

Junkers Ju 86
Wie die Zweimot
konstruktive
Maßstäbe setzte



Serienreif!
Ju 88 A-1
revolutioniert
Produktion

€ 6,50
Juni 2020
Österreich € 7,15
Schweiz sFr. 12,20
Luxemburg € 7,70
Italien € 8,50
Dänemark DKK 70

FLUGZEUG CLASSIC



Duell über dem Schwarzwald
Letzter Kampf eines Jagdfliegers



Konvoi­jäger
Fw 200 Condor
So gefährlich
war sie für die Briten



Kurios: Do 24 in alliierten Diensten
Haarsträubende Einsätze in Fernost



Kampf der Spitzenjäger: Hellcat versus Zero
US-Jäger entzaubern Mitsubishis Wunderjäger

PREIS ATTACKE



3 Ausgaben für nur €9,90
(statt €17,85)*

Das Magazin für Militärgeschichte und -technik. Erfahren Sie alles über militärische Landfahrzeuge, Flugzeuge und Kriegsschiffe sowie Waffensysteme und Befestigungsanlagen.

* Preis am Kiosk

Online bestellen unter

www.clausewitz-magazin.de/attacke



Editorial

Im Bann von Corona

Das war's. Die diesjährige Airshow-saison können wir abschreiben. Ich weiß nicht, wie es Ihnen geht, liebe Leser, aber ich kann mich darüber nicht ärgern. Weil mir bewusst ist, dass wir mit Ausgangsbeschränkungen und Kontakt-sperren im Endeffekt Leben retten sollen. Und weil wir alle in einem Boot sitzen. Alle betrifft es, die einen mehr, die anderen weniger. Doch die große Rechnung wartet noch auf uns. Von der Aero, wichtigste Messe der Allgemeinen Luftfahrt hierzulande, bis hin zu den mühe- und liebevoll ausgerichteten Flugplatzfesten infiziert Covid-19 auch die Bilanzen und Vereinskassen. Die stolze Luft-hansa-Flotte – gegroundet und abgestellt auf Landebahnen. Der stille Himmel erfreut Umweltschützer. Sein makellooses Blau vermag jedoch nicht die Gewitterwolken zu kaschieren, die bald aufziehen werden ... Nach mehr als zehn Jahren, in denen es wirtschaftlich für uns nur bergauf ging, stehen wir nun vor einer schweren Rezession. Kurzarbeit und neue Schulden sind hierbei nur ein erstes Wetterleuchten für den Sturm, der uns noch blühen dürfte. Besonders bitter schmeckt die Tatsache, dass die kommende Krise nahezu unverschuldet ist.

Es stellt sich allenfalls die Frage, ob die Regierung unsere Wirtschaft und insbesondere die Industrie in den guten Jahren nicht besser hätte wappnen und schützen können. Werfen wir einen Blick zurück, als Deutschland mit ungeschickten Staatseingriffen sich selbst beinahe in den Ruin trieb: Mit satten Staatsaufträgen vor Augen blähte Junkers seine Produktion hemmungslos auf – bis eben dieser Staat Ende der 1930er-Jahre vor dem Bankrott stand. Wollte Junkers eben



Damals musste man noch keine Distanz zu anderen Menschen wahren: die Hahnweide 2019

Foto Andres Zeitler

diesen vermeiden, half nur eines: rationalisieren! Was folgte, war ein regelrechtes Fertigungswunder, das auch die Ju 88, Junkers wohl wichtigstes Muster, retten sollte.

Überkapazitäten und Typenvielfalt kennzeichnen also die Luftwaffe zu Beginn des Krieges. Um so erstaunlicher ist es, dass die Wehrmacht in einem wichtigen Bereich völlig blank war. So fehlte ein Langstrecken-Aufklärer für den Atlantik, der Handelsschiffe aufspüren, bekämpfen und den U-Booten den Weg weisen konnte. In ihrer Not griff die Luftwaffe auf die eigentlich zivile Fw 200 zurück, die sich schon bald einen Ruf als erfolgreicher Konvojäger erarbeiten sollte. Mehr dazu in unserer Serie »Im Fokus«!

