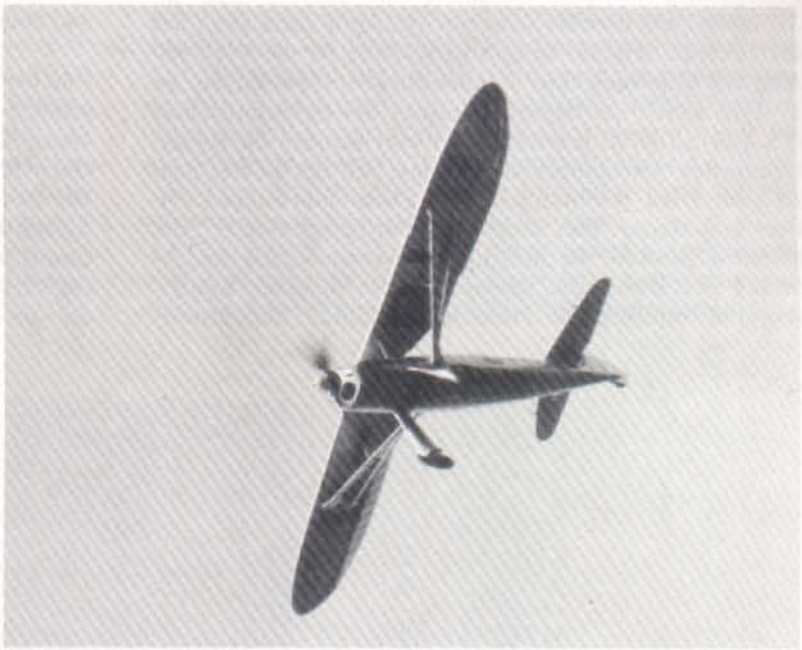


Die Hs 121, ein Übungs-Jagdeinsitzer mit Argus As 10 C-Motor erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 275 km/h.

Sandini Archiv



Oben: Der Übungs-Jagdeinsitzer Fw 56 "Stößer" flog erstmals 1934. Zu den frühen Musterflugzeugen gehörte die D-ISOT und die D-IIKA.



Rechts: Die Fw 56 erreichte mit Argus As 10 C-2 eine Geschwindigkeit von etwa 270 km/h.

Unten: Die Nullserienflugzeuge der He 51 A-0 besaßen BMW VI-Triebwerke. Die Serienfertigung lief ab 1934 in nennenswerten Stückzahlen an.

Sandini Archiv

offiziell aus der Reichswehr entlassen und arbeitete zivil weiter. Die Ausbildung erfolgte zumeist im Einzelflug. Formationsflüge waren nur gelegentlich und in Flugplatznähe erlaubt. Die Ausbildung im Bombenwurf und Luftschießen war auf bestimmte Plätze und Zeiten beschränkt. Die Flugzeuge der Bomberstaffeln flogen auf den Strecken des normalen Luftverkehrs im Luftfrachtdienst. Nicht eingesetzte Flugzeuge mußten einsatzklar in den Heimatflughäfen bereitstehen. Dort war auch die militärische Ausrüstung eingelagert. Eine Umrüstung sollte erst im A-Fall erfolgen. Man rechnete im LS-Amt damit, daß die Tarnung im Laufe der Zeit fallen gelassen werden konnte. Plätze, Unterkünfte und Hallen sollten bis zum 1. April 1934 für den Flugbetrieb fertiggestellt sein. Auf den Bau von Kasernen verzichtete man aus Tarnungsgründen vorläufig.

Im November 1933 eröffnete die Deutsche Reichsbahn drei Reichsbahnflugstrecken, die offiziell eine schnellere Frachtzustellung ermöglichen sollten. Auf diesen Strecken sollten künftige Bomberbesatzungen Erfahrungen im Langstreckenflug, im Blindflug und in der Navigation sammeln. Die gleiche Aufgabe erfüllte die "Streckenschule der DLH" in Tempelhof. Am 24. März 1934 wurden zwei weitere Strecken eingerichtet. Jede Staffel flog mit zwei Dornier Do 11 und einer Junkers Ju 52/3m. Die Staffel 1 verfügte zusätzlich über eine Junkers W 33.

Zur Beschleunigung der Luftrüstung legte Milch am 1. Januar 1934 ein neues Programm zur Flugzeugproduktion vor. Ziel sollte die Beschaffung von 1934 Frontflugzeugen und 2087 Schulmaschinen bis Ende September 1935 sein. An Frontflugzeugen waren dies:

Kampfflugzeuge/Behelfsbomber/Stuka

150 Dornier Do 11
220 Dornier Do 13/23
450 Junkers Ju 52
  9 Dornier Do 17
  9 Heinkel He 111
  3 Junkers Ju 86
 31 Heinkel He 50

Jagdflugzeuge

 19 Arado Ar 64
 85 Arado Ar 65
142 Heinkel He 51
 14 Heinkel He 51w
 12 Heinkel He 38

Aufklärer

320 Heinkel He 45
270 Heinkel He 46
 81 Heinkel He 60
 21 Dornier Do 16
 72 Heinkel He 70
  4 Dornier Do 18

Diese enorme Steigerung der Flugzeugproduktion war nur durch eine kräftige finanzielle Unterstützung der Flugzeugindustrie zu erreichen, welche dadurch Werke vergrößern, modernisieren und neue Produktionsstätten errichten konnte. Teilweise wurden auch Lizenzaufträge vergeben. So war es möglich, bis Ende 1934 das Produktionssoll (2090 Maschinen) zu 94 % zu erfüllen. Es wurden 676 Front- und 1283 Schulflugzeuge abgeliefert.

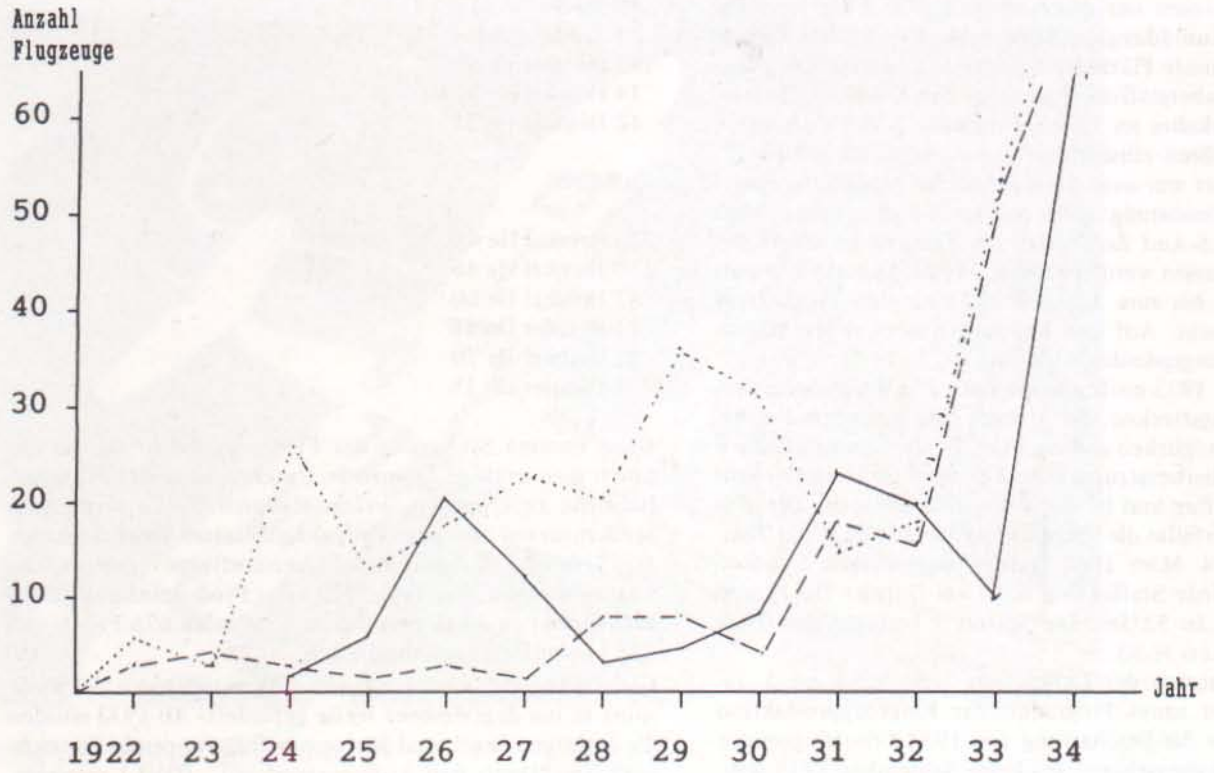
Gleichzeitig mit dieser Entwicklung wurde auch der Flugsport in nie dagewesener Weise gefördert. Ab 1933 wurden die einzelnen Segel- und Motorsportfluggruppen in Deutschland im "Deutschen Luftsportverband" (DVL) vereinigt. Der DLV betrieb in großem Maßstab die fliegerische Ausbildung der Jugend und bot damit auch ein Reservoir zum Personalaufbau der entstehenden Luftwaffe.

Am 1. Februar 1934 konnte die Fliegerschule Cottbus, am 1. März die Kampffliegerschule Lechfeld, am 1. April die Jagdfliegerschule Schleißheim und die Fliegerschule (See) Stettin sowie drei Tage später der Fliegerwaffenlehrgang

Der Triebwerkserprobung und als Wetterflugzeug diente die Ju A 35. Die WerkNr. 1058 nutzten die Junkers Werke Anfang 1928 als Erprobungsflugzeug. Die Zulassung wurde im März 1932 zurückgezogen.

Sandini Archiv

MILITÄRFLUGZEUGBAU 1922 – 1934



Legende:

– – – –Jagdflugzeuge ——— Bomben- und Torpedoflugzeuge

..... Aufklärer

Anmerkung: Gebaute Militärflugzeuge einschließlich Seeflugzeuge, ohne CMASA, ohne Fili – einschließlich Limhamn (laut Jean Roeder, 1990). Die Zahlen für 1933 sind Planvorgaben.

MILITÄRISCHE UND ZIVILE FLUGZEUGPRODUKTION 1920 – 1932
(Quelle: Jean Roeder, "Bombenflugzeuge und Aufklärer")

Hersteller	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Albatros	–	1	–	5	23	24	21	22	23	23	25	13	–
Arado	–	–	–	–	–	10	19	8	16	5	4	9	11
Caspar	–	–	5	3	9	6	7	7	1	–	–	–	–
Dornier	2	3	6	8	20	38	23	22	30	21	17	19	9
Focke–Wulf	–	–	1	–	2	16	9	7	27	27	14	12	25
Fokker	6	15	12	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Grulich	–	–	–	–	6	36	–	–	–	–	–	–	–
Heinkel	–	–	–	1	16	18	22	20	25	32	31	25	38
Junkers	74	16	9	79	90	78	69	58	62	73	92	88	27
Klemm	1	–	–	–	8	4	4	30	73	82	56	107	85
L.F.G.	2	6	2	2	2	20	10	–	–	–	–	–	–
Messerschmitt	–	–	–	–	3	4	1	7	12	30	57	27	24
Rohrbach	1	–	–	1	4	9	5	6	5	12	–	1	–
Sablatnig	9	9	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Udet	–	–	3	9	15	31	33	41	54	29	4	–	–
Sonstige	–	7	5	18	43	112	107	66	81	45	32	9	12

Angaben Dornier ohne CMASA, Junkers ohne Fili, jedoch mit Fertigung in Limhamn. Die Zahlenwerte beziehen sich auf die Gesamtzahl der gebauten Flugzeuge inklusive ausländischer Produktionsstätten. Ein großer Teil der Produktion war für den Export bestimmt (z. B. Junkers F 13). Insbesondere Junkers lieferte nur wenige Flugzeuge für die Reichswehr.

Sandini Archiv

Ein Fw 47 C Wetterflugzeug, das auf Grund seiner Robustheit lange im Dienst des Reichswetterdienstes stand.

Unten: Die Erprobung der Fw 47 erfolgte ab 1932. Die Geschwindigkeit des Hochdeckers lag bei etwa 180 km/h.

Sandini Archiv

(See) in Bug auf Rügen aufgestellt werden. Fast ebenso planmäßig erfolgte am 1. Juli 1934 die Aufstellung der erweiterten Blindflugschule Celle, die Beobachterschule Hildesheim, die Fliegerschulen Gotha, Kitzingen, Neuruppin und die Kampffliegerschule Prenzlau. Die Fliegerschule Cottbus richtete am 1. Oktober 1934 eine Zweigstelle in Magdeburg ein. Parallel hierzu lief ab dem 1. April 1934 die Aufstellung der ersten Verbände an:

Jagdstaffeln

1. bis 3./JG 132 in Döberitz (gebildet aus der Reklamestaffel Mitteldeutschland)

Kampfstaffeln

1. bis 3./KG 134 in Faßberg
1. und 2./KG 252 in Tutow

Behelfskampfgruppen

1. bis 3./KG 172 in Berlin
1. bis 3./KG 274 in Berlin und Faßberg
(Personal und Flugzeuge entstammten den Reichsbahn-Streckenstaffeln und aus dem Bestand der Lufthansa)

Fernaufklärungsstaffel

1. (F) 121 in Königsberg-Neuhausen
1. (F) 222 in Großenhain

Nahaufklärungsstaffel

1. (H) 113 in Cottbus
2. (H) 114 in Gotha

Flugbereitschaft des RLM

Seeflieger

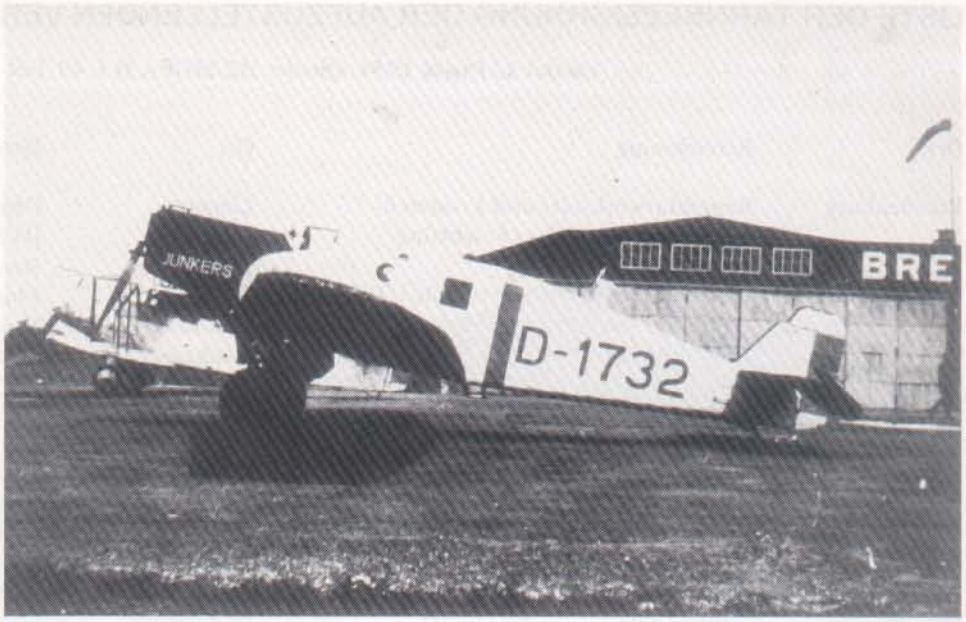
Seeaufklärungsstaffel 1/116 in Kiel-Holtenau
Seejagdstaffel 1/136 in Kiel-Holtenau
See-Mehrzweckstaffel 1/286 in List
Luftdienst-Schleppstaffeln in Kiel-Holtenau, Norderney und Jever (aus der Severa gebildet)

Sturzkampfverbände wurden 1934 noch nicht aufgestellt. Die Stuka-Ausbildung erfolgte bei den Jagdstaffeln, welche zu diesem Zweck einige Heinkel He 50 erhielten.
Der gesamte Aufbau erfolgte weiterhin getarnt. Die neu gebildeten militärischen Dienststellen und Standorte wurden als zivile Einrichtungen der DLV, DVL, DVS, Lufthansa und Reichsbahn geführt. Das Personal trug Zivilkleidung oder Dienstbekleidung der Lufthansa oder des DLV. Trotz dieser Tarnung blieb aber die "zivile" Expansion der Fliegerei im Ausland nicht unbemerkt. Aber die politische Weltlage sorgte für die nahezu ungehinderte Aufrüstung des Deutschen Reichs. So war die Bekanntmachung Hitlers vom 26. Februar 1935 über die Aufstellung der "Reichsluftwaffe" mit Wirkung vom 1. März 1935 nur noch eine Formsache.
Der nun folgende Aufbau der Luftwaffe stellte ein neues Kapitel in der Rüstungsgeschichte dar und würde den Rahmen dieses Waffenarsenal-Bandes sprengen. Wir verweisen hier auf das ebenfalls im Podzun-Pallas Verlag erschienene Buch "Die deutschen Kampfflugzeuge im Einsatz", welches den Aufbau und die Entwicklung der Luftwaffe ab 1935 bis Kriegsende beschreibt.

Als See-Flugzeug wurde die Ju W 34 V1 mit Sh. "Jupiter" ab etwa 1926 geflogen (D-922).

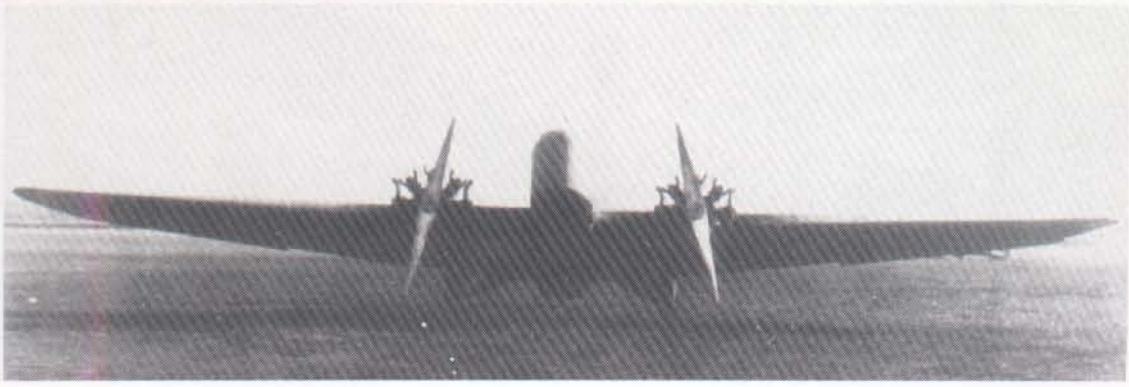
Sandini Archiv

Rechts: Als Transportflugzeug diente die Ju W 33d (hier: D-1732, WerkNr. 2558), die im August 1929 bei der DVS zugelassen war und später die Kennung D-OMEN aufwies.



