



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 1

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

## Dornier Do 26



**AIC = 2.031.9651.03.83**

Die **Dornier Do 26** war ein Ganzmetall-Flugboot für den Transatlantikdienst und sollte mit einer vierköpfigen Besatzung bis zu 500 kg schwere Postfrachten zwischen Lissabon und New York transportieren. Die sehr elegant wirkende Do 26 wurde häufig als das schönste je gebaute Flugboot bezeichnet. 1937 bestellte die Deutsche Lufthansa drei für den Katapultstart ausgelegte Do 26, von denen die erste am 21. Mai 1938 flog.

### Konstruktion

Die Do 26 war ein freitragender Schulterdecker in Ganzmetallbauweise. Die Dornier-typischen Flossenstummel waren durch Stützwimmer in der Mitte der Tragflächen ersetzt, die während des Fluges vollständig eingezogen wurden. Die gute aerodynamische Form kam der Geschwindigkeit und der Reichweite des Flugzeugs zugute.

Die vier Dieselmotoren Junkers Jumo 205C waren als Tandem-Paare jeweils an den Übergängen der ebenen Tragflächen zu den auf den Rumpf abknickenden Teilen montiert. Die beiden hinteren Triebwerke konnten mit den über Fernwellen angetriebenen Druckpropellern während des Starts und der Landung um 10° nach oben geschwenkt werden, um die Luftschrauben vor dem Gischtwasser zu schützen. Der Rumpf war gekielt, hatte zwei Stufen und war mehrfach abgeschottet.

### Einsatz bei Lufthansa

Vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurden drei Exemplare dieses Typs fertiggestellt und zwei der Lufthansa als *Do 26 A* übergeben. Die erste Do 26 A (D-AGNT V1 *Seeadler*) machte ihren Erstflug unter Flugkapitän Erich Gundermann am 21. Mai 1938; D-AWDS V2 *Seefalke* folgte am 23. November 1938 unter Flugkapitän Egon Fath.

Noch vor dem Abschluss der Erprobung führte die V2 *Seefalke* einen Hilfsflug nach Südamerika durch. Unter Flugkapitän Siegfried Graf Schack von Wittenau startete sie am 14. Februar 1939 in Travemünde zum sogenannten „Chile-Flug“ mit 580 kg Medikamenten für Erdbebenopfer in Chile. Über Lissabon, wo am folgenden Tag der Start trotz Seegangs der Stärke 5 gelang, und Bathurst erreichte die Maschine am 16. Natal (Brasilien) und am nächsten Tag Rio de Janeiro, wo die Hilfssendung von einer Junkers Ju 52 zum Weitertransport nach Chile übernommen wurde. In nur 36 Stunden Flugzeit hatte die *Seefalke* 10.700 km (= 297 km/h) zurückgelegt. Die Querung des Südatlantiks war dabei in der neuen Rekordzeit von 10 Stunden und 7 Minuten erfolgt (~300 km/h). Beim Rückflug wurde sie in Recife am 22. Februar von der *Friesenland* zum 4587 km entfernten Las



