

Fliegerhorst Gatow | Heinkel He 118 im Detail | Einsatzbericht: Absetz-Tragödie

Klassiker der Luftfahrt
Klassiker
Das Magazin für Luftfahrtgeschichte 03 | 2022



Die schöne „Miss Stress“ Do X: Nachbau beginnt! Angriffe auf zivile Ziele

JUNKERS JU 52/3M



90 Jahre Faszination

Luftbild-
fotografie
Aufklärung auf
neuem Niveau

McDonnell F2H
Der zweite Jet
der US Navy

Deutschland 6,50 €
Österreich € 7,20 • Schweiz sfr 11,00
Belgien € 7,60 • Luxemburg € 7,60
Niederlande € 7,40

Flotter Dreier



Verladeszene an einer der ersten Ju 52. Hier noch mit nur einem Motor in der Nase. Diese Version blieb erfolglos.

DIE JUNKERS JU 52/3M FEIERT DIESES JAHR IHREN 90. GEBURTSTAG. DIEJENIGEN VON UNS, DIE DAS GLÜCK HATTEN, MIT EINEM EXEMPLAR ZU FLIEGEN, WERDEN DIE ERINNERUNG AN DIESE ALTE DAME IN EHREN HALTEN. DIE BEZEICHNUNG „3M“ IM NAMEN STEHT FÜR „3 MOTOREN“. DOCH EINE HEUTE FAST VERGESSENE TATSACHE IST, DASS DIE JU 52 URSPRÜNGLICH EINMOTORIG KONSTRUIERT WAR.

Text: Lennart Andersson

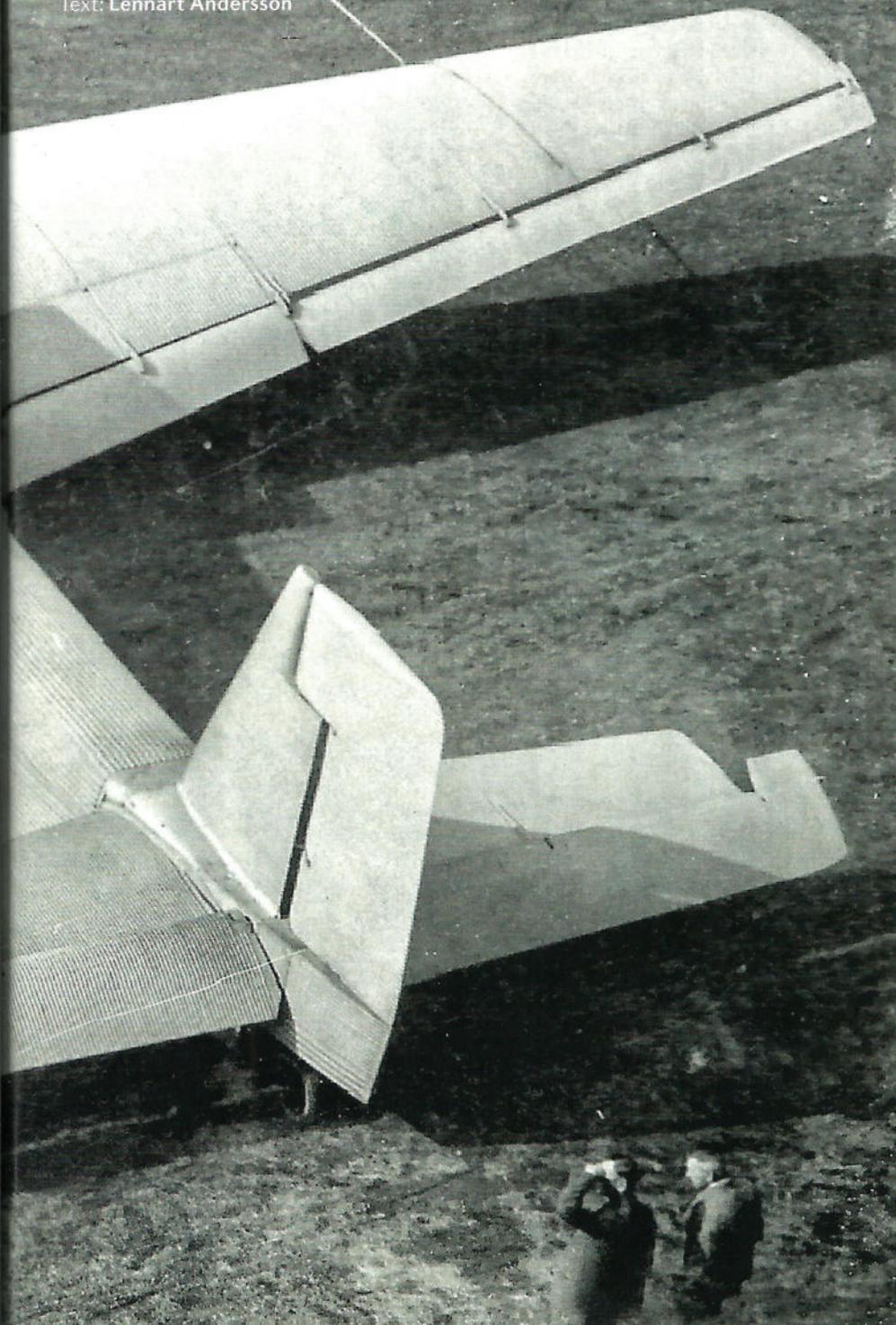


Foto: Archiv Andersson

Als die Nachfrage nach Kapazität auf den Flugrouten stieg, wurden die Passagierflugzeuge größer. Auf die viersitzige Junkers F 13 von 1919 folgten 1924 die dreimotorige G 24 und 1926 die G 31. Junkers war nun bereit, den nächsten Entwicklungsschritt zu wagen, aber nicht einfach nur eine größere G 31, sondern ein völlig neues Konzept: ein großer Frachttransporter, der von einem einzigen, viel stärkeren Motor angetrieben wurde als die früheren Typen. Dies war der Ursprung der Ju 52. Ein solches Muster wurde zum ersten Mal in einer von den Konstrukteuren in Dessau im März 1928 erstellten Tabelle zur Flugzeugentwicklung erwähnt. Als Antrieb war der neue Junkers L 88 mit 750 bis 820 PS vorgesehen, aber es wurden auch mehrere andere Motoren in Betracht gezogen. Einige Monate später begannen die Vorarbeiten, und bis Februar 1929 hatte Chefkonstrukteur Ernst Zindel mehrere Entwürfe geprüft, darunter auch Hochdeckervarianten, von denen eine mit einem zentral montierten Motor ausgestattet war, der die Propeller an den Flügeln antrieb. Aber Zindel bevorzugte eine Tiefdecker-Konstruktion.