Unten: Als Antrieb der Ju S 36 dienten zwei Gnome & Rhone "Jupiter VI"-Sternmotoren, die der Maschine eine Geschwindigkeit von etwa 245 km/h verliehen.

Rechts: Die in Schweden produzierte Ju S 36 erhielt später die deutschen Zulassungen D-1252 und D-AMIX.



Sandini Archiv

LISTE DER TARNBEZEICHNUNG DER AUFZUSTELLENDEN VERBÄNDE DER LUFTWAFFE

(Stand 12. April 1934, Quelle: DZ/MGFA II L 49 Teil 2)

Ort	Bezeichnung
Brandenburg	Reparaturwerkstatt und Ersatzteil-lager der Reichsbahn (Frachtflug-strecken)
Braunschweig	Deutsche Verkehrsfliegerschule (DVS)
Bug	Nautische Vermessungsabteilung
Cassel	Luftbildlandevermessung West-deutschland
Celle	DLV
Cottbus	DLV
Döberitz	Reklamestaffel Mitteldeutschland
Erfurt	Depot der Luftverkehrs AG Niedersachsen
Fassberg	Hanseatische Fliegerschule
Fürth	Reklamestaffel Süddeutschland
Gersthofen	Süddeutsche Lufthansa GmbH (Gebirgsschule)
Gotha	Reklame-Abteilungsschule
Göppingen	Luftbildversammlung
Hildesheim	Deutsche Luftfahrt GmbH
Holtenau	Luftdienst e. V.
Holtenau	Luftdienst e. V. (Gruppe J)
Holtenau	Luftverkehr Schleswig-Holstein GmbH
Ingolstadt	Lager der Süddeutsche Lufthansa AG
Jüterbog	Technische Schule
Jüterbog	Ersatzteillager der DVS GmbH
Kitzingen	Deutsche Luftfahrtverband (DLV)
Königsberg	Lager der Luftverkehr Ostpreußen GmbH
Lechfeld	Höhenflugzentrale des Deutschen Flugwetterdienstes
Liegnitz	Depot der Schlesische Luftverkehrs AG
List	DVS Ostpreußen
Magdeburg	Reichsbahnfrachtflugzentrale
Münster	Flugwetterdienst Westdeutschland
Neu-Brandenburg	Lager der Luftverkehr Pommern GmbH
Neuhausen	Reklamestaffel Ostdeutschland
Neuruppin	DVS
Norderney	Luftdienst e. V.
Pattensen	Depot der Luftverkehrs AG Nieder-sachsen
Prenzlau	Forst- und landwirtschaftliches Flugversuchsinstitut
Quedlinburg	Fliegerlager der Freiwilligen Arbeitsdienstes
Querfurt	Lufttransportzentrale der Reichs-autobahn
Schleissheim	DVS
Seligenstadt	Erprobungsstelle der DVL
Stendal	Depot der Luftverkehrs-Gesellschaft Brandenburg
Stralsund	Küstenwetterdienstzentrale Ostsee
Tutow	Funkpeilversuchsinstitut des Reichstandes der Industrie, Gruppe 9
Ulm	Lager der Süddeutsche Lufthansa AG
Warnemünde	DVS
Wilhelmshaven	Küstenwetterdienstzentrale Nordsee
Wustrow	Truppenübungsplatz
Würzburg	Deutsche Luftfahrt GmbH

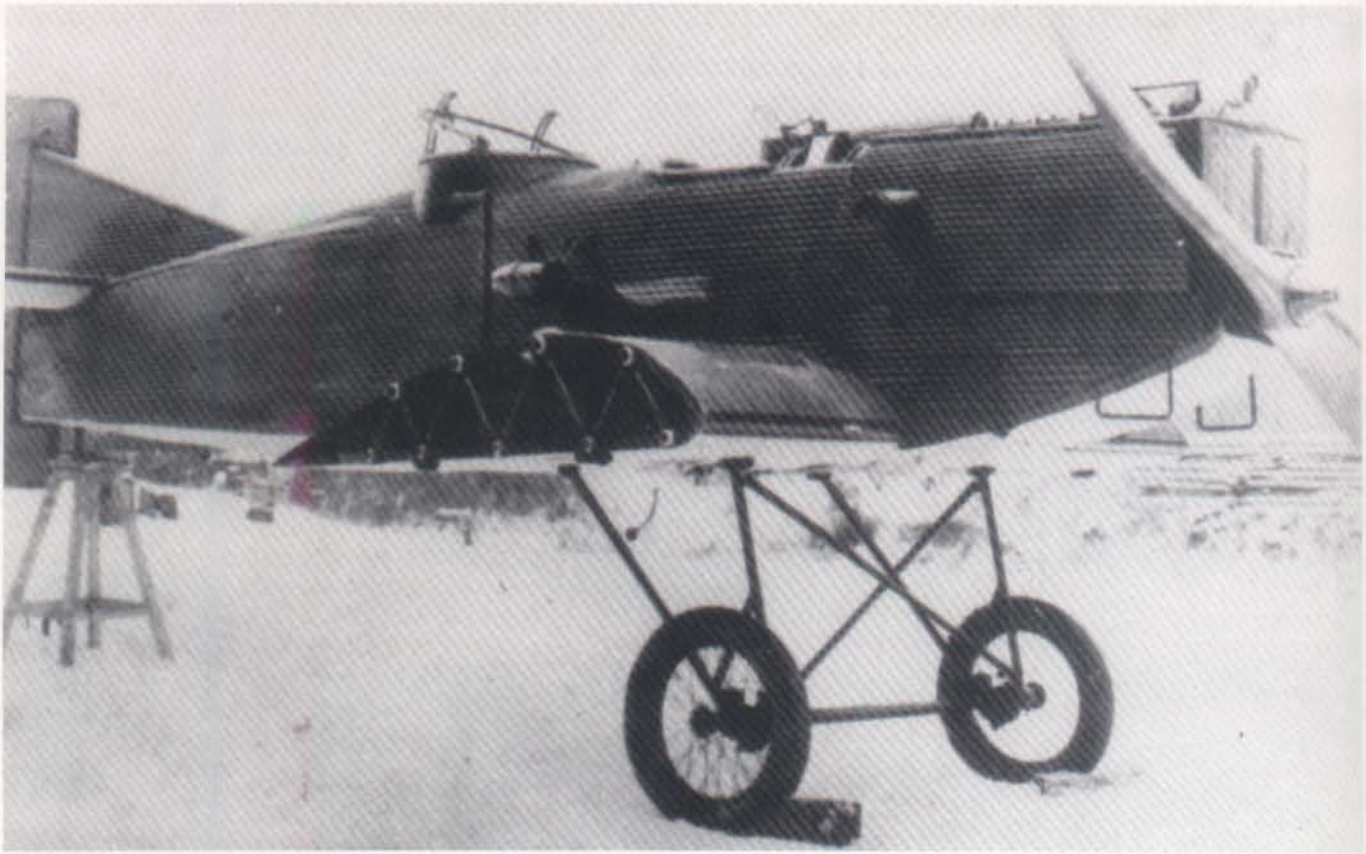
Als "Luftbild-Flugzeug" wurde die Ju K 16 im Jahre 1921 in den Niederlanden geflogen. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 120 km/h.

Sandini Archiv

Die Ju G 31 (hier die D-1310 "Hermann Köhl" der DLH) wurde entweder von drei Sh "Jupiter" oder von einem P&W "Hornet" und zwei BMW "Hornet" angetrieben.

Unten: Als Verkehrsflugzeug im Streckendienst war 1927 die D-1137 (WerkNr. 3001), eine Ju G31de, eingesetzt.

Sandini Archiv

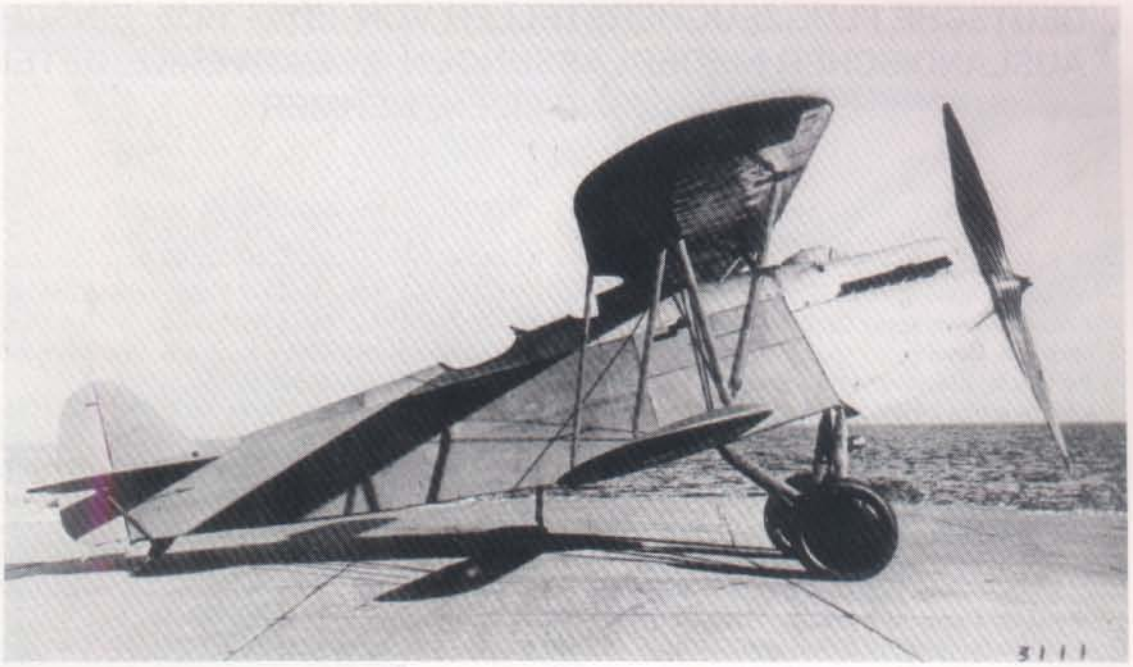


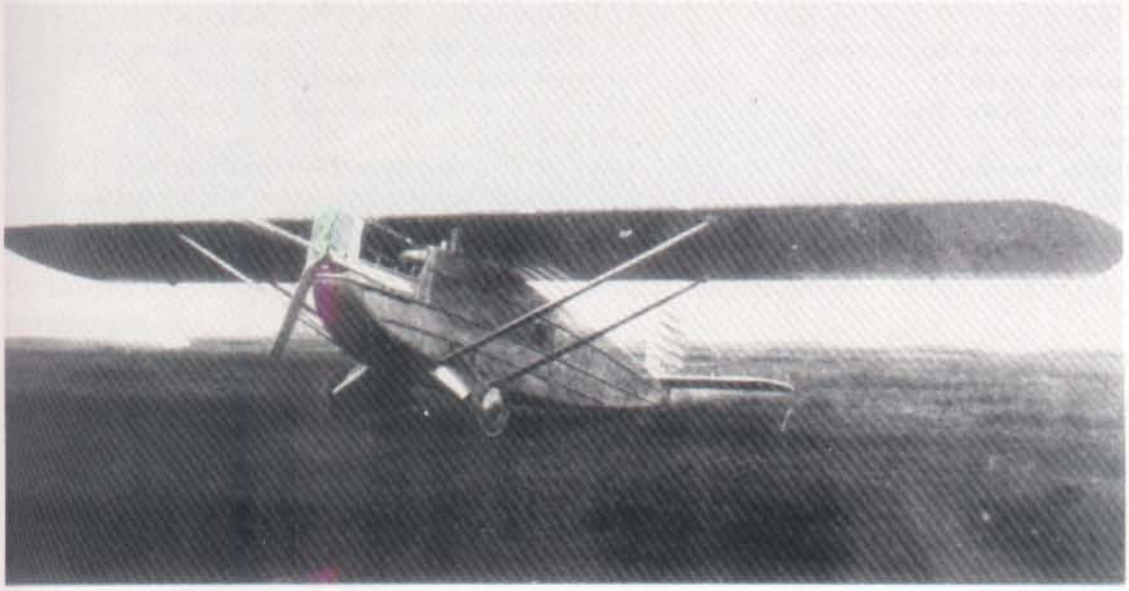
Die Ju A 20 in Fili/UdSSR. Die Serienfertigung lief ab 1923.

Unten: Als bewaffneter Aufklärer flog die Ju T 20 bereits Anfang der Zwanziger Jahre in Rußland.

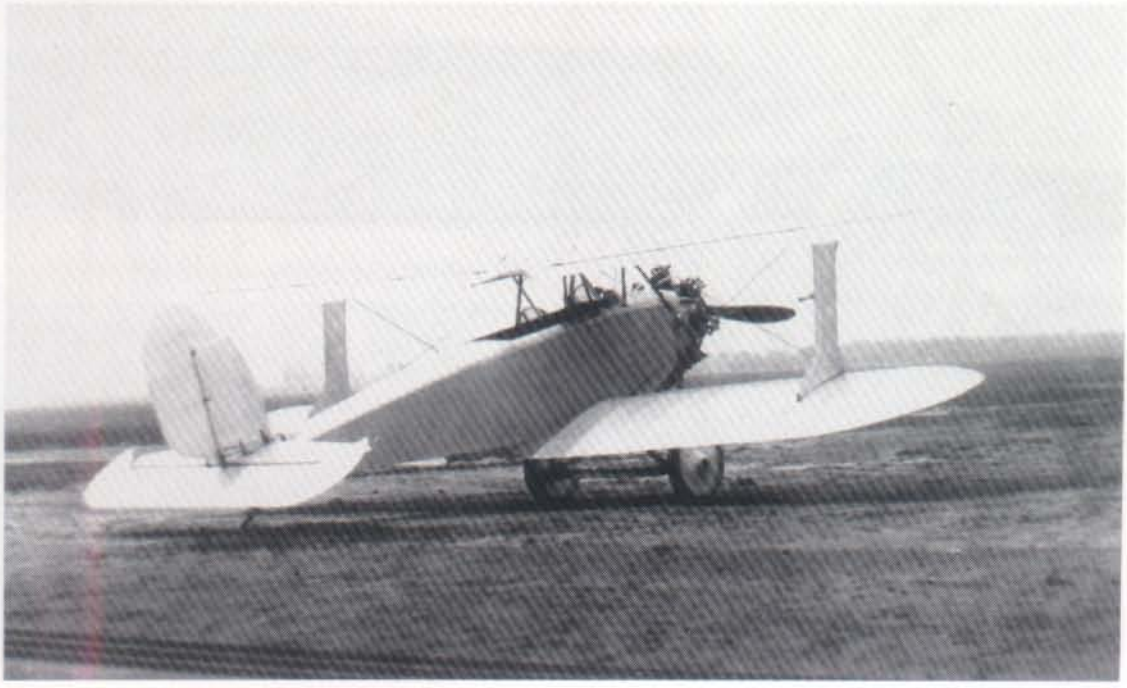
Sandini Archiv

Rechts: Die Heinkel HD 41a (D-1694 und D-1795) wurde als fliegender Prüfstand für neue Motoren genutzt.





Links: Die Do C, ein "Mehrzweck-Flugzeug" wurde von einem Rolls-Royce "Eagle" angetrieben. Eine Lizenz für die Maschine wurde nach Japan verkauft.



Rechts: Die Heinkel HD 17 ein leichter, zweisitziger Aufklärer wurde von Arado und Svenska-Aero nachgebaut.

Sandini Archiv

DEUTSCHE FLUGZEUGHERSTELLER VON 1919 - 1935; EINSCHLIESSLICH AUSLÄNDISCHER NIEDERLASSUNGEN, ZWEIGWERKE, BETEILIGUNGEN UND LIZENZNEHMER

- Albatros Flugzeugwerke GmbH, Berlin-Johannistal
- Arado Flugzeugwerke GmbH, Warnemünde, Brandenburg a. d. Havel
- Bayerische Flugzeugwerke, Ausgburg (Interessengemeinschaftsvertrag zwischen Messerschmitt und BFW 1927)
- Caspar-Werke AG, Lübeck-Travemünde
- Dornier Metallbauten GmbH (DMB), Mazell (1922)
  - später Dornierwerke GmbH, Friedrichshafen;
  - Werkstatt in Altenrhein, Schweiz (1920)
  - Societa di Construzioni Meccaniche Aeranautiche SA (CMASA), Marine di Pisa, Italien (1921)
  - AG für Dornier-Flugzeuge, Thal, Schweiz (1926)
    - Fertigungsstätte in Antenrhein
  - Constructiones Aeranouticas S.A. (CASA), Cadiz, Spanien (1926)
  - Aviolanda, Maatschappij voor Vliegtuigbouw, Papendrecht, Niederlande (1927)
  - Kawasaki Jukogyo K.K., Kobe, Japan
- Fieseler Flugzeugbau, Kassel
- Focke-Wulf Flugzeugbau, Bremen
- Gothaer Waggonfabrik AG, Abteilung Flugzeugbau, Gotha
- Ernst Heinkel Flugzeugbau GmbH, Travemünde/ Warnemünde
  - Svenska Aero A.B. (SAAB), Lindigö bei Stockholm, Schweden
  - Cox-Klemin Aircraft Corp., USA
  - Aichi Tokei Denki K.K., Nagoya, Japan
- Henschel Flugzeug-Werke AG (HFW), Berlin-Schönefeld und Berlin-Johannisthal
- Junkers & Co., Forschungsanstalt Prof. Junkers, Junkers Flugzeugwerk AG (Ifa), später Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG, alle Dessau
  - Fili bei Moskau, UdSSR
  - A.B. Flygindustri (Afi), Limhamn bei Malmö, Schweden
  - Junkers-Larsen, New York, USA
  - Mitsubishi Jukogyo K.K., Tokyo, Nagoya, Japan
- Klemm Flugzeugbau GmbH, Böblingen
- Messerschmitt-Flugzeugbau GmbH, Bamberg (siehe BFW)
- Rohrbach Metall-Flugzeugbau GmbH, Berlin
  - Rohrbach-Metal-Aeroplane Co. A/S, Kopenhagen, Dänemark
- Udet-Flugzeugbau GmbH, München-Ramersdorf

Die HD 17 war ein mit einem amerikanischen Liberty-Motor ausgerüsteter Aufklärer, der in Lipezk erprobt wurde.