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 2

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

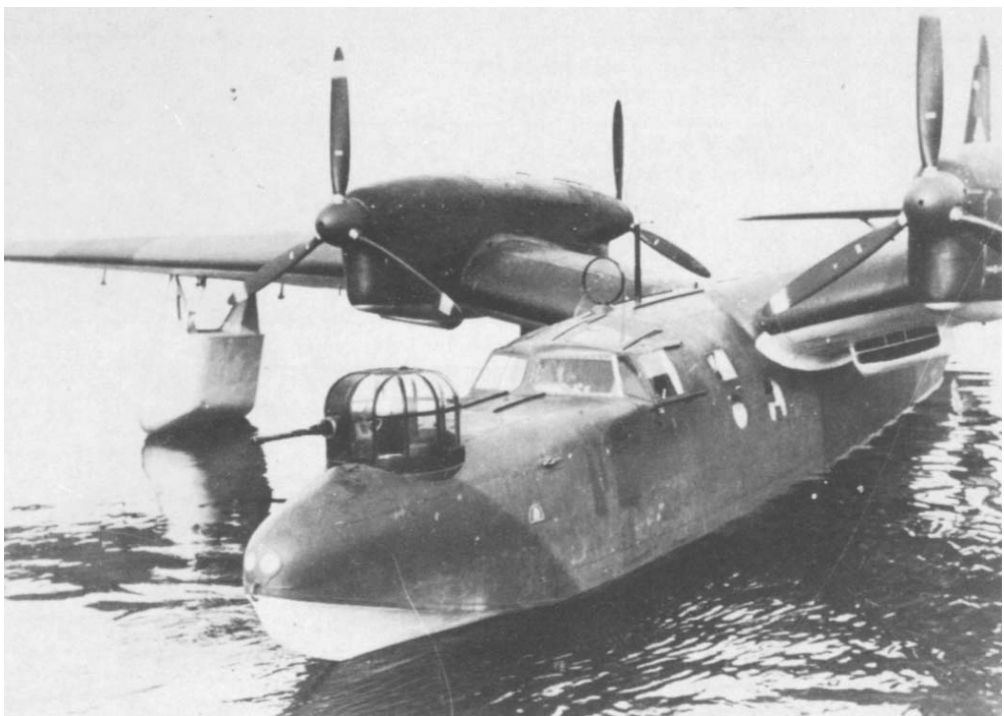
Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

Palmas de Gran Canaria katapultiert und erreichte über Lissabon am 28. Februar wieder Travemünde.



D-AGNT V1 *Seeadler* und D-AWDS V2 *Seefalke* wurden von der Lufthansa übernommen, kamen aber wegen des Widerstandes der USA nicht auf der geplanten Route Lissabon–New York, sondern auf der Südatlantikstrecke Bathurst–Natal im Postflugdienst

zum Einsatz. *Seeadler* führte vom 7. April bis zum 2. Juni vier Hin- und Rückflüge neben den Blohm & Voss Ha 139 durch, *Seefalke* ab dem 14. Juli weitere vier. Die Maschinen nahmen häufig bis zu drei Passagiere mit. Am 25. August 1939 startete *Seefalke* weiterhin unter Graf Schack von der *Ostmark* in Bathurst zum letzten deutschen Postflug mit 475 kg Post und einem Passagier nach Natal. Sie verließ dann am 27. als vorletztes deutsches Flugzeug Brasilien und flog mit Post nach Bolama und Las Palmas. Dort befand sich auch V1 *Seeadler*, die zum erneuten Einsatz heranstand.



Am 19. September erlaubten die Spanier den Deutschen die Rückführung der Maschinen, die in den folgenden Tagen einzeln ihre Rückflüge über Spanien und Norditalien nach Süddeutschland durchführten.

Das dritte Flugzeug, die D-ASRA V3 *Seemöwe* flog zwar noch kurz vor dem Kriegsbeginn, gelangte aber nicht mehr in den Dienst der Lufthansa. Als *Do 26 B* bezeichnet, war ein Postraum als Passagierkabine hergerichtet, als Motoren waren Jumo 205Ea mit 700 PS Leistung eingebaut.

### Einsatz bei der Luftwaffe

Alle drei Lufthansa-Maschinen wurden noch 1939 für die Luftwaffe beschlagnahmt. Als *P5+AH*, *P5+BH* und *P5+CH* kamen sie zur sogenannten *Transocean*-Staffel. Am 7. April 1940 erfolgte ein erster Einsatz, um einen weiten Seeraum vor dem auslaufenden Hilfskreuzer *Schiff 16 Atlantis* aufzuklären. Ab dem 9. April wurde die Staffel mit allen verfügbaren Großflugbooten – drei Dornier Do 26, zwei Dornier Do 24 und drei Blohm & Voss BV 139 – zur Versorgung der in Narvik gelandeten deutschen Truppen herangezogen. Am 9. Mai wurde *P5+BH V2 Seefalke* unter Flugkapitän Siegfried Graf Schack von Wittenau mit 18 Gebirgsjägern an Bord von drei Blackburn Skuas der 803. Squadron des Flugzeugträgers *HMS Ark Royal* zu einer Notlandung im Efyorden (Ballangen) gezwungen. Graf Schack von Wittenau, die Besatzung und die 18 Soldaten wurden erst nach blutigen Gefechten gefangen. Auch eine der angreifenden Skuas musste wegen der erhaltenen Treffer bei Tovik nahe Harstad notlanden.