Das Flugzeug musste robust sein und selbst auf einfachen Bahnen gute Start- und Landeeigenschaften haben. Die Geschwindigkeit war von geringer Bedeutung, da die Konkurrenz in Form von Überlandtransporten in den Gebieten, in denen es eingesetzt werden sollte, immer viel langsamer sein würde. Die Anforderungsparameter waren: Nutzlast 2000 kg, Reichweite 1500 km und Geschwindigkeit 150 km/h in 4500 m. Die Besatzung sollte aus drei Personen bestehen: Pilot, Flugmechaniker und Lademeister.

Junkers-Typen wurden normalerweise in zwei Varianten hergestellt, einer zivilen und einer militärischen, aber diesmal waren militärische Erwägungen zweitrangig. Im Oktober 1929 wurde mit dem Bau eines Prototyps (Werk-Nr. 4001) begonnen, und da der Junkers-L-88-Motor wahrscheinlich nicht rechtzeitig verfügbar sein würde, wurde stattdessen ein BMW VII aU beschafft.

Nach einem anfänglichen kleinen Hüpfer hob die Ju 52 mit Chefpilot Wilhelm Zimmerman am 11. September 1930 vom Boden ab und absolvierte einen 15-minütigen Erstflug. Weitere Testflüge mit den Ingenieuren Hoppe und Preuschen an Bord wurden an den folgenden Tagen durchgeführt. Eine Besonderheit, die für die Ju 52 charakteristisch werden sollte, waren die schmalen, an den Flügelhinterkanten angebrachten sogenannten Doppelflügel. Der dadurch entstehende schmale Spalt zwischen Flügel und Doppelflügel verhinderte die Ablösung der Luftströmung von der Flügeloberfläche, und die separaten äußeren Teile des Doppelflügels dienten als Querruder. Bei der Landung wirkten die Doppelflügel wie Klappen und verringerten die Landegeschwindigkeit um 25 bis 30 Prozent. Man stellte fest,

dass die Ju 52 sehr gute Langsamflugeigenschaften hatte, bis zu einer Geschwindigkeit von 80 km/h!

Bereits im November 1930 kalkulierte die Junkers-Vertriebsabteilung die Verkaufspreise für die G 52, so die erste offizielle Bezeichnung. Die Preise lagen bei 140 000 RM für die Zelle, 36 000 RM für den BMW VIIaU oder 40 000 RM für den alternativen Junkers-L-88-Motor. Die Musterprüfung wurde von der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt in Berlin-Adlershof im Dezember eingeleitet, jedoch schickte man das Versuchsmuster für weitere Modifikationen zurück nach Dessau. Im Februar 1931 war die Musterprüfung abgeschlossen und die neue Junkers wurde als D-1974 registriert. Am 17. Februar wurde sie in Tempelhof erstmals der Öffentlichkeit vorgeführt.

Die Ju 52 wurde als Langstrecken-Großfracht-Flugzeug beworben. Ihr geräumiger Frachtraum von 22 m³ mit den Maßen 6,35 x 1,65 x 1,90 m war frei von störenden Zellen und Verstrebungen, wie sie bei anderen Flugzeugtypen üblich waren, und erleichterte das Verstauen großer Gegenstände. Große Luken waren ein weiteres Merkmal, die das Be- und Entladen erleichtern sollten. Die Nutzlast betrug 2130 kg (1000 km Reichweite) bzw. 1460 kg (2000 km Reichweite). Es wurde eine Höchstgeschwindigkeit von 194 km/h, eine Reisegeschwindigkeit von 169 km/h und eine Landegeschwindigkeit von 77 km/h versprochen. Verhandlungen mit Fluggesellschaften in Bolivien, Kanada, dem Irak und Neuguinea schienen zunächst vielversprechend, aber nur ein Exemplar wurde verkauft – nach Kanada. Im April 1931 befanden sich fünf Ju 52 in der Montage, doch aufgrund der finanziellen Situation von Junkers und der enttäuschenden Verkaufszahlen wurde der Bau einer zweiten Serie von fünf Maschinen vorzeitig eingestellt. Doch es wurde weiter geforscht und der Entwurf nie ganz aufgegeben.

AUS EINS MACH DREI

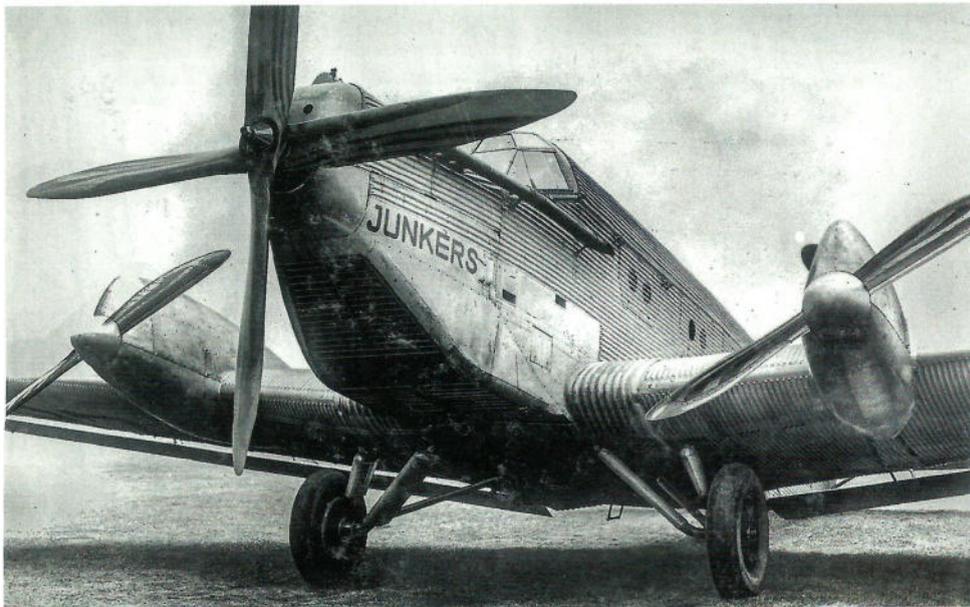
Eine dreimotorige Variante der Ju 52 wurde erst im Nachhinein realisiert, obwohl die D-1974 bereits im April 1931 mit stromlinienförmigen Motorattrappen an den Flügeln geflogen wurde, um den Luftwiderstand und die Flugeigenschaften zu untersuchen. Für eine dreimotorige Variante wurden zunächst ein BMW VI (oder Jumo 4) und zwei Junkers-L-5-Motoren vorgeschlagen. Die Deutsche Luft Hansa (ab 1934 Lufthansa geschrieben), die im Januar 1926 durch den Zusammenschluss von Deutscher Aero Lloyd und Junkers-Luftverkehr entstanden war, suchte nach einem mehrmotorigen Transportmittel für 18 bis 20 Passagiere. Erich Schatzki, der für die technische Entwicklung der Fluggesellschaft verantwortlich war, teilte Junkers mit, dass er einen guten Ersatz für die Rohrbach Roland auf der Alpenüberquerung nach Italien benötigte. DLH-Direktor Erhard Milch

