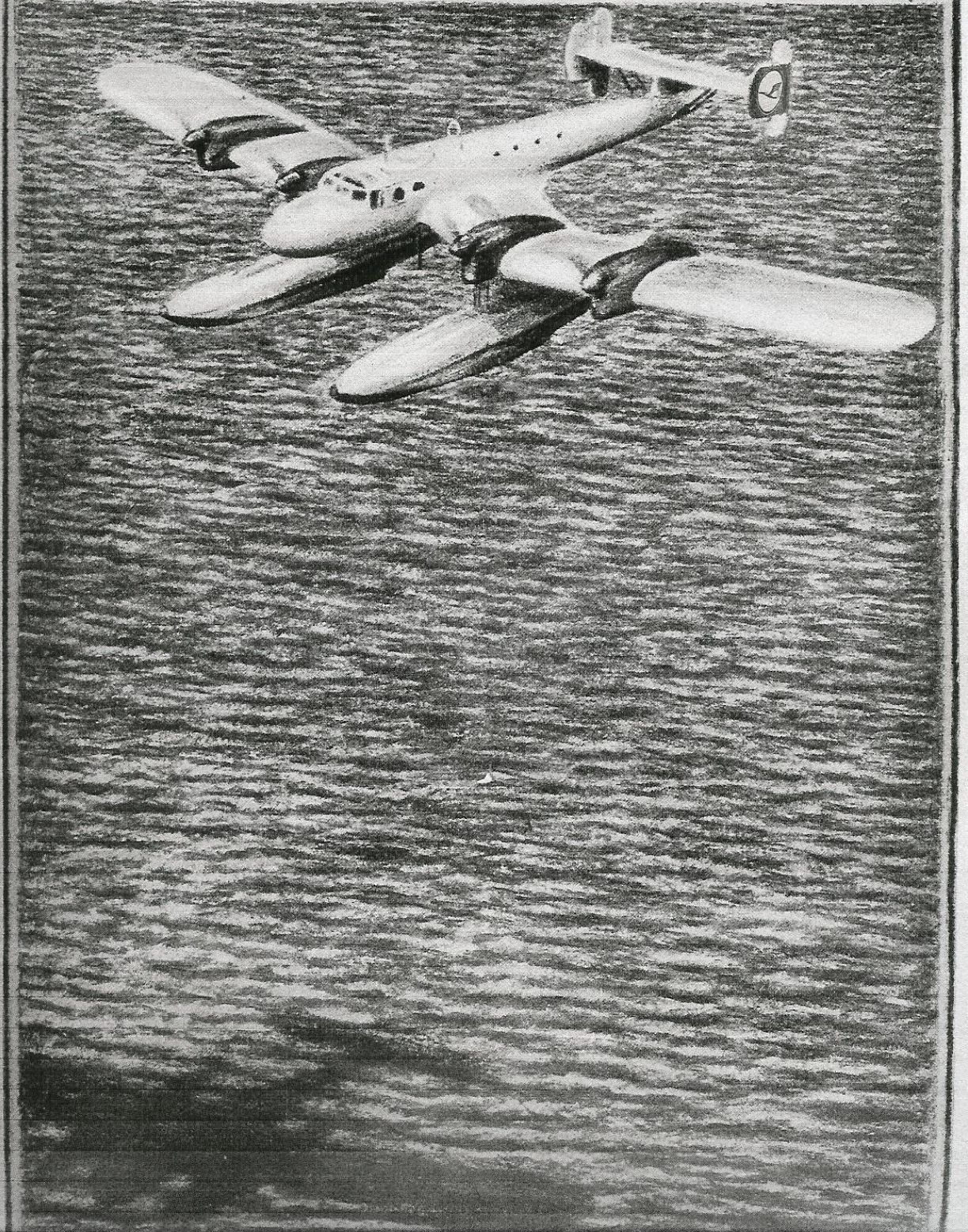
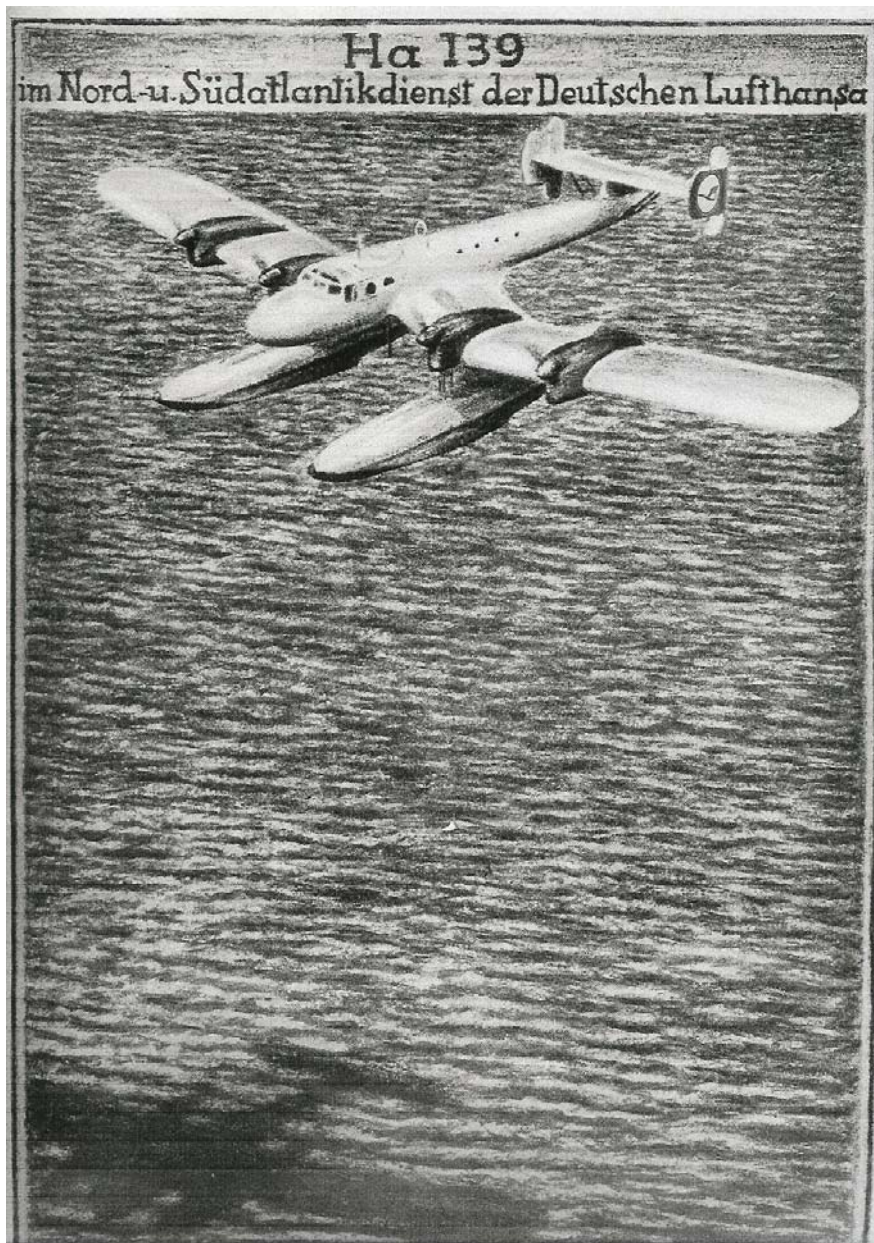


Ha 139  
im Nord- u. Südatlantikdienst der Deutschen Lufthansa



Von Karlheinz Hansen Im Walde 5 21228 Harmstorf Tel.: 04105 2306 Mobil: 0172 41 39 87 Mail: HansenHarmstorf@aol.com



**Zur Geschichte der Transatlantik-Postflugzeuge  
des Hamburger Flugzeugbau**

von Karlheinz Hansen-Harmstorf



06.11.28.-I-G-CD

Alle Rechte bleiben dem Verfasser vorbehalten.  
Kopien und Zitate, auch auszugsweise, nur nach ausdrücklicher Genehmigung.

**27. 04. 2005**

Ein großer Tag in der Geschichte des Flugzeugbaues



Der Erstflug des A 380 in Toulouse begeistert die Menschen und lässt sie auf die erste Landung zur Ausstattung in Hamburg hoffen.

## Zur Geschichte der Transatlantik-Postflugzeuge des Hamburger Flugzeugbau

Mit einer Übersicht der HFB-Flugzeuge von 1933 bis 1945,  
den Erstflügen nach der Neugründung des Hamburger Flugzeugbau 1955 in Finkenwerder  
und der Übersicht der Airbus-Flugzeugfamilie und deren Bauaufteilung der europäischen Partner.



*A 318-Erstflug am 15.01.2002 in Hamburg-Finkenwerder*

Auf dem Finkenwerder Hauptdeich stehen am 15. Januar 2002 Menschen und sehen dem Erststart des jüngsten Mitgliedes der Airbus-Flugzeugfamilie zu.

Die „A 318“, hat zu ihrem Jungfernflug vom Werkflugplatz Airbus Deutschland abgehoben.

Unter den Zuschauern sind Menschen, die Jahrzehnte hier in Hamburg-Finkenwerder Flugzeuge gebaut haben. Die Menschen schauen der neuen Maschine nach, die in den Wolken nach Westen entschwindet, um über der Nordsee die erste Erprobung aufzunehmen. Sie denken an die Erstflüge, die sie hier miterlebt haben.

Für einige, die seit der Neugründung des „Hamburger Flugzeugbau“ nach dem Krieg im Jahre 1955 dabei sind, ist dies heute der sechste Erstflug eines neuen Flugzeugmusters in Hamburg.



*Nord-2501 Noratlas*

Das erste Flugzeug nach der Neugründung des Hamburger Flugzeugbau ist die „Noratlas“, ein Lizenznachbau des französischen Transportflugzeuges Nord-2501, das am 09.09.1958 in Finkenwerder vom „HFB“ an die neu gegründete Deutsche Luftwaffe übergeben wird und dann als „Nora“ in den Serienbau geht. (Siehe Seite 40)



***Transall C 160 V3 Erstflug in Hamburg-Finkenwerder 19.02.1964***

Am 19.02.1964 startete die „Transall C 160 V3“ in Finkenwerder, Nachfolger der „Nora“ für die Luftwaffe, die in deutsch-französischer Kooperation entwickelt wurde und dann für beide Länder in Serie ging.



***HFB 320 Hansa-Jet V1 Erstflug 21.04.1964***

Im gleichen Jahr folgte am 21.04. die „V1“ des „HFB 320 Hansa Jet“, der Eigenentwicklung des „HFB“ als erstes deutsches Geschäftsflugzeug mit Düsenantrieb. Die Landung erfolgte dann aus Sicherheitsgründen wegen der längeren Landebahn in Lemwerder. Es war das erste Flugzeug, an dem ich direkt gearbeitet habe.

Die Maschine ging mit dem Piloten Davis am 12.05.1965 bei Cuenca/Spanien bei Überziehversuchen verloren.



***Landung der A 321 „Single-Aisle“ nach ihrem Erstflug am 11.03.1993 in Hamburg-Finkenwerder***

Am 11.03.1993 der Erstflug des ersten bei „Deutsche Aerospace Airbus“ in Finkenwerder endmontierten Flugzeuges der Airbus-Single-Aisle-Familie, die „A 321“, die verlängerte Version der „A 320“.



***Die A 319 startet zu ihrem Erstflug am 25.08.1995; hier ein späteres Foto mit allen Single-Aisle-Flugzeuge***

Am 25.08.1995 der Start des Airbus „A 319“, die verkürzte Version der A 320, vom Werkflughafen „Daimler Benz Aerospace Airbus“, wie die Firma zu diesem Zeitpunkt in Hamburg-Finkenwerder heißt. Der Start des Airbus A 318 am 15.01.2002 ist der vorerst letzte Erstflug, abgesehen von den täglichen Erst- und Testflügen der laufenden Airbusproduktion, eines in Hamburg endmontierten neuen Musters in der langen Reihe von Flugzeugen des seit 1933 in Hamburg stattfindenden Flugzeugbaues; unterbrochen durch die Zwangspause von 1945 bis 1955.

# Die Airbus-Familie

Sitze: 107  
Reichweite: Mit 107 Pass. 6.000 km



Sitze: 124  
Reichweite: Mit 124 Pass. 6.800 km



Airbus Corporate Jet  
Reichweite: Mit 8 Pass. 11.200 km



Sitze: 150  
Reichweite: Mit 150 Pass. 5.600 km



Sitze: 185  
Reichweite: Mit 185 Pass. 5.600 km



Sitze: 220  
Reichweite: Mit 220 Pass. 9.600 km



Sitze: 266  
Reichweite: Mit 266 Pass. 7.700 km



Nutzlast: 55 t  
Reichweite: Mit 80% der Nutzlast 6.300 km



Sitze: 253  
Reichweite: Mit 253 Pass. 12.300 km



Sitze: 295  
Reichweite: Mit 295 Pass. 10.450 km



Sitze: 239  
Reichweite: Mit 239 Pass. 14.800 km



Sitze: 295  
Reichweite: Mit 295 Pass. 13.700 km



Sitze: 313  
Reichweite: Mit 313 Pass. 16.000 km



Sitze: 380  
Reichweite: Mit 380 Pass. 13.900 km



Sitze: 555  
Reichweite: Mit 555 Pass. 14.800 km

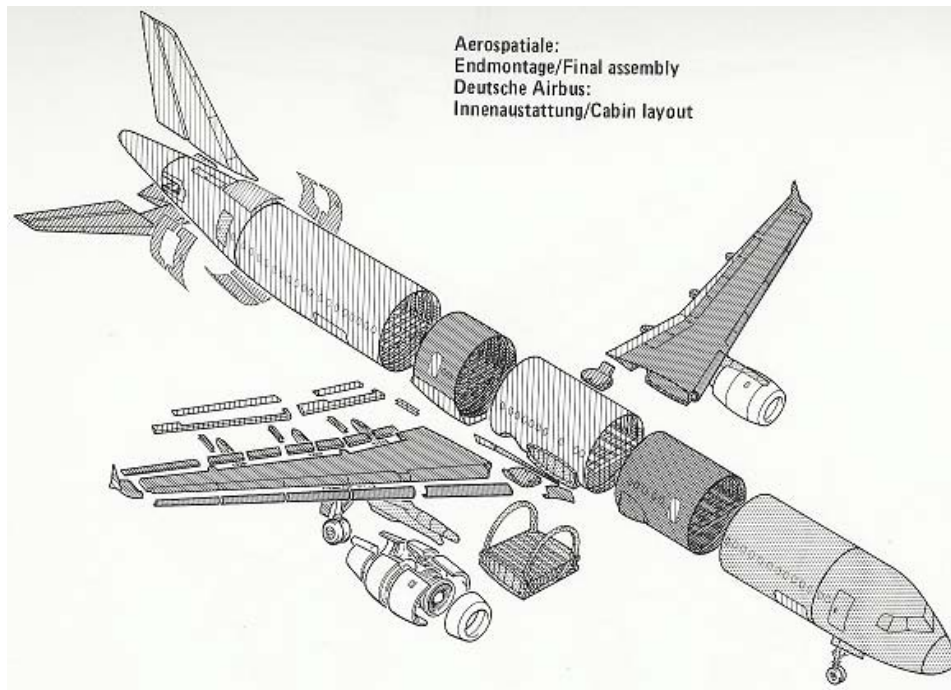


Nutzlast: 150 t  
Reichweite: Mit max. Nutzlast 10.400 km



Beluga  
Volumen: 1.400 m<sup>3</sup>





**Baufaufteilungsplanung der A 321 um 1990, noch „Narrow Body“ genannt**

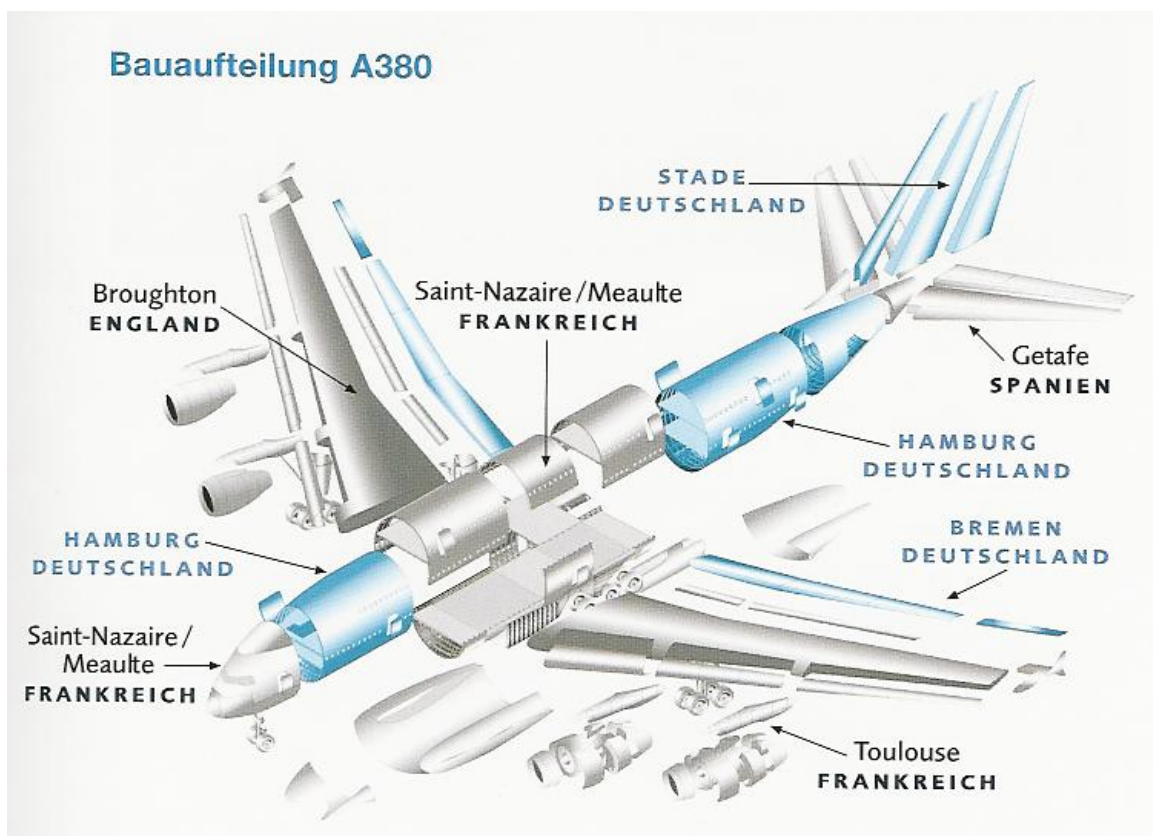
Diese Darstellung der Bauaufteilung des A 321 „Single Aisle“ zwischen den europäischen Partnern entspricht außer der Abweichungen des Rumpfvorderteils den unten dargestellten Sektionen des A 380.

