DAS MAGAZIN FÜR LUFTFAHRT, ZEITGESCHICHTE UND OLDTIMER

FLUGZEUG CLASSIC SPECIAL 16

Ein Magazin von GeraMond

Schweiz CHF 20,70
Österreich 14,30
BeNeLux 14,90

€12,90

ISBN 978-3-96453-672-3

www.flugzeugclassic.de

Mit NEUEN Farbzeichnungen und Fotos!

Deutsche Flugzeuge im Fokus

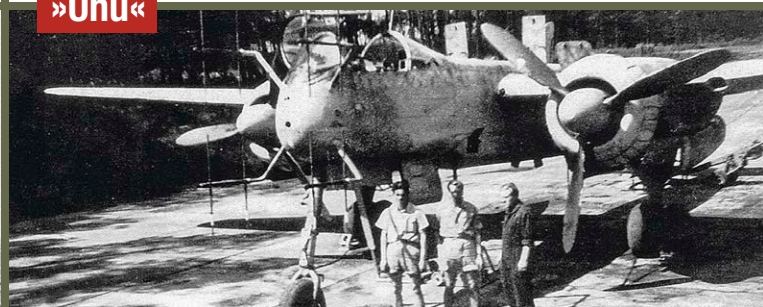
Do 335, Me 323, He 111, Fw 200 und He 219

»Gigant«

»Blitzkrieger«

»Geißel des Atlantiks«

»Uhu«



FLUGZEUG CLASSIC

Militärflugzeuge aus Deutschland

EINSTEIGERABO

ANGEBOT zum ABHEBEN

2 für nur € 7,90

statt ~~€ 13,80~~* bei Einzelkauf

- ✓ Sie sparen fast 43% gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen
- ✓ Sie erhalten die Hefte bequem nach Hause

Bei uns finden Sie packende Reportagen über die Geschichte der Fliegerei, Biografien, Porträts der wichtigsten Luftfahrzeuge aus allen Epochen sowie Berichte über Wrackbergungen, Restaurierungen, Nachbauprojekte, Pioniere der Luftfahrt, Flugshows sowie Reportagen zu historischen flugfähigen Zivil- und Militärflugzeugen.

* Preis am Kiosk

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *Flugzeug Classic* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 6,65* (Jahrespreis: € 79,80*) pro Heft monatlich frei Haus. Ich kann das Abo jederzeit kündigen.

Online bestellen unter

www.flugzeugclassic.de/abo

FLUGZEUG CLASSIC SPEZIAL
vereinigt mit FLUGZEUG

www.flugzeugclassic.de

Redaktionsanschrift
Postfach 40 02 09, D-80702 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
E-Mail: redaktion@geramond.de
Chefredakteur Markus Wunderlich
Herstellungsleitung Sandra Kho
Produktion/Herstellung Benedikt Bäumler
Redaktion Stefan Krüger
Zeichnungen Herbert Ringlstetter
Fotos Umschlag Dietmar Hermann, Herbert Ringlstetter, Peter Cronauer, pa-ZB
Layout Karin Vierheller
Lektorat Michael Suck

Gesamtleitung Media
Jessica Wygas
(verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
jessica.wygas@verlagshaus.de
Senior Mediaberater
Armin Reindl
armin.reindl@verlagshaus.de
Anzeigendisposition
Flugzeug Classic
Rita Necker
rita.necker@verlagshaus.de
Es gilt die **Anzeigenpreisliste**
Nr. 33 vom 1.1.2023
Litho
ludwigmedia, Österreich
Druck
Walstead Central Europe, Poland

PEFC
PEFC/32-32-082

GeraMond Media GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München,
www.geramond.de

Geschäftsführung Clemens Schüssler, Gerrit Klein
Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung
Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim
Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.com

Leserservice, Kundenservice, GeraMond-Programm
+49 (0) 89 46 22 00 01
leserservice@flugzeugclassic.de