Sie sehen, liebe Leser, an Improvisationsgabe hat es offenkundig noch nie gemangelt – im Guten wie im Schlechten. Wollen wir hoffen, dass uns dieses Talent auch durch die kommenden Monate hilft.

Ihr Markus Wunderlich



Markus Wunderlich, Chefredakteur

Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

Wussten Sie, dass die Focke-Wulf Fw 200 ohne amtlichen Segen aus Berlin, sondern rein auf Initiative von Kurt Tank 1936 konzipiert wurde?

Ja, das wusste ich bereits.
Aber welches Interesse hatte Kurt Tank damit verfolgt?

38%

Nein, das wusste ich noch nicht. Gerne möchte ich mehr darüber erfahren.

42%

Ich würde gerne mehr über die Konstrukteure im Hintergrund erfahren, die die Fw 200 entwickelt haben.

20%

www.flugzeug-classic.de

Mehr zu diesem Thema
ab Seite 39!



14 Herkulesaufgabe für Junkers: Trotz größter Qualitätsansprüche wollte man 1938 eine hocheffiziente Produktion zustande bringen

TECHNIK

Junkers Ju 88

Plan für die Weltherrschaft 14

Zur Erfolgsgeschichte »Ju 88« gehörte nicht nur die herausragende Entwicklung selbst, sondern auch die Produktion. Diese im Jahr 1938 möglichst effizient zu gestalten, war die Herausforderung bei Junkers, wobei man bereits größere Ziele verfolgte ...

TITELTHEMA



24 Die Grumman F6F-3 gelangte 1943 an den Pazifik, wo die Amerikaner mit ihrer Hilfe endgültig die Luftherrschaft errangen

TECHNIK

Grumman F6F

Gut vorbereitet 24

Ihre Feuertaufe über dem Pazifik hatte die Hellcat schon bestanden, als sie sich im Sommer 1943 der gefürchteten Zero stellen musste.

TITELTHEMA

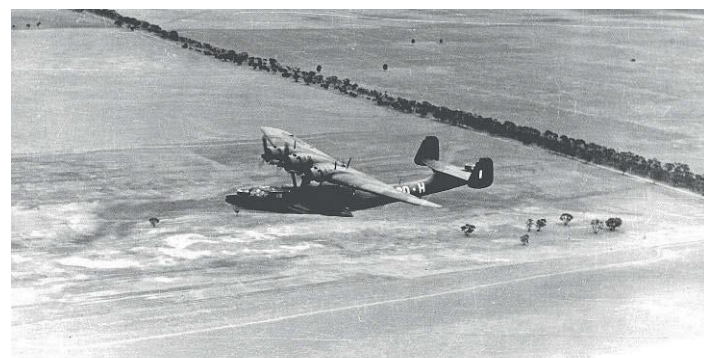
ZEITGESCHICHTE

Dornier Do 24

»Down-Under«-Dornier 32

1938/39 lieferte Dornier einige Do 24 an die Niederlande, die diese in Ostindien einsetzten. Später brachte man sie nach Australien, um sie vor den Japanern zu schützen. Konnten sie sich dort bewähren?

TITELTHEMA



32 Eine Do 24 über der Westküste Australiens. Zuvor flog sie als X-10 für die Niederländer über dem heutigen Indonesien

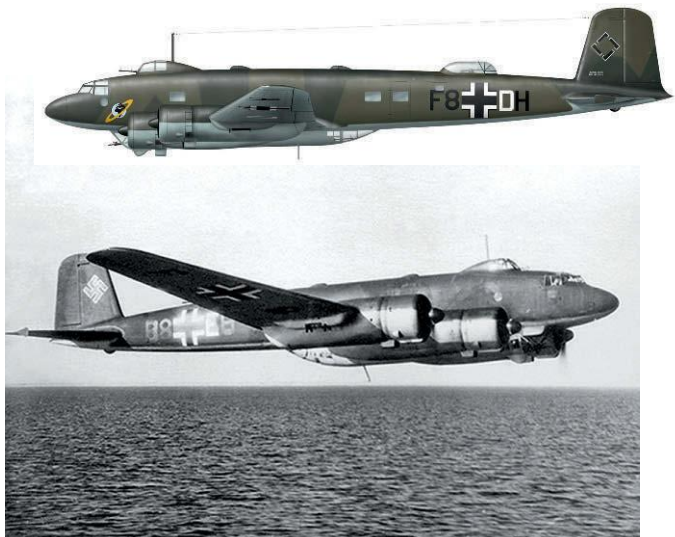
SERIE - IM FOKUS

Focke-Wulf Fw 200

Einsame Jäger 39

Obwohl die Fw 200 als Verkehrsflugzeug ausgelegt war, operierte sie zu Kriegsbeginn sehr erfolgreich über dem Atlantik. Grund genug, den Condor in seinen verschiedenen Facetten zu betrachten.