Die vordere Rumpfsektion ist bei allen Single Aisle bis zum Rumpfmittelteil französischer Bauanteil, die dann anschließenden Rumpfsektionen werden in Hamburg montiert und ausgerüstet.

Die Endmontage der Single Aisle findet seit der Entscheidung vom 2. März 1990, außer der A 320, für A 321, A 319 und A 318 in Hamburg statt.

Die Bauaufteilung der „Wide Body“ (A 300, A310) und der „Long Range“ (A 330, A 340) entspricht der unteren Darstellung.

Alle Airbusflugzeuge, außer A 330 und A 340, bekommen ihre Innenausstattung in Hamburg.





## Zur Geschichte des Hamburger Flugzeugbau und den Flugzeugen bis 1945:

Mit der Gründung des „Hamburger Flugzeugbau“ am 04.07.1933 auf der Schiffswerft „Blohm & Voss“ auf Steinwerder wurde der Grundstein für die heute lange Tradition des Baues von Flugzeugen in Hamburg gelegt.



*Dr. Richard Vogt*



*„Die Führung auf der Werft B&V“ v.l. Walther Blohm, Admiral Horthy, Adolf Hitler, Rudolf Blohm, Richard Vogt*

Der neue Chefkonstrukteur Richard Vogt (\*19.12.1894 in Schwäbisch-Gmünd) brachte 1934 aus Japan eine geniale Idee zum Hamburger Flugzeugbau auf der Schiffswerft von Blohm & Voss.

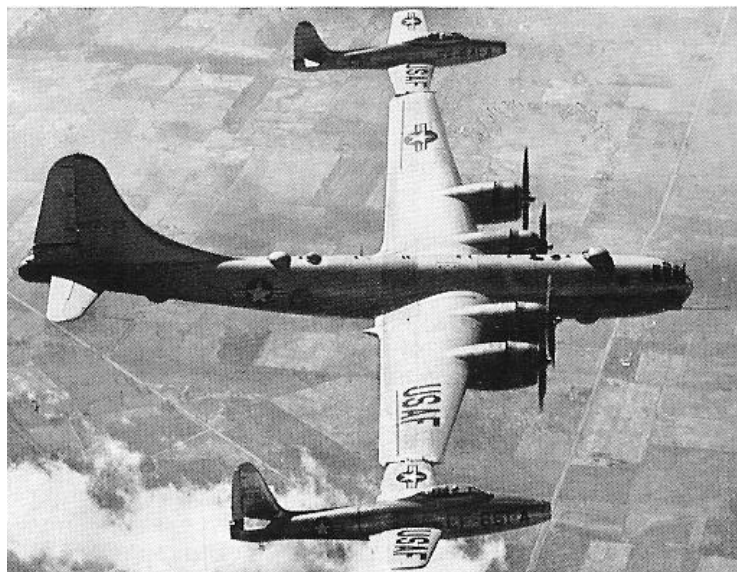
Er hatte dort zehn Jahre lang als Chefkonstrukteur bei „Kawasaki“ eigene Konstruktionen für Kriegs- und Zivilflugzeuge bis zum Serienbau entwickelt und den Lizenzbau von Dornier-Flugbooten überwacht. Unter seiner Leitung entstand neben eigenen Konstruktionen für Kawasaki der Nachbau des Dornier-Wal, die Do-N (Ki-87).

1945 endete für alle Flugzeugbauer die Arbeit in Finkenwerder. Die britischen Truppen besetzten das unzerstörte Werk und benutzten es als „22. Heavy Workshop R.E.M.E.“ (Royal Electrical Mechanical Engineers). Bis 1954 wurden Fahrzeuge, Panzer und Kanonen der englischen Besatzungstruppen gebaut bzw. repariert.

1946 ging Dr. Vogt zur „US Airforce“ auf die „Wright Patterson Air Force Base“.

1955 wurde er Konstruktions-Chef für „Curtiss-Wright“ bei der „Aerophysics Development Corp.“

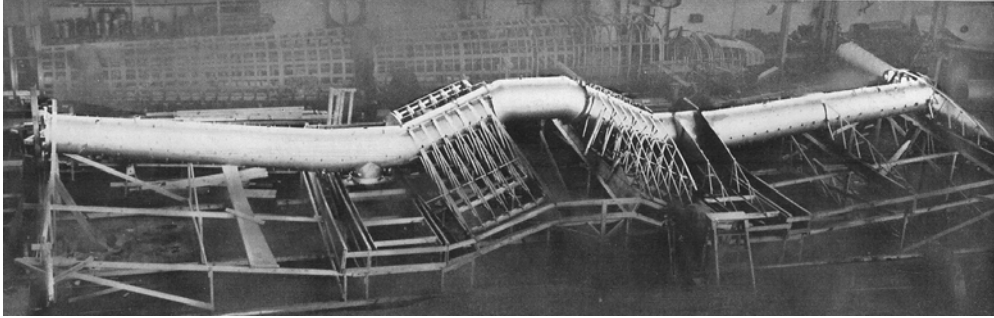
1960 war er Consulting Engineer bei „Boeing“.



*„Floating-Wings“*

Dr. Richard Vogt realisierte in den USA das als „Floating-Wing“ bezeichnete Flügelsystem, bei dem zwei „F-84“ gelenkig an die Flügelspitzen einer „B-29“ angekuppelt wurden und damit die Verdopplung der Spannweite, also des Seitenverhältnisses, eine Reichweitensteigerung brachte.

Der Rohrholm, die geniale Idee, die Richard Voght 1933 auf die Schiffswerft B&V zum Flugzeugbau brachte, war als Tragflügelholm aus gebogenen Blechen verschiedener Wandstärken zusammen gefügt. Bei der Verwendung von Stahl wurde er geschweißt, bei der Verwendung von Dural genietet. Dieser Rohrholm übertrug die Biege- und Verdrehkräfte. Die Flügelhaut diente der Abdeckung, nicht der Kraftverteilung.



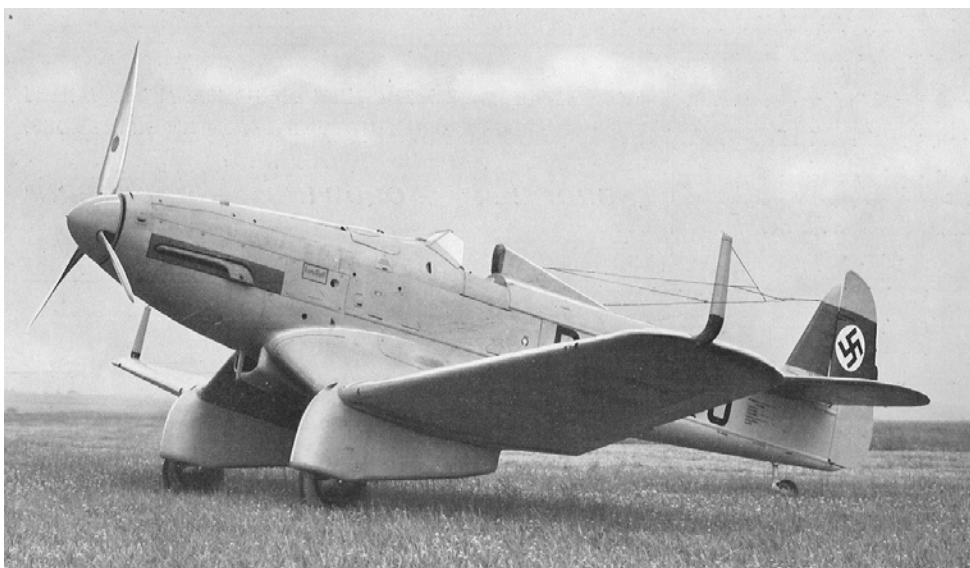
***Der Rohrholm***

Der Rohrholm erwies sich zu seiner Zeit als ein einfaches aber sehr wirksames Bauglied für Konstruktion und Werkstatt und bot, unter anderem, den Vorteil, den Kraftstoff lecksicher aufzunehmen unter Einsparung zusätzlicher Behälter in den Tragflächen. Er bildete den statischen Kern der Tragfläche für die Triebwerke, den Rumpf und die Schwimmer oder das Fahrwerk.



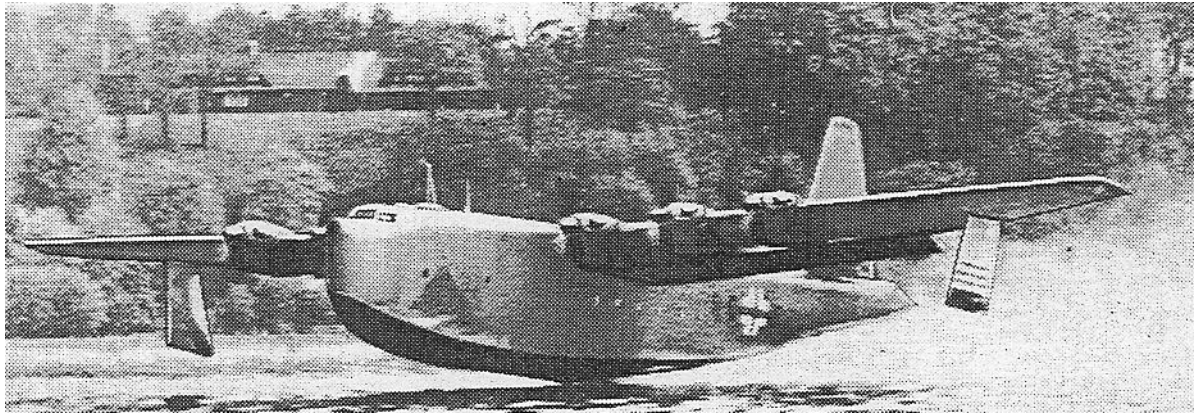
***Ha 136***

Als Versuchsmuster für diese Rohrholmbauweise entstand 1934 ein erstes kleines einsitziges Übungsflugzeug hoher Flächenbelastung, die Ha 136, Fluggewicht 570 kg, beim HFB.



***Ha 137***





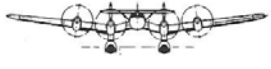


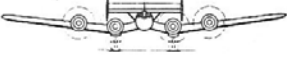

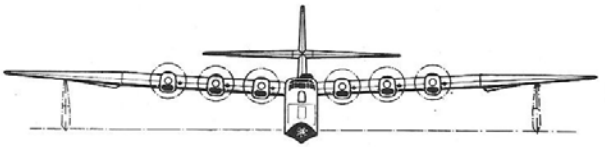

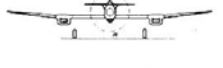

Mit der größeren Ha 137, Fluggewicht 2 400 kg, wurden 1935 schon alle Baugrundsätze durchgeführt, die die weiteren Baumuster von B&V-Wasserflugzeugen und Flugbooten auszeichneten.



*Start zum Erstflug der BV 238 am 11.03.1944 um 10:28 Uhr auf der Elbe vor Blankenese*

Das größte Flugzeug seiner Zeit, das Flugboot BV 238, (95 Tonnen Abfluggewicht, sechsmotorig je 2 000 PS, 8 240 km Reichweite) 1944 Gipfel der Rohrholm-Konstruktionen von Dr. Richard Vogt. Das Fluggerät für den Transatlantik-Passagiereinsatz bestimmt, kam nicht mehr zum Einsatz und wurde am 24.04.1945 auf dem Schaalsee durch einem Jagdfliegerangriff zerstört.

### *Übersicht der gebauten HFB-Flugzeuge 1933 - 1945*

Baujahr		
1933-34		Ha 135
1934		Ha 136
1935-36		Ha 137
1937-43		BV 138
1936-37		Ha 139
1937		Ha 140
1940-42		BV 141
1937-38		Ha 142
1939-43		BV 222
1942-45		BV 238
1943-45		BV 144
1943-45		BV 155B
1943-44		BV 40

An dieser Stelle lassen sich leider nicht alle hervorragenden projektierten oder gebauten Fluggeräte beschreiben, die Richard Vogt mittels des Rohrholmes entwickelte.

Erwähnt seien:



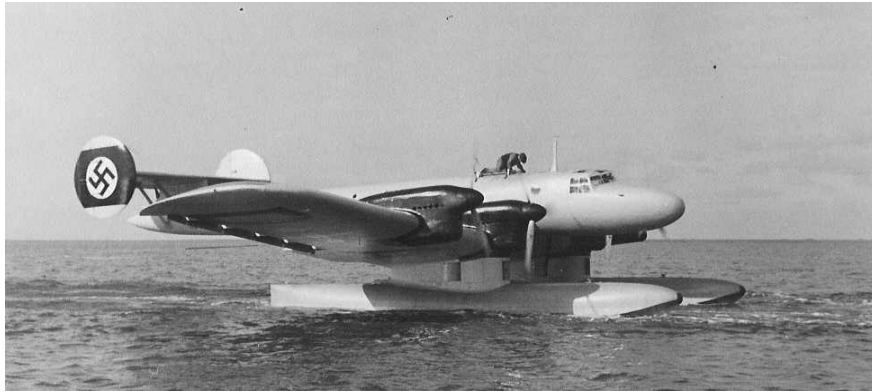
*BV (Ha) 138 beim Start auf dem Mühlenberger Loch*

Die BV 138 „Seefernerkunder“, ein Flugboot, dreimotorig, Junkers Schwerölmotoren Jumo 205 je 700 PS, 16,5 to Abfluggewicht, 300 km/h, höchste Reichweite 5 000 km. Der Erstflug erfolgte 1938. Es wurden 279 Stück gebaut.



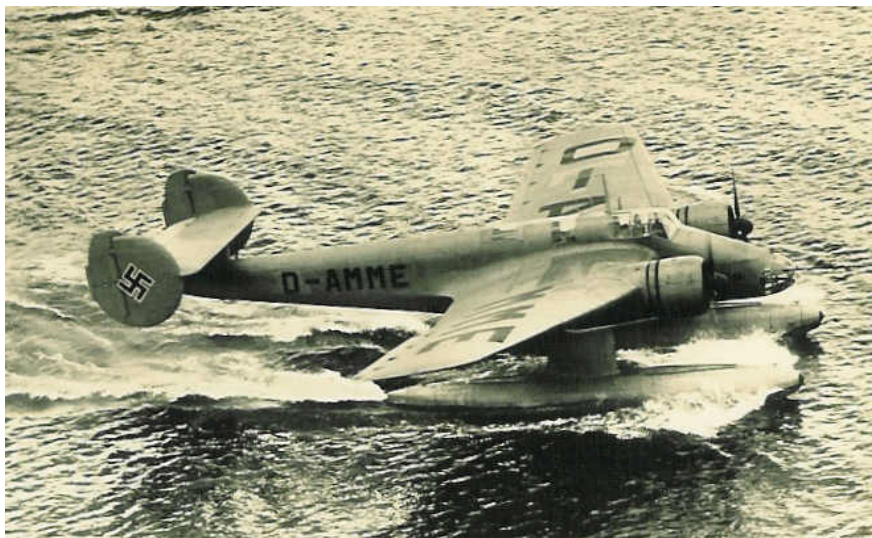
*BV 138 zur Erprobung an Bord der „Kranich“ Richtung Nordsee*

Zur Seerprobung ging es mit dem ehemaligen HADAG-Schiff „Reichspräsident“ auf die Unterelbe und Nordsee.



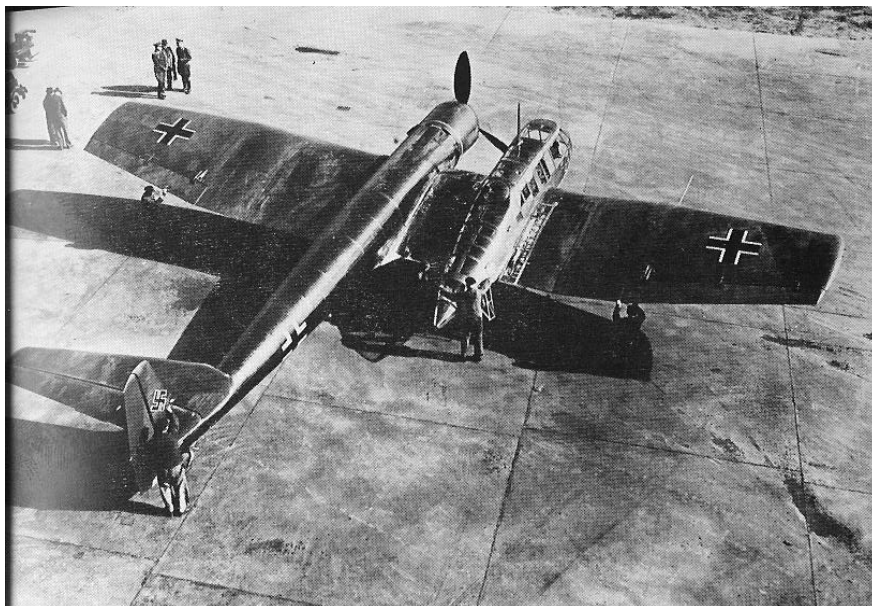
***Ha 139, drei Transatlantik-Postflugzeuge ab Oktober 1936***

Diese Dokumentation soll zur Geschichte dieser drei friedlichen Flugzeuge beitragen, die als erste Fluggeräte der Menschheit den Nord-Atlantik als Postflugzeuge regelmäßig und erfolgreich überquerten und für die Deutsche Lufthansa vom Hamburger Flugzeugbau hergestellt wurden.