Clausewitz SCHIFFClassic FLUGZEUG CLASSIC ModellFan Militär & Geschichte

Preise: Einzelheft € 12,90 (D), 14,30 € (A), sFr. 20,70 (CH), € 14,90 (BeNeLux) (bei Einzelversand zzgl. Porto);
ISSN 2194-7120

Erscheinen und Bezug: FLUGZEUG CLASSIC SPEZIAL ist eine Sonderausgabe der Zeitschrift FLUGZEUG CLASSIC und erscheint im Jahr einmal. Sie erhalten FLUGZEUG CLASSIC in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

© 2023 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München. Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Markus Wunderlich; verantwortlich für die Anzeigen: Jessica Wygas, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

Vorwort

Noch bekannter als die diversen deutschen Fliegerasse waren die Maschinen, an deren Steuer sie teils saßen, die Legenden der Lüfte. *Flugzeug Classic Spezial* möchte in seiner neuen Reihe jeweils fünf besondere Maschinen in den Fokus nehmen und ihre Entwicklugn, die Technik und die Einsatzgeschichte vorstellen.
Den Anfang macht die Focke-Wulf Fw 200, die Kurt Tank eigentlich als Passagierflugzeug konstruiert hat, gefolgt von der He 111, dem frühen Standardbomber der Deutschen Luftwaffe. Diesem schließen sich die Me 323 »Gigant«, die He 219 und die Do 335 »Pfeil« an, die auch den hübschen Suggestivnamen »Ameisenbär« trägt.
Die einzelnen Beiträge stammen aus der regulären *Flugzeug Classic,* die monatlich erscheint, wurden aber speziell für diese Ausgabe durch teils bislang unveröffentlichtes Bildmaterial ergänzt.

Erkenntnisreiche Lektüre wünscht
Ihre Redaktion

Inhalt

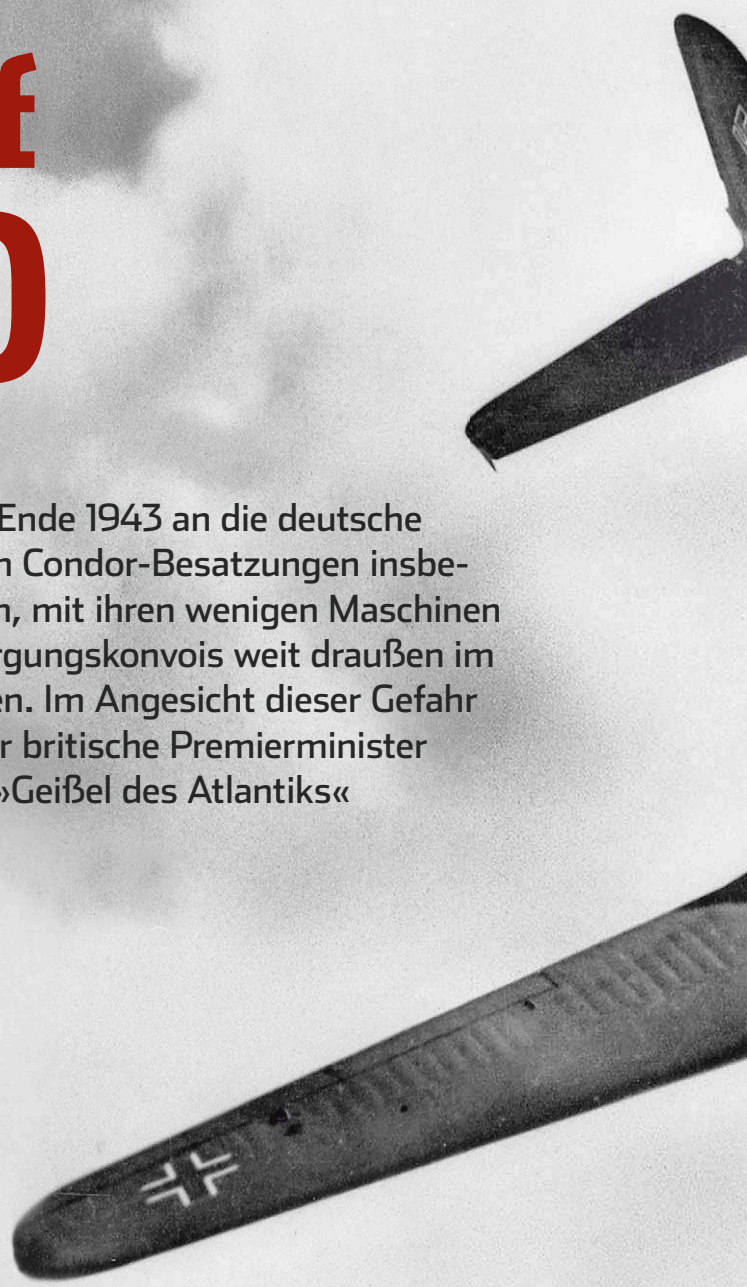
Focke-Wulf Fw 200 4
Vom Passagierflugzeug zur »Geißel des Atlantiks«
Dreiseiten-Ansicht 12
Heinkel He 111 22
Standardbomber der Luftwaffe und Träger für V1-Raketen
Dreiseiten-Ansicht 30
Messerschmitt Me 323 42
Der erste Kampfzonentransporter der Welt
Dreiseiten-Ansicht 50
Heinkel He 219 60
Der erste reine Nachtjäger der Luftwaffe
Dreiseiten-Ansicht 68
Dornier Do 335 78
Der »Ameisenbär« revolutionierte den Propellerflugzeugbau
Dreiseiten-Ansicht 86
Epilog 98