Sandini Archiv

Die Dornier Do 10 (vormals Do C-1) sollte als Nachtjäger und Nahaufklärer dienen, erfüllte jedoch nicht die Erwartungen.
Unten: Die Fw W 7 war ein auf Landfahrgestell umgerüsteter Seeaufklärer. Mindestens eine Maschine mit BMW VI U wurde Anfang 1932 an die UdSSR verkauft.

Sandini Archiv

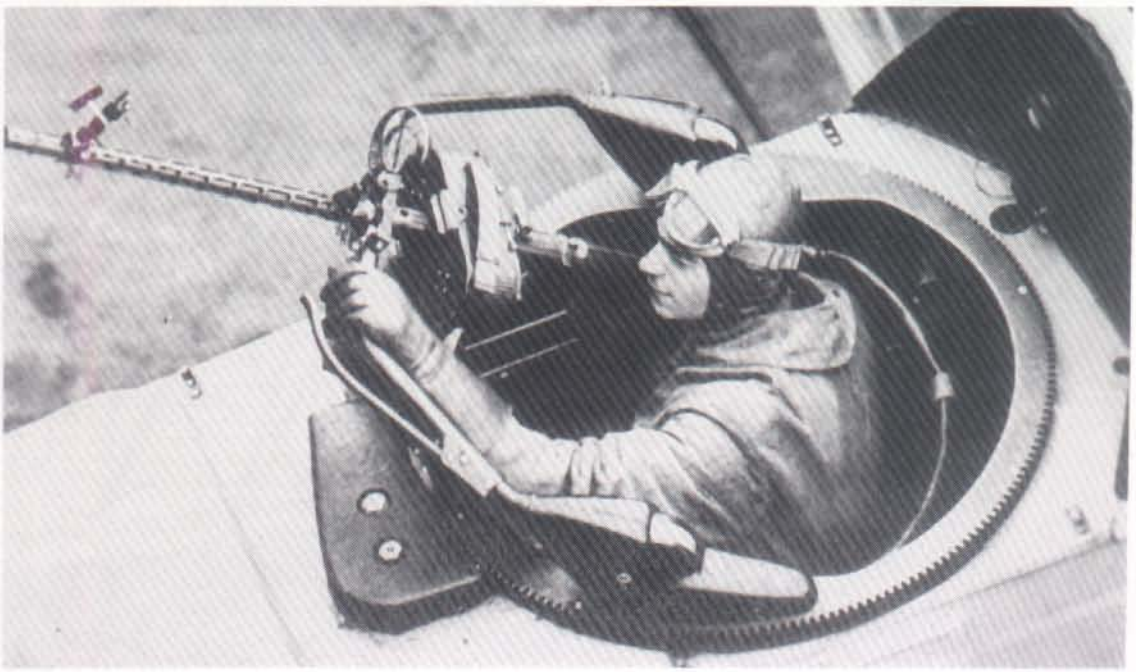
Die Heinkel He 45C (hier die WerkNr. 411, D-2477) flog im Frühjahr 1934 bei der DVL in Berlin.

Unten: Ab 1931 wurde die He 45 als Aufklärer erprobt. Die militärischen Tests fanden in Lipezk statt.

Sandini Archiv

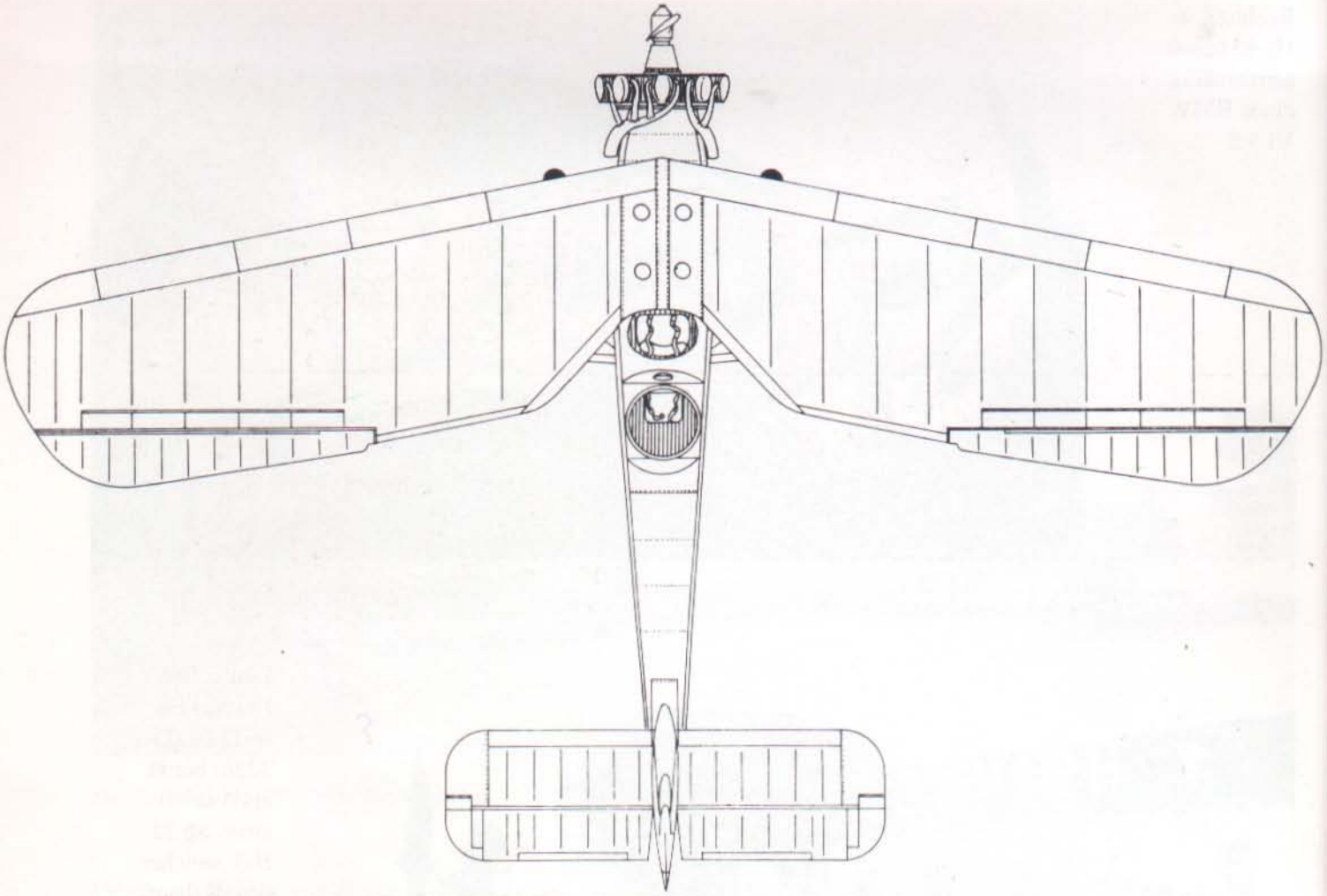
Rechts: Die He 45 besaß serienmäßig einen BMW VI 5,5.

Links: Die Heinkel He 46 D-01 (D-3258) besaß als Antrieb einen Sh 22 B-3, welcher dem Nahaufklärer eine Geschwindigkeit von 260 km/h verlieh.

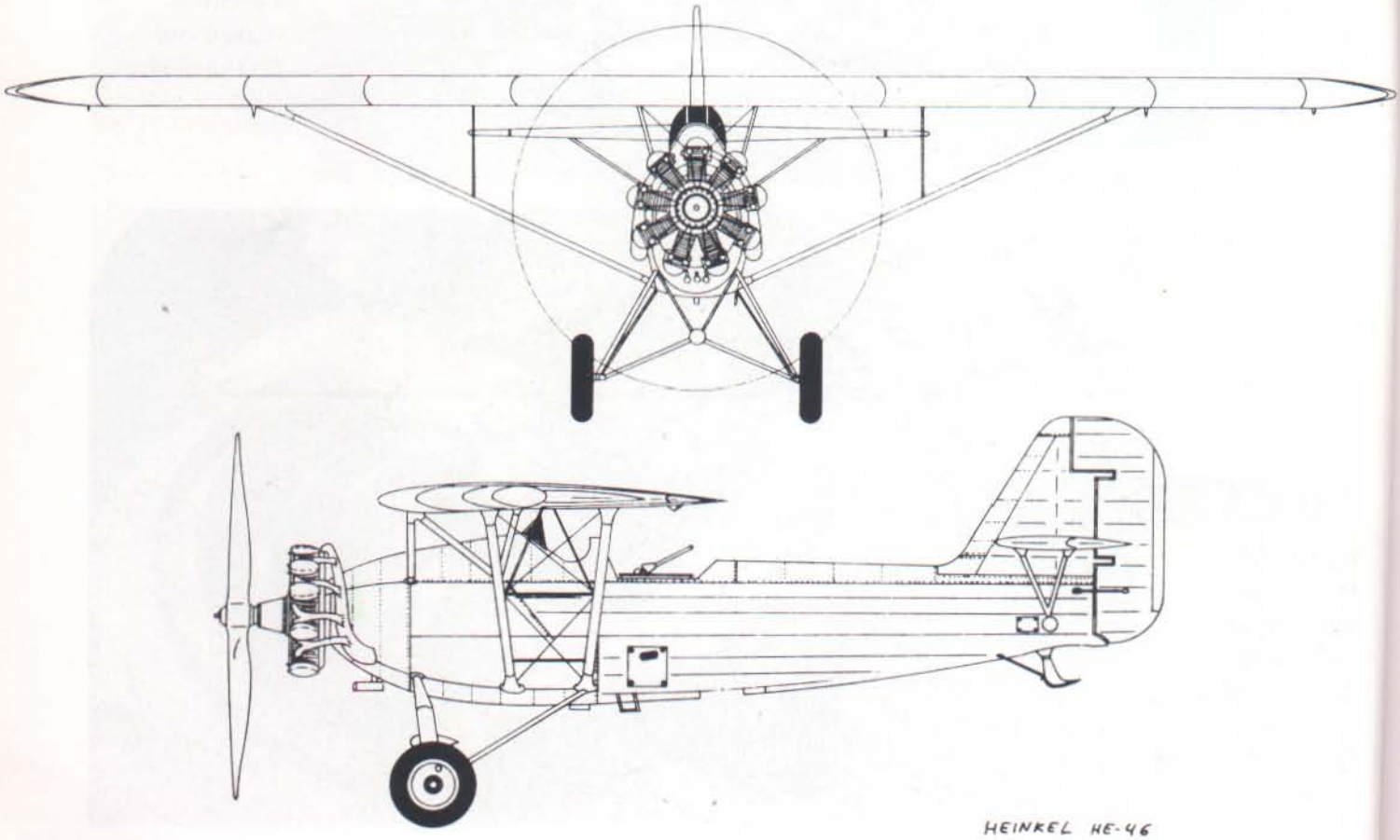


Rechts: Als Defensivbewaffnung erhielt die He 46 eine handbediente Drehlafette mit einem MG 15.

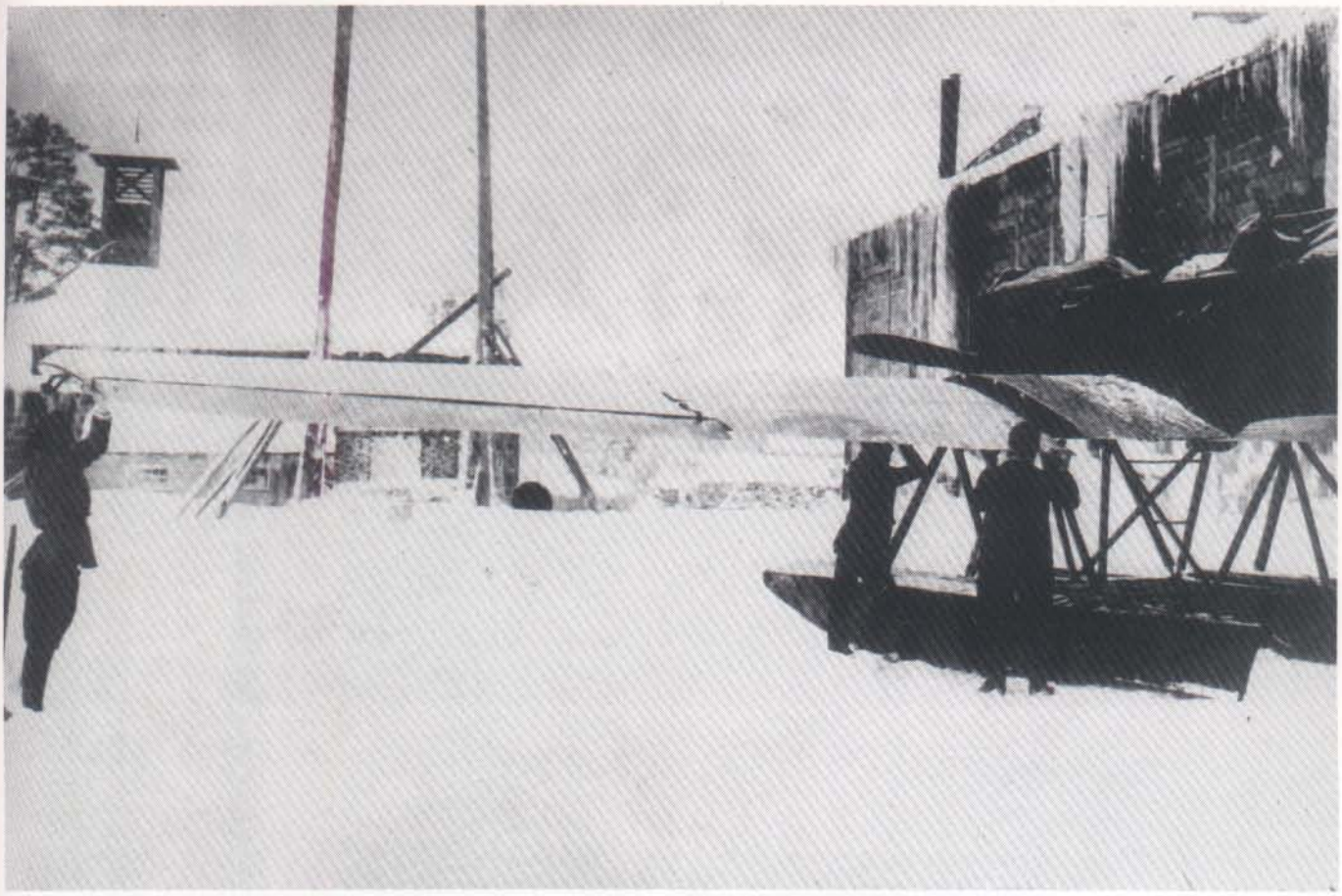
Sandini Archiv



Dreiseitenansicht der He 46 mit Abwehrbewaffnung.