***Ha 140, drei Torpedoflugzeuge ab 30.09.1937***

Die V3 mit war mit verstellbaren Außenflügeln ausgerüstet. Die Torpedos waren im Rumpf untergebracht.



***BV 141 ein Aufklärer aus Wenzendorf Erstflug 25.02.1938***

Die „unsymmetrische“ einmotorige BV 141, deren dreiköpfige Besatzung in einer verglasten Kanzel auf der rechten Tragfläche saß, um eine optimale Sicht zu erreichen. Drei Versuchsmuster flogen ab 1938. Es wurden sieben Maschinen als so genannte Nullserie und danach als BV 141 B noch drei weitere gebaut.



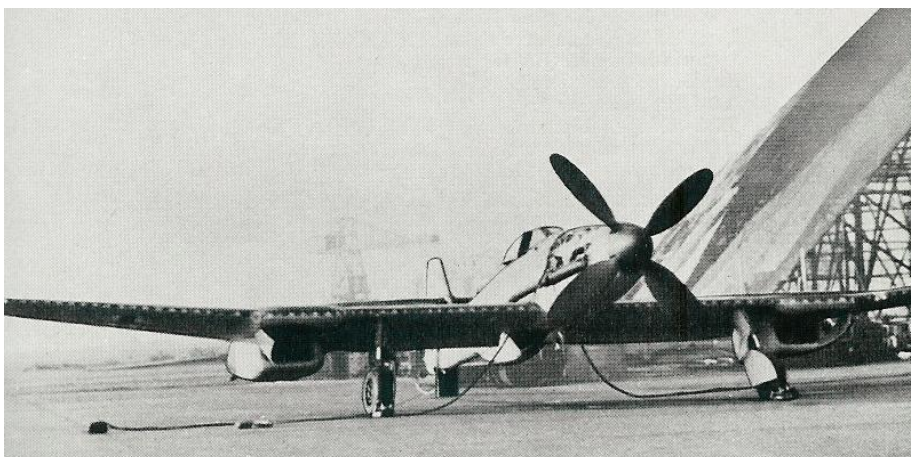
*Ha 142 V1 „D-AHFB“ 1938 in Wenzendorf*

In Wenzendorf, dem ersten „Außenwerk“ ab 1935 von B&V, wurden neben den Landflugzeugen des HFB auch Lizenzmuster anderer Hersteller, wie Messerschmitt und Dornier, zum Beispiel auch die Me 262, gebaut. Finkenwerder nahm als zweites Außenwerk für Seeflugzeuge und Flugzeugentwicklung 1939 den Betrieb auf.



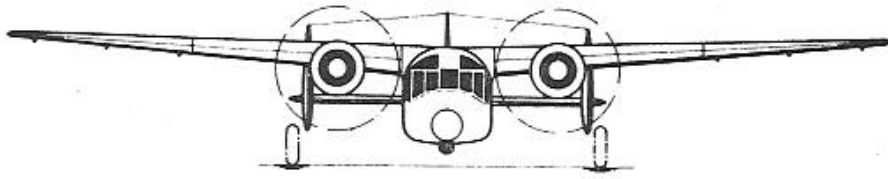
*Ha 142 in der Erprobung für die Deutsche Lufthansa*

Von dieser Landversion der Ha 139 wurden 1938 vier Flugzeuge für die Deutsche Lufthansa gebaut. Nach der Erprobung gingen sie 1939 an den Hersteller zurück und wurden für die Luftwaffe umgebaut. Sie wurden im Krieg dann als Fernerkunder und zur Minenbekämpfung eingesetzt.



*BV 155 B „Höhenjäger“ vor der Hallentarnung in Finkenwerder ab September 1944*

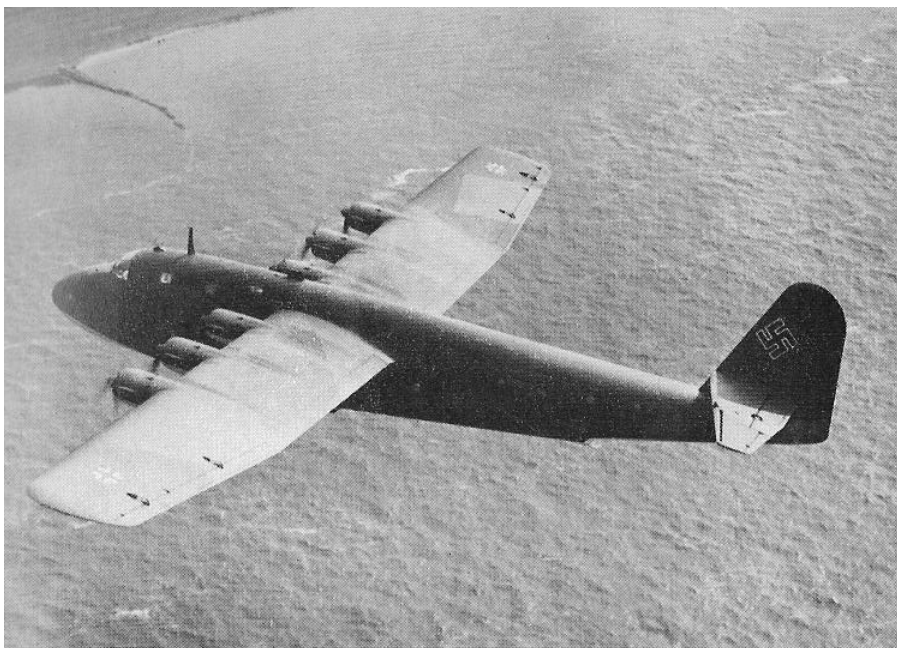
Diese Maschine ist aus dem Messerschmitt-Projekt Me 155 A hervorgegangen. Die V1 erlitt einen Bruchschaden; die V2 wurde bis Kriegsende nicht mehr fertig gestellt und soll sich heute in Kisten verpackt in einem amerikanischen Museum befinden. Der Blick geht im Hintergrund auf den Kran am Werkshafen mit dem die Wasserflugzeuge und Flugboote zu Wasser gelassen wurden, auf dessen Fundament steht heute die Halle für den Barrel-Test des A 380 steht und die Tarnung der damaligen „Einflughalle“ Halle 3.



Die BV 144, ein zweimotoriges Passagierflugzeug für 25 Fluggäste, dessen Anstellwinkel der Tragflächen während des Fluges verstellbar war. Es wurde bei Breguet im besetzten Frankreich hergestellt und sollte der Ju 52 nachfolgen. Zwei Versuchsmuster wurden 1945 fertig gestellt, kamen aber nicht mehr zum Einsatz.

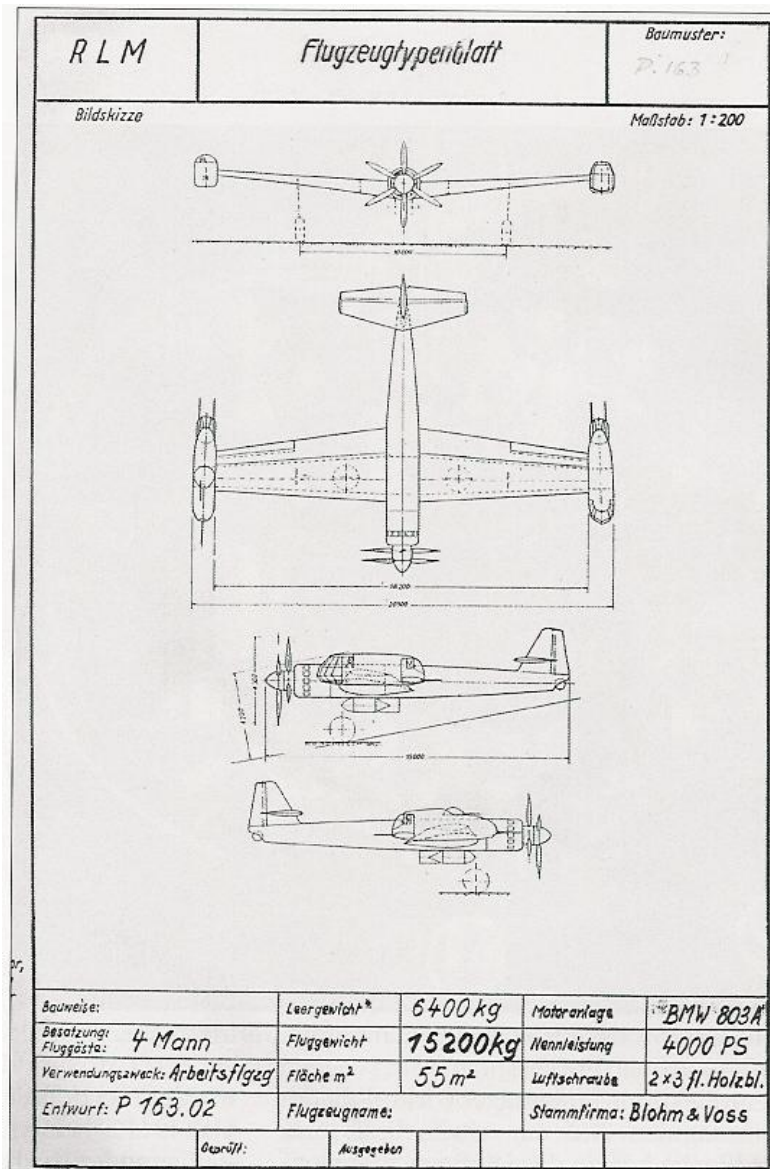


**BV 222 „Wiking“ bei der Erprobung mit Lufthansa-Besatzungen**

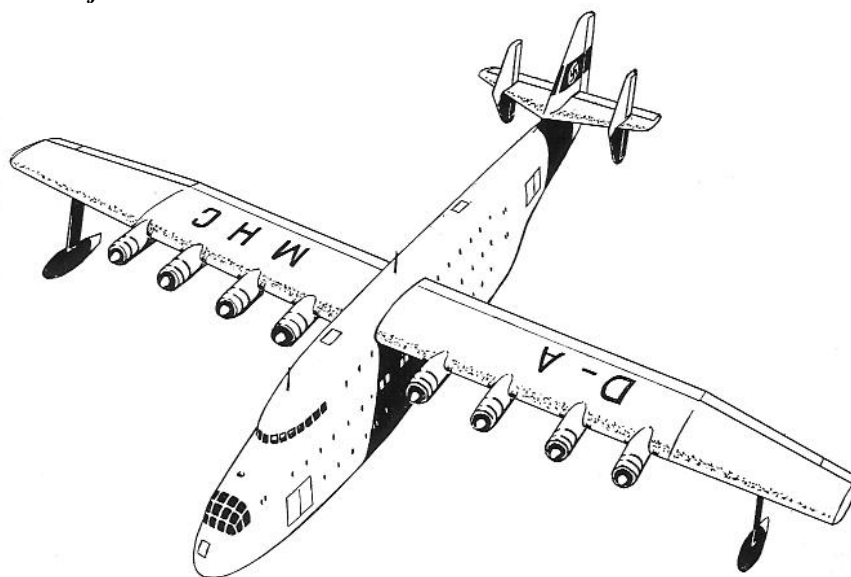


***BV 222 „Wiking“ wird zum Transportflugzeug des Militärs***

Die 1937 von der Lufthansa als erstes Langstrecken-Flugboot geordnete BV 222, 6 000 PS, 49 to, 6 100 km Reichweite, kam erst am 07.09.1940 zum Erstflug und damit nicht mehr in den zivilen Einsatz. Von dieser Maschine wurden 13 Stück gebaut, die ihren Einsatz von Norwegen bis Nord-Afrika fanden. Der Einsatz zur Rettung der Mannschaft einer Wetterstation auf Grönland und einer dort verunfallten Fw 200 ist überliefert.



**Projekt 163.02**



**Projekt 200**

Über zweihundert Projekte sind bekannt, darunter ein Langstrecken-Flugzeug (BV 726) mit 210 to Abfluggewicht, 85 m Spannweite, 8-motorig BMW 803, je 4 000 PS, Reichweite 8 000 km, für 120 Passagiere in drei Decks.

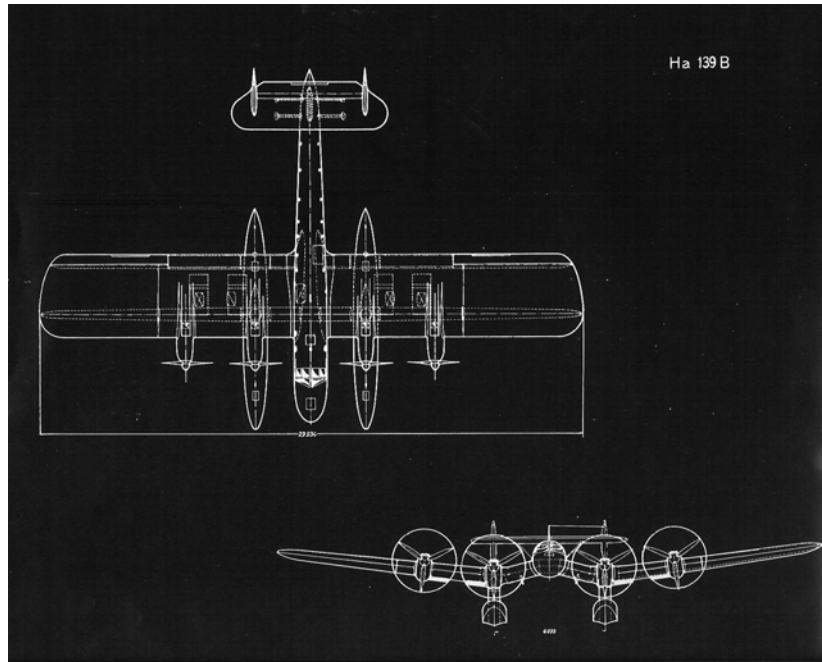


## Zur Geschichte der Transatlantik-Postflugzeuge des Hamburger Flugzeugbau:

Die Deutsche Lufthansa, interessiert am Transatlantik-Luftverkehr, erteilte 1935 B&V den Auftrag zur Entwicklung von katapultfähigen See-Postflugzeugen.

Der Auftrag erfolgte auf Grund der guten Erfahrungen mit dem Katapult-Flugdienst von Bord der Passagierschiffe „Bremen“ und „Europa“ mit den Heinkel- (He 12, He 58) und Junkers- (Ju 46 W, F-13) Wasserflugzeugen. Die neuen größeren Flugzeuge sollten mit Hilfe von eigens dafür mit Katapulten ausgerüsteten Spezialschiffen eine wesentliche Erweiterung des bisherigen Post-Verkehrs ermöglichen.

Richard Vogt entwickelte daraufhin das größte Zweischwimmer-Flugzeug der Welt die Ha 139.



Zeichnung Ha 139B „Nordstern“

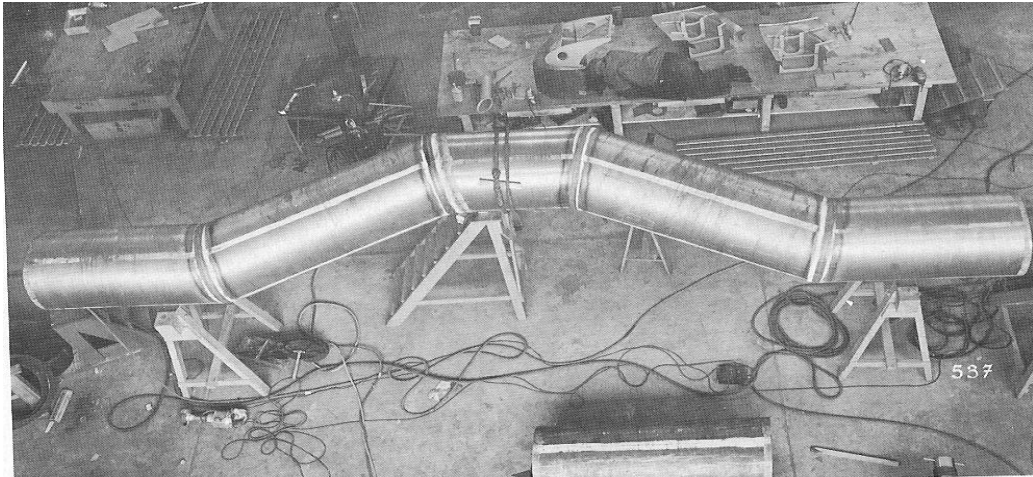
Um Führerraum und Leitwerk spritzwasserfrei zu halten, war der Mittelflügel von den Schwimmern ab leicht nach oben geknickt.



Ha 139 V2 „Nordwind“ (rätselhaft die Leitwerksbemalung der Originalabbildung)

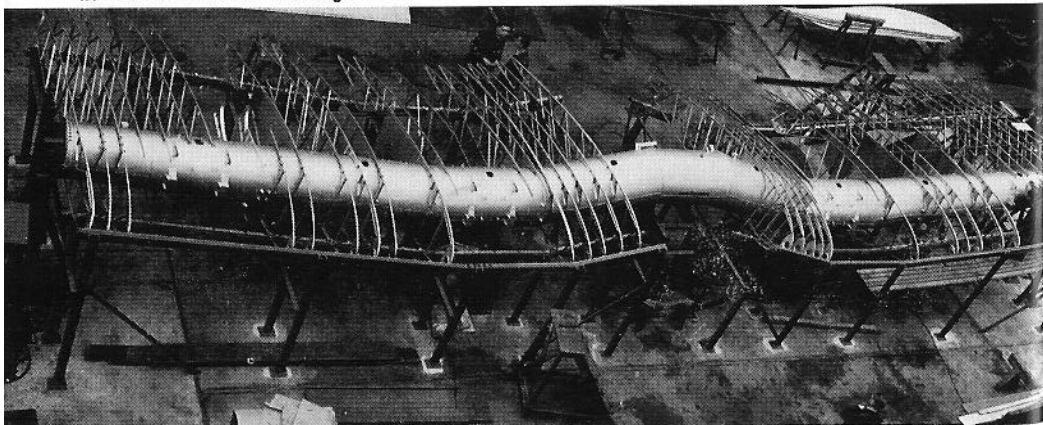
Der Bauauftrag der Deutschen Lufthansa forderte ein mehrmotoriges Seeflugzeug für eine Nutzlast von 400 kg und eine Reichweite von 5 000 km bei einer Reisegeschwindigkeit von 250 km/h.