TITELTHEMA



39 »Geißel des Atlantiks« – diesen Spitznamen gab Churchill der Fw 200, weil sie eine arge Gefahr für die Briten im Atlantik war

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Junkers Ju 86

Handwerklich sauber **54**

In Rekordzeit entstand die Ju 86 nicht nur als Zivil-, sondern heimlich auch als Militärmaschine. Man wollte dabei einen Bomber schaffen, der veraltete Maschinen wie die Do 23 ablösen sollte.

TECHNIK – COCKPIT

Jeannin Stahltaube

Pionier unter den Aufklärern **60**

Luftfahrtvorreiter Emil Jeannin konstruierte 1912 die Stahltaube, die bis 1915 als einer der ersten deutschen Aufklärer und Bomber zum Einsatz kam. Wir nehmen das Cockpit genauer unter die Lupe.

ZEITGESCHICHTE

Bf-109-Pilot Walter Sommer

Aufreibende Luftkämpfe **70**

Ohne taktische Ausbildung im Luftkampf musste Walter Sommer Mitte 1944 mit seiner Bf 109 an die Westfront. Nachdem er seine ersten Einsätze gemeistert hatte, kam es im Oktober zur Zäsur.

TITELTHEMA

LESERALBUM

Spanischer Bürgerkrieg

Streng vertraulich! **76**

Das ist definitiv eine Sensation: Archive in Spanien haben über 6000 Fotos aus der Zeit des Bürgerkriegs von 1936 bis 1939 digitalisiert. Wir zeigen einige ausgewählte Aufnahmen, die vor allem für Enthusiasten der Luftfahrtgeschichte interessant sind.



70 Bereits kurz nach seiner Ausbildung musste Walter Sommer im Westen mitkämpfen

RUBRIKEN

Editorial	3
Bild des Monats	6
Panorama	8
Background	23
Unterhaltung	31
Termine/Bücher	63
Leserbriefe	64
Modellbau	68
Vorschau/Impressum	82

TITELSEITE: Fw 200 C-1, GR+KS, auf einem Fotoflug. Später flog sie als C-3 beim KG 40