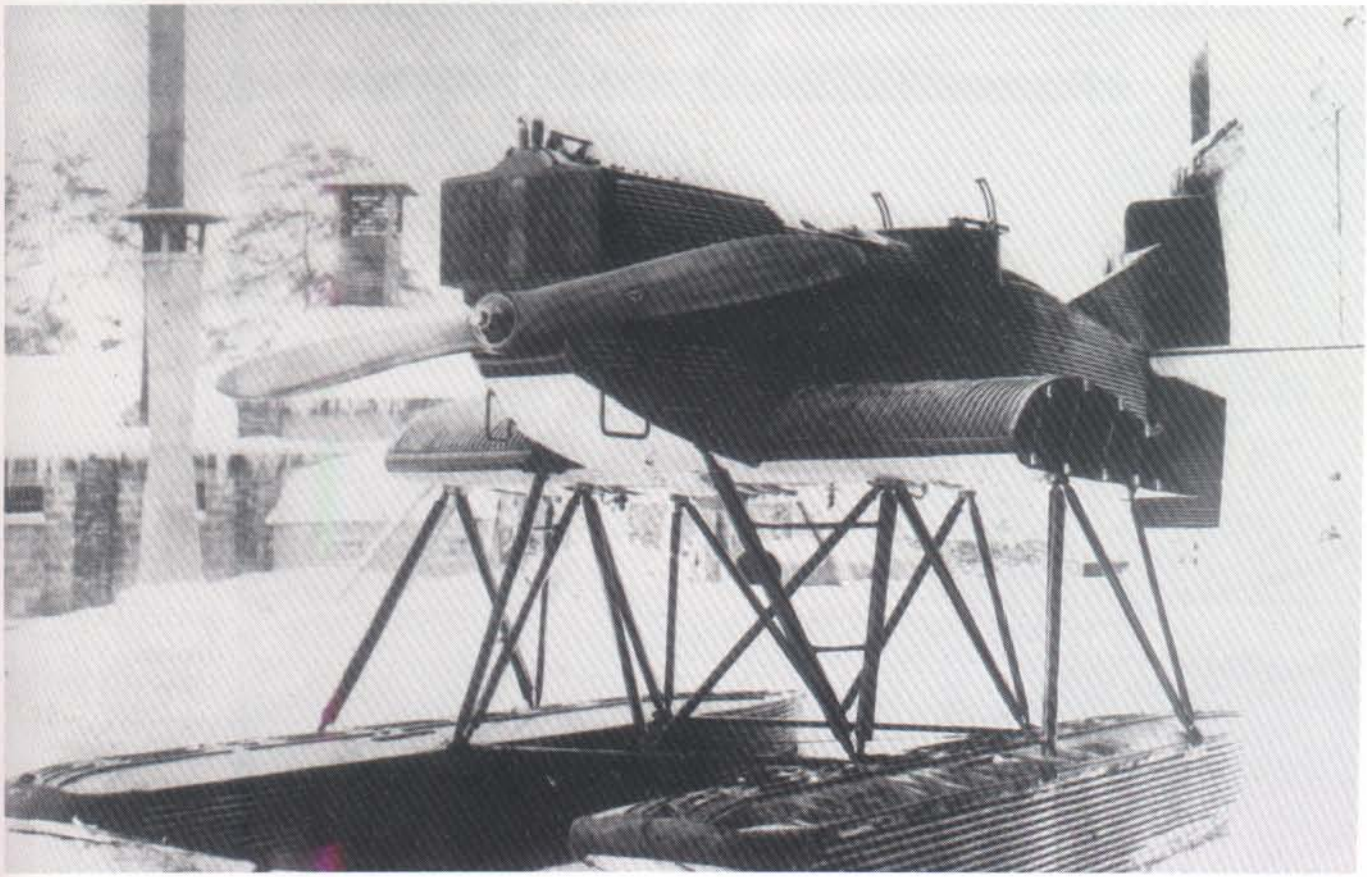


Sandini Archiv

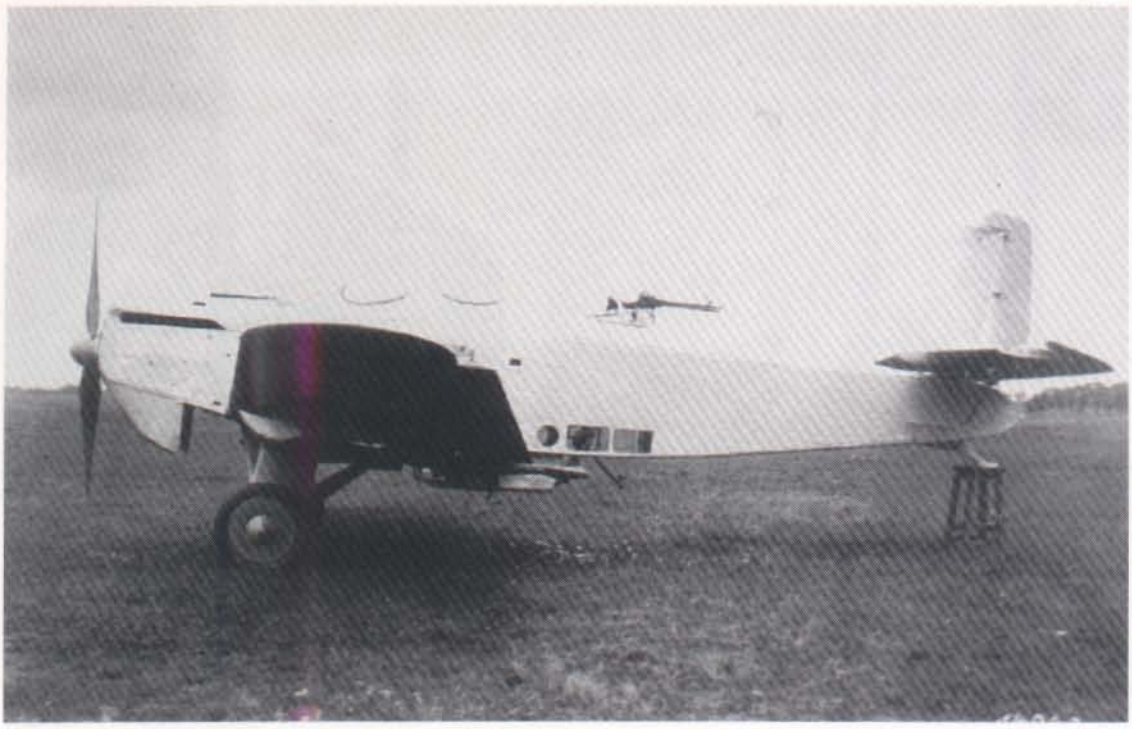


Die Ju A 20 wurde ab 1923 bei den sowjetischen Marinefliegern eingesetzt.

Unten: Der ab Anfang der Zwanziger Jahre in Serie hergestellte See-Aufklärer A-20 war in der für Junkers typischen Wellblech-Bauweise ausgeführt und entsprechend robust.

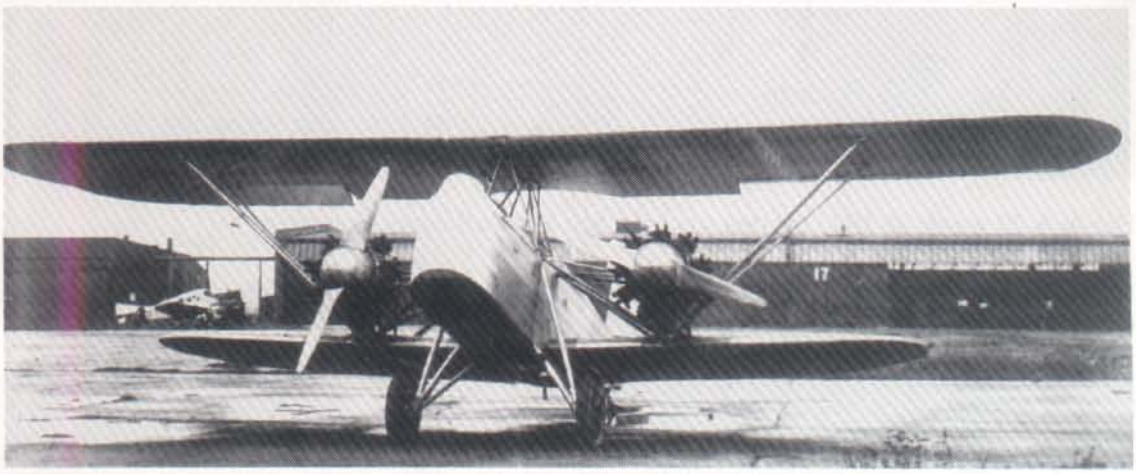


Sandini Archiv



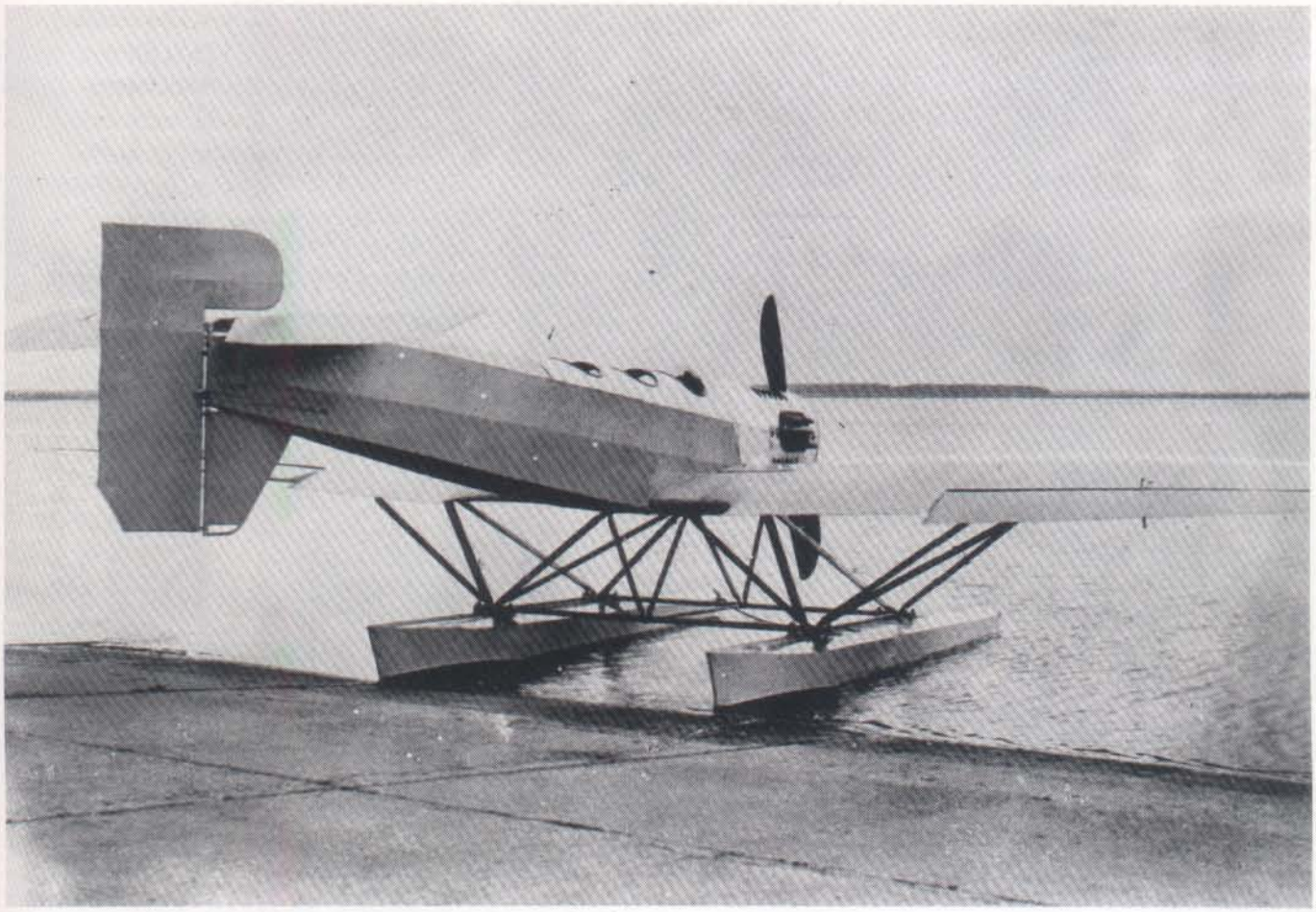
Links: Die Ju K 39 (militärische Version A 32) galt als dreisitziger Aufklärer, dessen Entwicklung ab etwa 1925 lief.

Links: Die Heinkel HD 20 wurde als Aufklärer im Auftrag des Reichswehrministeriums entwickelt.



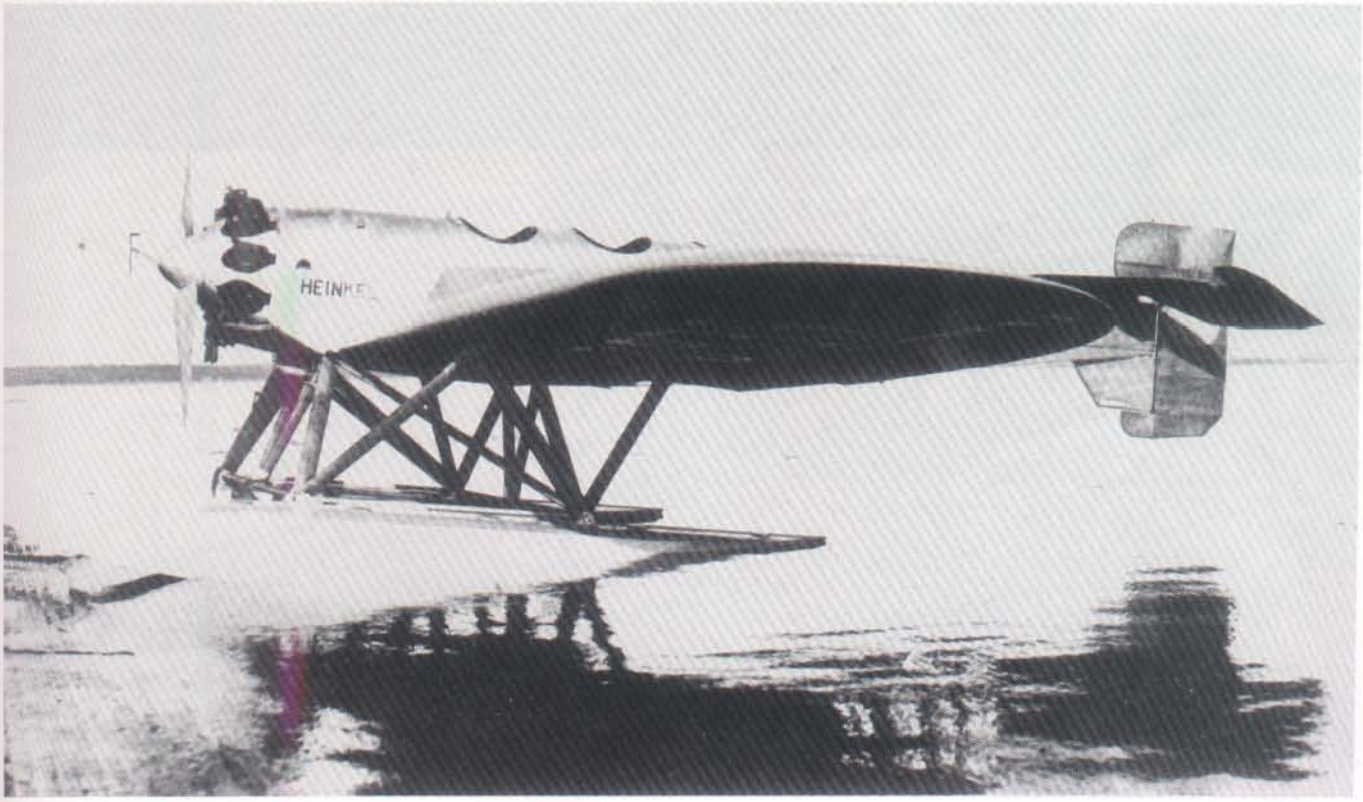
Rechts: Der Heinkel-Aufklärer HD 20 (hier die D-1157) besaß zwei Wright "Whirlwind"-Sternmotoren.

Sandini Archiv



Die Heinkel HE 5 (HE = Heinkel Eindecker) stellte eine fortentwickelte HE 4 dar und wurde in Schweden ab etwa 1926 in Lizenz gebaut.

Unten: Die Heinkel He 5b (hier die WerkNr. 248) ging 1926 beim Seeflug -Wettbewerb in Warnemünde bei Rostock zu Bruch.



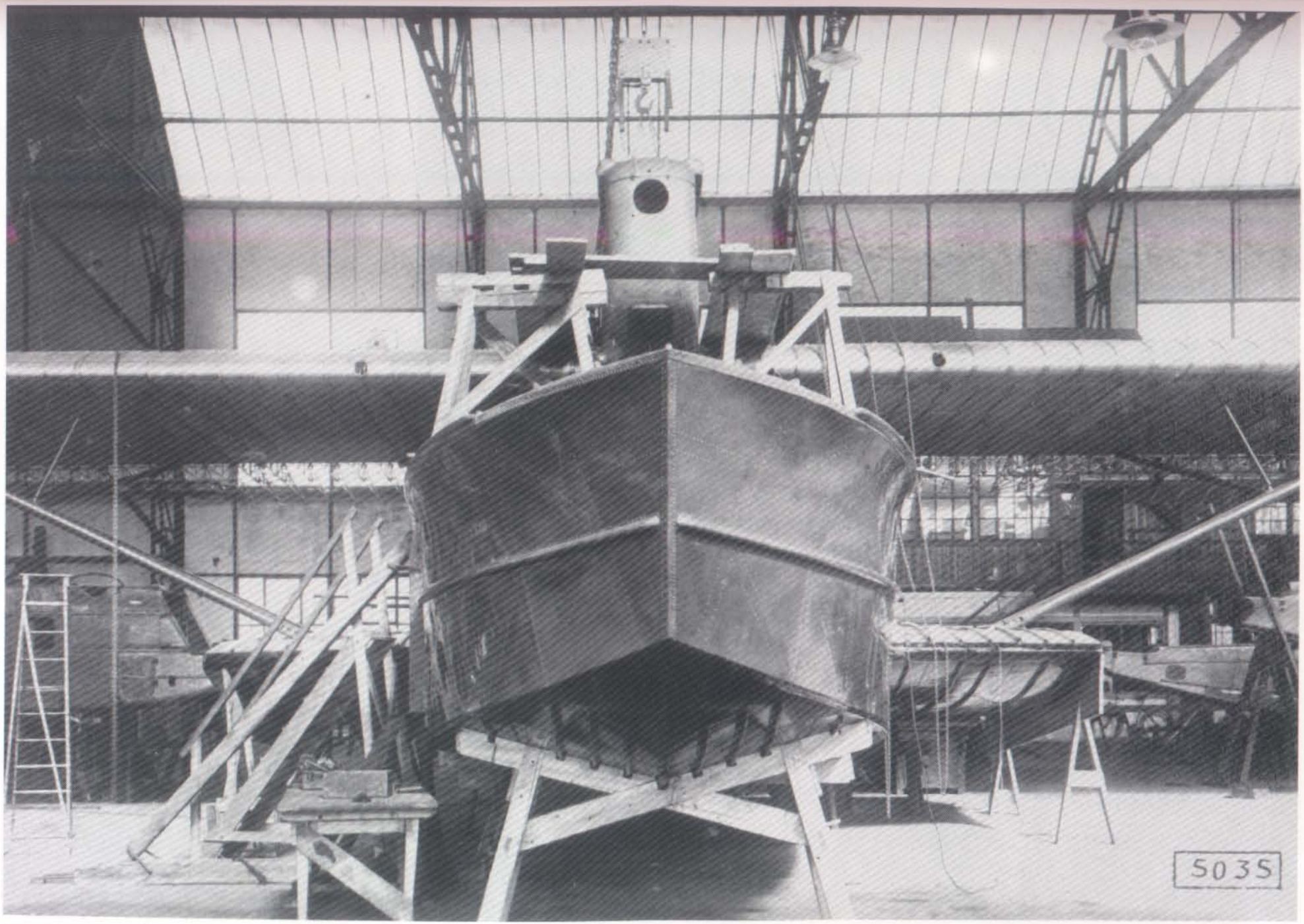
Sandini Archiv

Links: Die Heinkel HD 25 (HD = Heinkel Doppeldecker) entstand für die japanische Marine und wurde vom Schlachtschiff "Nagato" aus eingesetzt.