Durchstarten: Auch die Fw 200 gehört zu den bekanntesten Flugzeugen des Zweiten Weltkriegs – trotz ihrer Probleme
Foto Sammlung Herbert Ringlstetter

Hinweis § 86/86a: Aufgrund der deutschen Gesetzeslage sind die Hakenkreuze in den Zeichnungen retuschiert, die Symbole auf den historischen Fotos aber belassen. Der Herausgeber distanziert sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung. Der Inhalt dieses Heftes dient ausschließlich zur Berichterstattung über die Vorgänge des Zeitgeschehens sowie der militärhistorischen und wissenschaftlichen Forschung (§ 86 und § 86a StGB). Wer Abbildungen aus diesem Heft kopiert, verpflichtet sich hiermit, diese ausschließlich für oben genannte Zwecke und in keiner Weise propagandistisch im Sinne des § 86 und § 86a StGB zu verwenden!

Focke-Wulf Fw 200

Nur etwa 260 Fw 200 gingen bis Ende 1943 an die deutsche Luftwaffe. Trotzdem gelang es den Condor-Besatzungen insbesondere in den ersten Kriegsjahren, mit ihren wenigen Maschinen überaus erfolgreich alliierte Versorgungskonvois weit draußen im Atlantik anzugreifen und zu melden. Im Angesicht dieser Gefahr bezeichnete kein Geringerer als der britische Premierminister Winston Churchill die Fw 200 als »Geißel des Atlantiks«



Für Großbritannien eine Plage: 1940/41 herrschten die Fw 200 C der I./KG 40 über den Weiten des Atlantiks

Foto Sammlung Herbert Ringlstetter

Ursprung & Geschichte

Eigentlich als Verkehrsflugzeug konzipiert, machte die Fw 200 besonders beim Militär Karriere als Fernaufklärer

S. 6

Menschen

Hinter der Entwicklung der Condor standen namhafte Männer wie Wilhelm Bansemir und seine Mannschaft

S. 8

Profil

Mitte 1940 nahm die I. Gruppe des KG 40 mit ihren Fw 200 den Kampf gegen die alliierten Geleitzüge im Atlantik auf