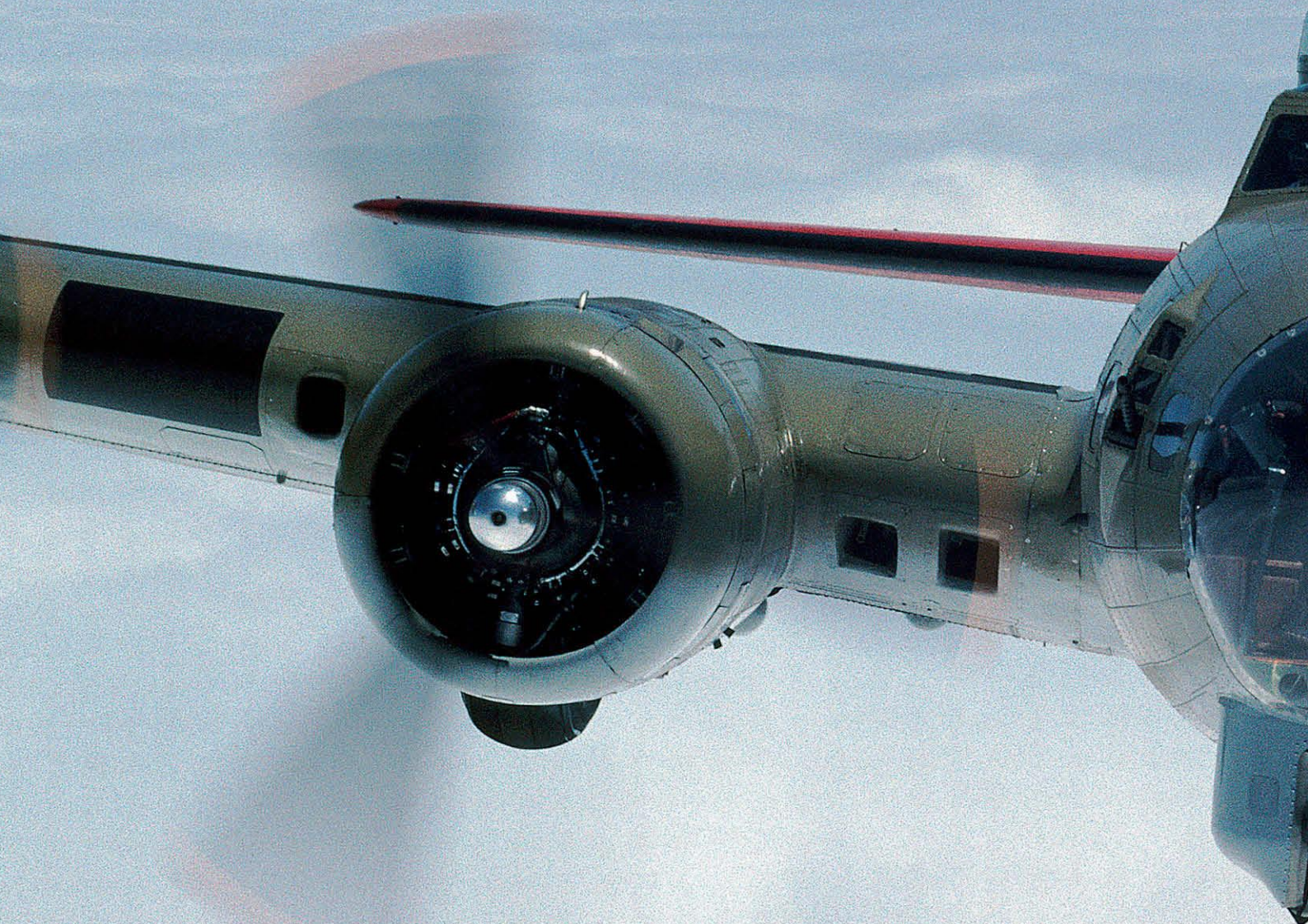
TITELBILD
Ju 86: Slg. H. Ringlstetter
Ju 88: Archiv Flugzeug Classic
Bf 109: Slg. W. Sommer
Schiff: ullstein bild – Granger, NYC
Fw 200: Bundesarchiv 146-1978-043-02
Do-24-Profil: P. Dobrijević/D. Frka
Do 24: USAF
F6F: USN

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Boeing B-17	10	Junkers Ju 86	54
Breguet 19	76	Junkers Ju 88	14
Dornier Do 23	54	Messerschmitt Bf 109	72
Dornier Do 24	32	Messerschmitt Me P1101	9
Erco Ecoupe	12	Nieuport-Delage NiD 52	78
Focke-Wulf Fw 200	39	North American NA-64	70
Grumman F6F	24	Petjakow Pe-2	12
Hawker Hurricane	8	Republic P-47	8, 74
Jeannin Stahltaube	60	Short Stirling	11
Junkers Ju 52	54	Siebel Si 202	8



Boeing B-17
„Nine-O-Nine“
der Collings
Foundation
über dem
Wolkenmeer





■ Bessere Zeiten

Damals war alles noch in Ordnung: Diese »hautnahe« Aufnahme zeigt die Boeing B-17 G Flying Fortress »Nine-O-Nine« einige Jahre vor ihrem tragischen Absturz am 2. Oktober 2019 auf dem Bradley International Airport in Connecticut, als sie sieben Menschen, darunter die Drei-Mann-Crew, in den Tod riss. Als dieses Foto 1945 entstand, flog Rob Collings, Sohn des Collings-Foundation-Gründers, die Maschine zusammen mit dem *Star-Trek*-Star Michael Dorn (Klingone »Worf«) als Co-Pilot. Die B-17 lief am 7. April 1945 bei der Douglas Aircraft Company in Longbeach, Kalifornien, vom Band. Zu spät für den Weltkrieg, kam sie im Anschluss bei der 1st Air Sea Rescue