Für das Startgewicht wurde der Schleuderstart festgelegt; Wasserstart und entsprechende See-eigenschaft nur für ein Fluggewicht, das einer Reichweite von 1000 km entsprach.

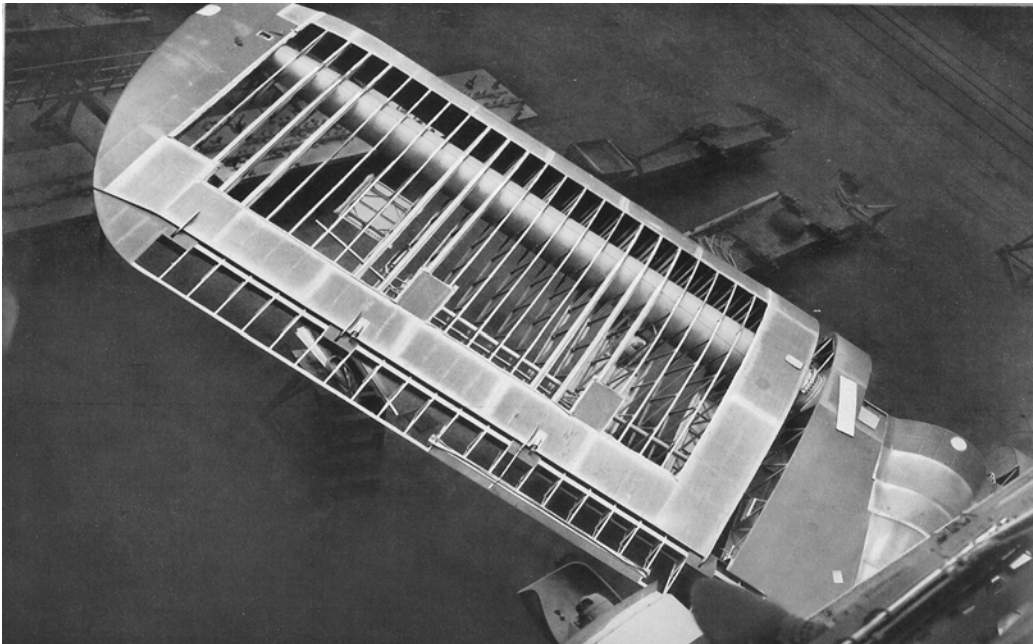


**Mittelflügel**

Der Tragflügel der Ha 139 hatte gleichbleibende Tiefe über die ganze Spannweite. Er bestand aus einem leicht geknickten, mit dem Rumpf verbundenen Mittelstück von 16 m und den Außenflügeln; gesamt 27 m Spannweite.

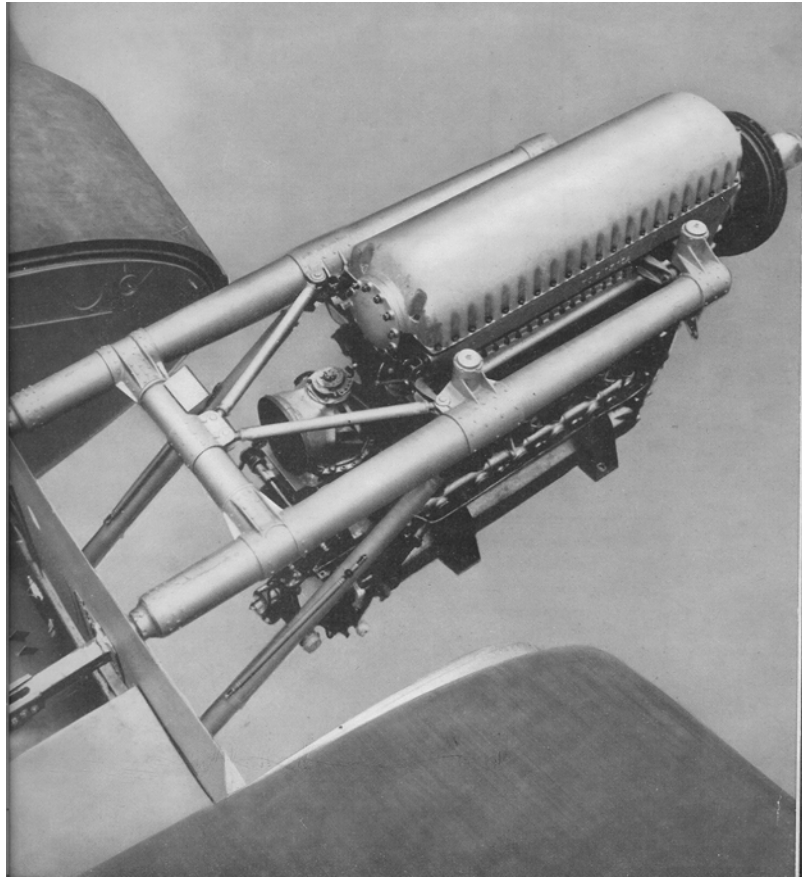


**Rohrholm mit Spanten**



**Außenflügel ohne Stoffbespannung**

Die U-Profile der Fachwerkrippen der Flügel waren mittels Winkelblechen mit dem Holm vernietet. Der Mittelflügel war blechbeplankt, die Außenflügel stoffbezogen. In der Flügelvorderkante waren die Junkersmotoren an vier Befestigungspunkten einfach und übersichtlich aufgehängt.



*Motorblock mit Motoraufhängung*

Als Triebwerk wählte Richard Vogt wegen ihres geringeren Kraftstoffverbrauches 4 Junkers Schwerölmotoren JUMO 205 mit je 600 PS Leistung.



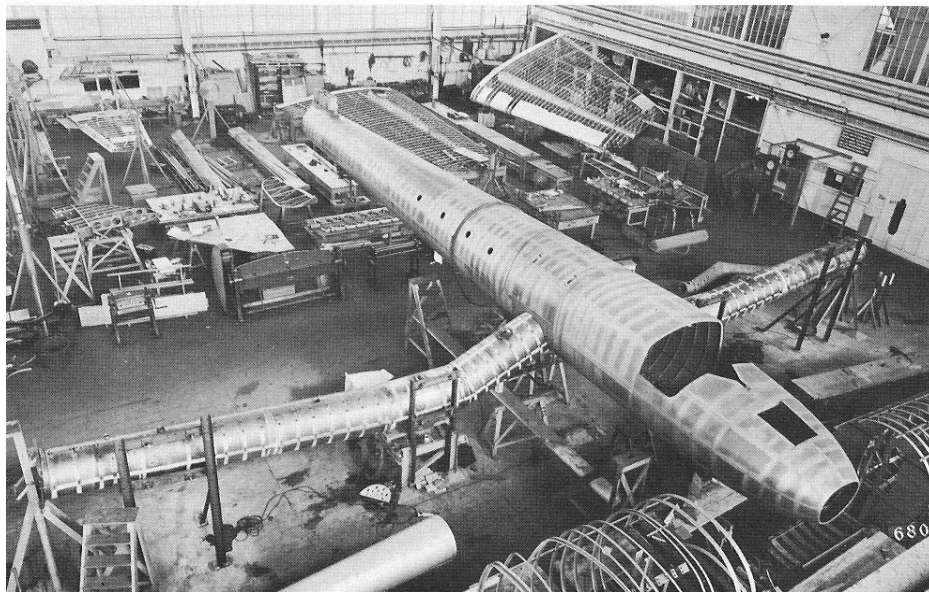
*Triebwerke der V3 D-ASTA „Nordstern“*

Die verlangte hohe Flugsicherheit über die weite Atlantikstrecke ergab die Unterteilung in vier Einheiten, womit in Auswirkung der aerodynamischen Güte des Entwurfes der Flug mit nur zwei Motoren bei vermindertem Fluggewicht sichergestellt werden sollte.

Die Kühler lagen unterhalb der Tragflächen im Propellerstrom mit düsenartigen Einströmkanälen.

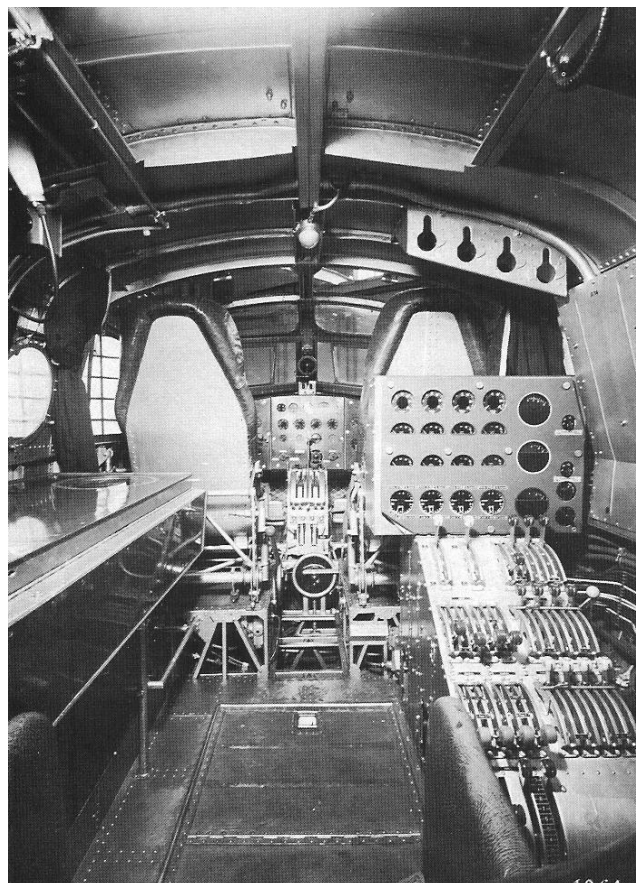
Der Rumpf war als Schale gebaut.

Außer zwei kastenförmigen Hauptsantanten am Ort der Holmdurchdringung waren alle Spanten aus Winkelprofilen hergestellt und bildeten mit den sogenannten Längsträgern und der Außenhaut die Rumpfschale.



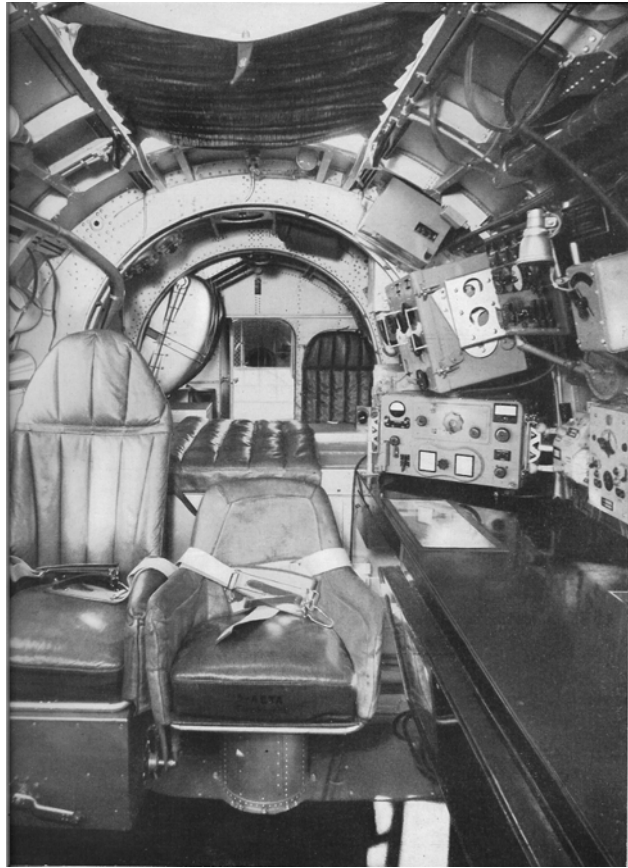
*Rumpf und Rohrholm*

Der Rumpf war im Querschnitt oval und barg in der Spitze die Seeausrüstung, anschließend den großen Raum für die vierköpfige Besatzung, in dem zwei Pilotensitze, an der rechten Rumpfwand ein Mechanikersitz mit den Instrumenten und Bedienelementen der Triebwerks- und elektrischen Anlage und an der linken Rumpfwand der Navigationstisch mit FT- und Peilanlage angeordnet waren.



*Mechaniker- und Pilotenplätze*

Hinter der Durchgangsstelle des Rohrholmes durch den Rumpf schloss sich der 7,5 m<sup>3</sup> große Frachtraum an. Hier waren noch ein Sitz für ein fünftes Besatzungsmitglied und die Toilette eingebaut.



***Funker- und Mechanikerplatz***

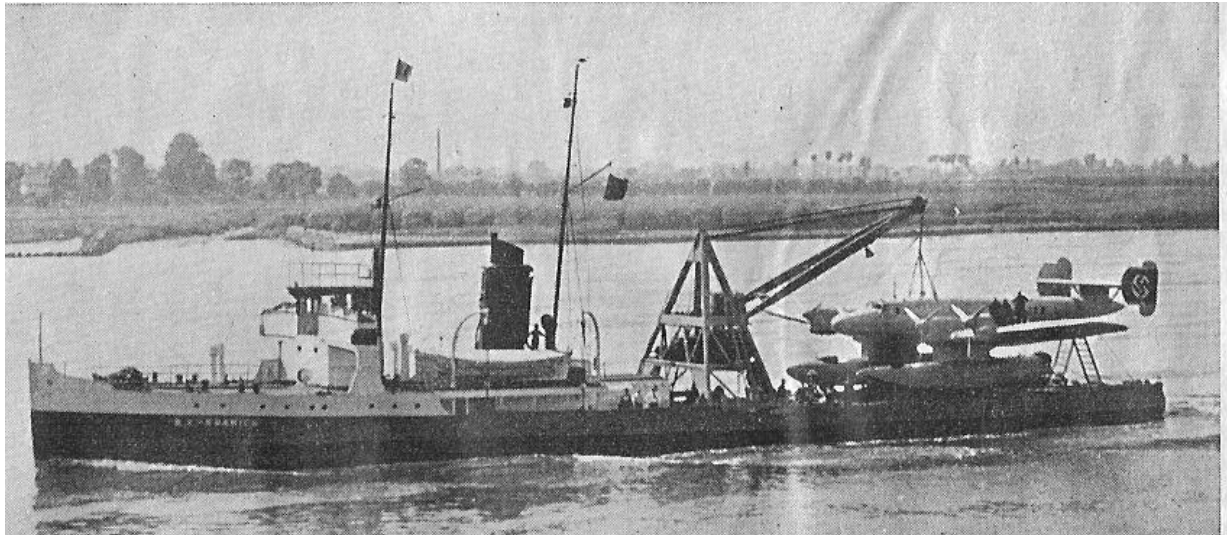
Das Höhenleitwerk mit den zwei im Propellerstrom liegenden Seitenleitwerken war über dem Rumpf spritzwasserfrei montiert. Es hatte gleich bleibende Tiefe und war gegen den Rumpf abgefangen. Alle Leitwerksflächen waren blechbeplankt, alle Ruder stoffbespannt. Höhen- und Seitenleitwerk hatten Trimmklappen; der Innenflügel wies vier hydraulisch betätigte Spreizklappen auf.

Der Mittelflügel nahm über zwei angeschweißte Stahlgussbeschläge die Katapultkräfte auf. In seiner ganzen Ausdehnung enthielt er den gesamten Kraftstoff von 6 500 Litern. Dazu war er in vier gleich große Kammern und eine kleinere, die als Reservebehälter diente, durch herausnehmbare Wände unterteilt. An ihm waren die Flanschplatten der Rumpfbefestigung und die Beschläge für Motor- und Gestängelagerungen angeschweißt.



***Katapultbeschlag unter dem Rohrholm***

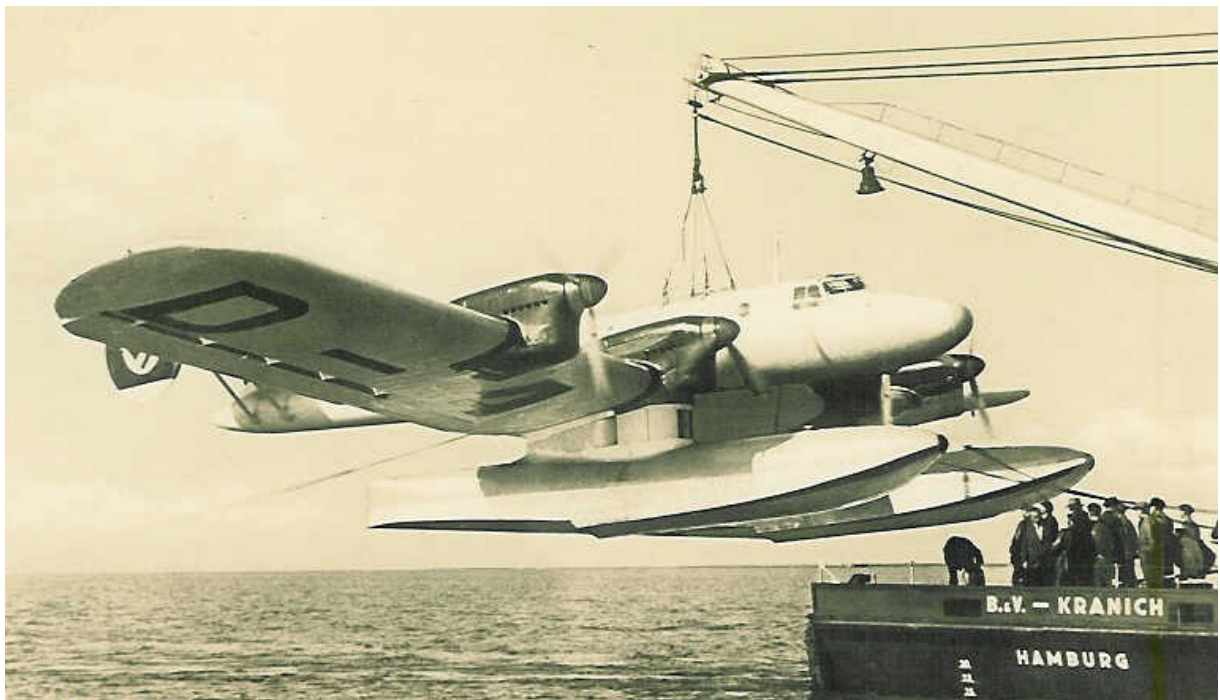
Der Anschluss der Schwimmer bestand aus einem am Holm angeschweißten und mit Stahlgussflanschen versehenen Rohrstützen.