Rechts: Die HD 28 war ebenfalls ein für Japan entwickelter See-Aufklärer, der 1927 mit einem Loraine-Dietrich 28-Triebwerk flog.

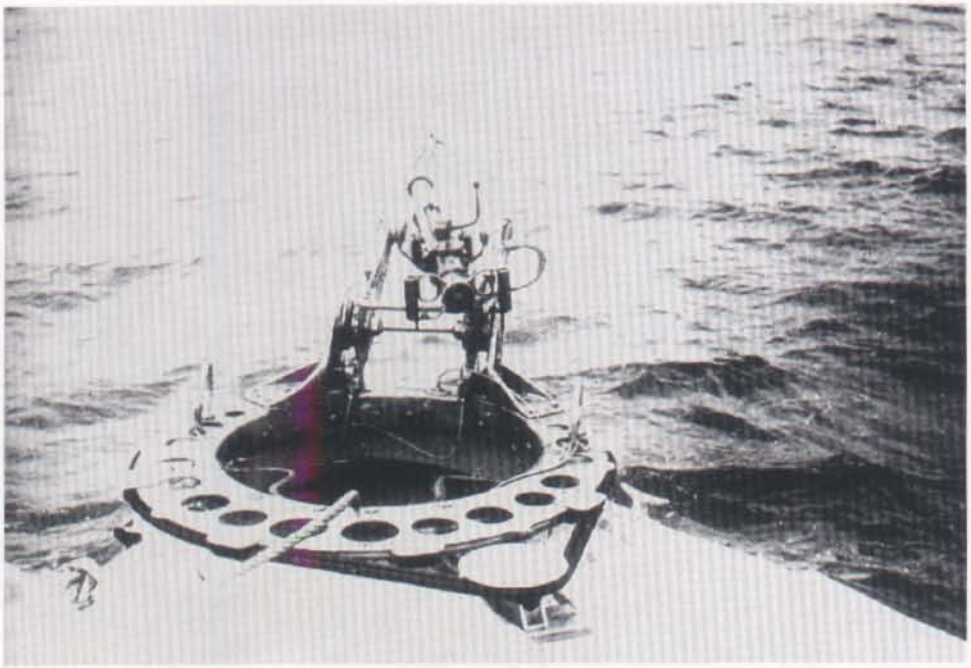
Links: Die Do C-3 wurde ab 1931 als leistungsfähiger See-Aufklärer mit einem Hispano-Suiza 12-Zylinder Reihenmotor erprobt.

Sandini Archiv



Der Bootsrumpf einer Do R.

Sandini Archiv

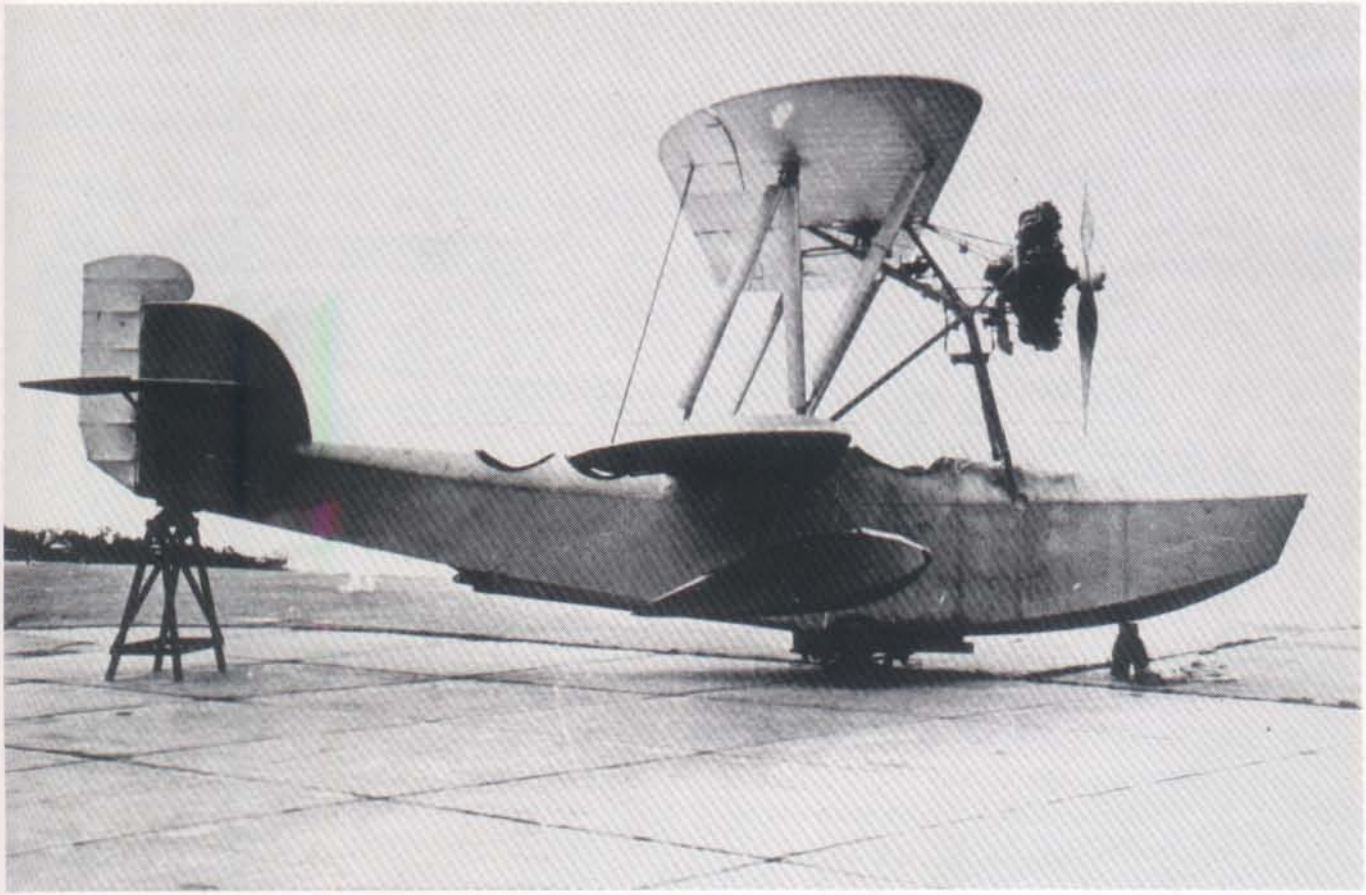


Links: Ein Dornier "Superwal" wurde als Erprobungsmuster für Defensivbewaffnung genutzt, er besaß unter anderem eine 20 mm Waffe im K-Ring im vorderen Rumpf.

Rechts: Nahaufnahme der vorderen 20 mm Flugzeugkanone auf dem Do "Superwal".

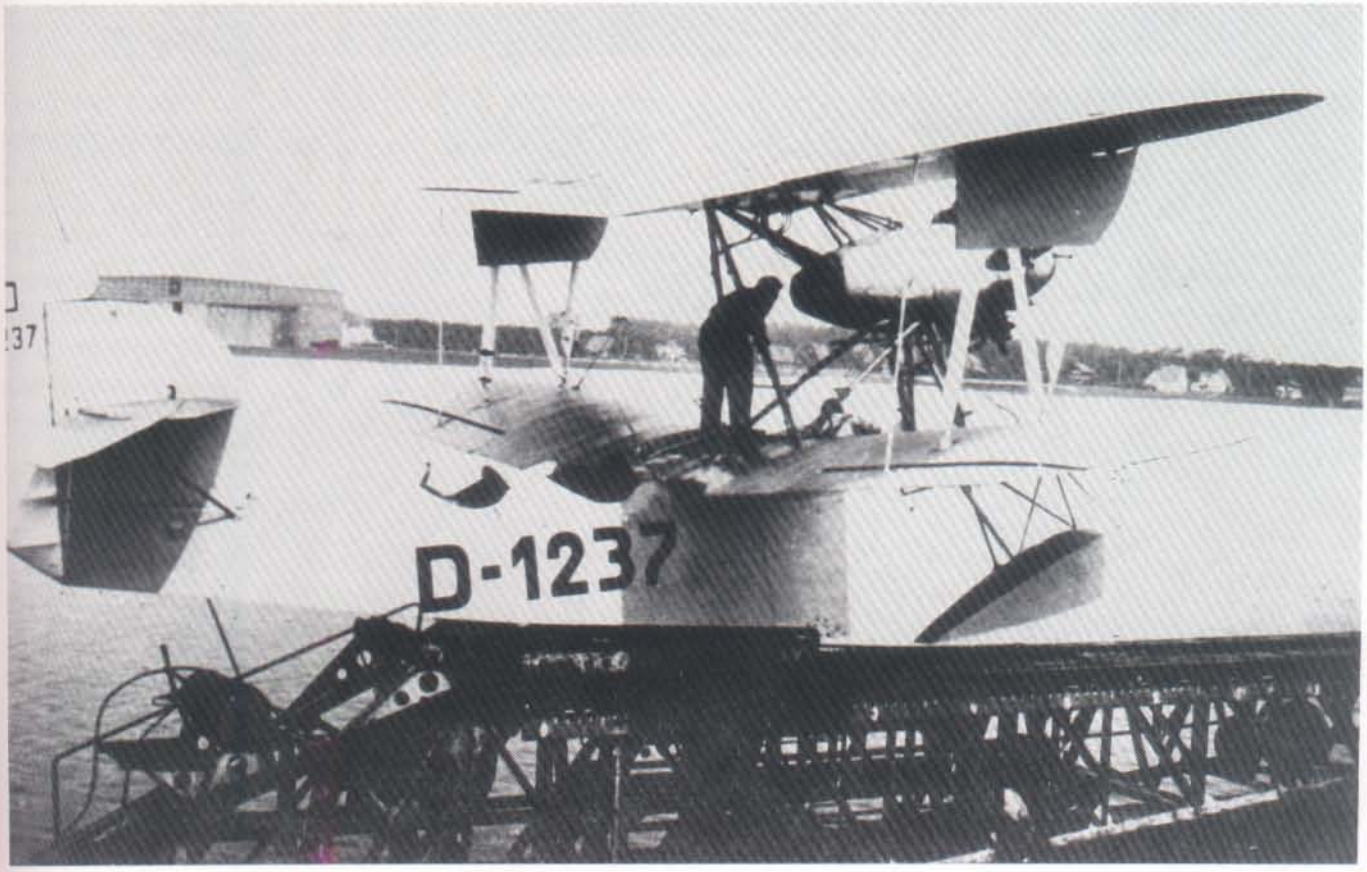
Links: Als leichter Aufklärer und Verbindungsflugzeug sollte die Do E Verwendung finden. Mindestens eine Maschine soll in die UdSSR gelangt sein.

Sandini Archiv



Die Heinkel HD 15 wurde 1927 erfolgreich im Schleuderstart vom Katapult K1 erprobt.

Unten: Die Heinkel HD 15 (WerkNr. 265) flog bei der RDL (E-Stelle Travemünde) im August 1928 als "Verbindungsflugzeug".

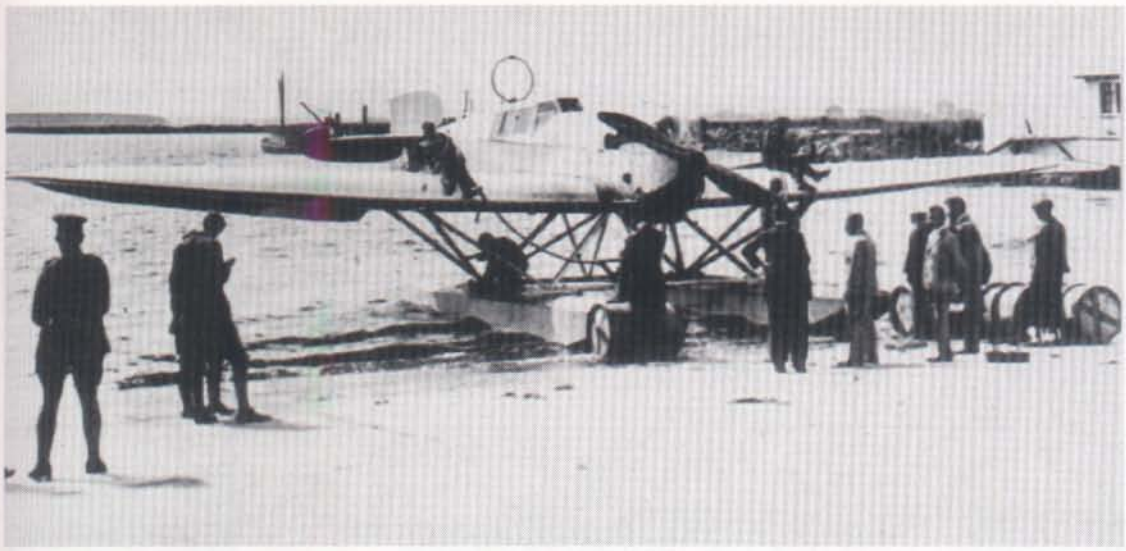


Sandini Archiv

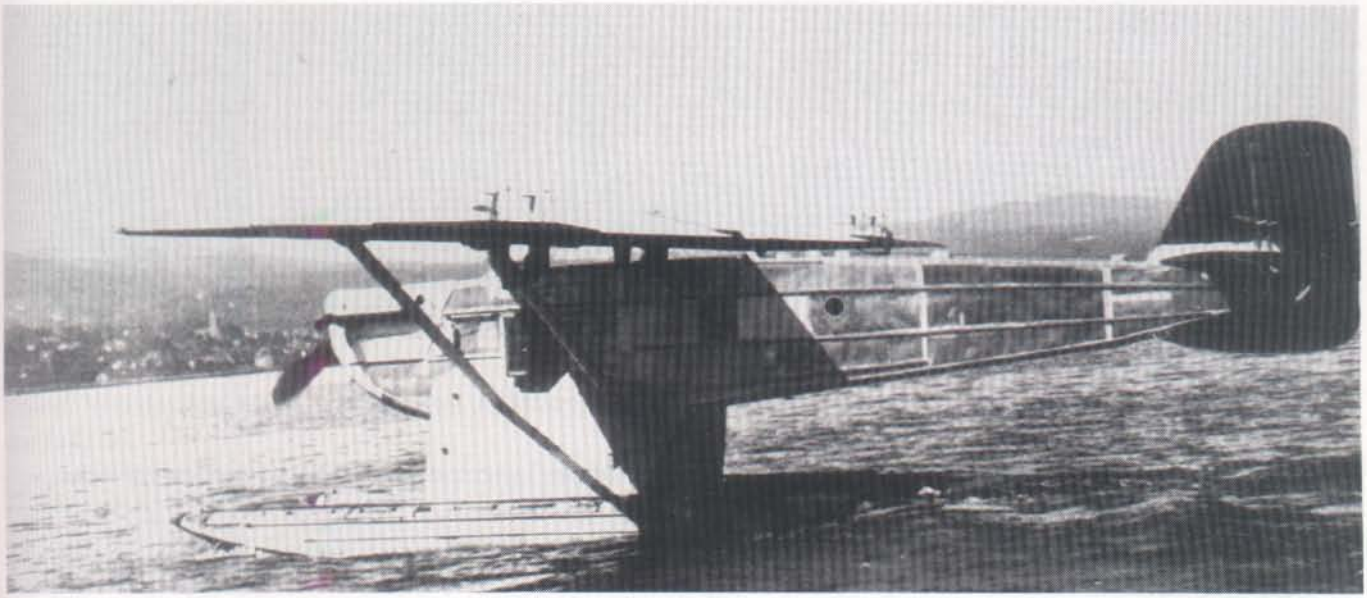
Der Dornier "Militär-Wal" (J IId) besaß zwei leistungsstarke BMW VI Reihenmotoren.

Unten: Das "Mehrzweck-Flugzeug" He 60B (D-2325, WerkNr. 418) flog im Dezember 1932 bei der RDL in Travemünde.

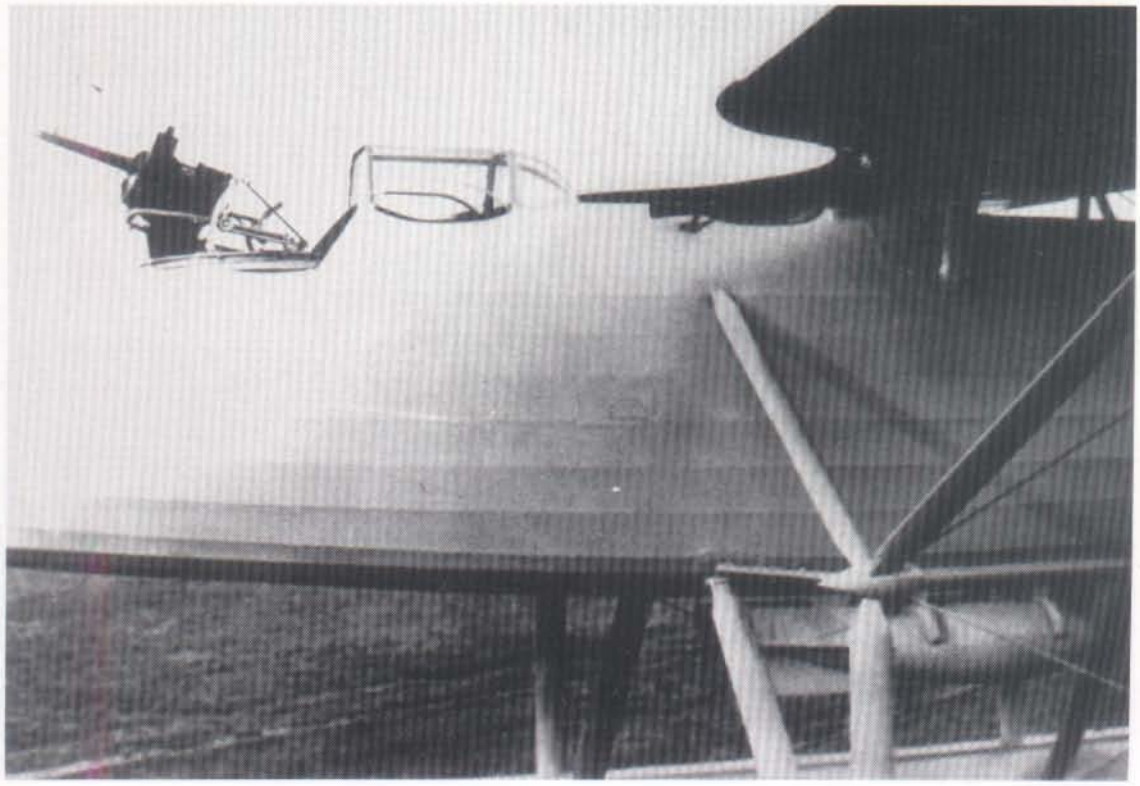
Sandini Archiv



Links: Ebenfalls als Mehrzweck-Flugzeug wurde 1928 die HE 10 (D-1662, D-1731) erfolgreich über größere Strecken eingesetzt.