S. 12

Im Einsatz

Die Fw 200 waren meist für die Alliierten unerreichbar. Erst 1941 fanden sie erste, geeignete Abwehrmaßnahmen

S. 14

Zwangsrekrutiert

Wenngleich nie dafür ausgelegt, wusste die Fw 200 als Kampfflugzeug durchaus zu überzeugen. Die C-1 war die erste serienmäßig hergestellte rein militärische Ausführung des Condor; sie kam zum Frühjahr 1940 an die Front

Fotos (4) DEHLA

Obwohl als modernes Verkehrsflugzeug ausgelegt, blieb der Condor mit Kriegsbeginn vom umfangreichen Militärdienst nicht verschont. Als Zivilist in Uniform machte er vor allem als Fernaufklärer über See von sich reden

Von Wolfgang Mühlbauer

Die Entwicklung der Fw 200 Condor begann im Frühjahr 1936 als Zivilflugzeug, orientiert an den Vorgaben des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) für die Junkers Ju 90 und gedacht als moderne Ablöse der Junkers Ju 52/3m. Angetrieben von vier BMW-132-Sternmotoren, sollte der Condor 25 Fluggästen Platz bieten. Im Eiltempo konstruiert und fertiggestellt, feierte die Fw 200 V1 am 6. September 1937 ihren Erstflug, der zweite Prototyp V2 folgte im Spätherbst. Die darauf anschließende Erprobung bei der Deutschen Lufthansa (DLH) offenbarte allerdings ernsthafte Defizite und man musste nicht unerheblich nachbessern.

Die A-0-Serie mit 800 PS starken BMW-132-L/G-Motoren umfasste zehn Maschinen, die 1938 und im darauffolgenden Jahr ausgeliefert wurden – vier davon an die DLH, zwei für deren brasilianische Tochter Syndicato Condor, zwei an die dänische Fluggesellschaft DDL. Den Rest modifizierte man zu Regierungsflugzeugen, eines davon für Hitler persönlich. 1939 erschien die verbesserte Baureihe Fw 200 B mit BMW-132-D-Motoren (je 850 PS Startleistung), die als künftige Standardversion des Condors gelten sollte. Insgesamt 46 Bestellungen lagen im Spätsommer 1939 vor, darunter zwei aus Finnland (Fw 200 D-1/KB-1), die später die DLH übernehmen konnte, sowie fünf aus Japan (Fw 200 D-2/KC-1).

Im Militärdienst

Mit Kriegsbeginn trat die militärische Verwendung der Fw 200 absolut in den Vordergrund, praktisch kein einziges B-Flugzeug sah seinen ursprünglichen Auftraggeber. Vielmehr vereinnahmte die Luftwaffe den Condor für sich. Das Musterflugzeug der B-1 hatte man bereits kurz vor Ablieferung an die DLH zum Fotoaufklärer umgerüstet. Mangels Alternativen sollte die Fw 200 als Transporter sowie, dank der hohen Reichweite, besonders als bewaffneter Fernerkunder über See zum Einsatz kommen. Focke-Wulf hatte schon vorher einen Auftrag der japanischen Marine für solch eine Aufklärerversion erhalten gehabt.

Zügig reifte so die Baureihe C heran; jene Maschinen, die für den Zivilmarkt im Bau standen, änderte man entsprechend ab. Musterflugzeug war die Focke-Wulf Fw 200 V11, ausgelegt als be-