besuchte Junkers und betonte das Interesse des Unternehmens an einer dreimotorigen Ju 52, doch Professor Junkers gab nur zögernd grünes Licht für einen solchen Umbau. Enttäuschende Verkaufsaussichten für die einmotorige Variante gaben wohl den Ausschlag, doch das Reichsverkehrsministerium versprach die Entwicklung zu subventionieren und so konnte Junkers doch überzeugt werden.

Der erste Auftrag der Luft Hansa über zwei Maschinen wurde am 2. Dezember 1931 unterzeichnet und belief sich auf einen Wert von 420 600 RM. Die erste Ju 52/3m, D-2201 (W.-Nr. 4013), absolvierte ihren Erstflug am 7. März 1932 unter dem Kommando von Alfred Gothe. Ihre genaue Typenbezeichnung lautete Ju 52/3m ce. Die Endung „ce“ war typisch für die Junkers-Nomenklatur, wobei der erste Kleinbuchstabe, immer ein Konsonant, die Version der Zelle angab und der zweite Buchstabe, ein Vokal, den Motortyp, in diesem Fall den Pratt & Whitney Hornet (später BMW 132). Erstaunlich ist vielleicht, dass die D-2201 bereits das erste Serienflugzeug war und dass nie ein Prototyp gebaut wurde. Die Musterprüfung der neuen Version wurde im Mai 1932 durchgeführt.



Die großen Frachtluken an der Seite und im Dach ermöglichten ein einfaches Beladen.



Erstmals mit drei Motoren, davon jedoch zwei Attrappen, versehen wurde diese Junkers für Versuche genutzt. Am Ende war der Einbau zweier weiterer Motoren die Rettung des Modells.

DIE ERSTE VON VIELEN

Am 12. Mai übergab man die D-2201 an die Luft Hansa, die dort auf den Namen „Boelcke“ getauft wurde. Flugkapitän Wilhelm „Willy“ Polte flog die Erprobung auf der Strecke Berlin – Hannover – Amsterdam – London für den Blumentransport und später wurde sie auch gelegentlich auf der Strecke Berlin – Kopenhagen – Malmö eingesetzt. Im Juli flog Polte in Begleitung von Geschäftsführer Erhard Milch und des technischen Direktors von Junkers, Fritz Achterberg, zum internationalen Alpenflugwettbewerb für Verkehrsflugzeuge nach Zürich und setzte sich dort gegen die starke Konkurrenz der viermotorigen Dornier Do K von Walter Mittelholzer durch.

Auf dem Rückflug von Zürich über München nach Berlin am 28. Juli legte Polte seinen Millionsten Flugkilometer zurück, aber der Flug endete nicht ganz wie geplant. Kurz nach dem Start in München-Oberwiesenfeld und über dem Flugplatz Schleißheim kollidierte die Ju 52/3m mit einem anderen Flugzeug. Die BFW U 12 Flamingo D-1296 der Deutschen Verkehrsfliegerschule flog in den linken Propeller und in die linke Kabinenseite der Ju 52/3m hinein. Dabei wurden das linke Fahrwerk der Ju 52/3m komplett und das linke Triebwerk fast vollständig aus dem beschädigten Flügel gerissen sowie die Rumpfsseite durchlöchert. Polte konnte die Kontrolle behalten, war aber zu einer Landung in einem Kornfeld in der Nähe des Flughafens gezwungen. Die Ju 52/3m machte bei der Landung auf einem Rad einen Ringelpiez und drehte sich um die eigene Achse. Besatzung und Insassen, insgesamt sechs Personen, blieben unverletzt, während Gruse, der Flugzeugführer des Flamingo, der nach dem Zusammenstoß mit dem Fallschirm ausgestiegen war, schwere Verletzungen erlitt.



Die erste dreimotorige Serienmaschine mit dem Kennzeichen D-2201 war die Werknummer 4013. Später erhielt sie die Zulassung D-ADOM.



Auf dem Rückflug von Zürich nach Berlin stieß die 2201 im Juli 1932 mit einem Udet Flamingo zusammen. An Bord wurde niemand verletzt, doch die Maschine stark beschädigt.

MILCHS EINDRUCK DES UNFALLS

„Wir hatten den Flugplatz Oberwiesenfeld in München zum Rückflug nach Berlin verlassen und passierten gerade auf etwa 300 Meter Höhe den Münchener Flugplatz Schleißheim, als ein furchtbarer Krach ertönte, so dass wir im ersten Augenblick an eine Explosion glaubten. Unsere linke Kabinenwand hatte plötzlich große Löcher und war zum Teil eingedrückt, während alle möglichen Stücke, und zwar, wie wir später feststellten, Teile eines Sportflugzeuges, in die Kabine flogen. Unsere Ju 52 ging gleichzeitig scharf links weg und verlor dabei etwa 50 Meter an Höhe. Dann sahen wir, dass unser Backbordmotor halb aus der stark ein-