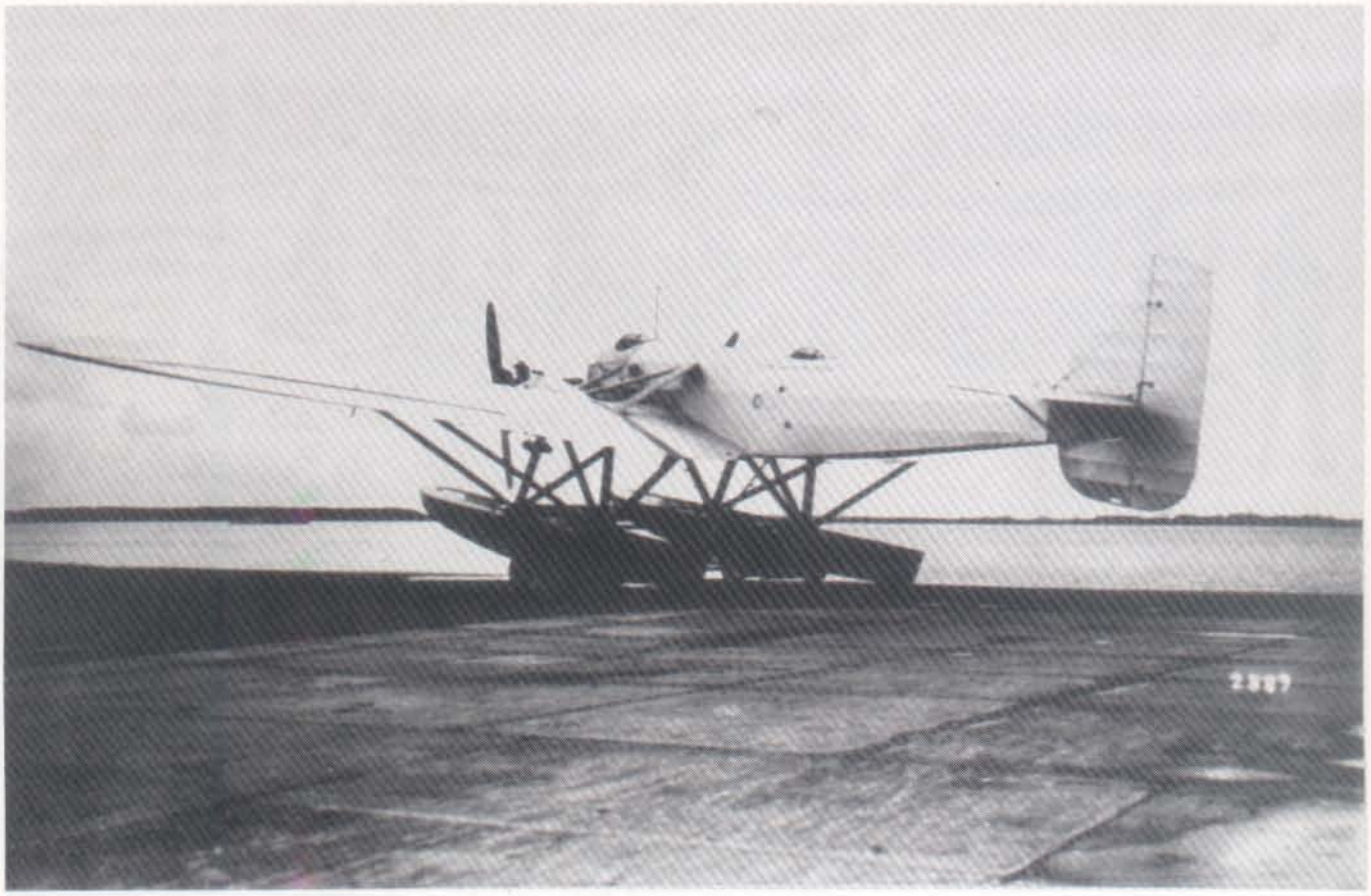


Oben: Der Luft-torpedobomber Do D Bas wurde in Japan in Lizenz gebaut. 24 Maschinen lieferten die Dornier-Werke an Jugoslawien.



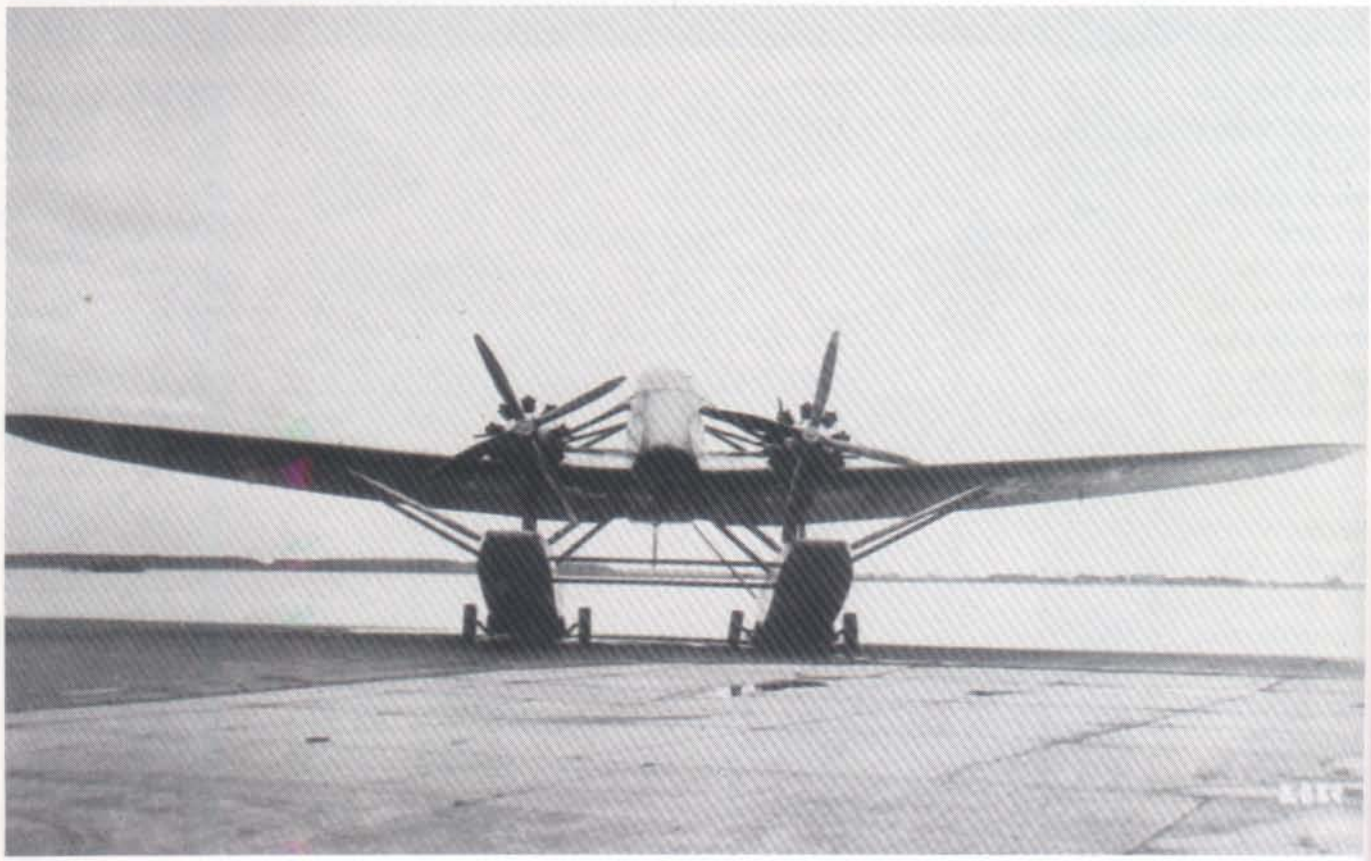
Rechts: Von der Dornier Do C-2A, einem See-Kampfflugzeug, wurden nur zwei Maschinen Anfang der Dreißiger Jahre an Kolumbien verkauft.

Sandini Archiv



Die HE 7a galt 1930 als leichter Bomber und LT-Träger.

Unten: Die Heinkel HE 7a wurden von zwei Gnome & Rhone "Jupiter" angetrieben. Um 1930 wurden versuchsweise LT-Würfe durchgeführt.

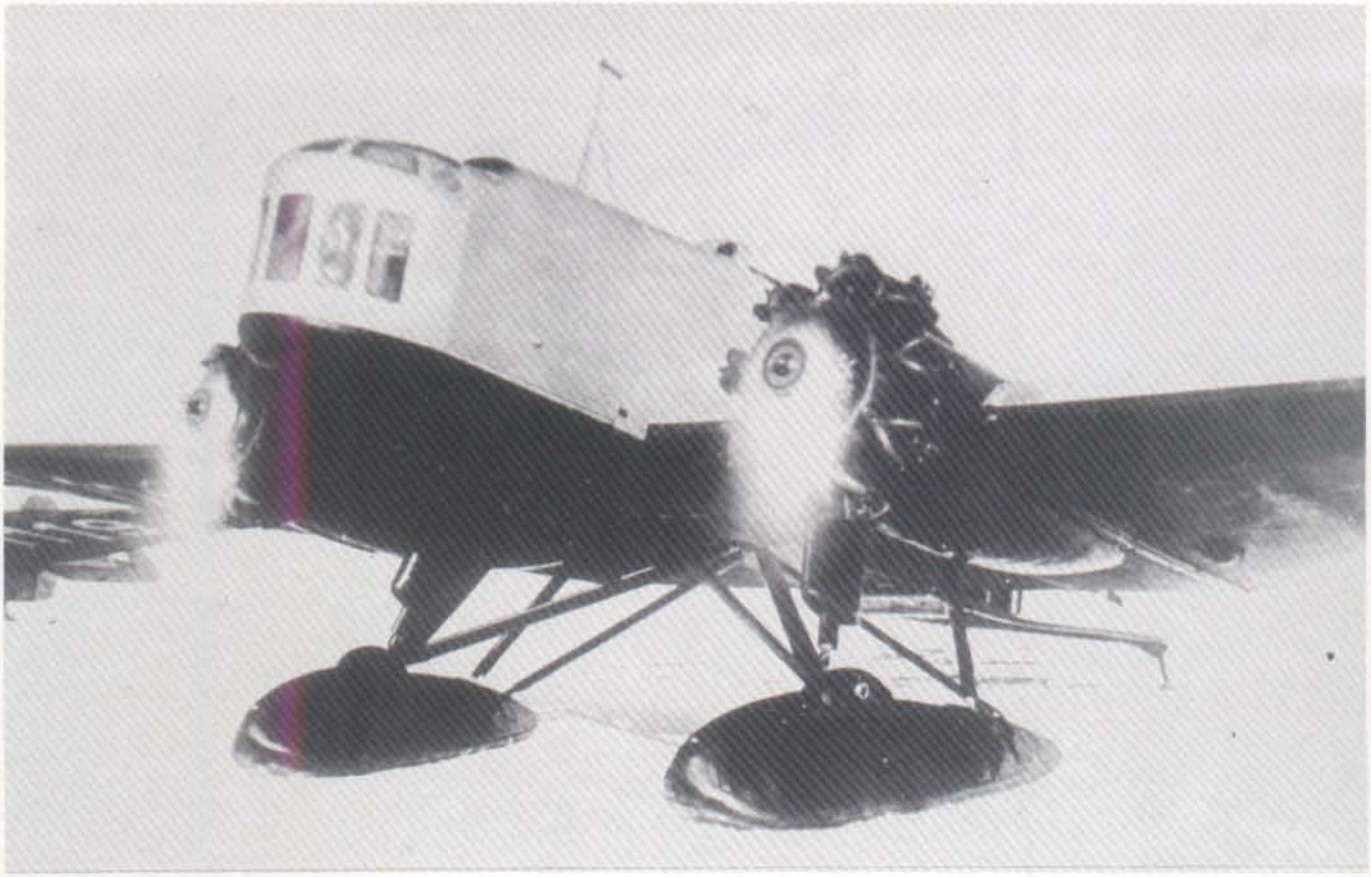


Sandini Archiv

Blick auf die Heinkel-Werke in Rostock-Marienehe.

Unten: Von der Junkers Ju R 42 wurden 35 Maschinen an die UdSSR geliefert. Es handelte sich um einen Umbau der Ju G 23.

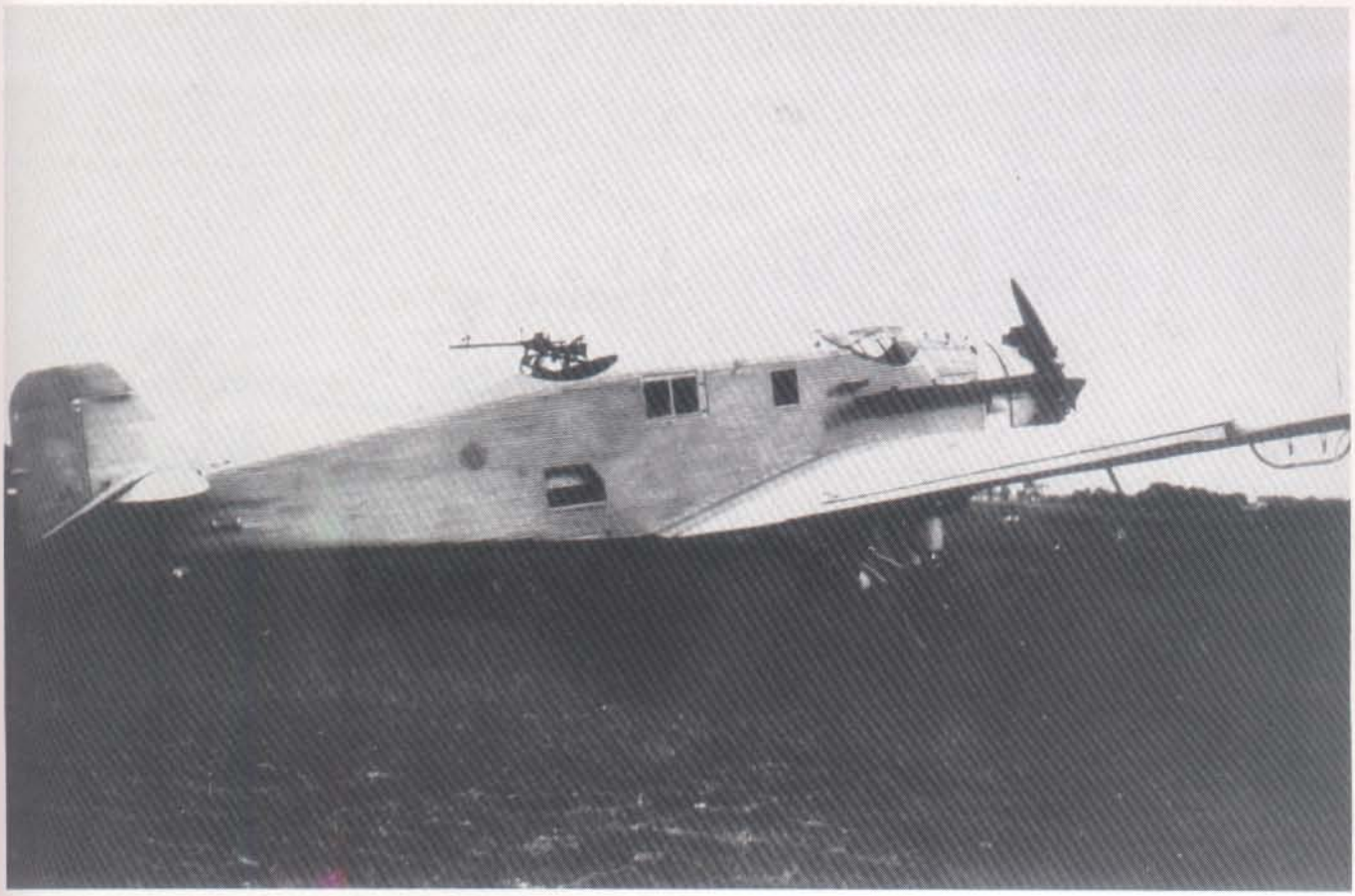
Sandini Archiv



Die Ju S 36 (D-1252) flog bei den Junkers-Werken bis 1936 als Erprobungsträger und Verbindungsflugzeug.