Squadron und beim Military Air Transport Service zum Einsatz. Ihre Zeit beim Militär endete mit der Teilnahme an Atombombenversuchen im April 1952. Daraufhin diente sie 20 Jahre lang als Löschflugzeug, bis die Collings Foundation sie im Januar 1986 erhielt, restaurierte und ihr die Markierungen der »Nine-O-Nine« verpasste, die während des Zweiten Weltkriegs bei der 323rd Bomb Squadron, 91st Bomb Group, diente und 140 Missionen absolvierte, ohne dass ein Crewmitglied starb. Fortan flog die B-17 bis zu ihrem Absturz 2019 Passagiertouren über den USA und war Teil der Veranstaltung »Wings of Freedom«.

Text und Fotos Frank Mormillo



■ REPUBLIC P-47

Wie Tarzan aus dem Dschungel

Sieht schon fast wieder wie ein
Flugzeug aus: eine P-47D aus
Neuguinea Foto AirCorps Aviation

Nach einigen Jahren intensiver Arbeit hat die »Poppondetta P-47« des Dakota Territory Air Museum wieder Gestalt angenommen. Die Firma AirCorps Aviation (ACA) in Bemidju, Minnesota, hat probeweise neue Flügelholme sowie andere Teile angebaut, um sie anzupassen, zu entgraten und zu lackieren.

Das Dakota Territory Museum muss sich derweil nach intensiven Nachforschungen da-

mit zufriedengeben, dass die Geschichte dieser P-47D, 42-27609, der 5th Air Force unklar bleibt. Am 18. September 1944 hat man die Maschine in Dobodura, Flugplatz Girau, Neuguinea, abgeschrieben, danach verliert sich ihre Spur. Irgendwann entwickelte sich das Wrack zu einer weithin bekannten, wenn auch fraglichen Sehenswürdigkeit auf dem Flugplatz Poppondetta. Man hatte sie mit der Nase

in den Boden betoniert, sodass das Flugzeug wie ein gewaltiges Kreuz in den Himmel ragte. Es war Rob »Jungle Bob« Greinert, der die P-47 1999 von ihrem Schicksal erlöste. In seiner Firma Historic Aircraft Restorations baut er zwei weitere Thunderbolts auf, gleichzeitig arbeitet er mit ACA zusammen und unterstützt den Wiederaufbau der 42-27609 mit P-47- Teilen. Dave McDonald ■

■ SIEBEL SI 202

Die einzige Flügge



Nach 14 Jahren war es so weit: Eine Si 202 flog wieder über Deutschland Foto Wolfgang Knobloch

Seit 2006 arbeitet Quax-Flieger-Mitglied Wolfgang Knobloch an seiner Siebel Si 202 »Hummel«. Nachdem er Zelle, Kabinenverglasung, Steuerung, Instrumentenbrett und vor allem den Motor umgebaut hatte, ist die Maschine am 17. März 2020 in Conneforde bei Oldenburg zum Erstflug gestartet.

Eigner und Testpilot Knobloch war begeistert: »Es sind zwar noch ein paar kleinere Justierungen erforderlich, aber die Hummel fliegt jetzt wirklich klasse!« Der neu eingebaute tschechische 117-PS-Verner-Scarlett-7-Sternmotor garantierte einen sehr guten Steigflug, aber sein Spritverbrauch hatte noch etwas Optimierungsbedarf. Die Steuerung war sehr gut ausbalanciert und erforderte nur kleine Kräfte.

Wir werden noch über diesen seltenen Klassiker berichten, der als einzige Siebel Si 202 fliegt, denn Originale gibt es keine mehr. Peter W. Cohausz ■

■ WEGEN CORONAVIRUS

Airshow-Absagen

Das Coronavirus beherrscht die Welt, und unser tägliches Leben. Nicht ausgenommen sind davon natürlich auch die großen Luftfahrtmessen und Airshows. Die für Anfang April geplante AERO in Friedrichshafen findet erst wieder Mitte April 2021 statt. Auch die ILA in Berlin zog bereits früh die Reißleine. Nachfolgetermin unbekannt.