***Ha 139 „Nordmeer“ zur Erprobung auf der Elbe an Bord der „Kranich“***

Die Erprobung der Seeflugzeuge Ha 139 erfolgte auf der Unterelbe.

Da der Wasserflughafen des „Hamburger Flugzeugbau“ auf „Finkenwärder“, mit dem Mühlenberger Loch, erst mit der Arbeitsaufnahme des Werkes in Finkenwerder ab 23.01.1939 zur Verfügung stand, wurde die gesamte Erprobung der Seeflugzeuge auf der Unterelbe vom B&V-Schiff „Kranich“, ex „Reichspräsident“ der HADAG, aus durchgeführt.

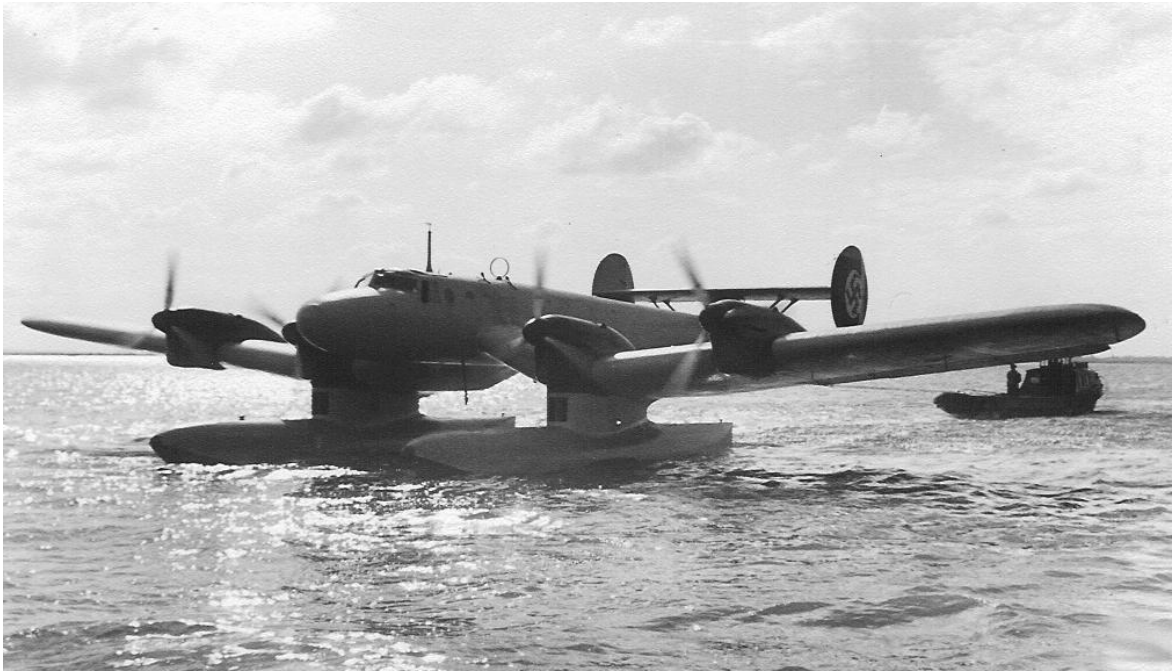


***Ha 139 „Nordwind“ wird mit laufenden Triebwerken zu Wasser gelassen***

Die Schwimmer mit einem Inhalt von je 12 500 Litern waren durch Querschotte und Längswand in wasserdichte Räume unterteilt.

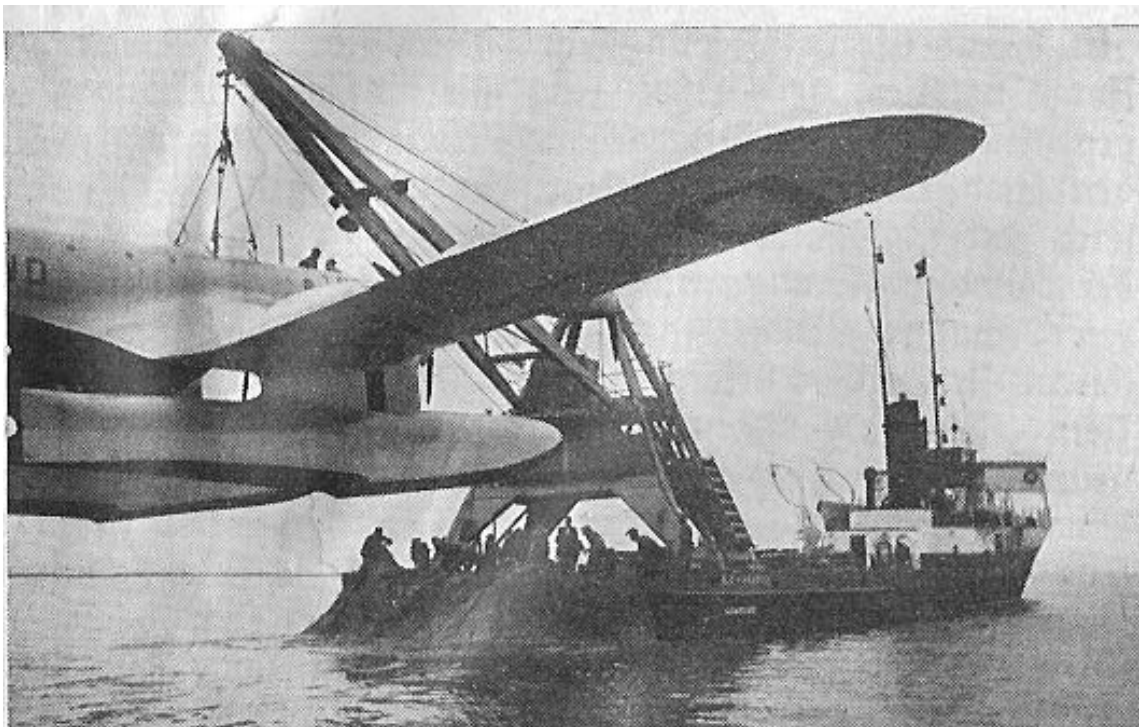
Der Schwimmer konnte durch Schotttüren im Bug und Heck begangen werden.

Ein den Schwimmer durchdringendes Anschlussrohr reichte bis zum Gegenflansch am Flügel.



**Ha 139 „Nordwind“ startklar auf der Elbe** (Die Barkasse dient der Richtungsstabilisierung)

Der Erstflug der Ha 139 V 1, der „Nordmeer“, D-AMIE, Werknummer 181, erfolgte im Oktober 1936. Es folgten V 2, „Nordwind“, D-AJEY, Werknummer 182 und die V 3, Ha 139 B, „Nordstern“, D-ASTA, eine Weiterentwicklung mit geändertem Flügelknick, größerer Spannweite, aerodynamischen Verbesserungen, die bei gleicher Triebwerksleistung eine Geschwindigkeitssteigerung von 315 km/h auf 325 km/h und eine Reichweitenvergrößerung von 5 000 km auf 5 200 km erbrachten.

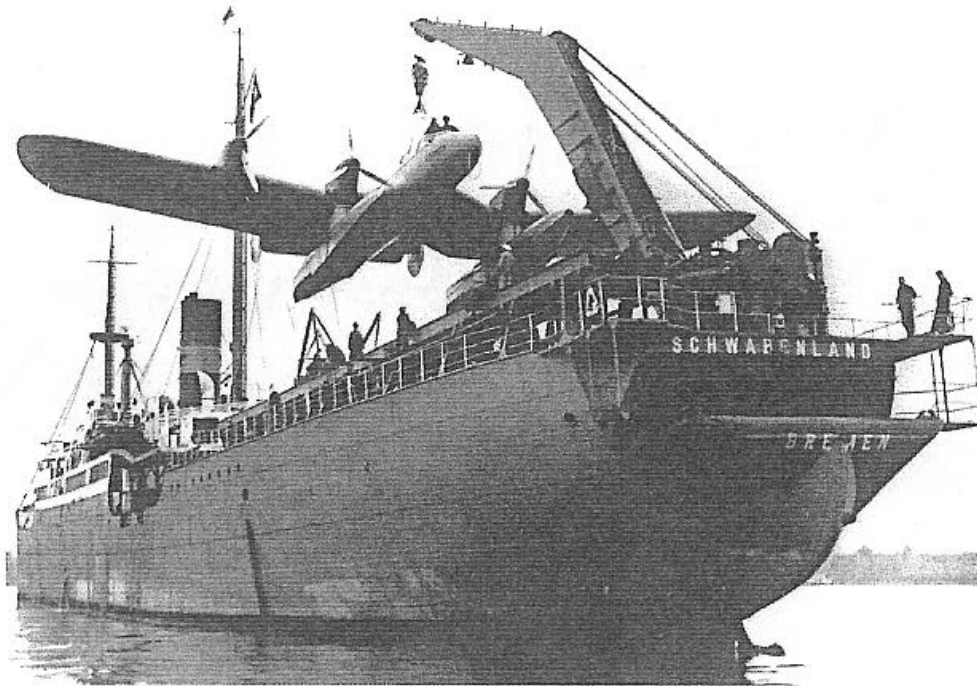


**„Kranich“ nimmt mittels Schleppsegel und Bockkrah Ha 139 V2 „Nordwind“ an Bord**

Der „Kranich“ war ein Flugsicherungs- und Werkstättenschiff, das mittels Schleppsegel und Bockkrah das Flugzeug an Bord nehmen konnte.

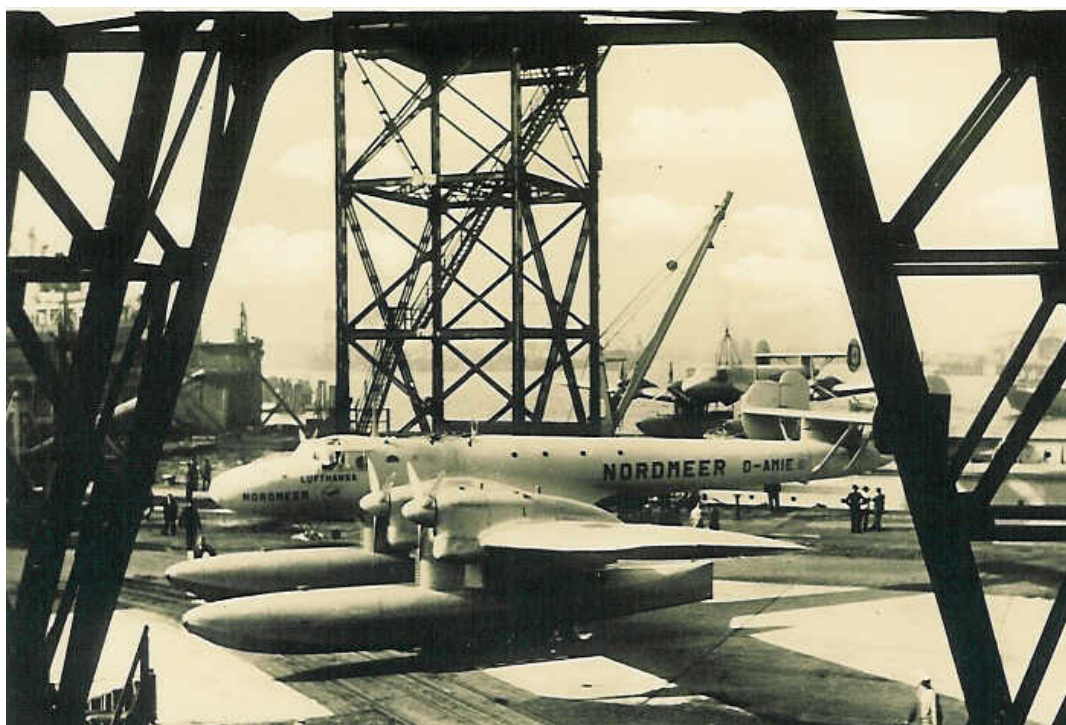
Für die 25-köpfige Besatzung bestehend aus Seeleuten, Mechanikern und Piloten gab es Verpflegungs- und Unterbringungsmöglichkeit.

Um dem Eisgang auf der Elbe nach See auszuweichen oder um die „Seeprüfungen“ zu absolvieren, die bei Wind und Wetter bis zu 14 Stunden dauern konnten, verlegte der „schwimmende Flughafen“, wie er auch genannt wurde, zeitweise in die Nordsee.



*Ha 139 wird an Bord der „Schwabenland“ genommen*

Bevor die Flugzeuge in den Transatlantik-Postverkehr der Deutschen Lufthansa gestellt werden konnten, erfolgte die Erprobung des Schleuderstarts von Bord der „Schwabenland“, die 1934 im Hafen von Bathurst für den Süd-Atlantik-Postflugverkehr mit dem Dornier-Flugboot „Wal“ in Dienst gestellt worden war.

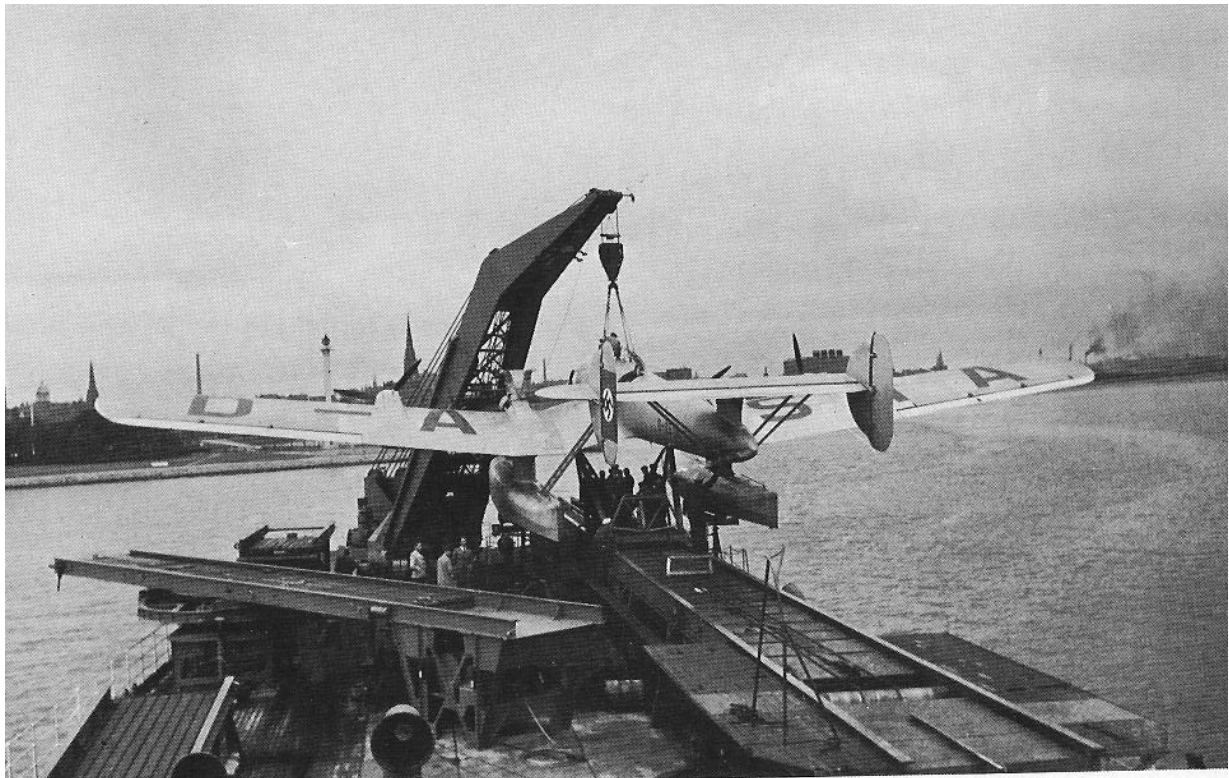


*Ha 139 „Nordmeer“ und „Nordwind“ mit „Kranich“ auf der B&V-Werft Steinwerder*

Die Deutsche Lufthansa setzte ab 1932 mehrere schwimmende „Flugstützpunkte“ mit Schleuderbahnen und ein „Flugsicherungshilfsschiff“ zur Funkpeilung ein, die anfangs auch den anderen Fluggeräten, wie den Dornier-Flugbooten, für den Süd-Atlantik-Postverkehr zur Verfügung standen.