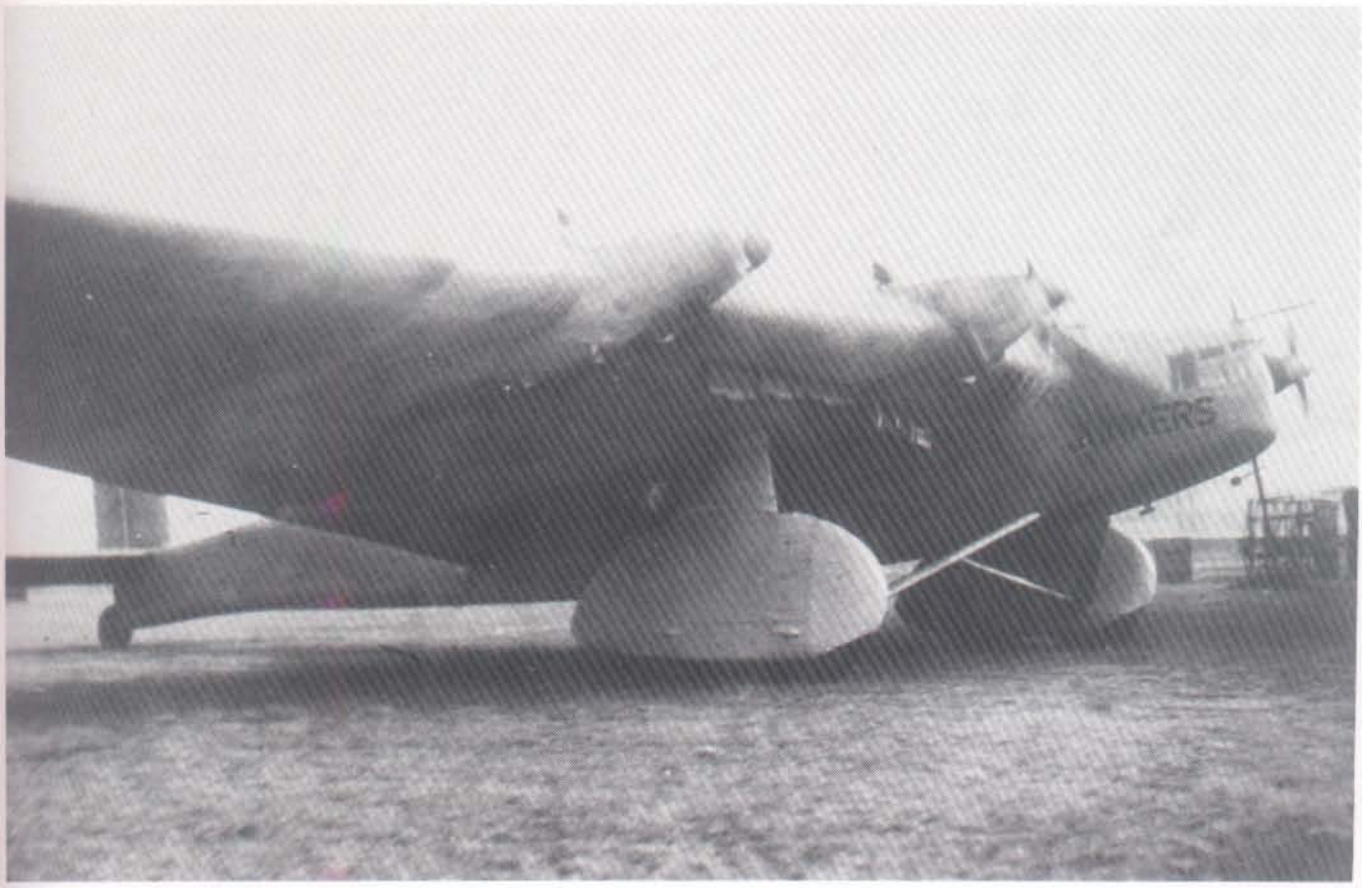
Unten: Die Ju K 37 (S-AABP, später: SE-ABP) war einer der in Linhamn ab 1928 gebauten Bomber.

Sandini Archiv

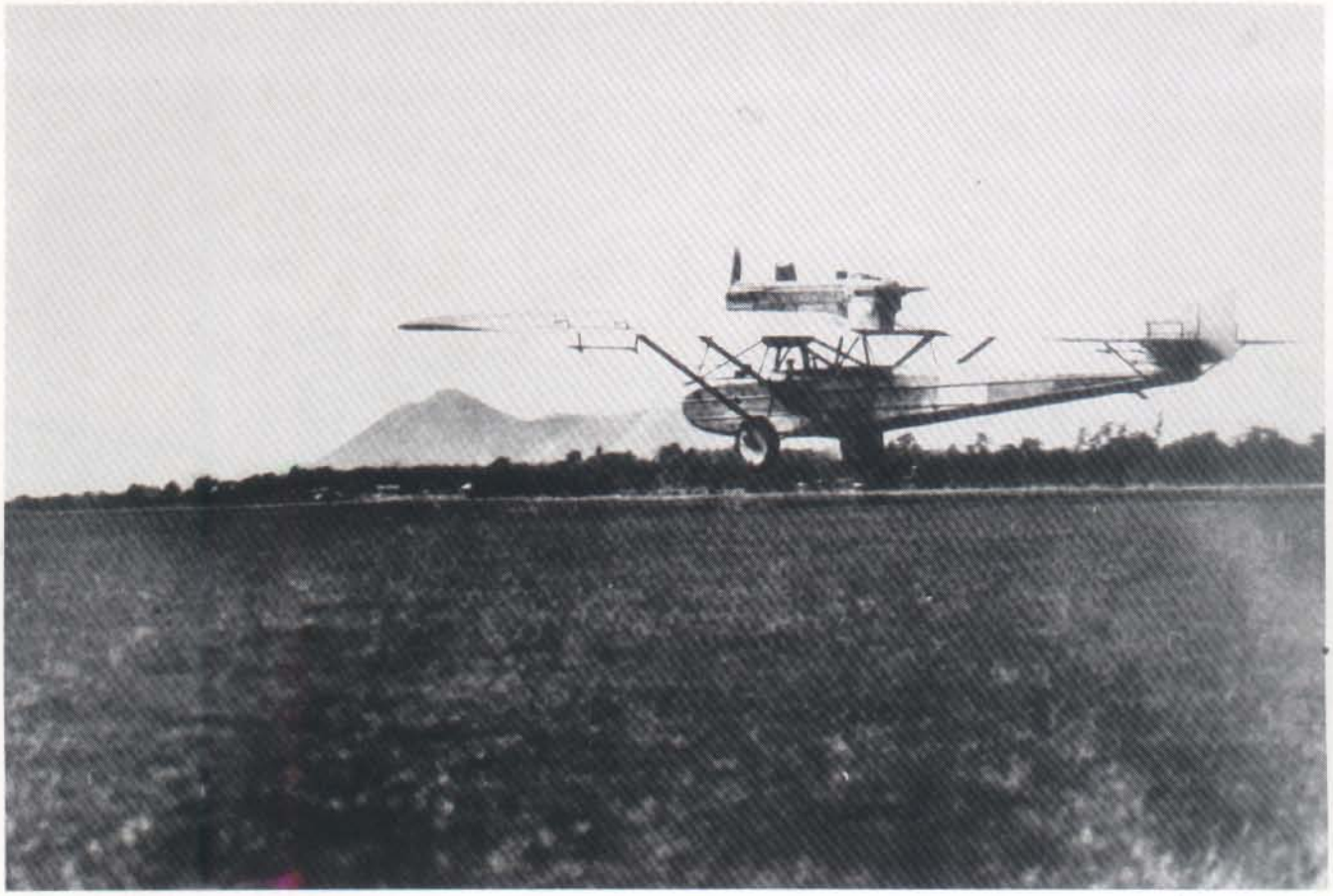


Die Dornier Do N wurde 1926 in Japan hergestellt.

Unten: Die erste Ju G 38a (D-2000) flog erstmals am 6.11.1929. In Japan entstand eine Ausführung als schwerer Langstreckenbomber.



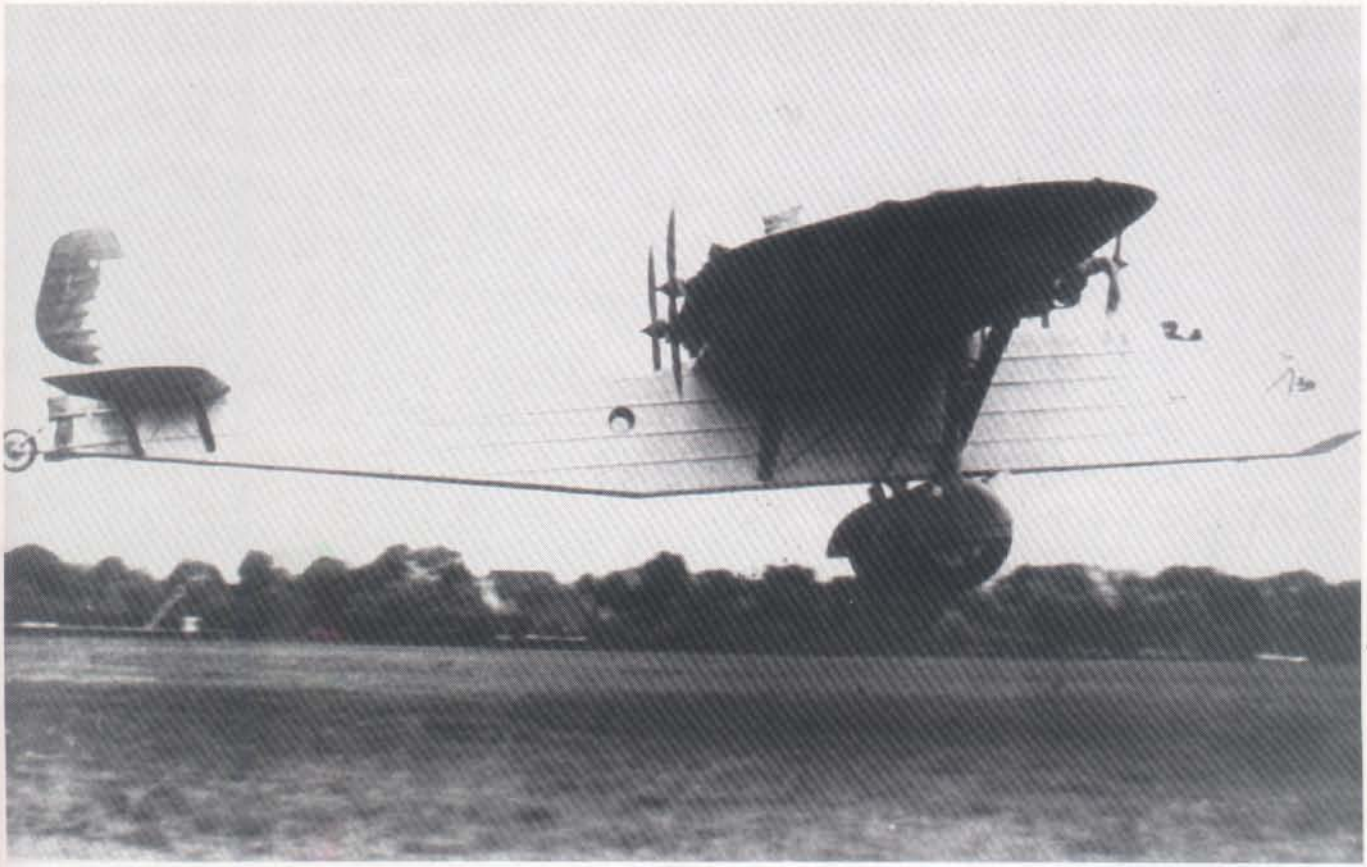
Sandini Archiv



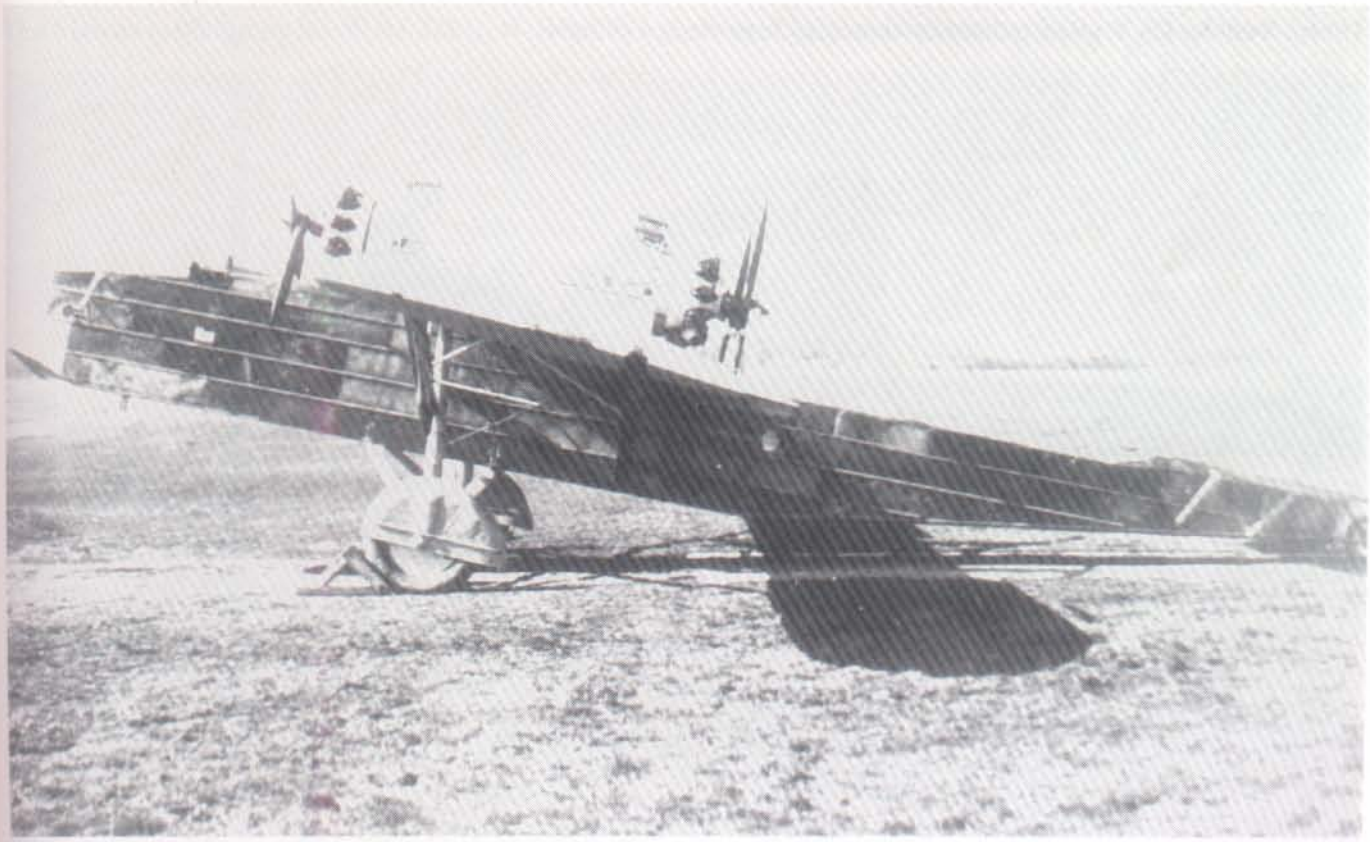
Die Ju K 43, eine bewaffnete Ausführung der Ju W 34, wurde 1930 als Kampfflugzeug mit Abwurfanlage vorgeste

Unten: Als Antrieb der Do N waren zwei Rapier "Lion"-Reihenmotoren eingebaut. Die Lizenzproduktion erfolgte bei Kawasaki.

Sandini Archiv

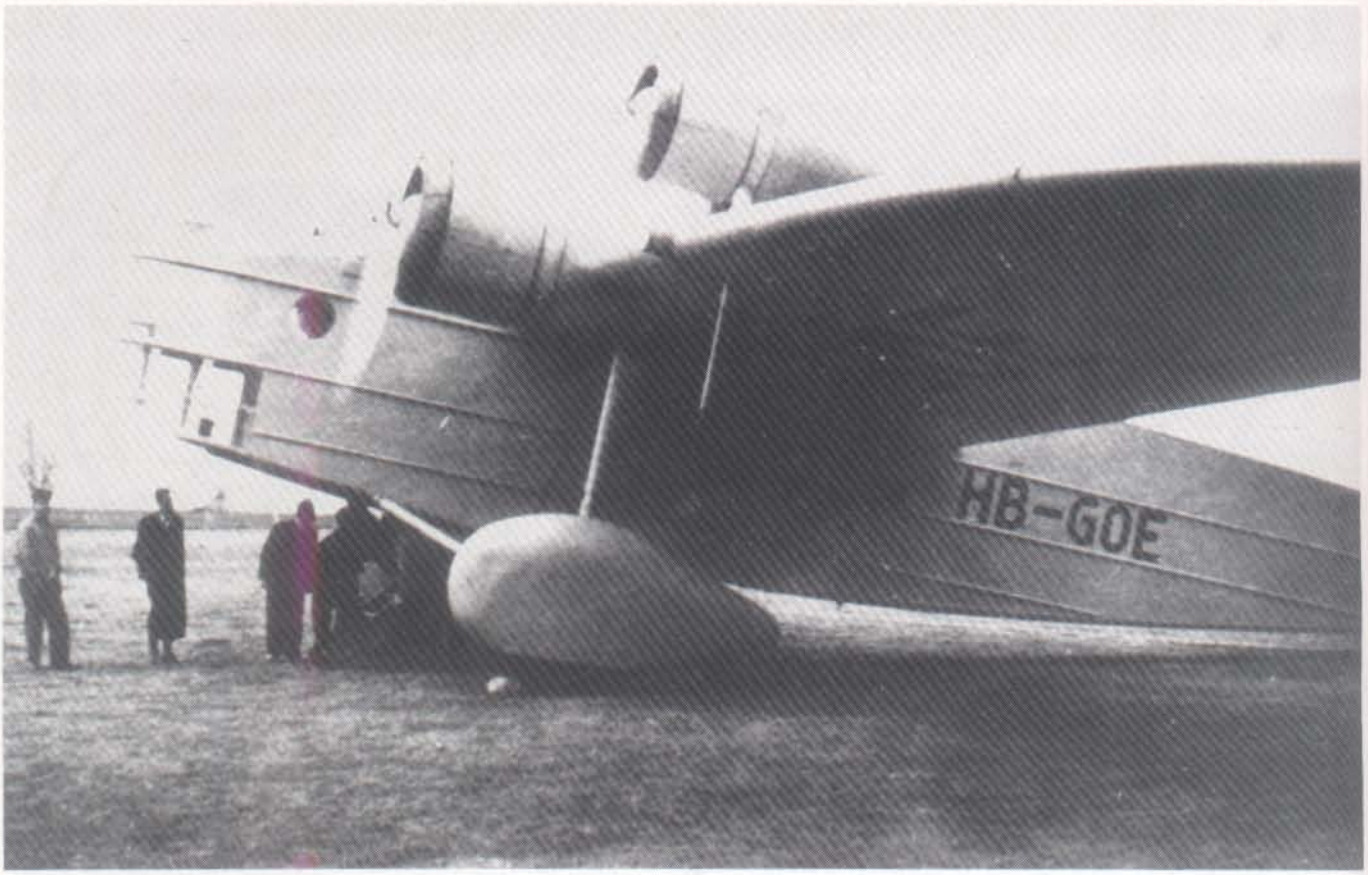


Der mittlere Bomber Do P besaß eine Spannweite von 30,00 m und erreichte 1930 eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h.