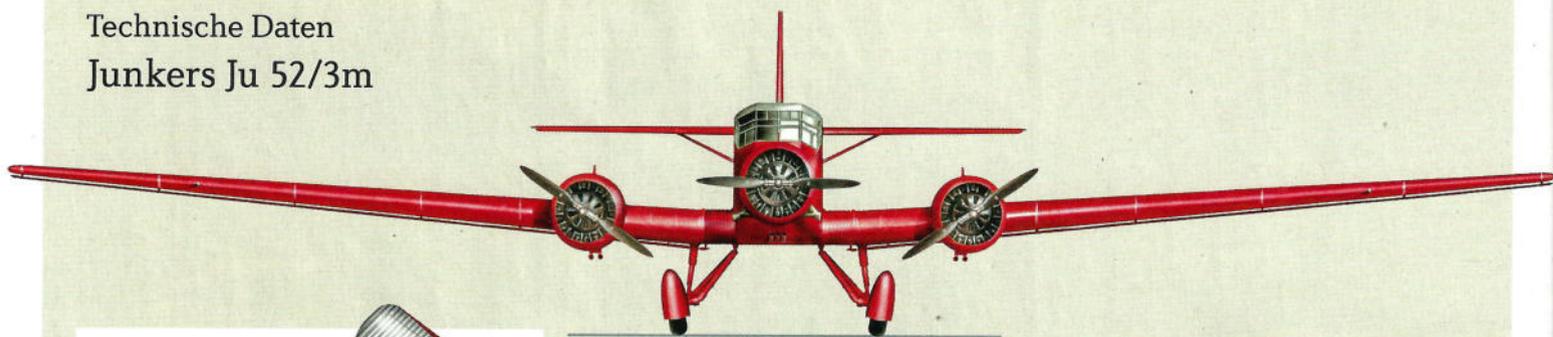
gedrückten linken Tragfläche gerissen war und nach vorn heraushing, während der Propeller zersplittert war. Dass es sich um einen Zusammenstoß mit einer anderen Maschine handelte, war keinem von uns zu diesem Zeitpunkt bewusst, denn gesehen hatten wir das andere Flugzeug nicht, sondern erst später erfahren, dass ein Udet Flamingo von unten zunächst gegen unser linkes Rad und dann gegen den Backbordmotor und die linke Tragfläche geflogen und dabei abgestürzt war. Flugkapitän Polte und seinem am Doppelsteuer sitzenden Bordmonteur Haensgen gelang es nach wenigen Sekunden, die nach links abdrehende Maschine wieder in die Gewalt zu bekommen

und unter sofortigem Gaswegnehmen vorsichtig zum Gleitflug anzusetzen.

Mit den beiden intakt gebliebenen Motoren kamen wir noch gerade über eine Hochspannungsleitung und große Bäume hinweg, um dann nach einem kurzen Ausschweben in einem Kornfeld zu landen. Dabei stellte sich heraus, dass das linke Rad nicht mehr da war, so dass beim Aufsetzen unser Großflugzeug auf die linke Tragfläche ging und sich mehr als 100 Grad herumdrehte. Der Rumpf mit dem mittleren Motor und der Kabine sowie die rechte Tragfläche blieben völlig unbeschädigt, so dass keinem der Insassen auch nur das Geringste passierte. Die glückliche Landung nach dem Zusammenstoß bedeutet eine Meisterleistung des Flugkapitäns Polte, aber auch gleichzeitig der Ju 52. Nur eine Metallmaschine war imstande, trotz der in der Luft erlittenen Beschädigungen noch ohne jede Gefahr für die Passagiere zu landen.“ Das Flugzeug wurde zu 22 Prozent beschädigt, wurde aber repariert und bald wieder in Dienst gestellt.

Die zweite Ju 52/3m, D-2202, absolvierte ihren Erstflug im September 1932 und wurde nach der Übergabe an die Fluggesellschaft auf den Namen „Richthofen“ getauft und auf der prestigeträchtigen Strecke Berlin – München – Venedig – Rom eingesetzt. Im Laufe des Jahres kamen weitere Verbindungen wie Berlin – Königsberg (heute Kaliningrad) und Mün-

Technische Daten Junkers Ju 52/3m



Hersteller: Junkers
Flugzeugwerk AG,
Dessau

Verwendung: Passagier-
und Transportflugzeug

Besatzung: 3 (Pilot, Flugme-
chaniker, Lademeister)

Triebwerk: drei BMW 132 mit
je 440 kW (600 PS), Pratt & Whitney

Hornet oder Elizalde Beta
mit je 550 kW (750 PS)