22,7 Tonnen waren das höchstzulässige Startgewicht der Fw 200 C-3/U4

Konkurrenzvergleich

Focke-Wulf Fw 200 C-3

Höchstgeschwindigkeit 410 km/h in 4000 m

Einsatzhöhe 6600 m

Reichweite 3550 km

Junkers Ju 290 A-5

Höchstgeschwindigkeit 455 km/h in 5800 m

Einsatzhöhe 8850 m

Reichweite 6700 km

Consolidated PB4Y-1

Höchstgeschwindigkeit 449 km/h in 8077 m

Einsatzhöhe 9693 m

Reichweite 4764 km

Focke-Wulf Fw 200 C-3/U4

Einsatzzweck	Fernaufklärer und Behelfsbomber
Besatzung	7
Antrieb	vier luftgekühlte BRAMO-323-R-2-9-Zylinder-Sternmotoren
Leistung	4 x 1000 PS (4 X 1200 PS Startleistung mit MW-s50-Einspritzung)
Länge	23,85 m
Spannweite	32,84 m
Höhe	6,30 m
Flügelfläche	118 m²
Leergewicht	13 080 kg
Startgewicht max.	22 700 kg
Höchstgeschwindigkeit	405 km/h in 5000 m
Reichweite	3550 km (Standardtreibstoffmenge) 4500 km (mit Zusatztreibstoff)
Dienstgipfelhöhe	6600 m
Abwehrwaffen	vier MG 15 – 7,92 mm (A-, C- und F-Stände) ein MG 131 – 13 mm (B-Stand) ein MG 151/20 – 20 mm (D-Stand)
Abwurflast	bis zu 2100 kg Bomben

waffneter Fernaufklärer und Behelfsbomber. Das erhöhte Gewicht glichen Zwillingsräder aus. Wegen ihrer Leichtbaukonstruktion als Zivilflugzeug blieb die Festigkeit der Maschine jedoch stets problematisch. Die Fw 200 C-1, hergestellt in zehn Exemplaren*, trug bis zu 2100 Kilogramm Bomben, den Antrieb lieferten BMW 132 H-1 (je 1000 PS Startleistung). Ihr folgten sieben* Fw 200 C-2 mit geringen Änderungen.

Umrüstsätze

Ende 1940 kam die strukturell verstärkte C-3 mit Bramo 323 R-2 (je 1000 PS Startleistung). 72 Stück* fertigte man bis Ende 1941 – eine Anzahl davon als Sondervarianten durch Umrüstsätze. Wichtigste Vertreterin mit 25 Exemplaren war hier die Fw 200 C-3/U4 mit erhöhter Tankkapazität. 1942 entstand die wiederum verbesserte, mit stärkeren Abwehrwaffen bestückte Fw 200 C-4. Angeblich verließen 105 davon die Werkhallen. Erneut gab es Sonderausführungen, unter anderem als Reiseflugzeuge sowie als C-4/U3 mit Funkortungsausrüstung.

Auch nach dem Krieg aktiv

Die Fernaufklärer Fw 200 C-5 und C-5/U1 blieben Unikate. Ihnen folgten 1943/44 noch die radarbestückte C-6, welche unter anderem ferngelenkte Gleitbomben mitführen konnte, sowie die weitgehend ähnliche C-8, bevor die Fertigung im Februar 1944 endete.

Trotz ihrer baulichen Defizite und der mit insgesamt zirka 260 ausgelieferten Fw 200 C vergleichsweise geringen Zahl hielt die Luftwaffe mit dem Condor ein rentables Kampfflugzeug in der Hand. In der unmittelbaren Nachkriegszeit flogen einige Maschinen im Ausland weiter, unter anderem in der UdSSR sowie im Liniendienst in Dänemark und Brasilien. ■

**laut Baumusterübersicht vom 20. Februar 1943*

Zweithäufigste Militärvariante der Fw 200: die C-3. Hier eine reichweitengesteigerte C-3/U4

Die Fw 200 C-4 stieg zur meistgebauten Ausführung des Condor auf

Letzte Militärversion: Fw 200 C-8, es gab teilweise nachträgliche Umbauten

9310 Liter Kraftstoff führte die Fw 200 C-3/U4 maximal mit

Die umgebaute Fw 200 V1, D-ACON, glänzte mit Langstreckenrekorden. Äußerlich zwar dem Aussehen der Lufthansa angeglichen, blieb sie bis zuletzt Eigentum von Focke-Wulf Fotos (3) DEHLA