Seitdem erreichen uns die Absagen fast täglich. Die größte Veranstaltung auf der Südhälfte der Welt im neuseeländischen Wanaka zu Ostern: cancelled. Nicht einmal einen Monat vor der Veranstaltung und damit mehr als überraschend und bitter für das Organisationsteam. Die Amicale Jean- Baptiste Salis im französischen La Ferté-Alais strich ebenso ihre Pläne für die Airshow am Pfingstwochenende. Man klammert sich dort allerdings an einen Ausweichtermin im Juli oder Oktober. Entscheidungsdatum hierfür: noch ungewiss. Das RIAT in Fairford, die größte Airshow der Welt, findet zwar tradi-

tionell erst im Juli statt, es wurde aber bereits jetzt abgesagt. Ein ähnliches Bild zeigt sich in Duxford. Abgeblasen ist das »Air Festival« Ende Mai, auch die Flying Legends Anfang Juli finden nicht statt. Mit Blick auf die aktuellen Entwicklungen und die weltweit getroffenen Maßnahmen dürfte diese Absage aber auch nicht mehr lange auf sich warten lassen.

Ähnlich sieht es in den USA aus. Dort ist wohl auch nicht damit rechnen, dass dieses Jahr eine Airshow stattfindet. Diese Absagen sind schmerzlich, für Veranstalter und Besucher zugleich, allerdings gilt es mit Blick auf die momentane Lage den Gashebel sozusagen auch einmal auf Leerlauf zurückzuziehen, für ein soziales Miteinander und auch um die empfohlenen Maßnahmen der Gesundheitsexperten zu respektieren.

Im nächsten Jahr geht es dann wieder weiter, hoffentlich mit Vollgas und der Aussicht auf so manchen frisch restaurierten Warbird. Andreas Zeitler ■

Fotorarität

Die Redaktion von *Flugzeug Classic* hat vor Kurzem eine seltene Farbaufnahme aus der unmittelbaren Nachkriegszeit erhalten. Auf dem Bild ist eine Me P.1101 zu sehen, eine Experimentalmaschine, die Messerschmitt im Zuge des Jägernotprogramms geschaffen hatte. Das Unternehmen wollte mit ihr die revolutionären Pfeilflügel testen.

Der Jäger beeindruckte die Amerikaner derart, dass sie ihn in die USA verschifften, um ihn dort ausgiebig zu untersuchen. Insbesondere die deutsche Pfeilflügeltechnologie sollte den Strahljägerbau der Nachkriegszeit sehr beeinflussen.

Die US-Soldaten in Oberammergau konnten im Mai 1945 freilich noch nicht ahnen, wie weitreichend ihre Entdeckung in den bayerischen Alpen sein sollte. Stattdessen nahmen sie sich die Zeit für ein paar Schnapshots, zu denen auch diese rare Aufnahme gehört, die kurz nach Kriegsende entstanden ist.

Stefan Krüger ■



Der Prototyp der Messerschmitt P.1101 war zu 80 Prozent fertiggestellt, als er den Amerikanern in die Hände fiel

Foto Archiv Flugzeug Classic

■ SIGI KNOLL (†)

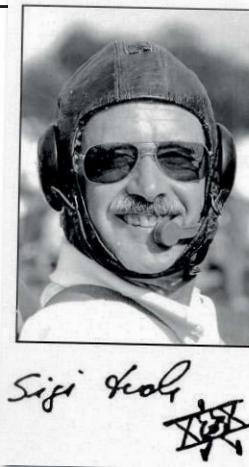
Vater der »Roten 7«

Zusammen mit der Bf 109 »Rote 7« ist Sigi Knoll eine Art stehender Begriff geworden. Geboren am 30. Januar 1936 am Bodensee, hatten Flugzeuge schon früh Anziehungskraft auf ihn, wenngleich die harten Umstände der Nachkriegszeit ihn nicht sofort in ihren engeren Dunstkreis trieben. Tatkräftig anzupacken lag ihm ebenso im Blut wie handwerkliches Geschick und Improvisationstalent, verbunden mit ausgemachtem Gespür für Technik. Eigenschaften, die in seiner Lehrzeit prägenden Feinschliff erhielten – hier lernte er »von einem Tüftler das Tüfteln«.