Spannweite: 29,25 m

Länge: 18,50 m

Höhe: 4,65 m

Flügelfläche: 110,50 m²

Leermasse: 5720 kg

Zuladung: 1500 kg

max. Startmasse: 10 500 kg

max. Geschwindigkeit: 290 km/h

Dienstgipfelhöhe: 6300 m

Reichweite: 1200–1300 km

Bewaffnung: bis zu ein MG 131

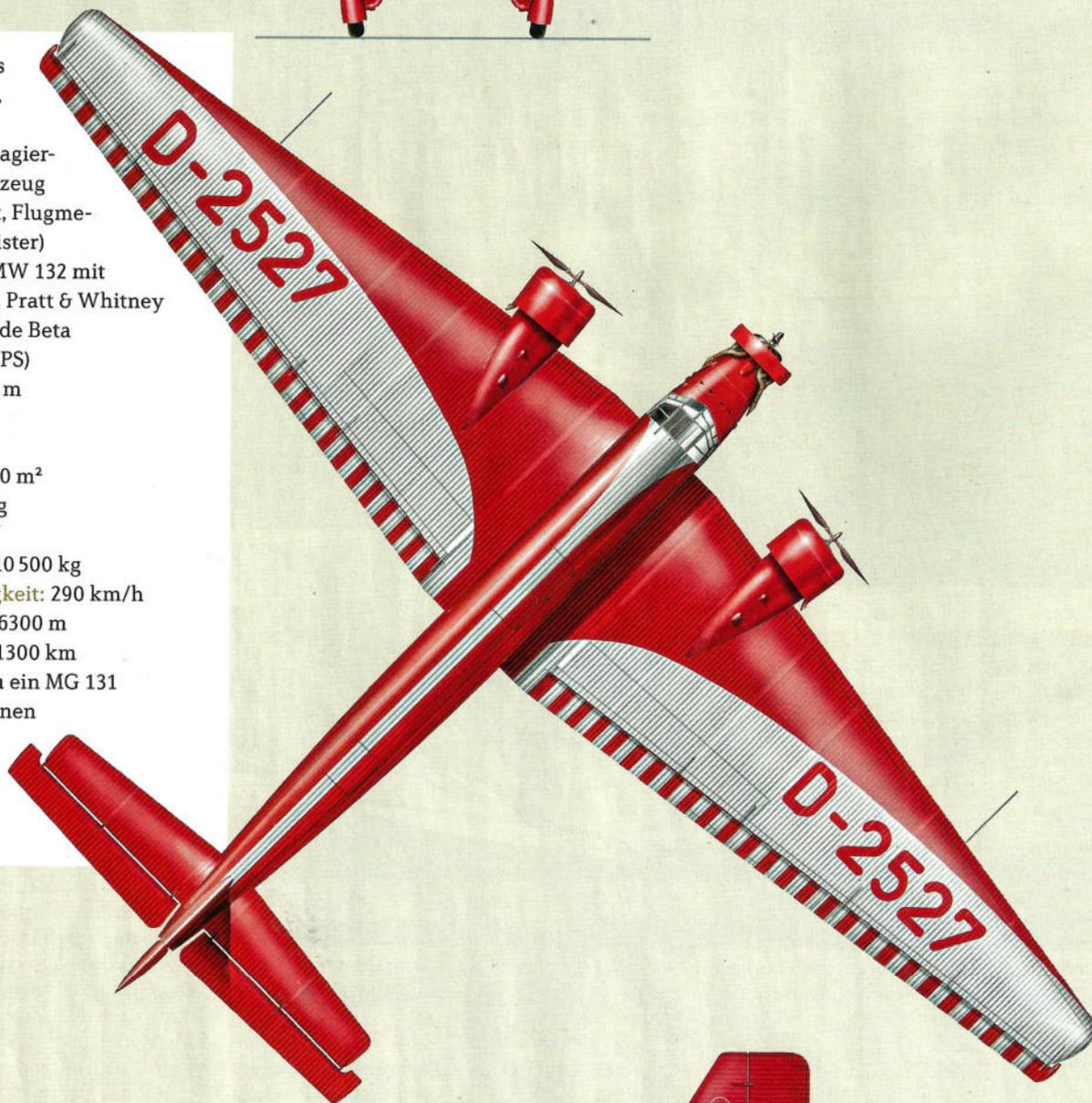
Kal. 13 mm im offenen

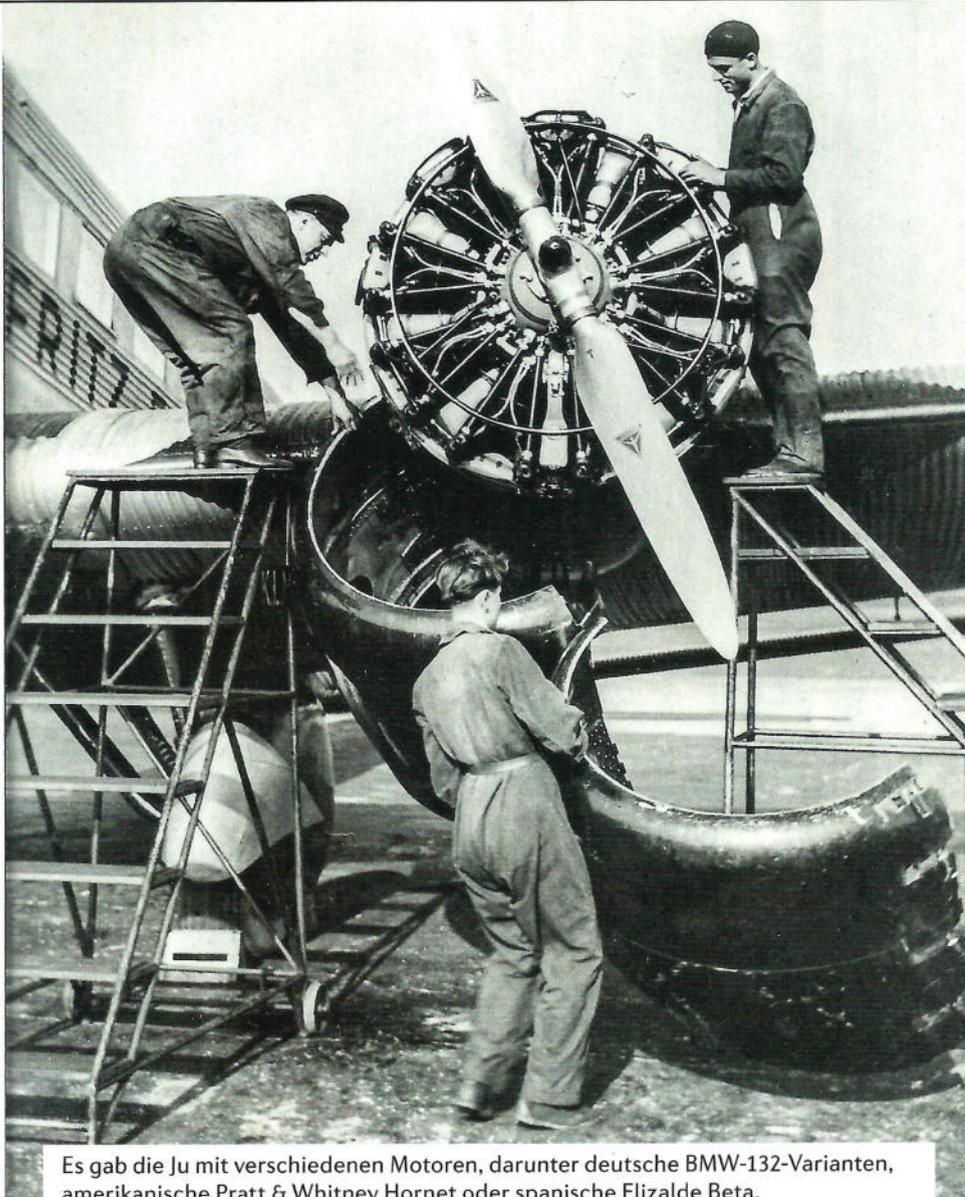
Stand über dem

Rumpf und zwei

7,92-mm-MG an

den Rumpfsseiten

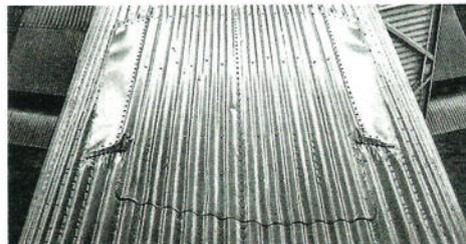




Es gab die Ju mit verschiedenen Motoren, darunter deutsche BMW-132-Varianten, amerikanische Pratt & Whitney Hornet oder spanische Elizalde Beta.