Ehrgeiziges Spiel

Dass sich die Fw 200 zum Erfolgsmuster mauserte, stand beileibe nicht von vorneherein fest. Focke-Wulf brauchte den Condor zunächst weit eher als die Deutsche Lufthansa. Die Luftwaffe griff dagegen später umso bereitwilliger zu

Von Wolfgang Mühlbauer

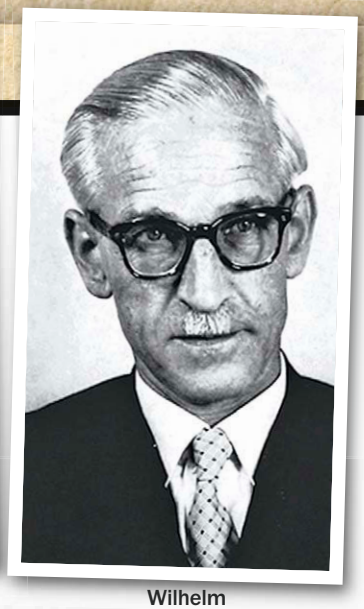
Bedarf für den Condor sah anfangs nur einer: Kurt Tank, seit 1933 Technischer Geschäftsführer der Focke-Wulf-Flugzeugbau in Bremen. Mit Fug und Recht lässt sich behaupten: Ohne seine ganz persönlichen Ambitionen hätte die elegante Viermotorige nie Gestalt erlangt. Denn einen offiziellen Auftrag, sie zu entwickeln, gab es zunächst nicht – weder vom RLM in Berlin, das einzig und allein die Kontrolle über alle Fertigungskapazitäten der Luftfahrtindustrie ausübte, und noch weniger, wie immer wieder kolportiert,

24 Passagiere sollte der Condor mindestens befördern

von der DLH, die als Staatsbetrieb zu nichts dergleichen berechtigt war.

Trotzdem versuchten die Flugzeugindustrie und deren Vertreter ihre Spielchen. Kurt Tank bildete keine Ausnahme. Ehrgeizig und energisch, wie er war, sah er Anfang 1936 eine willkommene Gelegenheit, sich wie das Bremer Unternehmen vorteilhaft in Stellung zu bringen. Damals fürchtete die DLH einen erheblichen Ansehensverlust, falls man ihr nicht bald moderneres zweimotoriges Fluggerät zugestand, das mit der amerikanischen Douglas DC-3 mithalten konnte. Kurt Tank erfuhr davon, als er zufällig mit dem Technischen Direktor der DLH ins Plaudern kam.

Kurt Tank trieb die Fw 200 mit allergrößtem Ehrgeiz voran Foto DEHLA



Wilhelm Bansemir, verantwortlicher Konstruktionsleiter für den Condor

Risikoloses Engagement

In jenen Zeiten hemmungsloser Aufrüstung hatten neue Passagiermaschinen keinen Vorrang. Dennoch wies das RLM, nach Absprache mit der DLH, Junkers im Februar 1936 offiziell an, aus dem viermotorigen Fernbomber Ju 89 V3 ein passendes Verkehrsflugzeug, die Ju 90, abzuleiten … schließlich waren Entwicklung wie Bau bereits bezahlt, die Sache risikolos. Dass die DLH ursprünglich gar keine viermotorige Maschine erwartete, verbarg man unter dem Deckmantel der Betriebssicherheit.

Ohne Auftrag aus Berlin verfolgte hingegen Tank, der den kaufmännischen Vorstand in Bremen auf seiner Seite wusste, tatkräftig eigene Vorstellungen. Das Parkett, auf dem er sich bewegte, war ihm von Junkers und der DLH freilich vorbereitet worden.