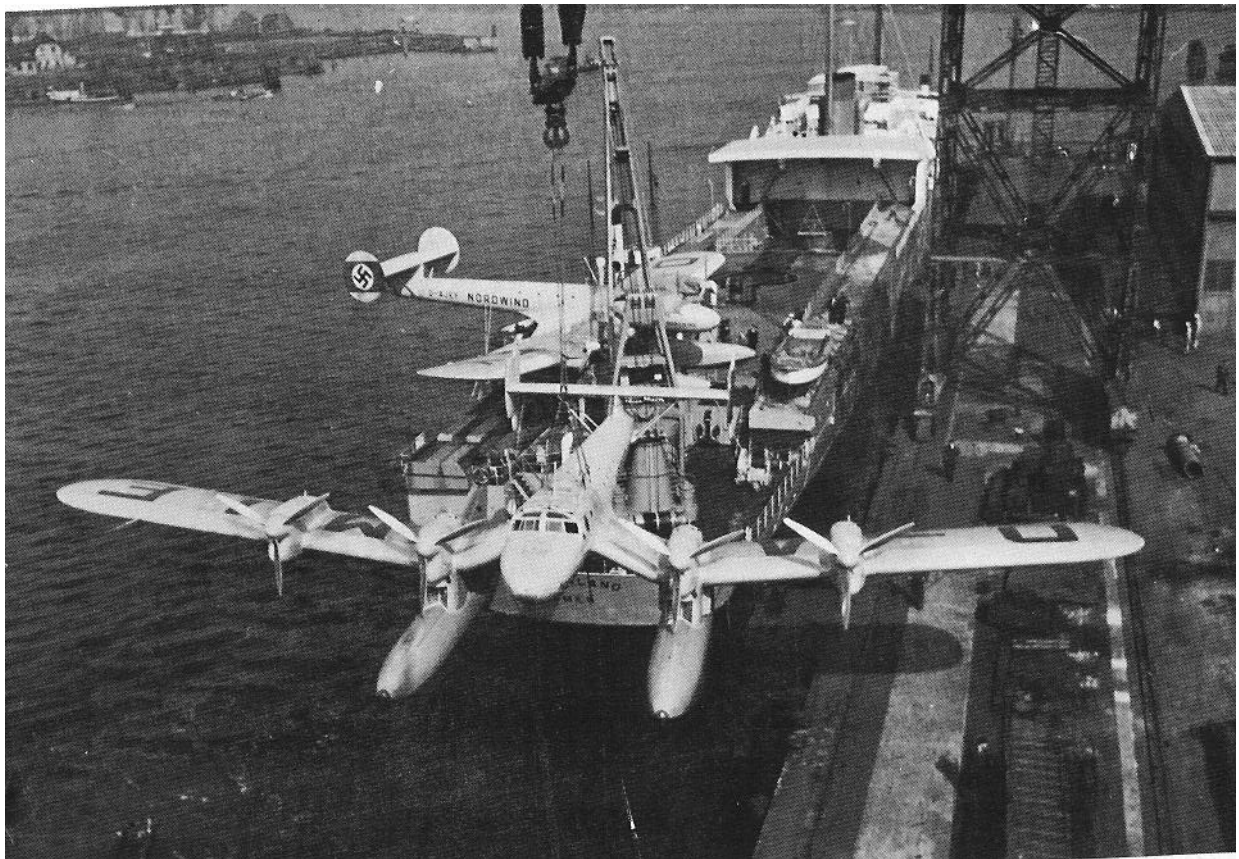
Es waren die seegehenden Schiffe mit Heinkel-Katapulten ab 1932 „Westfalen“ mit K-6, ab 1934 „Schwabenland“ mit K-7, ab 1936 „Ostmark“ mit (K-9) und ab 1937 „Friesland“ mit (K-10) sowie der Gaffelschoner „Orion“ zur Flugsicherung.





*„Nordstern“ V3 (D-ASTA) wird von der Vorratsbahn der „Schwabenland“ auf die Katapultschleuder gesetzt*

Diese schwimmenden Flugstützpunkte hatten in der Regel zwei Bahnen, wobei nur eine dem Schleuderstart diente, die andere konnte als „Vorratsbahn“ ein weiteres Fluggeräte aufnehmen, und ließ sich durch Drehung von der Schleuderbahn freihalten.



*„Friesenland“ mit „Nordmeer“ (D-AMIE) und „Nordwind“ (D-AJEY)*

Die „Friesenland“ lag während des Postflugverkehrs über den Nord-Atlantik als Startschiff vor New-York  
Die „Schwabenland“ als Startschiff vor den Azoren bei Horta.



*Die V2 „Nordwind“ wird vom Katapult beschleunigt, .....*

Die V1, „Nordmeer“, machte ihre Messflüge vom 19. bis 23. März 1937 von Bord der „Schwabenland“; dabei wurde das Startgewicht von 11 200 kg bis auf 17 000 kg gesteigert.



*.....rast über die Katapultbahn .....und hebt ab....*

Die Starts wurden bei Windstärken von 2 bis 9 erfolgreich durchgeführt.

Ein Kampfnagel-Krahn diente dem Transport der Fluggeräte aus dem Wasser auf das Schiff und auf dem Schiff zwischen den Bahnen.

Die Katapultschleuder stammte von den Heinkel-Flugzeugwerken in Warnemünde und war in der Lage, die Ha 139 V1 zwischen 128 km/h und 136 km/h beim Start zu beschleunigen.



*Schleuderstart der Ha 139 V3 „Nordstern“ von Bord der „Schwabenland“*

Die „Schwabenland“ war der umgebaute Frachter „Schwarzenfels“ der DDG Hansa, Bremen, der ab 09.02.1934 von der Deutschen Lufthansa zum Start der Dornier-Flugboote nach Süd-Amerika geschartert wurde und später für die Ha 139-Starts im Nordatlantik vor den Azoren stationiert war.

Nach dem Kriegsausbruch wurde die „Schwabenland“ von der Luftwaffe übernommen, bewaffnet und vor Tromsø für die „Luftzeuggruppe See“ als Startschiff für die BV 138-Fernaufklärer eingesetzt. Im September 1942 wurde es von dem britischen U-Boot „Terrapin“ nahe Egersund torpediert, gehoben und als Wohnhulk ab 1946 in Oslo-Sandvika genutzt. Am 31.12.1946 wurde es mit Gasmunition beladen im Skagerrak versenkt.

Ein anderes Schicksal erlebte das Schwesterschiff „Friesenland“, das während der Postflüge der DLH vor New York stationiert war. Es wurde während des Krieges im Billefjord in Norwegen als Startschiff für die BV 138-Flugboote stationiert, die zur Steuerung der deutschen Uboote gegen die alliierten Geleitzüge im Eismeer eingesetzt wurden.

Zeitweise wurden auch von Bord aus Katapult-Blindstartversuche bei Nacht mit einer Do 26 durchgeführt.

Trotz eines Torpedotreffers im Vorschiff erlebte das Schiff das Kriegsende; wurde mit der Besatzung nach Schottland verbracht, umgebaut und als schneeweiße „Fairsky“ weiter als Handelsschiff eingesetzt. (Siehe dazu die Fotos des Besatzungsmitgliedes Bernhard Wischnewski auf den Seiten 32 bis 34)

Zurück zu den Transatlantik-Postflügen unserer Ha 139:

Im Sommer 1938 wurde von der Deutschen Lufthansa dann auf der Nordatlantikstrecke der erste regelmäßige Luftpostverkehr nach New York mit 26 Überquerungen durch die 3 Flugzeuge „Nordmeer“, „Nordwind“ und „Nordstern“ termingerecht durchgeführt.



*Ha 139 über New York*

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit Horta – New York betrug 246 km/h; von New York nach Horta 268 km/h .

Das ergab für die 26 erfolgreichen Flüge eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 257 Stundenkilometern.

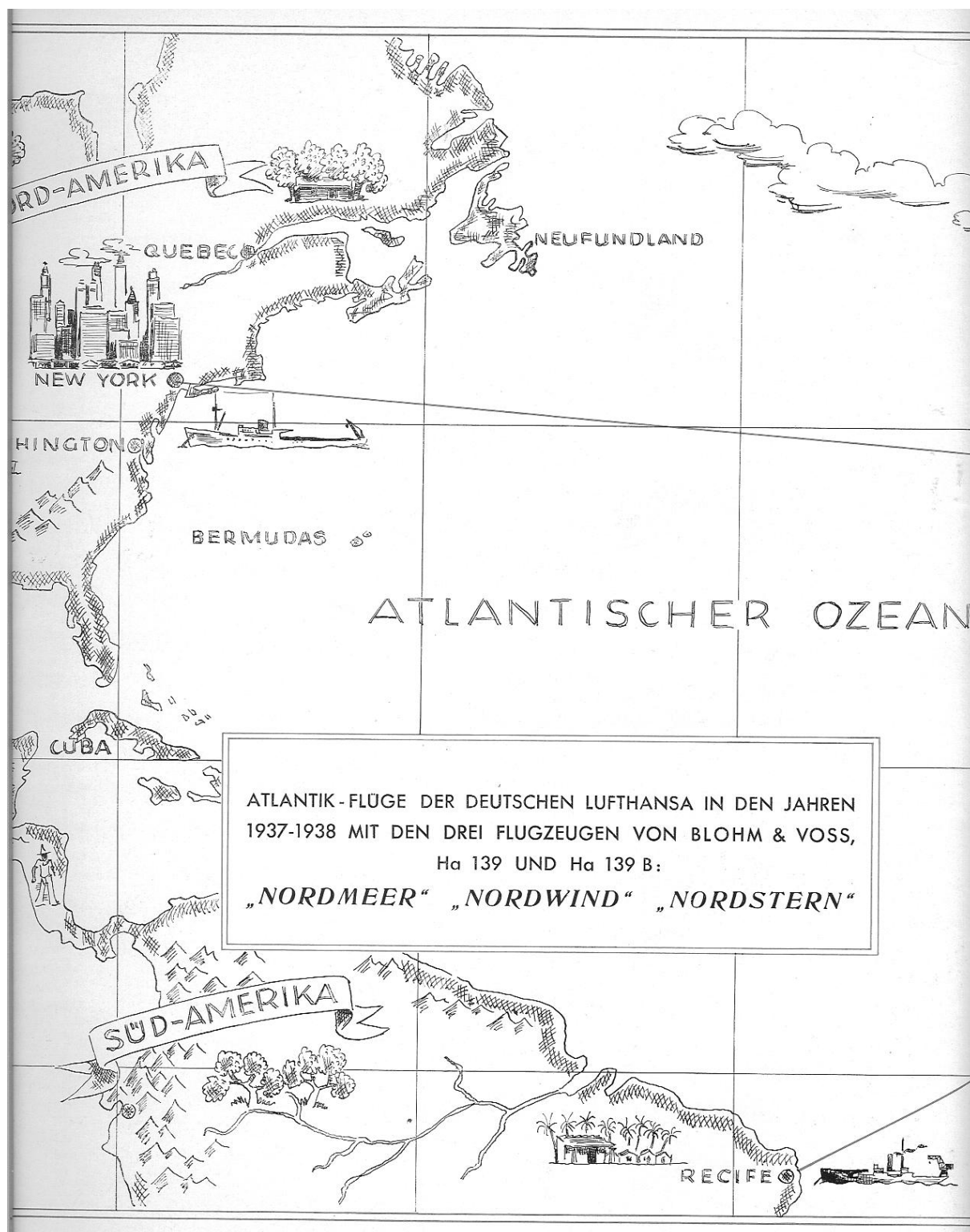
Dies war durch aerodynamische Verbesserungen der „Nordmeer“ und „Nordwind“ und durch Einsatz der verbesserten „Nordstern“ möglich geworden und brachte gegenüber den Einsätzen in 1937 eine Verbesserung von 16 Kilometern pro Stunde.

Die Leistungen der „Nordstern“ alleine sind: 273 km/h in der Ostwest-Richtung, 307 km/h in Westost-Richtung und 290 km/h im Gesamtdurchschnitt.

Zusammen mit den Anflügen wurden 141 800 km über den Nordatlantik geflogen und dabei 13 000 kg Nutzlast oder 76 900 Nutzlast Tonnen/km zur Verfügung gestellt.

Nach dem erfolgreichen Abschluss des Nordatlantikverkehrs im Jahre 1938 wurden die drei Flugzeuge des „Hamburger Flugzeugbau“ von der Deutschen Lufthansa nur noch über den Südatlantik eingesetzt.

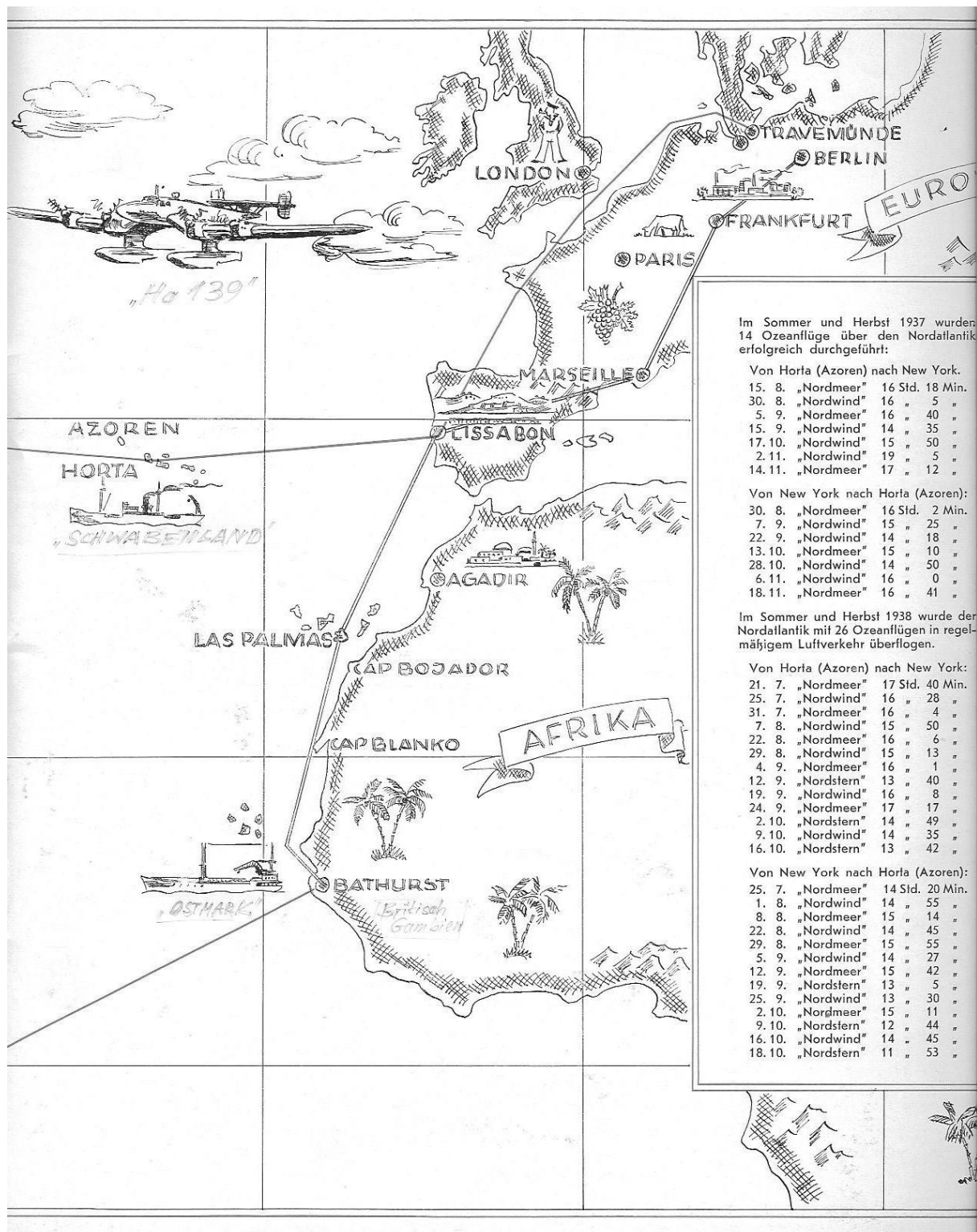
Im Frühjahr 1939 konnte bereits die 100. Überquerung des Atlantischen Ozeans mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 280 Stundenkilometern gefeiert werden.



**Die „Landehäfen“ mit den Startschiffen in Recife „Westfalen“ und in New York „Friesland“**

Von ihrem Heimathafen Travemünde aus, nahmen 1937 die Flugzeuge ihren Dienst für die Deutsche Lufthansa zu ihren Flügen über den Nord- und Südatlantik auf.  
Im Sommer und Herbst 1937 wurden bereits 14 Überquerungen des Nordatlantiks ausgeführt.

Zwischen Travemünde und Horta, dem Startpunkt auf den Azoren, waren es 3 400 km und zwischen Horta und New York (Port Washington, dem Seeflughafen), lagen 3 850 km Flugstrecke. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 240 km/h, bei einer durchschnittlichen Flugzeit von 16 Stunden. Mit den Anflügen von Travemünde über Lissabon nach Horta und zurück wurden 88 800 km in 380 Stunden und 44 Minuten zurückgelegt.

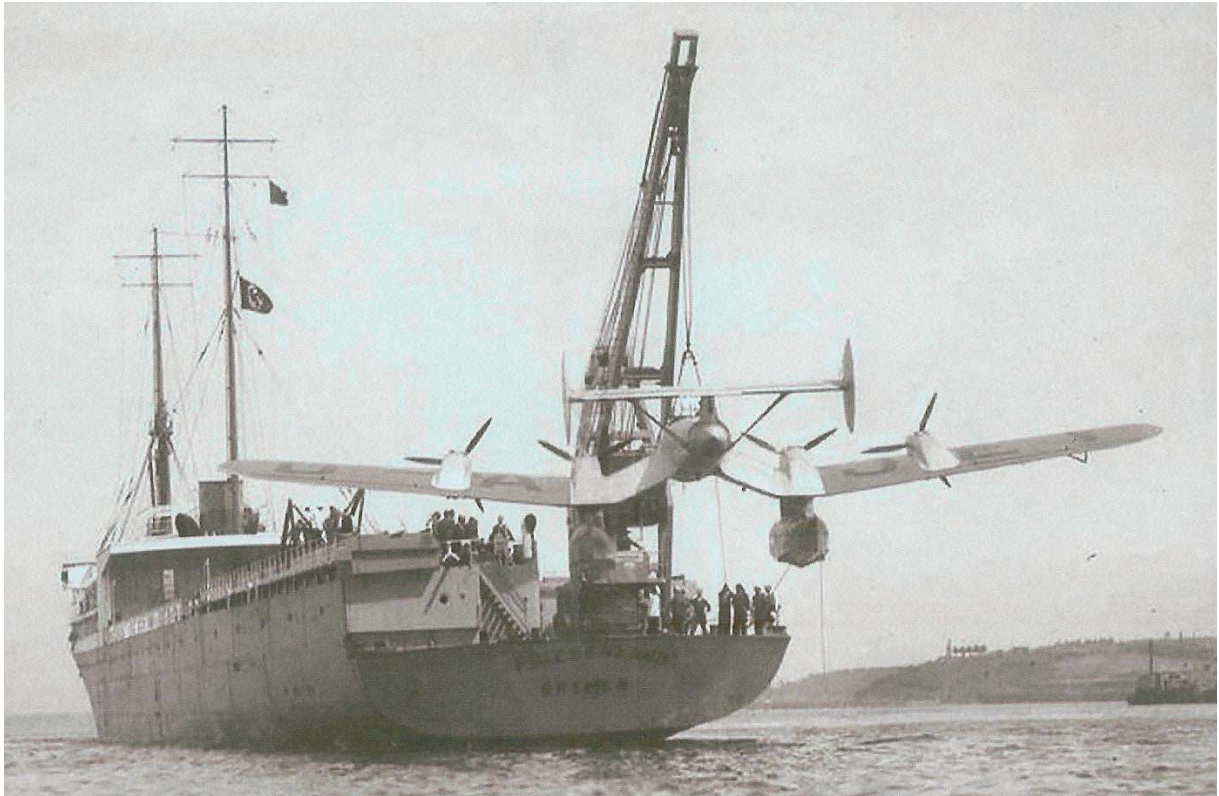


**Die Startpunkte Travemünde, Horta auf den Azoren mit „Schwabenland“ und Bathurst mit „Ostmark“**

Die guten Starteigenschaften der Ha 139 ließen trotz ihrer verhältnismäßig kleinen Schwimmer den Wasserstart mit 16 zu zu.