Die ersten Passagierversionen waren für bis zu 15 Passagiere ausgelegt.



Im Boden konnten Luken für eventuelle Bombenabwürfe integriert werden.



Auf dem Rumpf ist deutlich das Logo der Reichsbahn zu erkennen.

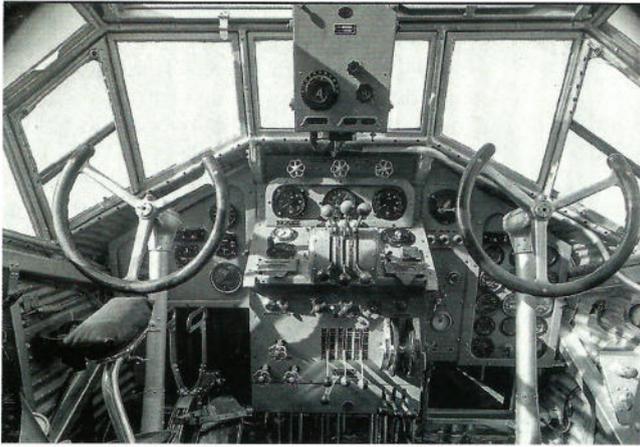
chen – Wien hinzu. Die erfolgreiche Einführung des neuen Typs veranlasste den Vorstand, im Laufe des Jahres 1933 weitere Ju 52/3m zur Auslieferung zu bestellen.

Im Juli 1933 schloss das Reichsluftfahrtministerium mit Julius Dorpmüller, dem Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn (DRB), eine Vereinbarung über die Durchführung von Nachtfrachtdiensten mit Flugzeugen auf den Routen der Reichsbahnstrecken. Dabei handelte es sich nicht um eine rein zivile Initiative, da die Organisation in Wirklichkeit als geheime Instrumentenflug- und Navigationschule für militärisches Personal dienen sollte. Im November wurde die Reichsbahnstrecke 1 (RB 1) in Berlin-Tempelhof eingerichtet. Offiziell trat sie als eine Kooperation zwischen DLH und DRB auf. Die Flugzeuge trugen in der Regel DLH-Kennzeichnungen und wurden von DLH-Personal gewartet, einige waren jedoch mit einem speziellen geflügelten Eisenbahnradssymbol bemalt. RB 2 und RB 3 wurden im Februar und März 1934 in Betrieb genommen, und die Lufteinheiten, die diese Dienste durchführten, wurden Streckenstaffeln genannt. Am 24. März 1934 erging der Befehl zur Aufstellung von zwei weiteren Staffeln, insgesamt fünf, die alle in Tempelhof stationiert waren. Die Streckenstaffeln sollten zunächst aus drei Flugzeugen bestehen, zwei Dornier Do 11 und einer Ju 52/3m. Bei der Ju handelte es sich um die D-2201, die inzwischen als D-ADOM registriert war und mindestens bis 1936 beim Flugkommando Berlin, Streckenschule, im Einsatz blieb.

FÜR DEN FRIEDEN UND DEN KRIEG

Während die einmotorige Ju 52 mitten in der wirtschaftlichen Depression zur falschen Zeit erschienen war und sich als Misserfolg erwies, lief es für die Ju 52/3m wesentlich besser, und der Verkauf kam schnell in Schwung. Flugzeuge wurden an die DLH sowie nach Bolivien, Kolumbien, Finnland, Rumänien und Schweden geliefert. Die DLH war der Hauptbetreiber und wurde mit der Zeit zum weltweit größten zivilen Nutzer der Ju 52/3m. Auf dem großen nationalen und internationalen Streckennetz galten bald neue Maßstäbe in Bezug auf Sicherheit, Komfort und Leistung. Zwischen 1932 und 1945 setzte die DHL mehr als 200 Ju 52/3m ein. Als der geheime Aufbau einer neuen Luftwaffe begann, erhielt Junkers Aufträge in einem bis dahin ungeahnten Ausmaß.

Der einmotorige Prototyp D-1974 war zwar dem Reichswehrministerium vorgeführt worden, um seine Fähigkeiten als Nachtbomber zu testen, stieß aber auf wenig Interesse. Eine Bomberversion der Ju 52/3m wurde noch in das Dessauer Entwicklungsprogramm aufgenommen, und die D-2640, später D-AZEV, wurde für die Entwicklung und Erprobung sowohl von Bombenausrüstung als auch von Abwehrbewaffnung genutzt. Sie wurde im Sep-



Das geräumig gestaltete Cockpit war ergonomisch ausgelegt und ermöglichte den Piloten eine gute Sicht. Die Steuerräder entsprachen dem Zeitgeist.



Einer der Sessel in der beliebten VIP-Variante der Junkers Ju 52/3m.

tember 1933 in Dessau modifiziert und dann zur Erprobung nach Jüterbog geflogen. Anschließend kehrte sie für weitere Modifikationen nach Dessau zurück und wurde im Juni 1934 an die Erprobungsstelle Rechlin übergeben. Eine horizontale Aufhängung der Bomben unter dem Rumpf und den Tragflächen war nicht möglich, da dies das Schussfeld des Bugschützen eingeschränkt hätte, daher wurden die Bomben stattdessen vertikal in Magazinen im Rumpf verstaut. Der geringe Abstand zwischen den Holmen der Ju 52/3m ließ eine horizontale Verstaung nicht zu. Die Vorschiff sah eine maximale Bombenlast von 1000 kg und eine Reichweite von 1200 km vor. Das Laden der Bomben in die Ju 52/3m war recht umständlich und dauerte bis zu einhalb Stunden. Die Verteidigungsbewaffnung bestand aus einem 7,92-mm-MG-15-Maschinengewehr auf dem Rumpfrücken und einem ähnlichen Geschütz zur unteren Verteidigung, wobei der Richtschütze in einem einziehbaren „Mülltonnen“-Turm saß. Im Rahmen der geheimen Aufrüstung der Luftwaffe wurde militärische Ausrüstung für die Ju 52/3m der Lufthansa und anderer Flugzeuge erworben und für den Kriegsfall eingelagert.