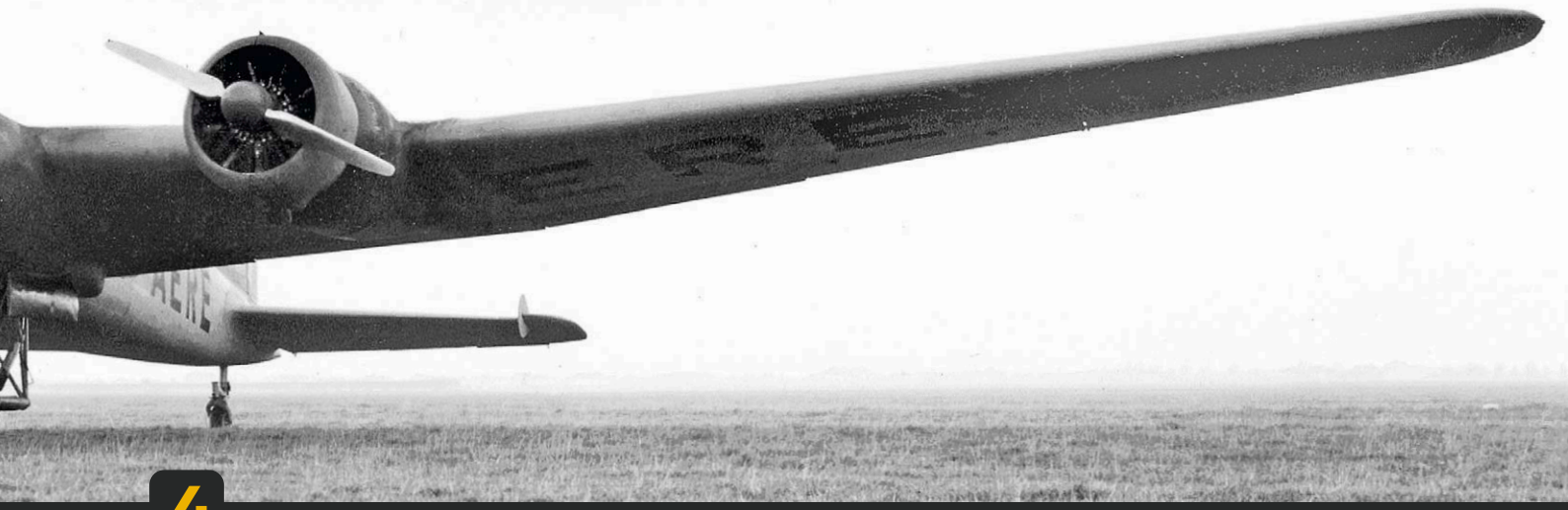
Es war in erster Linie Entwurfsleiter Andreas von Faehlmann, im Rahmen dieser Reihe in *Flugzeug Classic* 10/2019 schon näher vorgestellt, der Tanks Konzept ästhetische Gestalt verlieh. Ihm zur Seite stand Ludwig Mittelhuber (1904–1966), der sich gleichermaßen durch feines aerodynamisches Formgefühl wie schnelle Auffassungsgabe auszeichnete. Seit Mitte 1931 in Bremen, hatte der gelernte Werkzeugmacher und studierte Ingenieur zuvor mehrere Jahre in seiner Heimatstadt Augsburg bei den Bayerischen Flugzeugwerken (BFW) gearbeitet. Dort waren er und Tank, der 1930/31 in Augsburg tätig gewesen war, sich erstmals begegnet.

Kapazitätsfrage

Mittelhuber folgte ihm bald nach zu Focke-Wulf. Dort machte er prompt seinen Weg. Beispielsweise verhalf er der Fw 44 Stieglitz zur Serienreife, nahm Einfluss auf die Fw 190 und stieg auf bis zum Chefingenieur. Der Zwangspause nach Kriegsende folgten zwei Jahre Arbeit bei Turbomeca in Frankreich, ehe ihn Tank 1948 erneut als Projektingenieur in sein Umfeld holte, diesmal nach Argentinien, um unter anderem den Strahljäger Pulqii II zu realisieren. Beide blieben dort bis 1956 tätig, ehe es nach Indien weiterging, wo Mittelhuber bis 1966 als Chefprojektingenieur den zweistrahligen Jagdbomber Hindustan Aeronautics HF 24 Marut begleitete.