Nach längerem Arbeitsaufenthalt in Kanada absolvierte Knoll nach seiner Heimkehr die Ingenieursschule, danach übernahm ihn 1963 die Firma IBM. Frisch verheiratet schickte ihn diese fünf Jahre in den Iran; dort kam er in der Freizeit vollends zur (Segel-)Fliegerei. Seitdem war seine wahre Leidenschaft das »Schrauben« am Flugzeug. Zurück im Ländle, fand er beim Flugsportverein Mössingen rasch eine fliegerische Heimat. Knoll gönnte sich schließlich ein eigenes Flugzeug: eine Bucker Bü 131 aus Spanien, die er in jahrelanger Kleinarbeit im heimischen Werkstattkeller wieder aufbaute. 1983 feierte der Doppeldecker den zweiten Erstflug. Mit Renteneintritt Anfang der 1990er-Jahre konzentrierte sich Knoll auf deutsche Flugmotoren. Anfangs sammelte er nur Teile, bald aber

kam mehr und mehr einzigartiges Fachwissen samt handwerklichem Know-how hinzu. Der griffige Werbeslogan »Geht nicht gibt's nicht« war fortan mehr denn je Credo seines Wirkens. Knoll und dessen Werkstatt galten bald als renommierte Fachadresse für Daimler-Benz-Flugmotoren. Typisch für ihn: der selbst gebaute fahrende Motorprüfstand für den DB 605.

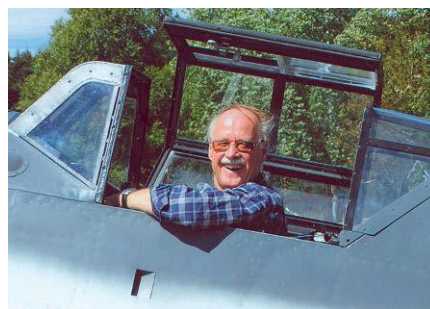
So nahm etwa Russ Snadden seine Hilfe in Anspruch, um die Bf 109 G-2 »Black 6« in Duxford am Himmel zu halten. Sigi Knoll



Sigi Knoll (30.1.1936–14.2.2020)

träumte von einer eigenen »109«, überzeugt davon, sie einmal selbst zu fliegen. 1997 fand sich der Rumpf einer »spanischen 109« als erste Ausgangsbasis. Mit einigen Mitstreitern gründete man die Me Air Company und finanzierte so das Vorhaben, eine lufttüchtige »109« auf die Beine zu stellen. Sieben Jahre später war die »Rote 7« startklar.

Zu den Glücklichen, die sie flogen, gehörte Sigi Knoll. 2005 hatte er einen schweren Landeunfall; danach musste man die arg lädierte Maschine an die EADS verkaufen. Zusammen mit ihr fand freilich auch Knoll im Messerschmitt-Museum Manching ab 2007 eine zweite Heimat als Triebwerkspezialist. Dort war er voll und ganz in seinem Element, zumal er weiter an seinem Lebenswerk, der »Roten 7«, mitarbeiten konnte. Selbst der Absturz mit seiner geliebten Bucker im Jahr 2009, den er schwer verletzt überlebte, bremste ihn nicht aus. Knoll kaufte noch im Klinikbett einen neuen Rumpf, um sich an den Wiederaufbau zu machen. Erst ein schwerer Unfall zu Hause bei der Arbeit an einem Flugzeugteil setzte seinem Wirken ein Ende. Sigi Knoll verstarb am 14. Februar 2020. Wolfgang Mühlbauer ■



Zu Recht voller Stolz: Knoll in der »Roten 7«

Fotos (2) via Andreas Knoll



■ BOEING B-17

Neues Leben für alten Filmstar

Nach zwölf Jahren Arbeit steht eine B-17G Flying Fortress der California Air Heritage Foundation in Los Angeles auf der Zielgeraden. Der Bomber mit der s/n 44-83887 war eine Herausforderung für die Restauratoren, da sie für Filmaufnahmen in mehrere Abschnitte zerlegt worden war. Über die Jahre hatte sie zudem etliche Teile für andere Projekte eingebüßt, darunter sogar das Leitwerk und die Tragflächen. Für den Wiederaufbau

war es gelungen, einen Hinterrumpf, Flügel und Innenteile aus verschiedenen Quellen zu beschaffen. Im Moment konzentriert man sich auf die letzten Arbeiten an den Tragflächen, die aus neu gebauten Teilen und Originalkomponenten bestehen.