Die „Nordwind“ wurde im Frühjahr 1938 von der Deutschen Lufthansa auf der 3 100 km langen Südatlantikstrecke von Bathurst/Britisch Gambia (heute: Bangui/Gambia), an der afrikanischen Küste, nach Recife, dem Ziel an der südamerikanischen Küste, ohne Zuhilfenahme des Schleuderstarts eingesetzt. Es konnte bei verminderten Betriebskosten mit erhöhter Geschwindigkeit eine größere Nutzlast gegenüber anderen eingesetzten Fluggeräten angeboten werden.

Die Südatlantikstrecke wurde in weniger als 12 Stunden überquert.



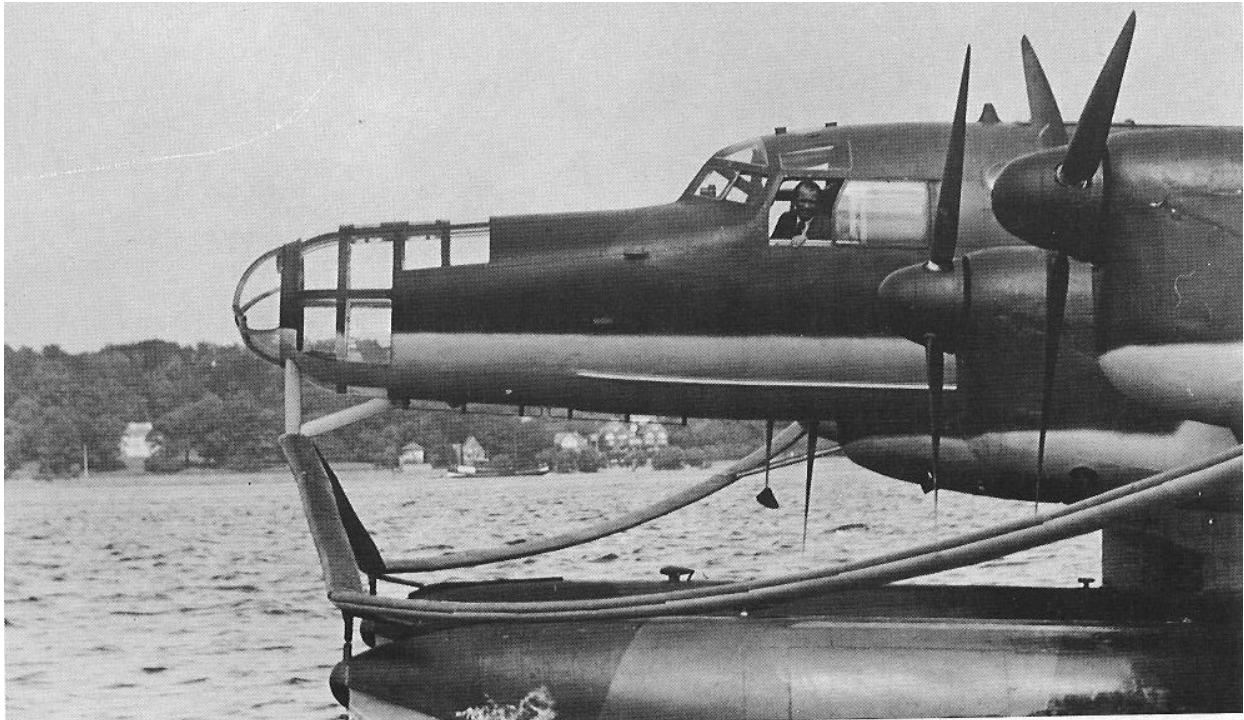
*„Nordwind“ wird an Bord der „Friesenland“ genommen*

Als Startschiff der Deutschen Lufthansa lag die Friesenland während der Nordatlantik-Flüge vor New York.



*„Nordstern“ vor dem Kraft-durch-Freude-Schiff „Wilhelm Gustloff“*

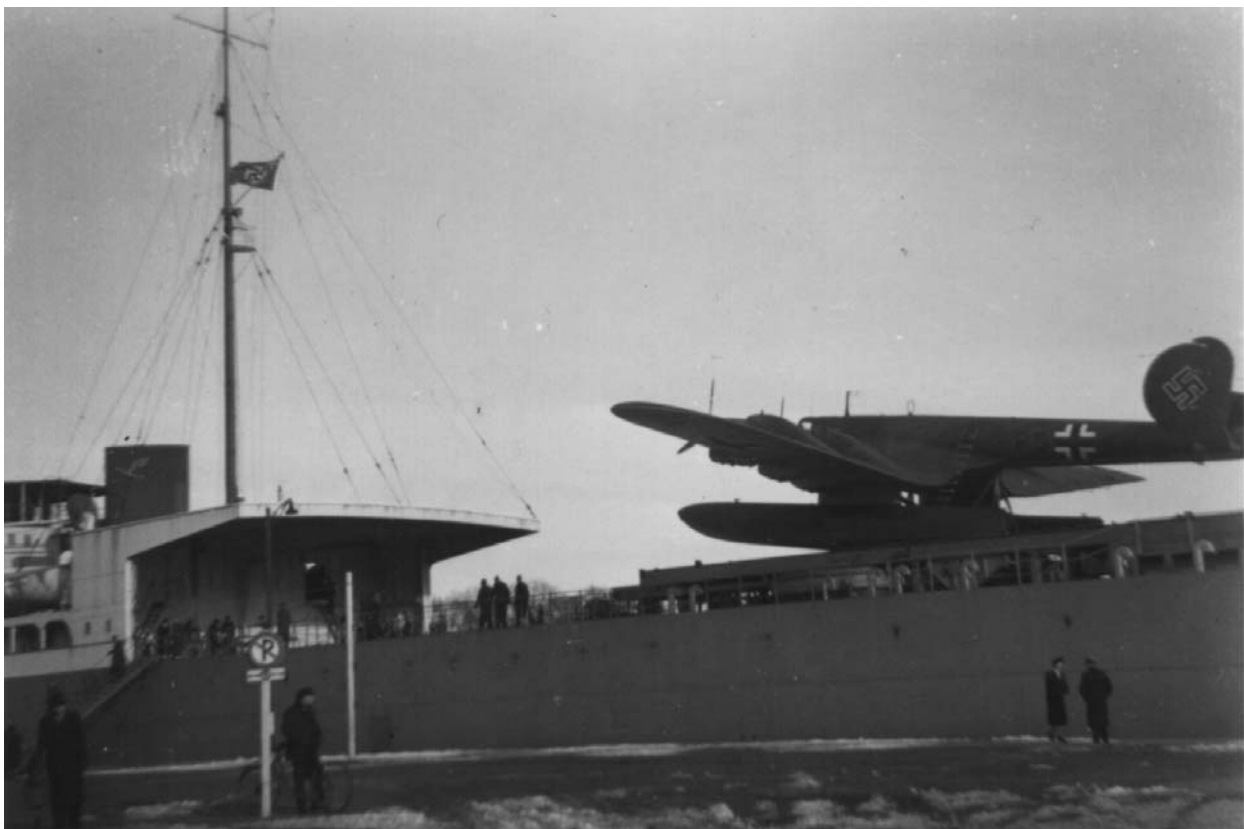
Beide „Fahrzeuge“ stammen von der gleichen Werft; von Blohm und Voss in Hamburg. Dann gingen in vielen Ländern der Erde, zu denen Deutschland Kontakt hatte, für lange Zeit die Lichter aus und diese herrlichen Transatlantik-Postflugzeuge und ihre Startschiffe verloren ihre Aufgabe zwischen den Kontinenten Post zu transportieren und wurden dem Militärdienst unterstellt, den sie nicht überlebten.



*„Nordstern“ mit Kabelschleife*

Die „Nordstern“ wurde als Ha 139 V3 / U1 bzw. Ha 139 B / 217 mit dem Kennzeichen **P 5 + G H** als Minensuch- und Sprengflugzeug eingesetzt.

Mittels eines das ganze Flugzeug umspannenden Kabelringes wurde ein Wechselfeld erzeugt um das Magnetzündgerät der so genannten Fernzündminen zum Ansprechen zu bringen.



*„Nordstern“ an Bord der „Friesenland“ in Norwegen. Am Schornstein noch der Kranich der Lufthansa.*

Vom Billefjord in Norwegen aus wurden BV 138 – Flugboote von Bord der „Friesenland“ gegen die alliierten Geleitzüge zur Steuerung der deutschen U-Boote eingesetzt.

Dieses und die folgenden Fotos sind Aufnahmen des Besatzungsmitgliedes Bernhard Wischnewski der als Lufthanseat jetzt zum Kriegsteilnehmer wird.





*Die nun bewaffnete „Friesland“ hat BV 138 Fernaufklärer an Bord*



*Eine BV 138 wird zum Einsatz gegen die alliierten Geleitzüge gestartet*



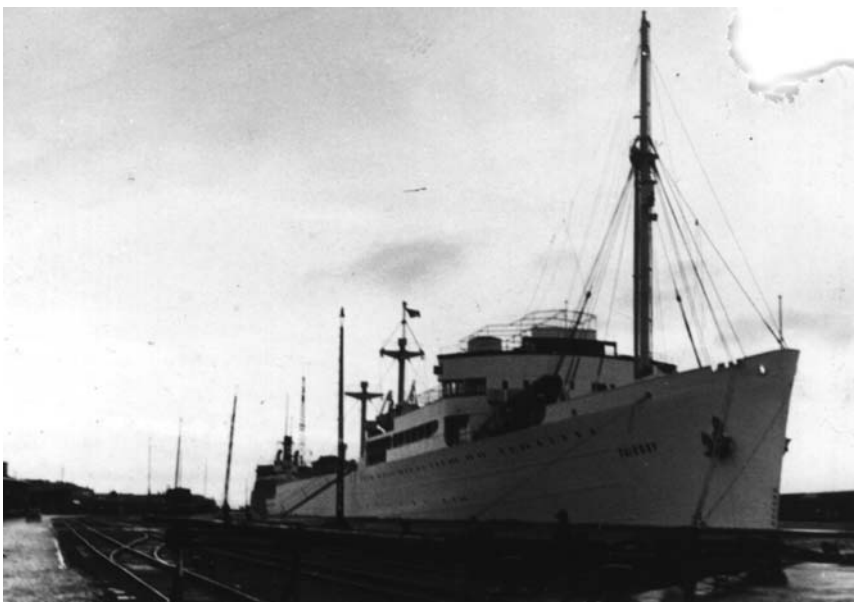
*Das Flugboot kehrt nach dem Einsatz zum Startschiff zurück*



*Der Kampnagelkrah hebt das Flugboot wieder auf die Startbahn*



*Ein Torpedotreffer beschädigt das Vorschiff der „Friesenland“*



*Aus dem Startschiff „Friesenland“ ist 1946 der Frachter „Fairsky“ geworden*

Tritt an Stelle des Merkblattes v.30.12.  
und ist stets bei sich zu führen !!

Abschriftenverzeichnis bei Fliegerschaden.

- A) a) BAL Blohm & Voss, Fl.Haupting. Andros, Tel. 35 35 35  
privat: Hamburg-Hochkamp, Arnimstr. 11, Tel. 49 43 14  
b) Rüstungskommando Hamburg, Gr.Lw., Hamburg 36, Alsterufer 4-5,  
Tel. 44 68 69/71  
c) RLM GL/A-W W1 1 I C, Berlin W 8, Leipzigerstr. 7, Tel. 21 80 11,  
App. 1449 u. 3423, Fernschreiber: 01/1235 (falls nicht durch  
Herrn Humbert).  
d) RLM, GL/C-B 9, Fl.Haupting. Beier, App. 6488  
e) RLM, GL/C-B 2, Fl.Stabsing. Malz, App. 1738  
f) RLM, GL/C-B 2, Obersting. Alpers, App. 2852  
Dipl.Ing. Belter, App. 3163  
g) RLM, GL/C-B 9, Fl.Stabsing. Bree, App. 1740  
Fl.Stabsing. Wahl, App. 2922
- B) B&V-Ausweichanschriften (Werkverbindungsstellen).  
1) B&V-Steinwärder (Tel. 34 15 21 bzw. 35 32 10)  
B&V-Gefolgschaftsheim Museum für Hamburgische Geschichte,  
Holstenwall, Tel. 35 47 09, 34 46 78, 35 35 38  
2) B&V-Finkenwärder (Tel. 39 12 61, 39 13 61)  
B&V Nienstedten, Tel. 49 37 70 bzw. 34 15 21  
3) B&V-Wenzendorf (Tel. Hollenstedt 244)  
Drestedt Bahnhof, Tel. Hollenstedt 154

-----  
Es gelten einzelne B&V-Anschriften gegenseitig als Ausweichanschriften

C) Werkmeldestellen.

Für Gefolgschaft, falls Betrieb oder Büro nicht erreichbar:

- a) für Steinwärder : Museum (für Arbeiter, Anschluss am Elbtunnel)  
b) für Finkenwärder : Nienstedten, Pz II, Museum.  
Stahlbauk, Ostfrieslandstr.44 über Tel.39 14 56  
Ahlers, Nordmeerstr. 34 I, Tel. 39 13 86  
c) für Wenzendorf : Platz vor Verwaltung, Bahnhof Drestedt.

bei Sofortevakuierung: Postkarte an Betriebsstätte und Wenzendorf,  
für Wenzendorf: an B&V Hamburg und Wenzendorf

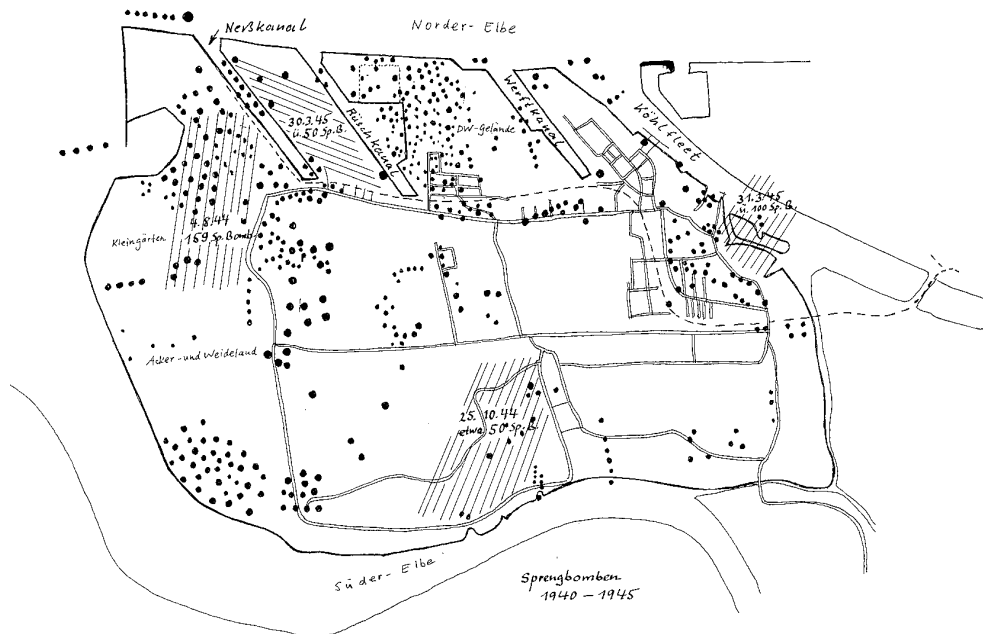
Dieses Merkblatt sagt mehr als alle Worte über die Lebens- und Arbeitsumstände jener Tage.  
Aus einem anderen Merkblatt geht hervor, dass ein Arbeiter dessen Familie die Wohnung durch einen so  
genannten „Terrorangriff“ verloren hat, am nächsten Tag eine Stunde später zur Arbeit erscheinen darf.

Die Schiffswerft Blohm&Voss auf Steinwerder mit dem Flugzeugbau wird zerstört.

Während die auf Finkenwerder benachbarte Deutsche-Werft ständigen Bombenangriffen ausgesetzt ist,  
wird der in unmittelbarer Nachbarschaft befindliche HFB erstaunlicherweise verschont.

Das Werksgelände mit seiner Flugzeugproduktion fällt unbeschädigt in die Hände der britischen  
Besatzungssoldaten.

Mit der Besetzung des Werksgeländes des HFB im Mai 1945 endet der Hamburger Flugzeugbau.