VIPS FLIEGEN IM LUXUS

Die 3m wurde auf alle bewohnten Kontinente verkauft und so erfolgte der erste militärische Einsatz im Chaco-Krieg zwischen Bolivien und Paraguay, doch mit Ausnahme eines anderen lateinamerikanischen Konflikts und des Spanischen Bürgerkriegs wurde die Ju 52/3m vor 1939 hauptsächlich für zivile Zwecke eingesetzt. Eine dieser Aufgaben war der komfortable Transport von VIPs, und der Erste, der die Fähigkeiten des neuen Flugzeugs erkannte, war der rumänische Prinz Gheorghe III Valentin Bibescu, Präsident der Fédération Aéronautique Internationale.

Als erster Betreiber der dreimotorigen Version nahm Bibescu im April 1932 eine VIP-Ju-52/3m mit der Registrierung CV-FAI in Empfang. Die Hauptkabine war in zwei Abteile unterteilt, von denen das erste, schallgedämmt und mit silbernem Metallüberzug



Zu den Exportkunden gehörte auch Schweden.



In China flog Chiang Kai-shek mit einer persönlichen Ju 52.

verziert, vier rote Ledersessel, einen großen Klappstisch, einen Schrank für Dokumente und Lebensmittel sowie einen langen Schrank für die Matratzen der beiden an der Seitenwand angebrachten Betten enthielt. Das zweite Abteil mit goldfarbenem Wandschmuck verfügte über ein Sofa mit Rückenlehne, das in ein weiteres Bett umgewandelt werden konnte, einen Schrank für Jagdwaffen, einen Klappstisch mit rotem Ledersessel und eine Gepäckablage.

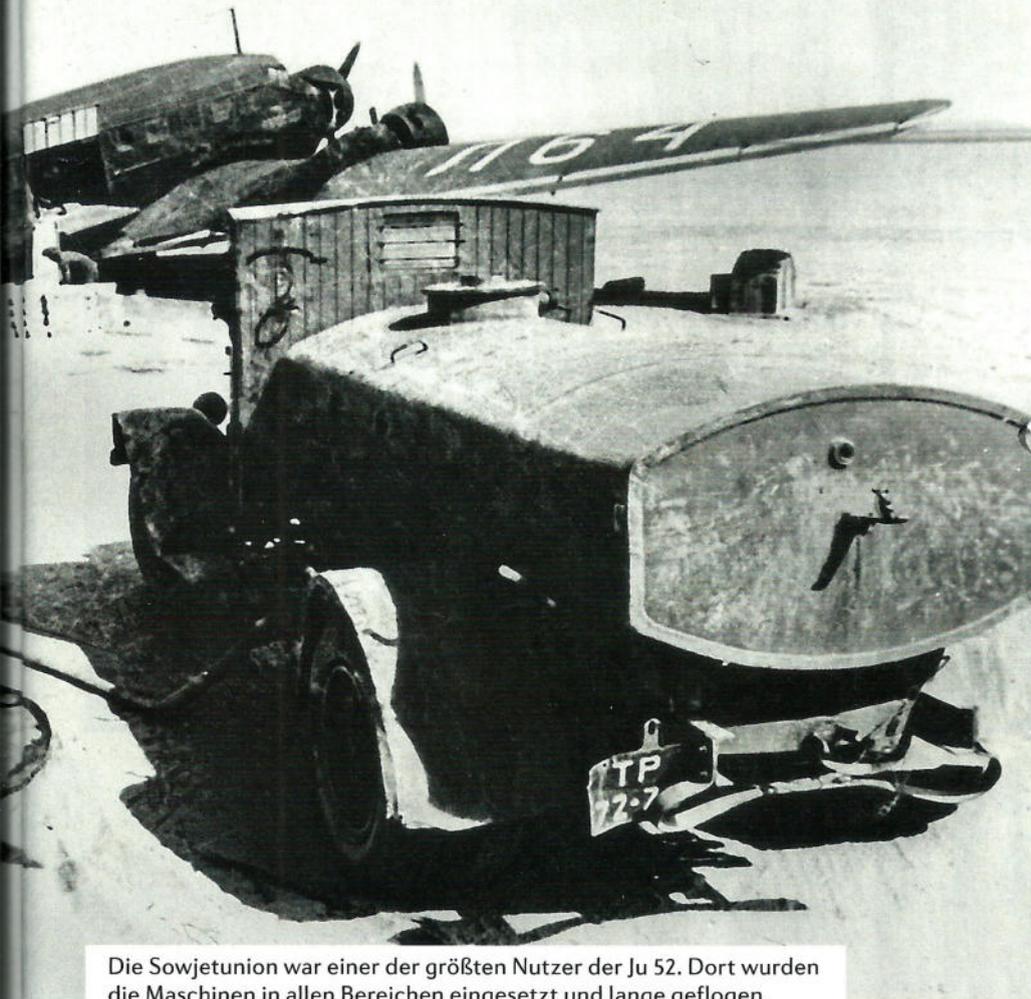
Eine weitere Ju 52/3m mit dem Kennzeichen HA-DUR, benannt nach dem ungarischen Fliegerass des Ersten Weltkriegs, József Kiss, wurde im Juli 1936 nach Budapest geliefert. Sie war für den Einsatz als persönliches Transportmittel des ungarischen Staatschefs



Die CV-FAI war mit Hispano-Suiza-Motoren bestückt.

Miklós Horthy bestimmt. Die Zulassungsbuchstaben spiegeln das ungarische Wort hadúr wider, was Kriegsherr bedeutet – ein Titel, der für den Chef der Streitkräfte verwendet wurde. Die VIP-Ausstattung umfasste vier gegenüberliegende Sitze, die in zwei Betten umgewandelt werden konnten. Ein weiterer VIP-Kunde war Chiang Kai-shek in China, der im April 1935 die Ju 52/3m D-ABAN der Lufthansa kaufte. Sie wurde von ausländischen Piloten geflogen, und Chiang Kai-shek und seine Frau nutzten sie häufig.