Von der Do P entstand nur ein Musterflugzeug in der Schweiz (CH-302). Die Maschine wurde anschließend als D-1982 zugelassen und flog auch in Lipezk.

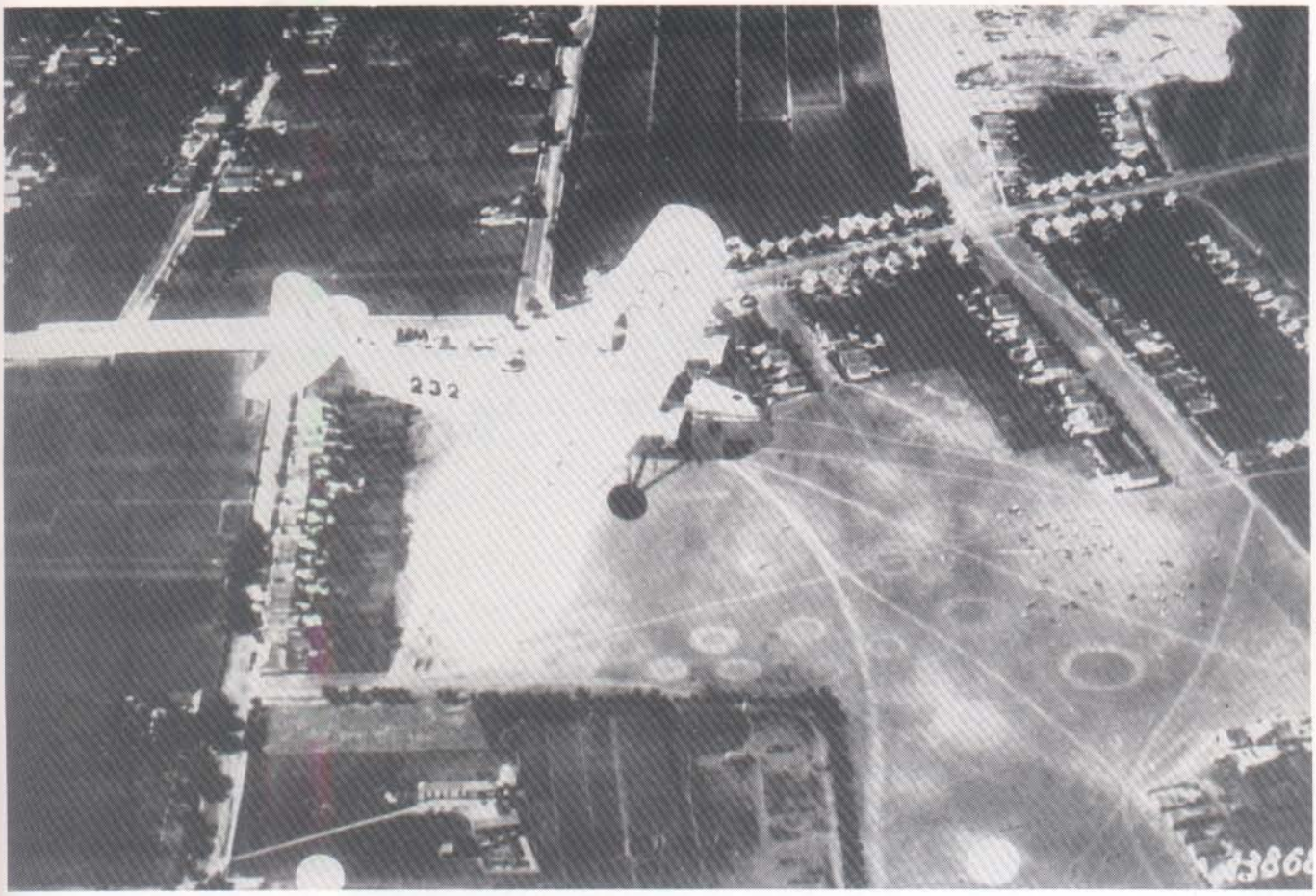
Sandini Archiv



Die Do Y (D-6) wurde von drei Gnome & Rhone "Jupiter IV" angetrieben und besaß drei Waffenstände.

Unten: Von der Do Y wurden drei Maschinen an Jugoslawien geliefert.

Sandini Archiv



Die Do Y (auch als Do 15 bezeichnet) wurde in der Schweiz mit der Registrierung CH-232 als Bomber erprobt.

Das Mehrzweckflugzeug He 59 (D-2214), WerkNr. 378) gehörte 1932 zum Bestand der RDL in Travemünde.

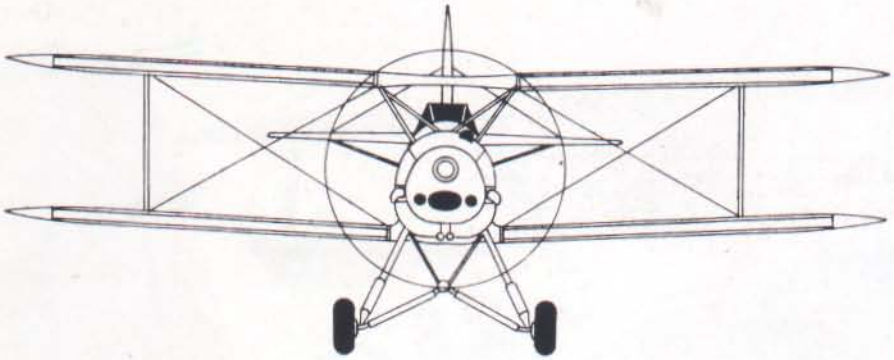
Sandini Archiv

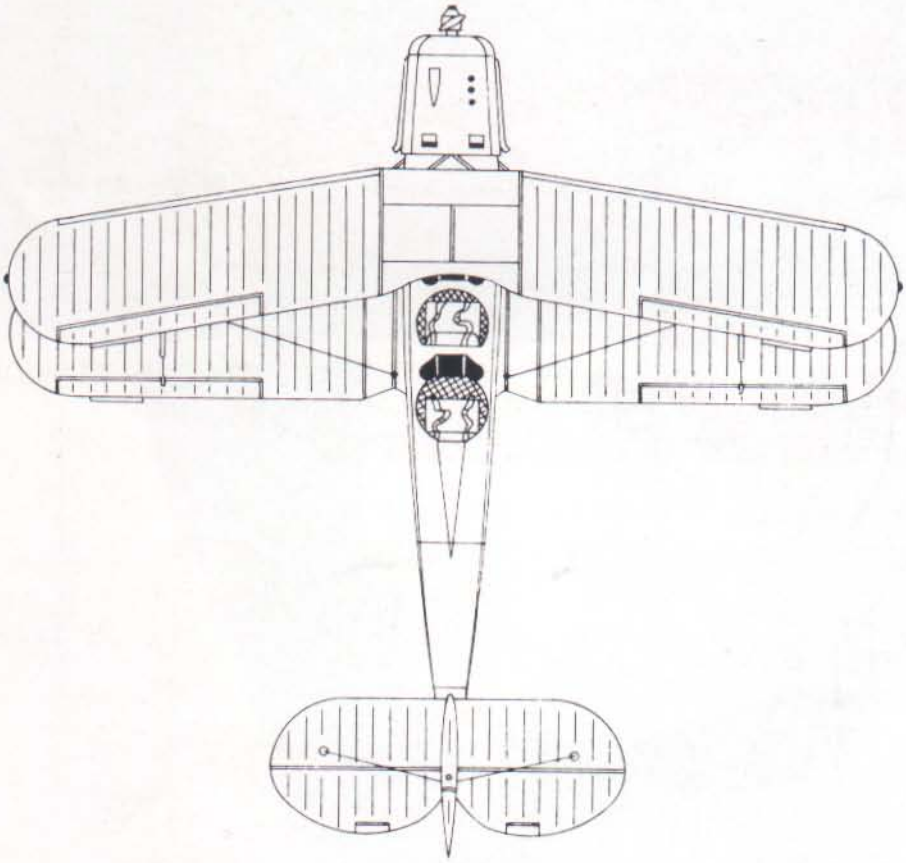
Links: Flugaufnahme des mächtigen Doppeldeckers vom Juni 1932.

Rechts: Während des Afrika-Feldzuges stand die He 59 für zahlreiche Aufgaben zur Verfügung.

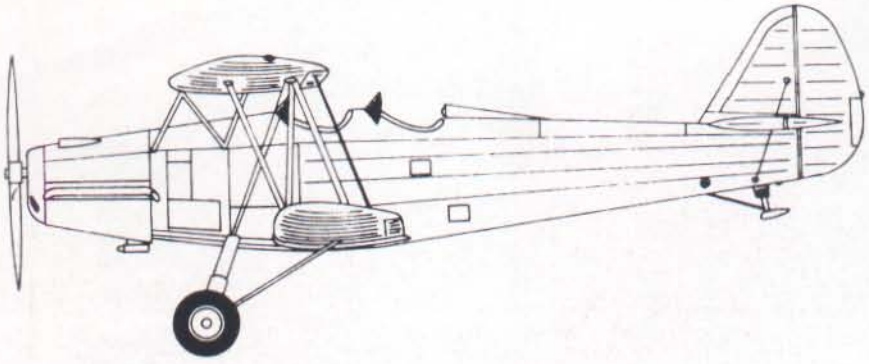
Links: Ein großer Teil der He 59-Schwimmflugzeuge diente der Seenotrettung im 2. Weltkrieg.

Sandini Archiv





Die Go 145 stand bis Kriegsende bei der Luftwaffe im Einsatz.



GOTHA GO.145

Sandini Archiv

Für die Schulung der künftigen Besatzungen wurden diverse Schulmaschinen eingesetzt, anfangs auch die Ar 69, hier die V1 (D-2821).

Unten: Die Ar 69 B war kunstflugtauglich und besaß einen Siemens Sh 14a-Sternmotor.

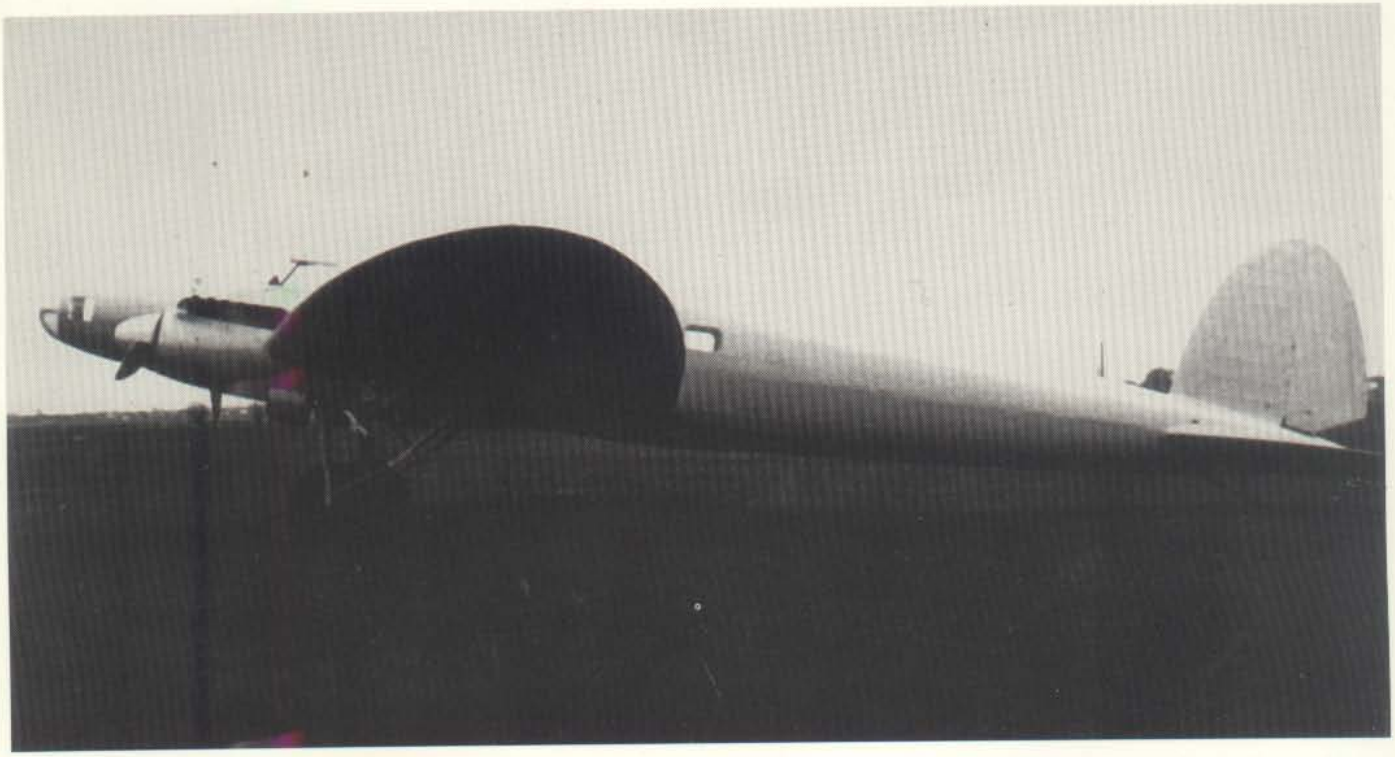
Sandini Archiv

In der Schulung wurde ab 1932 vermehrt auf die von einem Sh 14 A-Sternmotor angetriebene Fw 44 C und D "Stieglitz" zurückgegriffen.

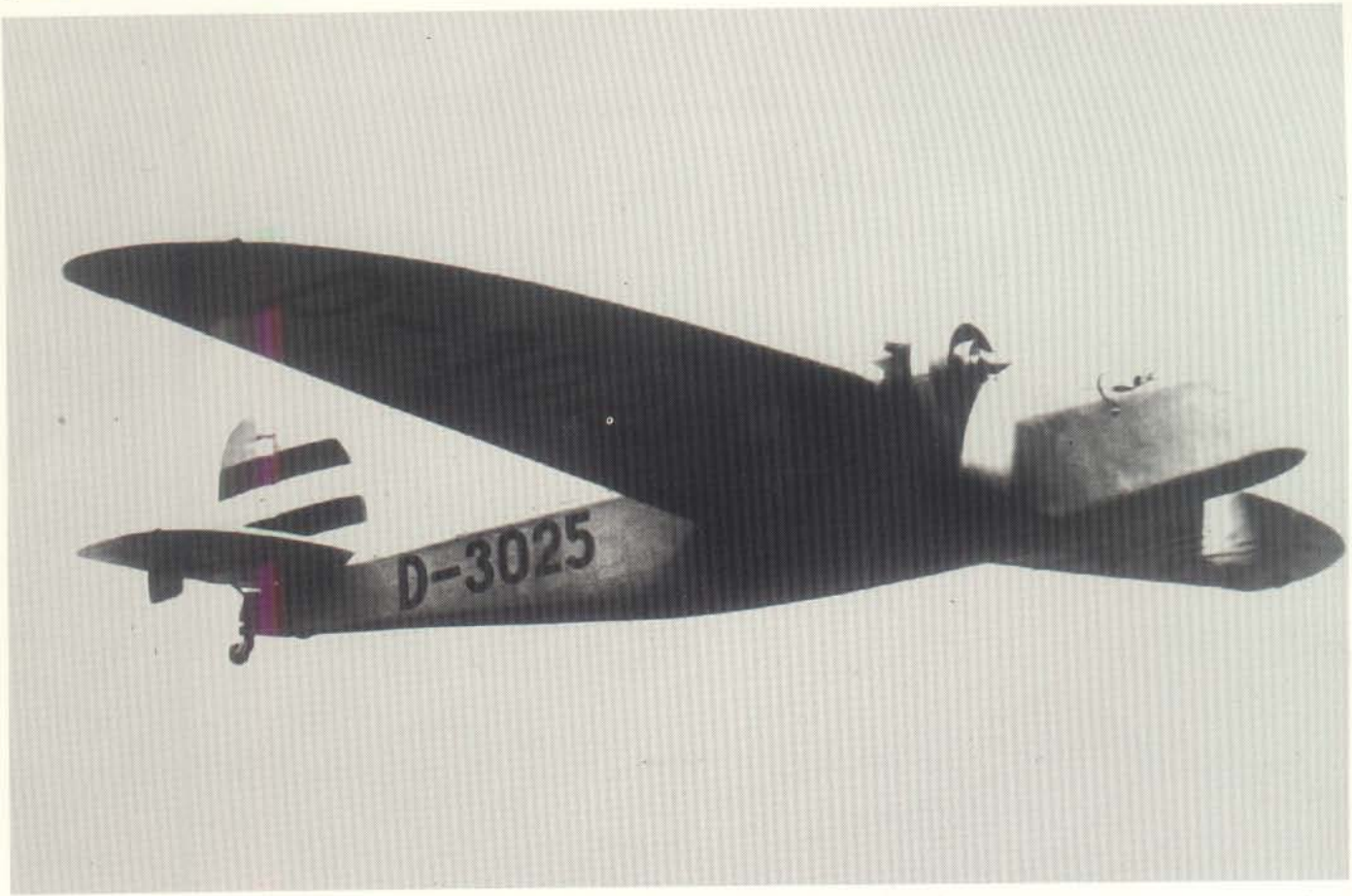
Sandini Archiv

WAFFEN-ARSENAL SPECIAL BAND 5

Verkaufspreis: 24,80 DM / 199,- öS / 24,80 sfr



Vorboten der ersten modernen Kampfflugzeuge der Luftwaffe: Do 11 und He 111 aus den frühen dreißiger Jahren.



PODZUN - PALLAS