**Karte der Bombentreffer auf Finkenwerder von 1940 bis 1945**

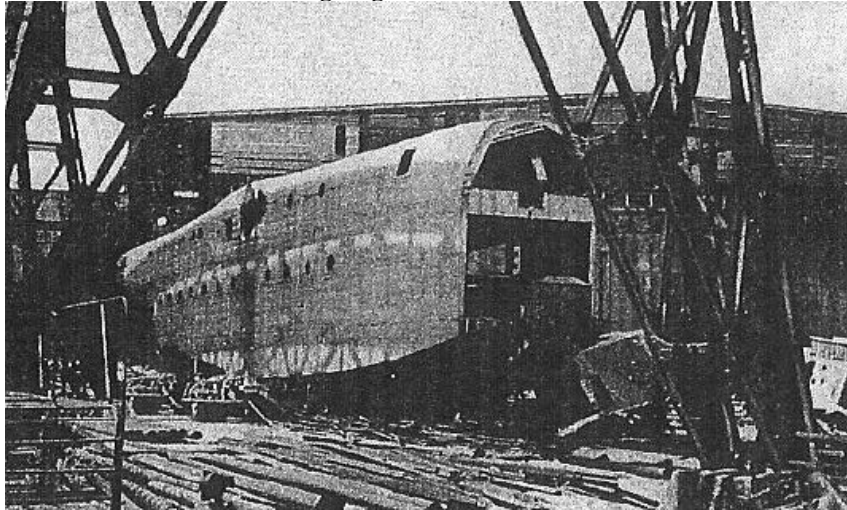


**Wenzendorf nach dem Bombenangriff am 07.10.1944**

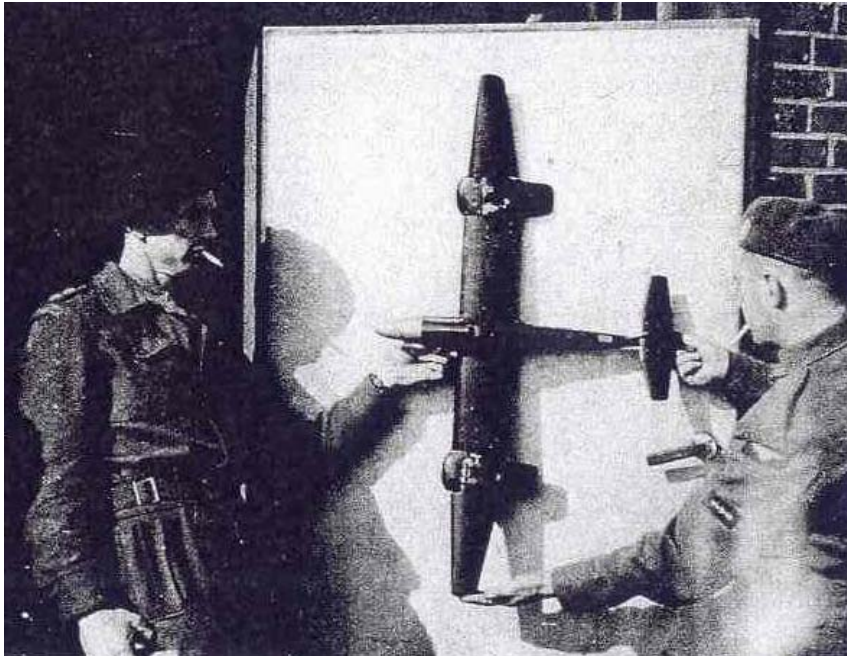


**Das Werk Wenzendorf wird bis Kriegsende total zerstört**

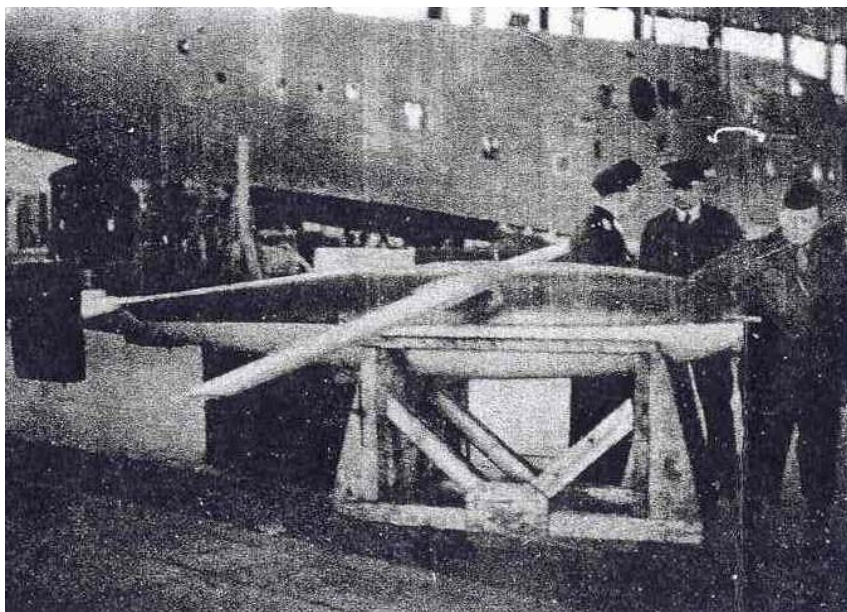
**Das Ende des deutschen Flugzeugbaues 1945**



*In Einsvarden finden die britischen Besatzungssoldaten die V2 der BV 238*



*Das Modell des BV 155 B wird 1945 in Finkenwerder erbeutet*



*Eine Gleitbombe BV 246 „Hagelkorn“ und eine BV 222 „Wiking“ in Halle 1*

**Die Menschen des Hamburger Flugzeugbau im Lauf der Zeit**



*Ein Betriebsausflug zur Lühe am 27.05. 1937*



*Der Aufmarsch der „Gefolgschaft“ 1941*



*Die 2000. Haubitze für die REME (siehe Seite 41) 1952 in Finkenwerder*

### **Zum Anfang der Dokumentation zurück:**

Der am 15.01.2002 in Finkenwerder zur Erprobung gestartete Airbus A 318 hat inzwischen die Musterzulassung bekommen, hat den Nordatlantik überquert und fliegt nun zusammen mit weiteren Airbus-Flugzeugen aus Hamburg-Finkenwerder für die Fluggesellschaft „FRONTIER“ in den USA. Er hat mit max.129 Passagieren ein Startgewicht von 59 to und fliegt mit 24 000 Ltr. Treibstoff bei 800 km/h 6000 km weit.



*Der erste A 318 vor der Auslieferung in Hamburg-Finkenwerder*



*Der A 380, das größte Passagierflugzeug der Welt, beim Landeanflug auf Finkenwerder*

Es wird weiter bemerkenswerte Flugzeuge aus Hamburg geben!

Der erste A 380 MSN 002, dessen Rumpfsektionen in Hamburg-Finkenwerder flugfertig für die Endmontage in Toulouse hergestellt wurden, hat am 08.11.2005 auf der Landebahn des Werkflugplatzes aufgesetzt. Er wird mit 555 Passagieren eine Reichweite von 14 800 km haben.

Die Serienflugzeuge werden in den neuen Produktionshallen auf dem „Mühlenberger-Sand“ als flugfähige Rumpfsektionen hergestellt, nach der Endmontage in Toulouse ihre Innenausstattung und Lackierung in Hamburg bekommen, um dann als Flugschiffe der Fluggesellschaften in alle Welt ausgeliefert zu werden.

Von hier aus werden sie sich in die lange Reihe der wunderbaren Fluggeräte aus Hamburg einreihen, die hoffentlich weiter dem Frieden der Menschen dienen werden.

### **Ein persönliches Nachwort:**

Mein besonderer Dank gilt den Flugzeugbauern **Heinz Boysen, Fritz Hofer, Heinz Klenze, William Wickel, Alfred Dierks, Günter Hanebuth, Dieter Kindermann**, dem ehemaligen Finkenwerder-Ortsamtsleiter **Uwe Hansen** (-Boart) und dem Besatzungsmitglied der „Friesland“ **Bernhard Wischnewsky**, die mit direkter oder indirekter Unterstützung und Motivation diese Darstellung möglich gemacht haben. Uwe Hansen hatte die Idee, dass ich den zum Tag der Briefmarke am 12.10.2003 unter seiner Schirmherrschaft in Finkenwerder tagenden Philatelisten einen Festvortrag zu den Hamburger Postflugzeugen halten sollte, die die Ha 129 als Tagesstempelmotiv ausgewählt hatten. Daraus ist diese Dokumentation entstanden, die sich ständig durch neue Information ergänzt hat. Mir ist beim Zusammenstellen bewusst geworden, dass die bemerkenswerten technischen Entwicklungen ohne den persönlichen Einsatz vieler Menschen nicht möglich gewesen wären, auf die und deren besonderen Lebensumstände zu jener Zeit ich leider nicht eingehen konnte. Ich hoffe, dass die Fotos auch ohne zusätzlichen Kommentare eine deutliche Sprache für die uns nachfolgenden Generationen sprechen. Ich widme diese Aufzeichnungen meinem zweiten Enkelkind, **Judith-Amrei Hansen**, die am 07.10.2003, an dem mein erster Entwurf fertig geworden ist, das Licht der Welt erblickt hat.



**1963 Endmontage der HFB 320 V1 und V2 in der Halle 1**

*Ich bin gerade dabei, „Tankfüllstandsfühler“ in die Tragflächen der „V1“ einzubauen. Hinter der „V2“ der Nora-Serienbau.*

*43 Jahre später*



**Karlheinz Hansen**

*Harmstorf, den 16.04.2006*



**Hamburger Flugzeugbau 1964**

*So sah das Werk an meinem ersten Arbeitstag, dem 16.04.1963, aus.*



## ANHANG:

### **Namenskette des Flugzeugbaues der Werft Blohm & Voss (B&V) in Hamburg von 1932 bis 1945**

- 1932** **Noch ohne Namen:**  
*Dr. Ing. R.Vogt (B&V-Jahrbuch 1933 -1939, Seite 31; „Und dann die Flugzeuge“): „Dann müssen wir aber auch erkennen, dass die Betriebsführer (Rudolf und Walther Blohm) damals einen weitschauenden Entschluss fassten, als sie 1932 den Flugzeugbau der Werft anzugliedern sich vornahmen.“*
- 04.07.1933** **Hamburger Flugzeugbau GmbH** (Gründung bei B&V, auf Steinwerder)  
*- Deutschland tritt aus dem Völkerbund aus und verlässt die Genfer Abrüstungskonferenz.  
-Das Reichsluftfahrtministerium legt am 22.08.1933 mit Junkers und den „Nachbaufirmen“:  
(A) Eisenbahnwerkstätten Dessau-Süd (Ifa),  
(B) Allgemeine Transportanlagen GmbH Leipzig-Mockau (ATG) und (C) der Schiffswerft Blohm und Voss Hamburg (B&V), das sogenannte „ABC-Programm“ fest.  
In der ersten Ausbaustufe bis zum 01.10.1935 sollen 6235 Flugzeuge (199 W 33, 1191 W 34 und 4845 Ju 52) gebaut werden.  
Ifa liefert die Rümpfe, ATG die Tragflächen und B&V die Leitwerke und die Motorvorbauten.*
- 24.09.1934** **Wenzendorfer Industriewerk GmbH** (Wenzendorf-Gründung) bis 27.02.1940.  
*-09.03.1935 die Existenz der Luftwaffe wird bekannt gegeben.  
-16.03.1935 die Bestimmungen des Versailler-Vertrages werden von der Reichsregierung für null und nichtig erklärt, die allgemeine Wehrpflicht eingeführt, das Gesetz für den Aufbau der Wehrmacht in Kraft gesetzt.*
- Sept. 1935** **Hamburger Flugzeugbau GmbH**  
*(Produktionsbeginn in Wenzendorf; Fertigstellung März 1936). Produktion von Lizenz- und eigenen Landflugzeugen.  
-1936 findet der erste Kriegseinsatz der Luftwaffe mit der „Legion Condor“ (Erster Bombenangriff auf Guernica 28.04.1937) im Bürgerkrieg in Spanien statt.*
- Sept. 1937** **Abteilung Flugzeugbau der Schiffswerft B&V** (In Wenzendorf)  
*Wegen des wirtschaftlichen Erfolges Wenzendorfs wird die Trennung von der Schiffswerft B&V aufgehoben. Die Gebäude bleiben HFB-Eigentum (Familie Blohm).*
- 23.01.1939** **Hamburger Flugzeugbau GmbH** (Arbeitsaufnahme auf „Finkenwärder“)  
*Finkenwerder-Gründung 1937; Fertigstellung 1940.*
- 11.01.1940** **Luftfahrtanlagen GmbH** (LAG)  
*Verkauf der Wenzendorfer Industriewerk GmbH an die Treuhandgesellschaft des Deutschen Reiches;  
31.12.1944 Totalzerstörung durch US-Airforce.*
- 1945** **REME** (Royal electrical mechanical engineers)  
*Nach der Besetzung durch die englischen Truppen „Base Workshop“ bis 1954 für die britische Rheinarmee.  
1954 Verlegung nach Wetter an der Ruhr (bis heute) wegen Vergrößerung der damaligen Reichweite der sowjetischen Erstschlags-Atomraketen bis Hamburg. Die Familie Blohm bekommt die vollständig erhaltene Produktionsstätte des HFB auf Finkenwerder zurück.*

***Namenskette des Flugzeugbaues in Hamburg von 1954 bis 2003  
(Hamburger Fahrzeugbau bis Airbus Deutschland)***

<b><i>30.09.1954</i></b>	<b><i>Hamburger Fahrzeugbau GmbH</i></b>  <i>Rückgabe des Werkes Finkenwerder von den Engländern an die Familie Blohm.</i>
<b><i>1955</i></b>	<b><i>Hamburger Flugzeugbau GmbH</i></b>  <i>Neugründung auf Finkenwerder.</i>
<b><i>14.05.1969</i></b>	<b><i>MBB – UH GmbH</i></b> <i>(Messerschmitt - Bölkow - Blohm, Unternehmensbereich Hamburger Flugzeugbau)</i>
<b><i>23.12.1980</i></b>	<b><i>MBB – UT GmbH</i></b> <i>(Messerschmitt - Bölkow - Blohm, Unternehmensbereich Transport und Verkehrsflugzeuge)</i>
<b><i>1989</i></b>	<b><i>Deutsche Airbus GmbH</i></b>
<b><i>01.01.1992</i></b>	<b><i>Deutsche Aerospace Airbus GmbH</i></b>
<b><i>01.01.1995</i></b>	<b><i>Daimler Benz Aerospace Airbus GmbH</i></b>
<b><i>17.11.1999</i></b>	<b><i>Daimler Chrysler Aerospace Airbus GmbH</i></b>
<b><i>10.07.2000</i></b>	<b><i>EADS – Airbus GmbH</i></b> <i>(European Aeronautic Defence and Space Company - Airbus)</i>
<b><i>30.07.2001</i></b>	<b><i>Airbus Deutschland GmbH</i></b>

Karlheinz Hansen 10.09.2003

***Beschreibungen, Darstellungen und Daten wurden folgenden Dokumenten entnommen:***

- B&V-Jahresausgaben, 1939 bis 1942
- Motor Schau, Heft 7, Berlin Juli 1938
- Neppert, „Die Hansa-Jet-Story“, 1984
- Hermann Pohlmann, „Die Fliege“ 1983
- Morgenstern-Plath, „Airbus A320/A321“, 1990
- Rosenstock, „Flugboote über den Atlantik“, 2001
- Werbeschrift, B&V, Berlin-Wilhelmstraße, ca. 1939
- LUFTFAHRT international, Heft 19-21, Januar-Juni 1977
- Bernhard Wischnewsky, Privatfotos der „Friesenland“, 1939-1946
- Prager, „Blohm + Voss Schiffe und Maschinen für die Welt“, 1977
- Heinz Boysen, „Meine Arbeit“, persönliches Fotoalbum, 1932-1970
- Witthöft, „Tradition und Fortschritt 125 Jahre Blohm + Voss“, 2002
- „DORNIER“ Chronik des ältesten deutschen Flugzeugwerkes, 1983
- Wiborg, „Walther Blohm, Schiffe und Flugzeuge aus Hamburg“, 1993
- Hermann Pohlmann, „Chronik eines Flugzeugwerkes 1932-1945“, 1979
- Rolf Struve, „Bilder-Chronik HFB, Hamburger Flugzeugbau GmbH 1955-1969“
- Wagner, Meier, Stroh, „Finkenwerder – Auf den Spuren der Vergangenheit“, 1986
- Zuerl, „Flugzeuge von HFB“, „Flieger“-Buchreihe „Werks-Chroniken“ Band 8, 1968
- Fritz Hofer, „Erinnerungen an den Hamburger Flugzeugbau 1932-1945“, persönliche Aufzeichnung bis 1986
- Meine persönlichen Aufzeichnungen nach Gesprächen mit Kollegen, die an den ersten HFB-Flugzeugen mitgearbeitet haben, 1963-2006

## Ökelnomens mit Sinn

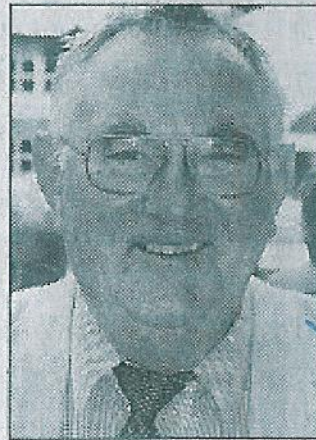
Von Uwe Hansen

Unsen Familiennomen, de is dor wonehm de Hansens herkomt, ut Danmark oder „von de Chrenz“, as de Angeliter un Flensborger dat ut snackt, eher so een Sammelbegriff. Un wiel dat se de veelen Hansen, ober ok de Petersen, Jensen nich uteneen holen kunn, hebbt se jüm een Binomen verpasst. Wü, ton Bispeel, sünd ut den Stamm Hansen-Boart. Uns Opa Friedrich wüer bit op sien ole Doog op de Rentnerbank as „Frieich Boart“ bekannt. Sien Bruer Krischon Hansen, de in Danzkapellen speelt het, harr den Nomen „Krischon Trompeet“.

Leider is dat verloren goon. Wohrschienlich hebbt de Standesbeamten nich mitspeelt. Allns wat mit Nomens to doon het un nich amtlich is, dat is bi uns jo suspekt. Dat markst alleen schon an de Beteeknung „alias“. Ik froog ju: Gifft dat wat Afffälligeres, as vun jemend to seggen he is een gewissen „alias“?

Dat gifft ober ok moderne

Formen vun Ökelnomen. So heff ik annerlest mit een Hansen snackt, de Karlheinz heet. Sein Vörnomen is richtig schreeben. Karlheinz. Tohoop, nich ut'n een! Süh, undor hett he nun sein Ökelnomen her. Karlheinz-Zusammengeschrieben. Dat Hansen hebbt se



*Uwe Hansen*

denn wegloten, de Warkstedenschriebers bi den Hamburger Flugzeugbau. He is as düchtigen Flugzeugbauer in Rente goon. Un noch jümmers is dat so, wenn se vunn em snackt: „Du weest doch: Karlheinz Tosomenschreeben!“ He hett sük dor an geweunt. So as all uns Vörahnen dat müssen . . .