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

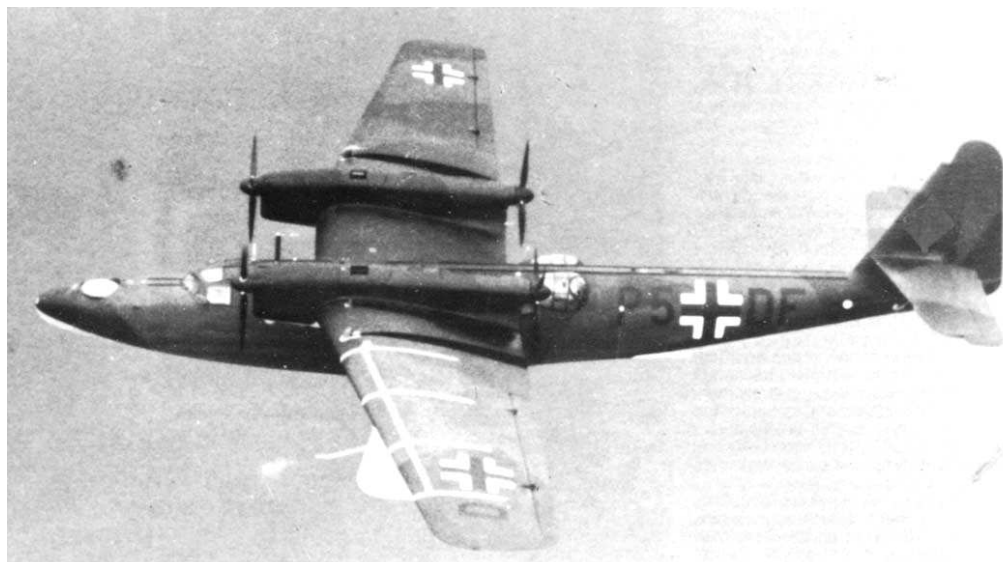
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 3

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

Am 28. Mai 1940 wurden dann V1 *Seeadler* und V3 *Seemöwe* kurz nach der Landung bei Sildvik am Rombaksfjord nahe Narvik von drei Hurricanes der 46. RAF-Squadron entdeckt und in Brand geschossen. Damit waren alle ehemaligen Lufthansa-Maschinen verloren.



Drei weitere Do 26 (V4–V6) wurden als Do 26 C für die Luftwaffe mit den stärkeren 880 PS leistenden Jumo-205D-Motoren gebaut. Die Bewaffnung bestand aus einer 20-mm-Maschinenkanone MG 151/20 und drei 7,92-mm-MGs MG 15. Die V4 *P5+DH* machte am 25. Januar 1940 ihren Erstflug und kam noch während des Norwegeneinsatzes als *Seebär* zur Transozean-Staffel. Wahrscheinlich führte diese

Maschine am 22. Juni 1940 einen Aufklärungsflug von Norwegen bis zur Dänemarkstraße vor dem Auslaufen des Hilfskreuzers *Pinguin* durch.