Die D-2526 und D-2527 waren für Hitler und Göring bestimmt. Hitler wollte eine auffälliger Nummer auf seinem Flugzeug, und als die D-2526 fertig war, wurde ihre Regist-



Fotos: Archiv Andersson, Archiv Lufthansa (1), Archiv Carl Fredrik Geust (1), Tekniska Museet (1)

Die Sowjetunion war einer der größten Nutzer der Ju 52. Dort wurden die Maschinen in allen Bereichen eingesetzt und lange geflogen.

rierung in D-2600 geändert. Diese Nummer wurde später von anderen Ju 52/3 übernommen, auch nachdem die Buchstaben die Nummern ersetzt hatten. Die Nummer D-2600 wurde vom Flughafenpersonal schnell erkannt, mit allen möglichen Erleichterungen bedient und immer zuerst abgefertigt, wenn der Pilot um eine Wettervorhersage oder eine Funkpeilung bat. In Görings D-2527 war die Kabine in drei Abschnitte unterteilt, und es ist wahrscheinlich, dass Hitlers Flugzeug auf die gleiche Weise konfiguriert war. Im hinteren Bereich befand sich Görings Ledersessel, der größte und bequemste der verbaut wurde, mit zwei kleineren Sesseln gegenüber. Im Mittelteil gab es vier drehbare Sessel und zwei kleine Tische, während der vordere Teil von zwei Sofas eingenommen wurde. Die Sessel konnten in Betten umgewandelt werden. Bei einem Abendessen mit Erhard Milch schlug Hitler vor, zwölf Flugzeuge für die NSDAP zu reservieren. Dies war der Ursprung der Regierungsstaffel, die 1935 für Hitler, Göring, von Blomberg, Milch, Hess, von Ribbentrop, Himmler, Lutze und andere eingerichtet wurde.

Zu den größten Betreibern der Ju 52/3m gehörte – etwas unerwartet – die sowjetische Flugesellschaft Aeroflot, die zusammen mit anderen zivilen Organisationen in der Sowjet-

union etwa 50 Maschinen der deutschen Dreimot einsetzte. Weitere unvorhergesehene Nutzer waren die Royal Air Force, die nicht weniger als 110 erbeutete Maschinen mit Seriennummern versah, und die südafrikanische Luftwaffe. Letztere verfügte über 23 Ju 52/3m, die später von South African Airways übernommen wurden. Die breite Nutzung eines Flugzeugs durch ehemalige Feinde ist vielleicht ein gutes Zeichen für seine Qualität.

UNERWARTETE UND UNBEKANNTE BETREIBER

Ein weiterer wichtiger Betreiber der Ju 52/3m war Frankreich. Die Produktion für die Luftwaffe war während des Krieges unter deutscher Besatzung aufgenommen worden und wurde nach 1945 als AAC.1 fortgesetzt. Die AAC.1 wurde von einer Reihe französischer Flugesellschaften und von der französischen Luftwaffe während des Krieges in Französisch-Indochina eingesetzt. Die Ju 52/3m wurde auch in großer Zahl in Lizenz von CASA in Spanien hergestellt, und mehrere der heute noch existierenden Ju 52/3m sind in Wirklichkeit CASA C-352.

Über die Ju 52/3m ist schon viel geschrieben worden, aber es gibt noch viele unerwartete und wenig bekannte Fakten zu entdecken.

Zu den seltsamsten Geschichten gehört die über die mexikanischen Ju 52/3m. Im Juni 1939 unterzeichnete William Rhodes Davis, Gründer der Davis Oil Company in Oklahoma, einen Vertrag mit Junkers über zwei Ju 52/3m. Sie sollten eine Standardbestuhlung für 14 Passagiere haben, aber auch eine Dachluke und eine Frachttöffnung in der Rumpfseite. Der Preis für jede Maschine betrug 79000 USD. Zusätzlich wurde eine VIP-Version mit acht bequemen Sesseln, die sich in vier Betten umwandeln ließen, bestellt. Sie sollte mit Kühlbehältern, Radio mit Lautsprechern, interner Telefonanlage, Toilette und zusätzlichen Treibstofftanks ausgestattet werden. Davis zahlte 102000 USD für diese VIP-Version. Außerdem wurde ein separater Vertrag geschlossen, der die Lieferung eines dorsalen Maschinen-gewehrständers und eines einziehbaren ventralen Turms, beide mit Rheinmetall-Borsig-MG-15-Maschinengewehren, zwei DSAC-250/VIII-Bombengestellen und einem Goerz-GV-219-Bombenzielgerät bestückt, vorsah.

Man kann nur darüber rätseln, für welchen Zweck diese Bewaffnung gedacht war. Um seine Investitionen zu retten, hatte Davis ein Geschäft über den Tausch von mexikanischem Öl gegen deutsche Maschinen eingefädelt, kurz nachdem die mexikanische Regierung die amerikanischen und britischen Ölgesellschaften enteignet hatte. Nach dem Ausbruch des Krieges 1939 wurden alle Öllieferungen aus Mexiko durch eine britische Blockade gestoppt. Die Ju 52/3m waren Teil des Ölgeschäfts, und Davies behauptete, er habe vorgeschlagen, insgesamt 17 Maschinen als Bezahlung für das Öl nach Mexiko zu liefern. Als die mexikanischen Flugzeuge in Dessau fertig waren, war es nicht mehr möglich, sie an den Kunden zu liefern, und im Dezember 1939 wurde der Auftrag storniert. Das VIP-Flugzeug wurde schließlich an die Reichswerke Hermann Göring geliefert, die beiden anderen wurden an die Lufthansa verkauft.

Einige Jahre nach seinem Tod im August 1941 wurde Davis als Abwehrgent C-30 identifiziert, der eigentlich kein Spion war, sondern ein „Einflussagent“, dessen Aktivitäten mit Hitlers Zustimmung finanziert wurden und der Deutschland bei seinen Versuchen, die amerikanische Politik zu beeinflussen, half. Einer Version zufolge war sein Tod kein natürlicher, sondern ein Mord.

Die Ju 52 flogen auch in Europa noch lange und bis vor wenigen Jahren waren die Traditionsmaschinen der Deutschen Lufthansa Berlin Stiftung und der Schweizer Ju-Air ein gern gesehenes Bild am Himmel und auf Flugtagen in ganz Europa und sogar den USA.

Durch den tragischen Verlust einer Ju-Air-Maschine ist es derzeit sehr ruhig geworden um die alte Dame, doch man darf gespannt sein, ob man zum 100. Geburtstag der Junkers Ju 52 wieder ein Exemplar am Himmel sehen wird. Denn es sind nur noch zehn Jahre bis dahin. ●