Die Maschine ist das letzte Exemplar eines B-17-Bombers, der bei den Dreharbeiten für den Film *Twelve O'Clock High* zum Einsatz kam. Insgesamt standen dafür 13 B-17 zur

Verfügung, zwölf davon flügge und 44-83887, die als Bühne für die vielen Standszenen mit Gregory Peck und seiner Besatzung diente. In derselben Rolle kam sie auch für die Fernsehserie gleichen Namens von 1964 bis 1966 zum Einsatz, trat 1969 im Film *The Thousand Plane Raid* auf und 1970 in *Tora! Tora! Tora!* Der Bomber ist für ein Museum vorgesehen, das schon seit Jahrzehnten nach einer solchen Maschine sucht.

Dave McDonald ■

Die erste Fluggesellschaft

Jahrestag & Personalien



LZ 7, das erste
Luftschiff der
DELAG
Fotos (2) DEHLA

Nicht Flugzeuge, sondern deren »aufgeblasene« Konkurrenz befördert zuerst geregelt Menschen durch die Luft. Dahinter steckt der Direktor des Zeppelin Konzerns Alfred Colsman. Da Militäraufträge seinerzeit fehlen, sucht man nach einem Ausgleich und gründet die Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft (DELAG).

Zeppelin liefert die Luftschiffe zum Passagierverkehr, im Gegenzug errichten viele Kommunen, oft auf eigene Kosten, Luftschiffhallen. Freilich geht es nicht bloß darum, Fluggäste zu befördern, sondern zu-

gleich Besatzungen für den Kriegsfall auszubilden. Die erste kommerzielle Fahrt veranstaltet die DELAG am 24. Juni 1910 mit dem brandneuen LZ 7 »Deutschland«, er trägt 22 Passagiere an Bord. Nur vier Tage später stürzt LZ 7 auf seiner zweiten Fahrt im Teutoburger Wald ab. Zum Glück trägt niemand Verletzungen davon. Daraufhin stellt die DELAG LZ 6 in Dienst, tauft ihn ebenfalls »Deutschland« und unternimmt damit ab 23. August Passagierfahrten. Bereits am 14. September wird LZ 6 bei Reinigungsarbeiten ein Raub der Flammen.

Nachfolger LZ 8, erneut »Deutschland« getauft, fährt erstmals am 30. März 1911 am Himmel. Er bringt es immerhin auf zwei Dutzend Fluggastfahrten, ehe er beim Ausbrennen am 16. Mai unrettbar zu Schaden kommt. Dreimal »Deutschland« zerstört zu haben, ist genug – das nächste DELAG-Schiff LZ 10 heißt »Schwaben«. Ab 24. Juli 1911 beginnt damit erneut der Passagierdienst. LZ 11 »Viktoria Luise«, LZ 13 »Han-

sa« und LZ 17 »Sachsen« gesellen sich später hinzu. Bis Kriegsbeginn 1914 ist ein landesweites Streckennetz etabliert und über 34.000 Fluggäste wurden sicher befördert.

Vier Jahre später versucht die DELAG mit LZ 120 »Bodensee« und LZ 121 »Nordstern« erneut ihr Glück, doch beide Luftschiffe enden bald als Reparationen. Die Durststrecke ist erst zu Ende, als man ab September 1928 mit LZ 127 »Graf Zeppelin« das wohl erfolgreichste Luftschiff aller Zeiten betreiben kann. Doch schließlich überträgt die DELAG ihren Fahrbetrieb auf die am 22. März 1935 gegründete Deutsche Zeppelin Reederei GmbH und hört kurz darauf auf zu existieren.

Wolfgang Mühlbauer ■



LZ 6 nach dem Umbau für die DELAG