Am 1. August traf die Staffel dann in Brest mit V4 und V5 (Erstflug 24. April) ein. Die V6 (Erstflug 29. Juli) befand sich noch in der Erprobung. Am 16. erfolgte der erste Aufklärungsflug aus Brest ins Seegebiet westlich von Irland. Da in Brest kein Katapultschiff zur Verfügung stand, mussten die Maschinen bei Nacht mit Höchstlast einen Wasserstart machen und waren auf eine Flugdauer von zehn bis zwölf Stunden und eine Reichweite von 2100 km (statt möglicher 3600 km bei Katapultstart) beschränkt. Die Maschinen wurden gelegentlich auch von Norwegen aus eingesetzt. So klärte die V5 *P5+EH* am 9. September nach ihrem Katapultstart von der *Friesenland* in Hommelvik bei Drontheim das Seegebiet um Island und in der Dänemarkstraße vor einem Vorstoß des Schweren Kreuzers *Admiral Hipper* auf. Der Versuch, die am 19. September 1940 aus Las Palmas in Südfrankreich eingetroffene *Ostmark* nach Brest zu verlegen, scheiterte, als ein britisches U-Boot das Katapultschiff



vor der französischen Küste versenkte. Um die Startbedingungen in Brest zu verbessern, wurde dann die *Friesenland* mit großem Aufwand aus Norwegen durch den Kanal nach Brest verlegt. Beim ersten Katapultstart von dem am 11. Oktober eingetroffenen Schiff

stürzte die V5 *P5+EH* am 16. Oktober wegen Motorenaussetzern ab. Alle sechs Besatzungsmitglieder starben. Mit nur noch zwei Maschinen verlegte die *Friesenland* zum Jahreswechsel zur Gironde-Mündung; die Transozean-Staffel wurde aufgelöst und die Maschinen der I. Gruppe/KG 40 unterstellt. Nach wenigen Einsätzen kamen die Maschinen und dann auch die *Friesenland* nochmals kurz von Norwegen aus zum Einsatz.



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2018 - Seite 4*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, “FliegerWeb”, Wikipedia

Ab Ende April 1941 wurden beide Maschinen wieder entwaffnet und für Transporteinsätze als *Do 26 D* hergerichtet. Von der *V6 P5+FH* ist ein derartiger Einsatz bekannt. Sie verlegte im Juni 1943 von Travemünde nach Tromsø und wurde am 6. Juni von der *Schwabenland* zur Wetterstation Holzauge nach Ostgrönland katapultiert, um die von den Alliierten schon entdeckte und angegriffene Besatzung zu evakuieren. Mit diesem und einem weiteren Flug am 16. Juni gelang es Flugkapitän Hauptmann Wolfgang Blume und seiner dreiköpfigen Besatzung, alle 22 Stationsmitglieder und einige Schlittenhunde zu evakuieren. Das weitere Schicksal der *V4* und *V6*, die noch 1944 der Erprobungsstelle Travemünde zugeteilt waren, ist ungeklärt.

## Technische Daten

<b>Kenngroße</b>	<b>Dornier Do 26 A (V1,V2,V3)</b>	<b>Dornier Do 26 D (V4,V5,V6)</b>
Typ	transatlantisches Postflugboot	Aufklärungs- und Transportflugboot
Besatzung	4-6	6
Erstflug	21.5.1938	24. 4. 1941
Anzahl	3	3
Spannweite	30 m	30 m
Länge	24,6 m	24,6 m
Höhe	6,85 m	6,85 m
Flügelfläche	120 m <sup>2</sup>	120 m <sup>2</sup>
Triebwerk	vier Dieselmotoren	vier Dieselmotoren
Typ	Junkers Jumo 205C	Jumo 205D
Leistung	je 600 PS	je 880 PS
Höchstgeschwindigkeit	335 km/h in 5000 m Höhe	345 km/h
Marschgeschwindigkeit	265 km/h	
Dienstgipfelhöhe	6000 m	6500 m
Reichweite	max. 9000 km	
Leergewicht	11.240 kg	13.050 kg
max. Startgewicht		
Katapultstart	19 000 kg	21 000 kg
vom Wasser	15.000 kg	20.000 kg



Do 26 V6



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2018 - Seite 5*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