Kurz vor seinem Tod fand er als Leiter des Entwurfsbüros beim Hamburger Flugzeugbau eine letzte Anstellung. Mittelhuber hielt sich im Gegensatz zu Tank stets bescheiden im Hintergrund – vielleicht ist es deshalb nicht gelungen, für diesen Beitrag ein Bild von ihm beizusteuern.

In ihrer ursprünglichen Form tat sich die Fw 200 V1 schwer, die Lufthansa zu überzeugen. Der extreme Zeitdruck, den Kurt Tank seinen Mitarbeitern in Bremen aufgebürdet hatte, tat den Flugeigenschaften zunächst nicht gut



4 BMW-132-Sternmotoren trieben die Fw 200 V1 an

Trotz anfänglicher Probleme wusste die DLH den Condor bald im Liniendienst zu schätzen. Die hier abgebildete Fw 200 A-0, D-AHMC, »*Nordmark*« stieß am 29. August 1938 zur Flotte. Im September 1939 musste man sie der Luftwaffe überlassen Foto DLH

Am 9. Juli 1936 lag der Entwurf des Condors beim RLM. Dass dieses sechs Wochen später tatsächlich Entwicklung und Bau zweier V-Muster absegnete, lag wohl an den freien Kapazitäten, die sich in Bremen mit dem baldigen Ende der Fw-56-Serie abzeichneten. Tank und der übrige Vorstand hatten wenig Interesse, danach von Lizenzaufträgen blockiert zu werden. Ergo musste dringend eine zukunftsträchtige Eigenentwicklung her. Doch den Condor zu verwirklichen, blieb ein Wagnis.

Die DLH war keineswegs zur Übernahme beider Flugzeuge verpflichtet – war die Bauaufsicht beim RLM unzufrieden, konnten die Bremer sehen, wo sie blieben. Davon abgesehen, stand man dort vor der Herausforderung, die bisher übliche Gemischtbauweise zugunsten des modernen Ganzmetallbaus aufzugeben. Einschlägige Praxiserfahrung hatte hier keiner der Verantwortlichen – auch nicht, wie oft behauptet, Kurt Tank. Noch hinderlicher war der zusätzliche Zeitdruck, den dieser mit dem vollmundigen Versprechen vom Erstflug bis zum 1. August 1937 aufbaute. Das war nicht einmal ein Jahr nach Auftragserteilung und drei Monate früher als vom RLM geplant.

Die F.d.F. (Fliegerstaffel des Führers) nutzte mehrere Fw 200 in speziellen Unterausführungen als persönliche Reise- oder Begleitflugzeuge für Hitler Foto SA-kuva

Herber Nachgeschmack

Nicht nur Konstruktionsleiter Wilhelm Bansemir und seine Mannschaft durften sich deshalb förmlich zerreißen. Der diplomierte Schiffsmaschinenbauer Bansemir (1901–1968) stammte aus Tilsit und war 1927 zu Focke-Wulf gestoßen. Hier bewies er rasch sein Geschick als Konstrukteur und war bald in verantwortlicher Position. 1944 wurde er Leiter des Musterbaus. Ähnlich wie Mittelhuber arbeitete er nach Kriegsende erst in Frankreich, dann für Tank in Argentinien. Bansemir kehrte 1956 zurück nach Bremen zur Weser Flugzeugbau GmbH als Entwicklungsleiter, wo er nicht zuletzt wichtige Arbeiten für das C-160-Transall-Programm leistete. 1961 ging die Firma in den Vereinigten Flugtechnischen Werken VFW auf, zu

16 Schalen bildeten zusammen die Rumpfstruktur